



Pontificia Universidad Católica de Valparaíso  
Centro de Estudios y Asistencia Legislativa

**La proyección internacional de los gobiernos  
subnacionales: Comités de integración, regiones chilenas  
y provincias argentinas**

VERÓNICA FLORENCIA CAMPOS GUARDO

Trabajo Final de Graduación para optar al grado de Magister en Relaciones  
Internacionales

Profesor Guía: Juan Pablo Glasinovic

Valparaíso

Marzo del 2019

## *Agradecimientos*

*Agradezco a la Agencia Chilena de Cooperación Internacional para el Desarrollo – AGCID por brindarme la oportunidad de realizar el Magíster en Relaciones Internacionales en la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y por la maravillosa experiencia de vivir dos años en Chile.*

*Gracias al CEAL- Centro de Estudios y Asistencia Legislativa, a todo el cuerpo administrativo y docente por su valioso aporte en mi formación académica y también personal.*

*"La Cordillera es un vínculo, no un muro".  
Bienvenidos a la integración Argentino-Chilena*

*#Regiónbinacional*

## Índice

Resumen .....	5
Introducción .....	6
Planteamiento del Problema de Investigación .....	7
Pregunta de Investigación .....	8
Objetivos de la investigación .....	8
Hipótesis .....	8
Metodología y Estructura de la investigación .....	9
CAPÍTULO 1 Marco Teórico .....	10
Las relaciones internacionales y su dimensión subnacional .....	10
Los entes territoriales en el derecho internacional .....	11
La proyección internacional de los gobiernos subnacionales .....	12
Estrategias de gestión internacional subnacional .....	13
¿Que entendemos por Paradiplomacia? .....	14
La cuestión de la Descentralización .....	16
CAPÍTULO 2 - Política Exterior de Chile y Argentina .....	18
Formulación y desarrollo de la política exterior .....	18
Antecedentes de la política exterior de Chile y Argentina .....	19
Principios de la política exterior de Chile y Argentina .....	22
Proyección internacional .....	23
Relaciones bilaterales .....	24
Regulación constitucional del accionar externo de las provincias argentinas .....	26
Marco institucional y normativo en Chile .....	28
CAPÍTULO 3 - Actores que participan en el proceso de integración subnacional .....	31
Regiones chilenas y Provincias argentinas .....	32
Cuestión fronteriza .....	42
Rol estratégico de los puertos chilenos .....	46

La importancia del sector privado .....	49
CAPÍTULO 4- Dinámica de trabajo de los Comités de Integración .....	54
Funcionamiento de los Comités de Integración .....	54
Comité de Integración NOA-NORTE GRANDE .....	55
Comité de Integración ATACALAR.....	56
Comité de Integración AGUA NEGRA.....	58
Comité de Integración CRISTO REDENTOR.....	59
Comité de Integración LAS LEÑAS.....	61
Comité de Integración PEHUENCHE.....	62
Comité de Integración REGIÓN DE LOS LAGOS.....	62
Comité INTEGRACIÓN AUSTRAL.....	64
Rol de los Comités en temas comerciales.....	65
Dinámicas entre centro y regiones .....	68
Desafíos de la integración subnacional .....	73
Consideraciones finales .....	75
Bibliografía.....	80
Anexos.....	82

### Índice de Tablas/Figuras

1. Intereses/Agenda de la política exterior de Chile y Argentina.....	20
2. Relación bilateral argentino-chilena, en clave política .....	26
3. Regiones chilenas y Provincias argentinas.....	32
4. Pasos fronterizos priorizados.....	43
5. Puertos chilenos.....	49
6. Entidades binacionales.....	71

## Resumen

El presente trabajo de investigación se centró en el proceso de *integración subnacional* desarrollado por Chile y Argentina a partir de la firma del Tratado de Maipú del año 2009; tuvimos como eje de nuestro análisis a los actores internos de los Estados. Concretamente nuestro caso de estudio fueron los ocho *Comités de Integración* que vinculan a las provincias argentinas y las regiones chilenas. (**Noa-Norte Grande, Atacalar, Agua Negra, Cristo Redentor, Las Leñas, Pehuenche, Región de los Lagos, Integración Austral**)

La temática “integración” en su concepción tradicional, es decir desde la lógica de la vinculación/cooperación exclusivamente entre Estados nacionales ha sido estudiada profundamente a lo largo de los años, claramente la región latinoamericana ha participado de este proceso de construcción de organismos de integración teniendo sus propias experiencias, los casos de ALALC, ALADI, CAN, MERSOCUR, y la Alianza del Pacífico, son sólo algunos ejemplos del lugar protagónico que ha desempeñado la temática integración en la realidad contemporánea latinoamericana.

El abordaje de la integración desde el ámbito subnacional persigue los mismos objetivos que los mecanismos de integración tradicionales, es decir el desarrollo de los pueblos. Pero difieren en el enfoque, *el énfasis puesto en los actores internos plantea la discusión en términos pragmáticos y delimitados a casos específicos, trabajar primero desde lo local, parcializar el trabajo, concentrarse en cuestiones concretas, teniendo en cuenta la complejidad e intereses propios de cada territorio.*

El trabajo se encuentra estructurado en cuatro capítulos, en el primero se desarrolló el marco teórico de la temática de investigación, en el segundo fue necesario repasar la política exterior contemporánea de Chile y Argentina, el tercero se enfocó en el análisis de los actores subnacionales (provincias y regiones) por último, el cuarto capítulo aborda propiamente la dinámica de trabajo de los comités de integración.

## Introducción

Los gobiernos subnacionales evidencian un creciente activismo internacional, han emprendido iniciativas de cooperación e integración de tipo subnacional. El eje de las relaciones acontece entre los actores internos de los Estados nacionales, sean estas provincias, regiones, municipios, o departamentos, etc.

En la literatura política y jurídica hablamos de actores subestatales, actores subnacionales, unidades subnacionales, entes o unidades territoriales. Puede ser aún mas conveniente adoptar denominaciones como “*entidades políticas subestatales*”, “*gobiernos subestatales*” o “*gobiernos no-centrales*”, porque con ello quedaría más claro que se trata de divisiones administrativas o descentralizadas del propio Estado, las cuales tienen contacto directo con otros actores- de su propio tipo u otros-, allende a sus fronteras (Musso, 2013).

Las relaciones entre Chile y Argentina luego de la firma del Tratado de Paz y Amistad de 1984 constituye un ejemplo concreto de la *sinergia entre lo global y local*, debido a la proyección internacional que comenzaron a ejercer los gobiernos subnacionales, en este caso a través de los “*Comités de Integración*”.

La firma del Tratado de Maipú en el año 2009, durante las presidencias de Cristina Kirchner y Michelle Bachelet, se inscribe como un hito trascendental en el diseño de la relación bilateral de cara al futuro entre Chile y Argentina, complementando el Tratado de Paz y Amistad de 1984. El Tratado de Maipú revitalizó la integración binacional, así como también introdujo una nueva dinámica en la integración de tipo subnacional, hablamos de la vinculación entre las provincias argentinas y las regiones chilenas. El mismo regula el funcionamiento de ocho “comités de integración” destinados a materializar la integración bilateral.

El Tratado de Maipú (2009) define a los comités 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*”

Por su parte, los comités de integración se reúnen anualmente alternándose el país. Sesionan bajo la conducción de las máximas autoridades regionales y provinciales. Cuentan además, con la coordinación activa de las respectivas Direcciones de Frontera y Límites (DILYF Argentina– DIFROL Chile), con la presencia de ambos embajadores y de los Cónsules correspondientes. También participan parlamentarios nacionales y provinciales, consejeros regionales, alcaldes y concejales, oficiales de las Fuerzas Armadas y Carabineros. Asimismo, resulta significativa la actuación cada vez más creciente y activa de los representantes de la sociedad civil, tales como Universidades, Cámaras de Comercio, Turismo, de Transportes, de las Pymes, Organizaciones deportivas y culturales, Federaciones estudiantiles y Dirigentes de base social.

Se encuentran conformados por 15 provincias argentinas, la mayoría de ellas cordilleranas, pero también se incorporaron cuatro provincias del interior.

Por Chile participan la totalidad de las Regiones, con la excepción de la Región Metropolitana.

1. **NOA -NORTE GRANDE:** Provincias de Jujuy, Salta y Tucumán + Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá y Antofagasta
2. **ATACALAR:** Provincias de Catamarca, La Rioja, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba y Santa Fe + Región de Atacama.
3. **AGUA NEGRA:** Provincia de San Juan + Región de Coquimbo
4. **CRISTO REDENTOR:** Provincia de Mendoza + Región de Valparaíso
5. **LAS LEÑAS:** Provincia de Mendoza + Región de O'Higgins
6. **PEHUENCHE:** Provincia de Mendoza + Región del Maule
7. **REGIÓN DE LOS LAGOS:** Provincias de Neuquén, Río Negro, Chubut y la Ciudad de Bahía Blanca + Región del Biobío, Los Lagos, Araucanía, y los Ríos.
8. **INTEGRACIÓN AUSTRAL:** Provincias de Chubut, Río Negro, Santa Cruz, y Tierra del Fuego + Regiones de Aysén y Magallanes.

### **Planteamiento del Problema de Investigación**

Los comités de integración se constituyen como un proceso de integración sub-nacional, conformado por actores sub-estatales o gobiernos no-centrales, los cuales evidencian la vinculación entre las provincias argentinas y las regiones chilenas. Se trata de un esquema de integración dinámico y pragmático que busca profundizar las relaciones entre Chile y Argentina, a través de los actores internos propios de cada Estado.

Asimismo, el papel protagónico de las provincias y las regiones pone de manifiesto un nuevo modo de concebir las relaciones internacionales, centrado en el desarrollo económico, social, cultural y político interno, donde la “*descentralización*” adquiere un rol fundamental.

Las motivaciones e intereses de los sectores involucrados exceden ampliamente la tradicional concepción de vinculación fronteriza entre los territorios cordilleranos, recordando que los países comparten más de 5.150 kilómetros de frontera común; el estado de complementariedad entre los países en los últimos años ha adquirido *características multifacéticas* que no encuentran una respuesta acabada solo a partir del abordaje de la cuestión fronteriza.

Los Comités de Integración han incorporado provincias que no son cordilleranas, como es el caso de Córdoba, Tucumán, Santiago del Estero y Santa Fe. Asimismo también participan la Región de Arica y Parinacota y Tarapacá, las cuales no comparten frontera con Argentina.

El campo de trabajo de los Comités es sumamente diverso, siendo promotores de obras de infraestructura, comunicación y transporte, de proyectos productivos conjuntos, cooperación y complementación en materia educativa, académica, política, jurídica, de salud, deportes, medio ambiente, entre otros. Además de la participación y colaboración de los sectores privados.

A modo de una organización funcional se trabajó primordialmente con las temáticas referidas a la Infraestructura y Transporte, así como también se abordó los sectores de Comercio y Producción, ámbitos en los cuales las regiones y las provincias han mostrado un mayor preocupación, siendo además los ámbitos de mayor interés por parte del sector privado. Sin perjuicio de la amplia gama sectores de trabajo dentro de los Comités.

### **Pregunta de Investigación**

¿En qué medida las provincias y las regiones han aportado en la construcción de una vinculación más profunda entre los Estados de Chile y Argentina, promoviendo la descentralización y ampliando además la tradicional lógica de vinculación fronteriza?

### **Objetivos de la investigación**

#### Objetivo general

Analizar el proceso de integración subnacional entre los Estados de Chile y Argentina, plasmado a través de la institucionalidad de los Comités de Integración, a partir de la firma del Tratado de Maipú de Integración y Cooperación del año 2009, hasta la actualidad.

#### Objetivos específicos

- Estudiar los actores involucrados en el proceso, es decir las quince provincias argentinas y las regiones chilenas (a excepción de la Metropolitana que no forma parte de ningún Comité), su conformación, características, recursos, población, su marco de autonomía e intereses.
- Explorar sobre la dinámica de trabajo de los Comités, con especial énfasis en los sectores de la industria, comercio y producción, además de los temas de Infraestructura y Transporte.
- Indagar la vinculación entre el sector público y privado de Chile y Argentina dentro del marco de funcionamiento de los Comités, incluyendo Cámaras de comercio, ONGs, Sindicatos, Universidades, sociedad civil, etc.
- Incorporar al marco de análisis la política exterior de ambos países, su inserción internacional, complementariedades y divergencias.

### **Hipótesis**

Los actores internos de los Estados de Chile y Argentina, es decir las provincias y las regiones han logrado aportar elementos sólidos en la construcción de una vinculación más profunda en las relaciones binacionales, a través de la institucionalidad plasmada en los Comités de Integración como resultado de un proceso de integración subnacional, ampliando el enfoque tradicional de vinculación fronteriza, promoviendo la descentralización, y consolidando el concepto de entes subnacionales como actores relevantes en las relaciones internacionales.



## Metodología y Estructura de la investigación

El presente trabajo constituye una investigación de naturaleza bibliográfica en sentido amplio. Para alcanzar los objetivos de investigación señalados, se trabajó a partir de un abordaje cualitativo. Metodológicamente se combinaron características de estudios exploratorios, porque evocarse al análisis de una institucionalidad de integración de tipo subnacional como los comités de integración, conlleva una impronta exploratoria, porque la temática ha sido poco estudiada y porque existen escasos estudios empíricos al respecto.

A su vez, se utilizaron estudios descriptivos, debido a que el abordaje del tema siguió una línea cronológica de tiempo, a partir del 2009, año en el cual se formaliza el nacimiento de los comités, hasta el presente. Para el análisis del funcionamiento de los mismos, se utilizaron las actas anuales de los encuentros y se delimitó a los años 2016, 2017 y 2018, debido a que fue el periodo donde se evidenció mayor dinamismo.

Finalmente, hicimos uso de estudios de tipo explicativos; ya que dentro de nuestros objetivos se planteó explicar la dinámica de trabajo de los comités, además de los intereses y motivaciones de los actores involucrados en el proceso.

Las fuentes bibliográficas utilizadas fueron actas e informes de los gobiernos nacionales, provinciales y regionales, actas anuales de los comités, discursos y declaraciones oficiales, así como también libros, publicaciones de revistas, artículos académicos y notas de prensa.

Asimismo se realizaron cinco entrevistas de tipo semi-estructuradas a personalidades académicas y funcionarios especialistas en la temática, entre los que se destacan: *Raúl Allard Neumann* (Director y docente del Magister en Relaciones Internacionales de la PUCV) ; *Abel Gallardo* (Ex funcionario del Gobierno Regional de Valparaíso); *Eduardo Ruz Ahumada* (Encargado de la URAI de Valparaíso- Unidad Regional de Asuntos Internacionales); *Konrad Paulsen Rivas* (Director de la DICORE- Dirección de Coordinación Regional); *Rodrigo Bahre* (Encargado de la URAI de la Región de Los Ríos)

El trabajo se encuentra estructurado en cuatro capítulos. El primero se centró en el abordaje teórico, el estado del arte sobre las temáticas de análisis. El segundo capítulo hace referencia a la política exterior de los Estados de Chile y Argentina. Mientras que el tercero versa sobre los actores del proceso de integración subnacional, las provincias y las regiones. Por último, el cuarto capítulo analiza propiamente la dinámica de trabajo de los comités de integración, en base a sus actas anuales de trabajo.

## **CAPÍTULO 1 Marco Teórico**

### **Las relaciones internacionales y su dimensión subnacional**

La participación de los gobiernos subnacionales en el escenario internacional ha significado retos de interpretación para los principales enfoques teóricos en las Ciencias Sociales, y particularmente para el campo de las Relaciones Internacionales. Desde los años ochenta se empezó a construir una agenda de investigación sobre este fenómeno, ya fuera desde los enfoques de actores en relaciones internacionales, de la política exterior, de los procesos de integración, o desde enfoques de carácter más sociológico (territorialidad, desarrollo, regímenes de gobierno, entre otros).

Partiendo de la nueva realidad internacional que Robert Keohane y Joseph Nye caracterizaron como de ‘interdependencia compleja’, durante los años setenta, crecieron los estudios sobre nuevos actores internacionales (empresas multinacionales, organizaciones intergubernamentales, organizaciones no gubernamentales [ONG], nuevos movimientos sociales, entre otros), que desafiaban el lugar central del Estado como ‘el actor’ (único y unitario) de las Relaciones Internacionales (Zamora Avilés, 2016).

La escuela realista clásica de la disciplina de las relaciones internacionales se relaciona con la tradicional visión “estado-céntrica”, que indica que el actor principal en la escena internacional es el Estado-nacional. Solo éste puede actuar de manera válida en el concierto exterior, rol que deriva de dos de sus características fundacionales: el “interés nacional” y la “unidad de acción exterior”. Son cuestiones, que se traducen en la exclusividad que posee el gobierno central para actuar más allá de las fronteras estatales.

Para Keohane y Nye (1989) la política mundial no debe ser analizada solo en función del poder, particularmente del poder militar. Toda vez que la lógica política-militar deja de ser el escenario único, la lucha debe ser reemplazada por la negociación. Al ampliarse el escenario y los objetivos de la política mundial, las interacciones de alcance global que se generan son de variada naturaleza.

Nuevas materias aparecen, por tanto, en el centro de la preocupación de los Estados al mismo tiempo que también emergen actores de naturaleza no estatal. En consecuencia, el sistema global deja de estar compuesto exclusivamente por relaciones inter-estatales, para pasar a incorporar tanto a relaciones inter-gubernamentales como a relaciones transnacionales.

La interdependencia compleja marcó un punto de inflexión en la disciplina a partir del cual se incorporaron aspectos definatorios e innovadores, como la creciente participación de una pluralidad de actores internacionales antes ignorados. Este enfoque, sustentado en un contexto global de transformación, surge de la crítica a la corriente realista de las relaciones internacionales cuyos exponentes más reconocidos son Morgenthau y Waltz.

Keohane y Nye, critican la mirada estado-céntrica por considerarla insuficiente y proponen la ampliación hacia una pluralidad de actores. Dado este marco favorable, los estados subnacionales desarrollan alternativas de participación en el escenario mundial y, pese a no ser considerados como sujetos del derecho internacional, intervienen de hecho en modalidades de integración y cooperación internacional. La corriente transnacionalista, nos

ofrece el marco de análisis óptimo para la incorporación en la escena internacional de los actores subnacionales, miembros del Estado-nación.

Asimismo, es fundamental recordar que la incorporación en la escena internacional de los actores subnacionales se desarrolla dentro del marco del proceso de globalización contemporánea. La globalización ha hecho visibles a estas entidades, permitiendo su fortalecimiento en sentido vertical, lo que se ve reflejado en la actividad externa emprendida por ellas. Este fortalecimiento es la contracara del debilitamiento del protagonismo de los Estados, que opera en beneficio de los actores transnacionales y subestatales. Según la mirada de Colacrai, el Estado se ve “*desbordado* desde arriba ante su creciente interdependencia” y “*desmantelado* desde abajo” por la presión que ejercen ciertos actores, como sus propias entidades territoriales (2010, p. 305)

El concepto de globalización no se encuentra ligado a una teoría claramente articulada, pero se ha transformado de todos modos en una metáfora poderosa para describir numerosos procesos universales en curso. Una característica relevante de la globalización reside en las múltiples dialécticas que ella provoca: por ejemplo, en la geografía política, al generar diacrónicamente fuerzas que apuntan a la creación de cuasi Estados supranacionales y cuasi Estados subnacionales, o en la modificación de la ubicación geográfica de la industria manufacturera, poniendo frente a frente la creación de un único espacio de mercado global y un enorme abanico de lugares productivos discontinuos en la superficie terráquea.

Metafóricamente, se puede decir que la globalización es una “caja negra” y que para posicionarse adecuadamente en ella es imprescindible conocer la clave (Boisier, 2005 p.7). Esa clave es un marco cognitivo, en gran medida nuevo y que cambia a una velocidad asombrosa.

Como se dijo, en parte es más una metáfora de la contemporaneidad que una teoría bien establecida. En el campo de las actividades que requieren economías de escala favorece las fusiones, el gigantismo, la concentración y la homogeneización. Mientras que en el campo de las actividades que requieren economías de la diferenciación favorece la pequeña escala, la producción flexible y en red, la localización múltiple y el anclaje territorial. (Boisier 2005 p.52)

En efecto, la globalización es un proceso vinculado al territorio, no sólo porque afecta países, regiones y ciudades, sino porque además su dinámica económica y productiva dependen de las decisiones de inversión y localización de los actores económicos, pero también de los factores de atracción de cada territorio, es decir del comportamiento de los actores locales (Barquero, 2006).

## **Los entes territoriales en el derecho internacional**

Dada la relevancia que están adquiriendo las relaciones entre regiones y ciudades de diferentes Estados, o provincias de un Estado con provincias o estados, o circunscripciones de otros estados, sería oportuno incluirlos como “nuevos actores” y darles un espacio dentro de esa nómina. Esto no significa afirmar que constituyan “sujetos de Derecho Internacional Público”. En este sentido Zubelzú y Colacrai afirman que pueden ser

considerados actores en el sentido amplio de las Relaciones Internacionales, en tanto mantienen vínculos de diferente tipo, promoviendo sus intereses a través de intercambios recíprocos, generan efectos, entrelazan a diferentes sociedades y van institucionalizando novedosas formas de cooperación internacional.

Sin embargo en su condición de actores subestatales o subnacionales, las acciones que desempeñen en el plano internacional deben desarrollarse dentro de los límites señalados por el Derecho interno, lo cual apunta a asegurar la compatibilidad de esas acciones subnacionales con la política exterior del Estado del que forman parte.

No están incorporados de manera autónoma en el sistema político-diplomático, en el que los Estados y las organizaciones internacionales son los protagonistas, pero su creciente participación en las relaciones internacionales se ha traducido en la configuración de un subsistema dentro del sistema político-diplomático: el de los actores subestatales. (Musso, 2013, p.31)

Según sostiene Esther Barbé, para reconocer en un sujeto la calidad de actor internacional son tres los requisitos que aquél debe reunir:

Capacidad para cumplir las funciones asignadas; a lo menos cierta dosis de autonomía o libertad al momento de adoptar sus decisiones; y habilidad para obtener los objetivos propuestos en el sistema. Conjugando estos tres elementos, define como actor internacional a “aquella unidad del sistema internacional (entidad, grupo, individuo) que goza de habilidad para movilizar recursos que le permitan alcanzar sus objetivos, que tiene capacidad para ejercer influencia sobre otros actores del sistema y que goza de cierta autonomía” (2003, p.135)

De esta manera claramente las provincias y las regiones pueden considerarse actores internacionales en el sentido amplio de su término.

## **La proyección internacional de los gobiernos subnacionales**

De acuerdo a Calvento (2014) los gobiernos subnacionales pueden definirse 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”.

Desde un punto de vista político, una región o provincia es un espacio físico poseedor de mayor o menor autonomía, según lo permita el sistema constitucional del país al que pertenezca; que se encuentra dotado de personalidad jurídica, patrimonio y competencias legales propias, pero que forma parte de una entidad mayor soberana, el Estado nacional.

Por lo tanto, atendiendo al hecho que las regiones o provincias *comparten* con el Estado algunos de los atributos que a primera vista parecen ser exclusivos de éste, esto es, la *población* y principalmente el *territorio*, para determinar si aquella posee el carácter de actor internacional parece importante observar el grado o nivel de autonomía que la región posee dentro del sistema nacional.

En este sentido, la profundidad de su descentralización política y jurídica, así como la capacidad que posea para tomar decisiones y para disponer de recursos en condiciones de ser orientados a la actividad internacional, entre otras, serán variables claves al momento de intentar determinar si es posible asignarle o no roles en el concierto internacional. Será

también importante el elemento geográfico, o, lo que es lo mismo, la localización o ubicación que ese territorio subnacional tenga en el mapa. No cabe duda que la contigüidad o vecindad fronteriza favorece el desarrollo de vínculos transnacionales, y constituye un poderoso estímulo que contribuye a convertir a la región en protagonista internacional (Gallardo, 2007 p. 39)

Puede afirmarse que la acción internacional de los actores subestatales se legitima porque se reconoce que quien está más cerca de una cuestión determinada se ve más afectado por sus consecuencias positivas o negativas y probablemente pueda contribuir a hallar de manera más eficaz su solución.

## Estrategias de gestión internacional subnacional

Nos referimos a las estrategias de gestión internacional subnacional 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 (Natalizio, 2007, p. 40).

La existencia de estrategias de gestión internacional en los espacios subnacionales evidencia un incremento y complejidad de temas y actores en el mundo internacional. En ese sentido, María del Huerto Romero señala que “la proyección internacional como concepto de la gestión local (con contenido, metas y espacio institucional propio) es un fenómeno que ha tendido a generalizarse en los últimos años” (2004, p. 24)

Asimismo, las políticas públicas de gestión internacional, generadas en base al aprovechamiento de los recursos territoriales, a la articulación de los actores locales y al liderazgo de los gobiernos subnacionales, son concebidas como herramientas que impulsan la inserción nacional e internacional buscando aprovechar las oportunidades del contexto exterior y presentándose como un instrumento significativo para el desarrollo local (Calvento, 2012)

Zubelzú e Iglesias (2005, p. 7-8), en su estudio sobre la participación internacional de los entes subnacionales en el sistema internacional, establecen cuatro grandes tipos de acciones realizadas por estos actores:

- **Propias:** generadas por el actor subnacional “sin intervención directa del gobierno nacional (sin perjuicio de que pueda haber de parte de éste conocimiento y/o respaldo) ni del sector privado”
- **Coordinadas:** llevadas adelante en coordinación con el Estado Nacional.
- **Lobby:** principalmente, sobre el gobierno nacional para impulsar “un proyecto de interés vital para la provincia y que afecta directamente su *performance* internacional”
- **Concertadas:** se inscriben en una normativa y son usuales en las organizaciones transfronterizas, como los Comités de Fronteras.

Las estrategias analizadas realzan la importancia de lo local como centro de conexión con el escenario internacional. Esta revalorización de lo local, no debe entenderse como el debilitamiento del Estado nacional sino como la reformulación de la relación entre las

distintas escalas de organización política. En este marco, la escala local amplía sus funciones buscando adaptarse a los requerimientos de la sociedad contemporánea comenzando a desarrollar, no sin dificultades, estrategias de gestión e inserción internacional.

Tal como destaca Paikin (2011) los actores subestatales han salido a la escena internacional a imponer su propia mirada, muchas veces en cooperación, pero en otras ocasiones incluso en contradicción<sup>1</sup> con su gobierno federal y sus prácticas se han orientado primariamente a mejorar el desarrollo socio-económico de sus pueblos, la atracción de inversiones o el armado de redes focalizadas en el intercambio de experiencias.

Asimismo, Villarruel Reynoso (2013) nos habla del concepto de *Interés Local Internacional*, en referencia a la identificación de potencialidades, prioridades, objetivos y al conjunto de estrategias y herramientas que van a permitir la optimización de los recursos con los que dispone el “Gobierno No Central” a la hora de emprender acciones internacionales.

El Interés Local Internacional es una herramienta de política pública necesaria para establecer relaciones internacionales estratégicas de largo plazo, viables, integradas a planes de desarrollo y consensuadas con los distintos sectores de la sociedad a fin de potenciar el ejercicio paradiplomático como elemento de desarrollo y no sólo como un instrumento funcionalista del aparato político, *ah hoc*, a las circunstancias del momento.

En este sentido entendemos como Interés Local Internacional:

La identificación de temas prioritarios para llevar una política internacional con autonomía del gobierno central, traducida en planes, estrategias, objetivos y metas específicos de mediano y largo alcance de tipo general y transversal, que considere y relacione las capacidades y factores domésticos e internacionales con los objetivos y metas propuestas, a la asignación de recursos y la creación de instrumentos necesarios para su seguimiento y evaluación (Villarruel Reynoso, 2013, p. 5)

### **¿Que entendemos por Paradiplomacia?**

Los especialistas en Relaciones Internacionales encontraron en el término “Paradiplomacia”, el marco conceptual para analizar, encuadrar y explicar el fenómeno de la participación internacional de las unidades subestatales. Es un concepto que, si bien no es nuevo, todavía hoy puede considerarse en un proceso constante de búsqueda por definir su ámbito de aplicación, tanto en términos teóricos como operativos.

Rodríguez Vázquez (2011), manifiesta que a grandes rasgos puede definirse como el conjunto de acciones internacionales protagonizadas por los gobiernos no centrales y, por lo general, es comúnmente aceptado que dichas acciones tienen como fin último la promoción del “*desarrollo local*”.

De la misma forma, Stéphane Paquin (2004) entiende a la paradiplomacia como la acción internacional de las entidades subnacionales, principalmente refiriéndose a los

---

<sup>1</sup> Aunque en algunas ocasiones el ámbito de la política no quedó fuera de su mirada, y en este sentido hay que recordar “la intensa acción internacional de los gobiernos de la denominada ‘media luna fértil’ boliviana, durante la crisis que enfrentó a dichos gobiernos con el presidente Evo Morales en 2008, para tener una idea del potencial disruptivo de este accionar”

actores gubernamentales. Por tanto, las actividades para-diplomáticas incluyen un conjunto de actividades desarrolladas por las unidades subnacionales, de manera aislada o en conjunto, conforme a su grado de autonomía que pueden ser complementarias, paralelas o conflictivas con la diplomacia establecida por el gobierno nacional.

Para el caso argentino, Zúbelzú (2008) considera que el término de *gestión internacional o externa* refleja adecuadamente la experiencia de las entidades subnacionales, dado que el empleo del término paradiplomacia “puede interpretarse como una actividad que duplica o compite con la del Estado nacional en un contexto cultural – el argentino - en el que el prefijo tiene más bien una connotación negativa incluso con visos de actividad ilegal (parapolicial, paramilitar) más que de acciones simultáneas o concurrentes” (Zúbelzú, 2008, p. 36).

Una de las definiciones más aceptadas en el mundo académico es la de Cornago Prieto, quien sostiene que:

Todas las acciones de los entes territoriales que trascienden el ámbito territorial del Estado al que pertenecen se dan en la esfera de la “paradiplomacia”, esto es, en la “implicación de los gobiernos no centrales (GNC) en las Relaciones Internacionales a través del establecimiento de contactos formales e informales, permanentes o *ad hoc*, con entidades extranjeras, públicas o privadas, con el propósito de promover asuntos de carácter socioeconómicos, políticos o culturales, así como cualquier otra dimensión externa de sus competencias constitucionales” (Cornago Prieto, 2001)

El interés económico sigue siendo la principal razón por la cual los gobiernos subnacionales tienen un papel activo en el escenario internacional, como lo menciona Abel Gallardo: “Es posible encontrar tres grupos de razones que de manera directa inciden en la actividad que despliegan las regiones para desarrollar una creciente y cada vez más amplia actividad exterior: (I) económicas, (II) culturales y (II) políticas. Sin embargo, a nuestro juicio, cabría precisar que la motivación económica, parece estar presente en la actividad exterior de todas las regiones y por lo tanto representa un denominador común a todas ellas” (Gallardo Pérez, 2007:45). El factor económico conlleva búsqueda de inversiones y mercados para las mercancías locales y tecnologías para su modernización.

En esta tarea, sin embargo, las autoridades subnacionales no actúan aisladamente, sino que buscan asociar a los distintos agentes económicos y sociales como cámaras de comercio, asociaciones empresariales, sindicatos y universidades.

Abel Gallardo<sup>2</sup> (2005) en base a su experiencia práctica en el gobierno de Valparaíso y luego de sus estudios de posgrado en la Universidad de Chile, ha elaborado un nuevo concepto de Paradiplomacia, desglosando el término en tres grandes aspectos

- 1- Paradiplomacia Fronteriza : contigüidad física, vinculación política, cultural y económica
- 2- Paradiplomacia Transfronteriza: proyección de una región en un entorno geográfico determinado, puede perseguir objetivos estratégicos
- 3- Paradiplomacia Global: no se tiene en cuenta la contigüidad física, por lo general se trata de relaciones asimétricas.

---

<sup>2</sup> Entrevistado por la autora el día 3 de Septiembre del 2018.

Como podemos observar el fenómeno de la gestión subnacional tiene dos grandes características, una parte *complementaria* y otra *contradictoria* con la política exterior nacional. Las actividades desarrolladas con orientaciones contradictorias constituyen un temor para el estado nacional. Nuestro caso de los estudio, los Comités de Integración se enmarcan dentro del carácter complementario.

## La cuestión de la Descentralización

Existen numerosos estudios que se han enfocado en el tema de la descentralización interna, como herramienta *sine qua non* para el desarrollo interno de los Estados. Desde nuestro aporte, la descentralización se constituye también como un enfoque que tiene la potencialidad de aportar significativamente en la construcción de los procesos de integración subnacional, con un consecuente fortalecimiento del accionar de las regiones y provincias.

Boisier (2005) plantea que el tema de la descentralización puede adquirir dos caras, “es un fenómeno de alta complejidad o es una cuestión difusa y confusa” (p.50). Lo cierto es que se trata de un proceso multidimensional complejo y sin duda alguna hay mucho de confusión y de error en la forma en que se le presenta y discute.

El concepto de descentralización se despliega en tres dimensiones: la funcional, la territorial, y la política. En cualquier caso, descentralizar siempre implica una redistribución de poder y normalmente significa crear instituciones que tienen como características básicas el contar con una personería jurídica independiente de otras figuras jurídicas (como el Estado), con recursos o presupuesto propio y con normas de funcionamiento propias.

En verdad la descentralización, por lo menos en América Latina, se presenta como un concepto de elevada ambigüedad cotidiana, ya que es frecuente que se hable indistintamente de *descentralización* o de *desconcentración*; incluso a veces se confunde la mera *deslocalización* (el cambio de ubicación geográfica de un ente) con la descentralización, tal como se podía apreciar en Chile en relación al traslado del Congreso Nacional desde Santiago a Valparaíso (Boisier, 2004, p.29)

Debe quedar en claro que aun cuando los procesos de desconcentración y descentralización se encuentren frecuentemente en un mismo continuo, el primero de ellos alude a una cesión de capacidad de decisión desde un nivel jerárquico dado a otro inferior dentro del mismo organismo, tratándose en consecuencia de una cuestión interna que no requiere sino la voluntad del nivel jerárquico superior; el segundo, la descentralización, supone la creación de un ente distinto de aquél del cual se va a transferir capacidad decisoria, y ello a su vez supone la concesión de personalidad jurídica propia, de recursos y de normas propias de funcionamiento.

La descentralización es mucho más que una reforma del sector público, de la administración o del funcionalismo. Envuelve el papel y las relaciones de todos los actores societales, sean gubernamentales, del sector privado o de la sociedad civil

Joan Prats Catalá en su libro pensando Chile desde las Regiones sostiene que “*Chile será descentralizado o no será desarrollado*” La centralización chilena no se adecua a las dinámicas propias del siglo XXI, frena y asfixia las perspectivas de Chile de desarrollar



todo su capital humano y productivo. La brecha del desarrollo que implica el centralismo está determinada por la concentración de poder

La descentralización que propone Prats no se trata de juego de suma cero en el que el poder perdido por el centro lo ganan las regiones. Contrariamente es un juego de suma positivo, en el que el centro define sus roles y recursos- y las regiones (incluida la metropolitana)- dejan de ser agentes desconcertados o periféricos, ( es decir terminales meramente ejecutivos y sin cerebro propio de un centro que los mantiene en permanente estado de discapacidad para justificar su tutela) para convertirse en nodos autónomos de una red neuronal que multiplica la inteligencia, la comprensión, la participación de las personas, el conocimiento y reconocimiento desde la igualdad de la gran diversidad del país, que multiplica las oportunidades, emprendimiento y la riqueza y que permite mejores políticas (Prats, 2009: 11)

Sin lugar a dudas el tema de la descentralización es sumamente complejo y excede los alcances de la presente investigación. Sin embargo nos interesa destacar que la temática de la descentralización se encuentra fuertemente vinculado a nuestro objeto de estudio, al menos en el plano discursivo los actores internos (provincias y regiones) han encontrado en el ámbito de los Comités de integración un espacio donde amalgamar demandas por una mayor descentralización de desarrollo económico-social para sus territorios.

## **CAPÍTULO 2 - Política Exterior de Chile y Argentina**

### **Formulación y desarrollo de la política exterior**

Tomassini (1987) sostiene que todo análisis de política exterior es el proceso a través del cual se generan los elementos de juicio necesarios para que la autoridad correspondiente pueda definir el curso de acción más apropiado para enfrentar una situación suficientemente general o recurrente como para requerir una pauta de conducta, y no sólo una decisión aislada (p.35). Allison, uno de los principales referentes sobre política exterior, la ha definido como "un curso de acción intencional seguido por un actor o un grupo de actores para abordar un problema o un área de problemas.

Por su parte, en los Apuntes sobre los Procesos Políticos en el Sistema Internacional, Raúl Allard (2010) sostiene que las políticas exteriores surgen -o deben surgir- de una adecuada "lectura" o análisis del contexto internacional, de las oportunidades que ofrece y de una apropiada evaluación de las propias fortalezas, de los intereses y atributos de otros Estados y actores con los que interactúa.

Asimismo, en cuanto a su naturaleza, normalmente se piensa a la política exterior como un conjunto sistematizado y ordenado, coherente y racional, de objetivos generales y objetivos específicos, opciones, estrategias e instrumentos (programas, iniciativas, proyectos, eventos). Sin embargo, no siempre una política exterior se define en esos términos, también se presenta como un conjunto variado y disperso de propuestas emanadas de diferentes agencias de gobierno.

De acuerdo a Tomassini:

Un correcto análisis del escenario internacional debe ir acompañado de un conocimiento sistemático acerca de los intereses que cada país persigue, de sus objetivos concretos, de los cursos de acción que podría seguir para lograrlos, de los agentes que intervienen en la formulación de su política exterior y de sus principales contrapartidas en el extranjero, así como de la tradición, el estilo y el marco organizativo dentro del cual se adoptan las correspondientes decisiones (1987, p.550)

Siguiendo la misma línea argumental dicho autor considera que existe una indisoluble vinculación entre el análisis, la planificación y la implementación de una política. En este proceso emergen tres niveles principales:

- Definición del interés nacional o de la agenda internacional
- Operacionalización de los intereses/agenda (en términos de objetivos, prioridades y opciones)
- Procesos a través de los cuales se adoptan las decisiones respectivas

Se debe tener en cuenta la complejidad, ambigüedad, imprecisiones y diversidad de factores que intervienen en la definición y composición del interés nacional. Por su parte, la agenda internacional, constituye un repertorio de intereses o temas más precisos y susceptibles de ser operacionalizados. El establecimiento de la agenda incluye la identificación de los temas que deberían integrarla, su jerarquización o la selección de los

más relevantes, y la definición de los mismos. Es decir, se debe identificar los principales problemas y oportunidades que enfrenta un país en las distintas áreas en que se desenvuelven sus relaciones externas. Finalmente, una decisión de alta calidad sobre política exterior es aquella en que el Presidente (u otros funcionarios de nivel político) pondera correctamente el interés nacional en una situación particular y escoge la política u opción que más probablemente conducirán a satisfacerlo con un costo y riesgos aceptables. (Tomassini, 1987, p.553)

## **Antecedentes de la política exterior de Chile y Argentina**

Desde una perspectiva histórica podemos observar que Chile y Argentina fueron forjando perfiles diferenciados en sus políticas exteriores. Por su parte, Chile consiguió una consolidación temprana de sus instituciones políticas. Fernandois (2004) sostiene que “la institucionalidad precedió a la movilización”. Con la gestión del Ministro Diego Portales, comenzamos a hablar del “*excepcionalísimo chileno*” a raíz de ser una de las naciones más estables del S.XIX.

Mientras que Argentina tuvo que esperar 50 años para tener su primera Constitución Nacional en 1853-1860<sup>3</sup>, luego de la Revolución de Mayo, y en el transcurso de esos años el país vivió en una permanente conflictividad político-social, un clásico ejemplo es la lucha entre “unitarios y federales”, dos proyectos con características opuestas que pretendían definir el rumbo del país. Chile no experimentó este tipo de experiencias, lo cual se evidenció en la pronta creación de una política moderna y la cohesión temprana como Estado-nacional, teniendo su primera Constitución en 1833.

Otro factor que aportó en la creencia del excepcionalísimo chileno fue el papel de las Fuerzas armadas en la vida política. Solo existieron dos intervenciones del Ejército, en el año 1924 y en 1973, aunque cada una tuvo sus particularidades, fueron los dirigentes políticos quienes llamaron al ejército como árbitros de la situación de emergencia. Mientras que Argentina experimentó seis golpes de Estado en su historia (1930, 1943, 1955, 1962, 1966, 1976). El fracaso de la última dictadura argentina en 1982 marcó el fin de la influencia militar en las temáticas internacionales.

Andrés Bello, aportó a la idea del nuevo Estado moderno chileno, con bases de contenido “*realista*”, su mirada del mundo bien podría adaptarse a nuestros días “*la igualdad de las naciones es una quimera teórica, ha habido siempre, hay y habrá una oligarquía de estados que promulgan las leyes y además las hace cumplir por la fuerza*”. (Fernandois, 2004).

Esta idea ha sido constitutiva y transversal a la mayoría de los gobiernos chilenos. Chile comprendió tempranamente que debía asociarse a los centros de poder, lo hizo con Gran Bretaña, Francia y Alemania y finalmente con los Estados Unidos. Aunque algunas veces no logró escapar de cierto contenido moral en sus actuaciones exteriores, con cierta impronta de tintes independentistas, Jorge Alessandri lo puso de manifiesto ante la “cuestión cubana”, Frei Montalva, ante la intervención norteamericana en República Dominicana, y Ricardo Lagos frente a la Guerra contra Irak en 2003.

---

<sup>3</sup> Se toman las dos fechas, ya que en 1853 se sancionó la primera constitución de la Confederación Argentina, pero sin la provincia de Buenos Aires, está se incorporó en el año 1860.

El historial argentino en materia internacional suele caracterizarse como un “*efecto vaivén*” o “*movimiento pendular*” (Busso, 2007), incluido el periodo iniciado con la vuelta de la democracia en 1983, donde este reapareció de manera clara y contundente. El alto nivel de politización de las instituciones y las sucesivas crisis económicas internas no ha contribuido a mantener lineamientos firmes en política exterior, salvo por la causa Malvinas, el tema de los Derechos Humanos y en cierto punto también Mercosur, en materia internacional han primado las rupturas. El cambio de gobierno de Cristina Kirchner a Mauricio Macri es ilustrativo en este sentido con tres ejemplos concretos: regreso al financiamiento del Fondo Monetario Internacional; asistencia al World Economic Forum en Davos y ruptura con el eje bolivariano. Pragmatismo y desideologización en las vinculaciones internacionales son los nuevos lineamientos con el gobierno de Macri.

**Tabla 1: Intereses/ Agenda de Política Exterior**

<b>CHILE</b>	<b>ARGENTINA</b>
1. Promover los intereses económicos de Chile y la asociación comercial con otros países	1. G20
2. Contribuir al fortalecimiento de la integración regional	2. Mercosur
3. Fortalecer la imagen de Chile en el exterior	3. Apertura de nuevos mercados
4. Contribuir al fortalecimiento del multilateralismo	4. Derechos Humanos
5. Promover la paz y la seguridad internacional	5. Cuestión Malvinas
6. Promover los intereses marítimos y antárticos de Chile	6. Antártida
7. Contribuir a la seguridad energética de Chile	7. Seguridad Internacional
8. Contribuir a la inserción de Chile en las redes de ciencia y tecnología mundiales	8. Cooperación Internacional
9. Difundir y promover la cultura chilena en el exterior	9. Cascos Blancos

10. Otorgar asistencia y protección consular a los chilenos en el exterior

10. Medio Ambiente

Fuente: Elaboración propia, con datos extraídos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile y Argentina (2019)

Los puntos de la agenda evidencian la jerarquización que los países han otorgado a sus respectivos intereses. Se puede observar que el primer punto es uno de los más divergentes, Chile defiende sus intereses económicos como prioridad central en su política exterior, mientras que Argentina se inclina por su pertenencia al Grupo de los 20 y su vinculación con las potencias mundiales y regionales. Sin embargo, dichas prioridades no implican una contradicción en materia internacional.

Si bien el segundo punto, referente a la integración regional en líneas generales es coincidente, Argentina lo hace explícito en referencia a su membresía al MERCOSUR y por ende a su alianza estratégica con Brasil. Por su parte Chile se pronuncia por un fortalecimiento de la integración regional, sin nombrar ningún mecanismo de integración específico, aunque desde un punto de vista más amplio, inferimos que su contribución se circunscribe dentro la Alianza del Pacífico.

El tercer punto de Argentina, la apertura de nuevos mercados, fue introducido exclusivamente por el gobierno de Mauricio Macri, como respuesta a la percepción que el país que encontraba aislado en términos de integración a la economía mundial, por lo cual se definió el objetivo de lograr una “inserción inteligente a los mercados globales”. En palabras de la ex Canciller Susana Malcorra, el objetivo es “*desideologizar*” la política exterior argentina, para que el país pueda establecer líneas de negociación “maduras” con el mundo que “sirvan a los intereses argentinos”. De este modo, el gobierno actual plantea una relación abierta con el mundo, donde no existan “antinomias”, ni blancos y negros: no es necesario elegir entre Estados Unidos y China, cuando se puede tener una relación con ambos. El objetivo final es “volver al mundo”, para mostrar que la Argentina es un país confiable (Ghiotto,2016).

En referencia a la Antártica/ Antártida, ambos países reivindican soberanía sobre el territorio<sup>4</sup>. Si bien existe una superposición en el territorio reclamado, los países han mantenido una estrecha cooperación en la materia, amparándose en la defensa del Sistema del Tratado Antártico, pero sin renunciar a sus intereses nacionales.

El punto de Malvinas<sup>5</sup> responde a un lineamiento de política exterior permanente, sostenido por todos los gobiernos argentinos, el cual solo fue interrumpido por la dictadura militar de 1976-1882.

<sup>4</sup> Chile reclama derechos soberanos en el sector que se proyecta hasta el Polo Sur entre los meridianos 53° y 90° de longitud oeste. Argentina reivindica soberanía sobre el Sector Antártico Argentino comprendido entre los meridianos 25° y 74° de longitud Oeste al sur del paralelo de 60° de latitud Sur

<sup>5</sup> **La Cuestión de las Islas Malvinas**, entendida como la disputa de soberanía entre la República Argentina y el Reino Unido por las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes, tiene su origen el 3 de enero de 1833 cuando el Reino Unido, quebrando la integridad territorial argentina, ocupó ilegalmente las islas y expulsó a las autoridades argentinas, impidiendo su regreso así como la radicación de argentinos provenientes del territorio continental. Desde entonces, la Argentina ha

En líneas generales podemos observar que existen coincidencias en los puntos de la promoción de la paz y seguridad internacional, en los aspectos de inscripción al multilateralismo y de apoyo a la cooperación internacional, dentro de este punto Argentina menciona concretamente a “Casos Blancos”, un sistema de ayuda humanitaria internacional en caso de emergencias.

Finalmente, Chile se pronuncia sobre el tema de la seguridad energética, promoción de su cultura y protección consular como objetivos vitales de su política exterior.

## **Principios de la política exterior de Chile y Argentina**

El Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), explícita claramente en su página web los principios que guían la actuación internacional del país, los cuales son totalmente coincidentes con la parte argentina.

- 1) Respeto al derecho internacional
  - Vigencia y respeto de los tratados:
  - Solución pacífica de las controversias
  - Independencia y respeto a la soberanía
  - Integridad territorial
- 2) Promoción de la democracia y el respeto a los derechos humanos
- 3) Responsabilidad de cooperar

Estados de estatura media como Chile y Argentina se amparan fundamentalmente sobre las bases del derecho internacional y del multilateralismo para lograr una inserción inteligente en la comunidad internacional.

Respecto a la solución pacífica de las controversias, Chile y Argentina sentaron buenos precedentes con su experiencia de diferendos territoriales y la elección de medios diplomáticos para su resolución.

Desde el regreso a la democracia, Argentina en 1983 y en Chile en 1990, ambos países han promulgado su apoyo hacia los principios democráticos y republicanos, además del respeto a los derechos humanos.

Por su parte, Argentina defiende firmemente el principio de “*integridad territorial*”, este es concebido como uno de los principales fundamentos para la reclamación de la restitución de la soberanía argentina sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes y del Atlántico Sur.

Asimismo, los dos países mantienen como un pilar fundamental dentro de su política exterior el tema de la “cooperación internacional”. En la actualidad, la Argentina desarrolla más de 165 proyectos de cooperación con 40 países de América Latina, el Caribe, África y Asia en diversas áreas como, agroindustria, biotecnología, salud, derechos humanos, medio

---

protestado regularmente la ocupación británica, ratificando su soberanía y afirmando que su recuperación, conforme el derecho internacional, constituye un objetivo permanente e irrenunciable. La Cuestión Malvinas ha sido calificada por las Naciones Unidas como un caso de descolonización colonial especial y particular, donde subyace una disputa de soberanía y por ende, a diferencia de los casos coloniales tradicionales, no resulta aplicable el principio de libre determinación de los pueblos.

ambiente y tecnología productiva. Mientras que Chile con la *Agencia de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AGCID)* se mantiene a la vanguardia en modelos de cooperación para el desarrollo nacional, cooperación sur-sur y triangular, y su excelente programa de becas a extranjeros, además de mantener convenios de cooperación con diversos países del mundo.

Finalmente, podemos observar que en el plano de los principios de la política exterior, Chile y Argentina mantienen posturas coincidentes y complementarias.

## Proyección internacional

De acuerdo a información publicada por el MINREL, Chile mantiene relaciones diplomáticas con 171 Estados y cuenta con Embajadas residentes en 66 naciones. Por su parte la Cancillería argentina informa el país mantiene una red de 192 representaciones en todo el mundo; incluyendo Embajadas, Consulados y representación ante Organismos internacionales.

Chile ha mantenido continuidad en su política exterior principalmente en el área económica, donde se destaca el estrechamiento y multiplicación de sus relaciones comerciales, firma de acuerdos de asociación y libre comercio sobre la base de la apertura económica, ejerciendo una fuerte y diversificada diplomacia comercial.

En la actualidad el país mantiene 26 acuerdos comerciales con 64 mercados que representan el 63 % de la población mundial y el 86,3 % del PIB mundial. De esta manera el área económica de la Cancillería ha desarrollado un rol fundamental en la proyección internacional del país, la **DIRECON- Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales**, es quien ejecuta y coordina la política en materia económica-internacional.

Una de las principales líneas que Chile ha elegido para proyectarse internacionalmente es la cuenca del Pacífico, participa de diversos foros, tales como el *Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC)*, el *Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC)*, el *Consejo Empresarial ABAC (consejo asesor de APEC)* y el *Foro de Cooperación América Latina Asia del Este (FOCALAE)*. La participación en estos diversos mecanismos se enmarca dentro de su objetivo de contribuir a una mayor liberalización de la economía mundial, para reforzar los efectos positivos resultantes de la creciente interdependencia económica, y para reducir las barreras al comercio de bienes, servicios e inversiones.

En el caso argentino la proyección económica internacional contemporánea se enmarca dentro del **MERCOSUR**, como plataforma de integración mundial y regional y dentro del marco de su pertenencia al Grupo de los 20, **G20**. Asimismo el gobierno de Macri, reconoce la baja participación que tiene bloque en la economía mundial. Esta situación mantiene a las empresas nacionales en una posición de competencia desventajosa con relación a competidores que gozan de un acceso preferencial a otros mercados.

En esa línea, en los últimos dos años se han profundizado una serie de acuerdos pre-existentes, como el Acuerdo de Complementación Económica con Colombia (ACE 72), y el Acuerdo de Complementación Económica con Chile (ACE 35), que incorpora disciplinas de última generación. Del mismo modo, se encuentran en negociación acuerdos de integración en los cinco continentes: México (ampliación del Acuerdo de Complementación Económica), Unión Europea, EFTA, Canadá, Corea del Sur, Singapur,

Nueva Zelanda, Marruecos y Túnez. Adicionalmente, el Mercosur está profundizando sus vínculos con Japón y Australia.

## **Relaciones bilaterales**

El tiempo de análisis de la presente investigación comprende la primera presidencia de Sebastian Piñera (2010-2014), el segundo mandato de Michelle Bachelet (2014-2018) y el último mandato de Piñera (2018 al presente). Por Argentina, el gobierno de Cristina Fernández de Kirchner (2011-2015) y el de Mauricio Macri (2015 al presente)

Todas las administraciones mencionadas han mantenido una línea de continuidad y profundización de la relación bilateral argentino-chilena, esta sin dudas se constituye un “capital político” que los diversos gobiernos han sostenido, aún con matices y prioridades ancladas en las respectivas políticas domésticas, a veces no totalmente coincidentes.

Pero no cabe duda de que, aún con trayectos que han cambiado su velocidad, esta variada, densa y compleja relación –por los múltiples niveles gubernamentales que se interrelacionan– exhibe una auspiciosa continuidad (Colacrai, 2015).

Las relaciones bilaterales comenzaron a reconstruirse a partir del Tratado de Paz y Amistad de 1984. Existe mucha bibliografía al respecto que se evoca en detalle a los acontecimientos de dichos años, particularmente nos interesa destacar que este tratado fue el hito fundacional para la construcción de la relación binacional en el aspecto político, económico y de las sociedades nacionales.

Mientras que el Tratado de Maipú Cooperación e Integración del año 2009 se constituye como “una hoja de ruta” para el sostenimiento y profundización de las relaciones entre los vecinos. Así, se han institucionalizado diversos mecanismos preexistentes y se han promovido otros nuevos.

El ex Canciller Muñoz, calificó la relación con Argentina como una relación de Estado y reconoció que “en el instrumento suscripto se establecieron los lineamientos estratégicos para el crecimiento y el progreso de las naciones”. Desde la firma del Tratado de Maipú ambos gobiernos han trabajado sistemáticamente, evocándose especialmente a la integración subnacional y a la conectividad entre las provincias argentinas y regiones chilenas.

El Tratado establece en su artículo 3 que las partes dispondrán 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.

Varios de estos mecanismos ya registraban actividad anterior, pero lo relevante es que ahora el Tratado de Maipú los reconoce como “parte constitutiva de la institucionalidad”



con la que cuenta la relación bilateral. Asimismo, en el año 2011 se anexó un Protocolo Complementario al Tratado de Maipú, uno de los aspectos más relevantes de dicho documento fue la incorporación de la *Reunión Binacional de Gobernadores Argentinos e Intendentes Chilenos de la Frontera Común*, como un mecanismo más para el fortalecimiento y profundización de las relaciones binacionales. Como podemos observar el contenido del Tratado tiene en cuenta las vinculaciones de tipo transgubernamental y subnacional.

Asimismo en materia de seguridad y defensa se emprendió un camino de trabajo conjunto a partir de la cooperación entre las Fuerzas Armadas a través de la realización de ejercicios militares conjuntos, cooperación militar, participación conjunta en Operaciones de Mantenimiento de la Paz y las Medidas de Confianza Mutua. Como resultado de esta profundización en la confianza binacional se gestó 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), con la presencia del ex Secretario General de Naciones Unidas, Ban Ki-Moon.

También se evidencian coincidencias en el tema de la Cooperación Antártica, la misma se materializó en la creación del “Comité Ad hoc Sistema del Tratado Antártico”, en el desarrollo conjunto de la “Patrulla Naval Combinada Antártica” (PANC) y diversas tareas en el área del Canal de Beagle.

Otro punto de coincidencia lo encontramos en la voluntad política de trabajar en la búsqueda de la convergencia entre el MERCOSUR y la Alianza del Pacífico, dicho acercamiento ha sido definido por la administración de Michele Bachelet y Heraldó Muñoz como “*convergencia en la diversidad*”<sup>6</sup>. Los gobiernos tienen en claro que el acercamiento entre los bloques regionales, no es fusionarlos, con una mirada realista se entiende que ambos bloques económicos presentan características diferentes en su esencia y funcionamiento.

La solidez de las relaciones entre Chile y Argentina ha sumado 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 el comercio digital, las medidas no arancelarias, contratación pública y estándares medioambientales.

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.

---

<sup>6</sup> Michael Bachelet durante su segundo gobierno sostuvo que uno de los objetivos de política exterior era la de continuar con la lógica de “*convergencia en la diversidad*”. En declaraciones públicas afirmó: “*mi primera preocupación era que el Atlántico no sintiera que el Pacífico le estaba dando la espalda, buscar la manera en que el Mercosur y la Alianza del Pacífico tuvieran mayor integración*” (Diario, La Nación, 19/07/2017).

Finalmente, como una categoría de análisis experimental, Colacrai menciona a la “Diplomacia de los partidos políticos y de sus líderes”, en referencia a las simpatías y gestos de apoyo que se generan entre los partidos en situaciones coyunturales específicas.

Consideramos que en esta categorización la autora ha ignorado un actor clave, el “sector privado”. Sin duda, la incorporación de los empresarios a la mesa de debate en cuestiones binacionales tan diversas como, infraestructura, transportes, industria, comercio, producción y turismo, ha generado una mayor complejidad y cierta interdependencia en las relaciones. En el próximo capítulo nos detendremos con mayor profundidad sobre el rol que desempeña el sector privado en la temática que nos ocupa.

**Figura 2- Relación bilateral argentino-chilena, en clave política**



Fuente: Colacrai, (2015, p.17)

## **Regulación constitucional del accionar externo de las provincias argentinas**

En las próximas líneas abordaremos el marco de autonomía constitucional de los entes subnacionales como miembros de un estado-nación, en el caso de Argentina país federal y de Chile país unitario regionalizado.

El artículo 1 de la Constitución Nacional, establece que la Nación Argentina adopta para su gobierno la forma “representativa, republicana y federal”. El sistema federal responde a la división político administrativa del Estado, y al hecho de que el poder se descentraliza con base territorial, siendo las provincias autónomas, lo cual se encuentra definido en el artículo 5 de la C.N “Cada provincia dictará para si una Constitución bajo

*el sistema representativo y republicano de acuerdo con los principios, declaraciones y garantías de la Constitución Nacional; y que asegure su administración de justicia, su régimen municipal y la educación primaria. Bajo estas condiciones el Gobierno Federal, garante a cada provincia el goce y ejercicio de sus instituciones”.*

Asimismo existen una serie de artículos constitucionales que ponen de manifiesto el papel central que históricamente han desempeñado las unidades subnacionales, según el artículo 121 de la C.N *“conservan todo el poder no delegado a la nación y los poderes que expresamente se hayan reservado por pactos especiales al tiempo de su incorporación”.*

Mientras que el artículo 122 establece que *“se dan sus propias instituciones locales y se rigen por ellas. Eligen sus gobernadores, sus legisladores y demás funcionarios de provincia, sin intervención del Gobierno federal”.* Pero a su vez el gobierno federal según el artículo 6 se retiene el poder de intervención en las provincias con el fin de garantizar la forma republicana de gobierno, o repeler invasiones exteriores, y también puede hacerlo por requisición de sus autoridades constituidas, bien para sostenerlas o reestablecerlas, si hubiesen sido depuestas por la sedición, o por invasión de otra provincia.

La última reforma constitucional de 1994 fortaleció el federalismo e imprimió las bases para una relación compleja pero positiva entre las provincias y el gobierno federal. En este sentido, el Artículo 124 reconoció facultades para celebrar convenios internacionales, al tiempo que fijó limitaciones para resguardar los poderes delegados a la Nación<sup>7</sup> (Carbajales y Gasol, 2008). En principio no existen obstáculos a la proyección de los intereses provinciales en el ámbito internacional, a condición de que tal proyección no resulte incompatible con la política exterior de la Nación, cuya determinación incumbe a las autoridades nacionales.

Ello se vio materializado, precisamente, en la incorporación del art. 124: *“Las provincias podrán crear regiones para el desarrollo económico y social y establecer órganos con facultades para el cumplimiento de sus fines y podrán también celebrar convenios internacionales, en tanto no sean incompatibles con la política exterior de la Nación y no afecten las facultades delegadas al Gobierno Federal o el crédito público de la Nación, con conocimiento del Congreso Nacional. La ciudad de Buenos Aires tendrá el régimen que se establezca a tal efecto. Corresponde a las provincias el dominio originario de los recursos naturales existentes en su territorio”.*

Podemos observar que la C.N en su artículo 124 impone claramente ciertas limitaciones al accionar internacional de las provincias, concretamente que sus acciones:

- No sean incompatibles con la política exterior de la Nación;
- No afecten facultades delegadas al gobierno federal;
- No afecten el crédito público de la Nación; y
- Que se celebren con conocimiento del Congreso Nacional

---

<sup>7</sup> Artículo 126 de la Constitución Nacional Argentina: *“las provincias no ejercen el poder delegado a la Nación. No pueden celebrar tratados parciales de carácter político; ni expedir leyes sobre comercio, o navegación interior o exterior; ni establecer aduanas provinciales; ni acuñar moneda; ni establecer bancos con facultad de emitir billetes sin autorización del Congreso Federal; ni dictar los Códigos Civil, Comercial, Penal y de Minería, después que el Congreso los haya sancionado; ni dictar especialmente leyes de ciudadanía y naturalización; bancarrotas, falsificación de moneda o documentos del Estado; ni establecer derechos de tonelaje; ni armar buques de guerra o levantar ejércitos, salvo en caso de invasión exterior o de un peligro tan inminente que no admita dilación dando cuanta al Gobierno federal; ni nombrar o recibir agentes extranjeros.*

Estas limitaciones se basan, como ya ha sido mencionado que la conducción de la política exterior es competencia del gobierno federal, siendo una facultad delegada por las provincias en la Constitución Nacional a favor de la Nación. De acuerdo a Carbajales y Gasol, esta restricción está matizada tanto por los poderes que las provincias se han reservado por imperio del art. 121 de la Constitución, como por aquellos concurrentes<sup>8</sup> con el gobierno federal para el bienestar económico y social. El límite a esta actividad es que en la promoción de sus intereses las provincias no comprometan negociaciones que hacen a las relaciones específicamente internacionales.

## Marco institucional y normativo en Chile

La Constitución de Chile proclama en su artículo 3 que el Estado es unitario, pero su administración “*será funcional y territorialmente descentralizada, o desconcentrada en su caso, de conformidad a la ley*”. En la misma disposición, modificada por la ley 20.050 de 2005, se establece que “*los órganos del Estado promoverán el fortalecimiento de la regionalización del país y el desarrollo equitativo y solidario entre las regiones, provincias y comunas del territorio nacional*”.

Por mandato constitucional corresponde al Presidente de la República “*conducir las relaciones políticas con las potencias extranjeras y organismos internacionales, y llevar a cabo las negociaciones; concluir, firmar y ratificar los tratados que estime convenientes para los intereses del país...*” (Art. 32, N° 17, de la Constitución Política)

Luego en el Capítulo XIII, bajo el título “Gobierno y Administración Interior del Estado”, la Constitución establece la división del territorio de la República en regiones y la de éstas en provincias, disponiendo además la división de las provincias en comunas. Mientras que según el artículo 99, también objeto de reforma por la ley 20.050, establece que la creación y la supresión de regiones, provincias y comunas, así como su denominación, la modificación de sus límites y la fijación de las capitales de las regiones y provincias es materia de una ley orgánica constitucional.

Actualmente el país se encuentra dividido en *Dieciséis unidades territoriales*, llamadas “Regiones”, recordando que la XVI Región de Ñuble<sup>9</sup>, con capital en Chillán fue creada recientemente en el año 2017 por medio de la Ley n° 21.033. Hasta el momento las regiones se encuentran a cargo de un Intendente Regional según el artículo 110 de la Constitución Política, siendo el mismo elegido por el Presidente de la República. Pero es necesario remarcar que nos encontramos en pleno proceso de cambios institucionales. En el año 2020 se elegirá por primera vez por medio de sufragio universal y en votación directa la figura de “*Gobernadores Regionales*”, mientras que la figura del Intendente desaparecerá, siendo en su lugar reemplazado por el cargo de “*delegado presidencial regional*”, como representante del Presidente de la República en las regiones.

---

<sup>8</sup> Los Poderes concurrentes hacen referencia a las facultades concurrentes tanto del gobierno federal como de las provincias, pudiendo ser ejercidos por ambos al mismo tiempo, entre ellos podemos mencionar: “promover la industria, inmigración, construcción de ferrocarriles y canales navegables, etc. (Art.125); “imponer contribuciones indirectas (Art.75 inc12); “proveer a la protección de los derechos de los usuarios y consumidores (Art. 42).

<sup>9</sup> Ley n°21.033:Artículo 1º.- Créase la XVI Región de Ñuble, capital Chillán, que comprende las Provincias de Diguillín, de Punilla y de Itata

La nueva ley establece: *“El Gobernador Regional es el órgano ejecutivo del Gobierno Regional. Preside el Consejo Regional. Debe coordinarse con los demás órganos y servicios públicos. Le corresponde también la coordinación, supervigilancia o fiscalización de los servicios públicos que dependen o se relacionan con el Gobierno Regional. Además, debe asignar los recursos del o de los programas de inversión del Gobierno Regional, de los programas de inversión sectorial de asignación regional y aquellos que corresponda en virtud de transferencias de competencias que haga el Presidente de la República”*. Dentro de las funciones<sup>10</sup> del Gobernador Regional no se encontró una mención explícita al aspecto internacional. Pero inferimos que serán los responsables de representar a las regiones en las actuales “Reuniones binacionales de Gobernadores e Intendentes” y en los encuentros de los Comités de integración.

Por su parte, todos los entrevistados (Allard, Gallardo, Ruz Ahumada, Paulsen Rivas y Bahre) coincidieron que la creación de esta nueva figura política era sumamente necesaria como parte de un proceso necesario para modernizar las regiones.

La Ley Orgánica Constitucional de Gobierno y Administración Regional n° 19.175, en su artículo 16, literal g), señala como una de las funciones del gobierno regional la de *“participar en acciones de cooperación internacional en la región, dentro de los marcos establecidos por los Tratados y Convenios que el Gobierno de Chile celebre al efecto y en conformidad a los procedimientos regulados en la legislación respectiva”*. Del mismo modo, el Artículo 17 letra d señala que una de las funciones del gobierno regional en materia de ordenamiento territorial es *“fomentar y velar por el buen funcionamiento de la prestación de los servicios en materia de transporte intercomunal, interprovincial e internacional fronterizo en la región, cumpliendo las normas de los convenios internacionales respectivos, y coordinar con otros gobiernos regionales el transporte interregional, aplicando para ello las políticas nacionales en la materia, sin perjuicio de las facultades que correspondan a las municipalidades”*.

En este contexto se han creado instancias con competencia nacional que tienen por misión colaborar en este proceso de internacionalización regional. En el año 2000, al interior del Ministerio de Relaciones Exteriores se creó la **Dirección de Coordinación Regional (DICORE)**, que fue concebida como una entidad que debe aportar al mejoramiento y perfeccionamiento de los niveles de coordinación existentes entre el MINREL y los Gobiernos Regionales, así como también contribuir a la desconcentración y difusión en el medio regional de la gestión exterior del país. La DICORE permite vincular a los gobiernos regionales y locales con las direcciones del Ministerio de Relaciones Exteriores y la red de Embajadas, Misiones y Consulados.

Asimismo, en el año 2002 se creó la Comisión Asesora Presidencial Para la Cooperación con Regiones, cuya finalidad es la promoción y fortalecimiento de la

---

<sup>10</sup> Formular políticas de desarrollo de la región. Someter al consejo regional las políticas, estrategias y proyectos de planes regionales de desarrollo y sus modificaciones. Someter al consejo regional el proyecto de presupuesto del respectivo gobierno regional. Representar judicial y extrajudicialmente al gobierno regional, pudiendo ejecutar los actos y celebrar los contratos de su competencia o los que le encomiende el consejo. Nombrar y remover a los funcionarios que la ley determine como de su confianza. Velar por el cumplimiento de las normas sobre probidad administrativa. Coordinar, supervigilar o fiscalizar, a los servicios públicos. Presidir el consejo regional

cooperación internacional en regiones en relación al estudio, diseño, formulación, programación y coordinación de políticas, programas y acciones relativas a la cooperación de las regiones de Chile con regiones de otros países. En este sentido a partir del año 2002, se establecen en los Gobiernos Regionales del país las **Unidades Regionales de Asuntos Internacionales (URAI)**, que se relacionan funcionalmente con el Ministerio de Relaciones Exteriores a través de su Dirección de Coordinación Regional (DICORE). EL MINREL cuenta con Delegaos en dos regiones. Arica y Parinacota, Magallanes y Antártica Chilena.

Verdugo Marinkovic (2011) considera que es indudable que en el marco de la internacionalización de Chile, las regiones han adquirido un creciente protagonismo en las últimas dos décadas y las relaciones interregionales transfronterizas que vienen desarrollándose encuentran un emblemático exponente en el caso de la relación subnacional entre Argentina y Chile”, pero esta privilegiada y promisoría avanzada de las regiones en el concierto internacional topa con un obstáculo estructural que frena su desarrollo: el centralismo del Estado chileno. En este sentido, sostiene Loreto Schnake (2011)

Así, al tiempo que como país estamos muy ‘globalizados’ y que la globalización, con sus imperativos, tira de las regiones y les exige internacionalizarse, el proceso de descentralización política y administrativa no avanza con la misma velocidad, lo que redundo en que nuestras administraciones subnacionales, teniendo un indiscutido y privilegiado potencial de internacionalización, no cuenten con las atribuciones, las competencias y el instrumental necesario para cumplir esta misión a cabalidad (p.25)

Luego de aproximarnos al marco normativo que regula las relaciones internacionales de Chile y la inserción de las regiones dentro de esta dinámica, podemos concluir que claramente las reglas de juego son definidas por el Estado nacional en su calidad de estado unitario, pero con el paso del tiempo y acorde a los tiempos actuales que demandan mayor participación de los entes subnacionales, desde el gobierno central se han emprendido numerosas iniciativas que abren un abanico de posibilidades de acción para las regiones en materia de integración regional, subregional, binacional y, adicionalmente, subnacional, pero siempre con el acompañamiento y supervisión por parte del gobierno central.

En Chile, las actividades internacionales de los entes subnacionales no resultan de competencias y funciones constitucionales, sino de dinámicas originadas en la política de inserción internacional del país y de la integración con los países vecinos.

### **CAPÍTULO 3 - Actores que participan en el proceso de integración subnacional**

Con mayor o menor grado de autonomía, las provincias y las regiones son divisiones político-administrativas del Estado nacional. Al estudiar dos países limítrofes, el elemento fronterizo resulta fundamental, es uno de los aspectos que debemos tener en cuenta para abordar la explicación de porqué las provincias y las regiones decidieron emprender un proyecto de integración subnacional. Aunque, como ya lo introducimos, el análisis no debe simplificarse a la cuestión fronteriza. De las quince provincias participantes, cuatro de ellas no son cordilleranas (Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán y Santa Fe), además dos regiones, Arica y Parinacota, y Tarapacá no comparten frontera con Argentina.

Las regiones y provincias que no cuentan con una contigüidad física observan que su participación en mecanismos de integración subnacional, como es el caso de los Comités de integración, les presenta una oportunidad de obtener potenciales beneficios, primordialmente económicos, pero también culturales, políticos y sociales. Además una mayor vinculación con sus pares fortalece su proyección internacional y les otorga respaldo a la hora de plantear demandas a los gobiernos centrales.

En este capítulo nos aproximaremos al estudio de las provincias y regiones de manera amplia, procurando tener un panorama general del perfil de los entes subnacionales en escena. Sin embargo, reconocemos que resulta un desafío hacerlo en pocas líneas debido al gran número de actores.

Observamos que la ubicación geográfica, los recursos que poseen, las carencias y vulnerabilidades de los territorios le otorgan un perfil particular a cada región/provincia, a partir de dicho perfil, luego podremos comprender cuales son los reales intereses de los entes subnacionales y si estos son coincidentes o no con los del gobierno central.

El director de la Academia Diplomática de Chile, Miguel Ángel González realizó una interesante reflexión sobre el significado de las regiones:

Son como eslabones que, junto con ser parte de una cadena, configuran su propia identidad. No es lo mismo ser nortino que ser del valle central, vivir bajo las lluvias del sur o sentir la inmensidad de la tierra fueguina donde el viento pega fuerte y se adivina la proximidad de la Antártica. No es lo mismo, y a la vez, es lo mismo la pertenencia a aquello que nos hace un todo: ser chilenos. Aquellos de Visviri o Parinacota con aquellos de Chiloé, Coyhaique, o Puerto Williams, pasando por la Serena, Talca o Frutillar tienen la virtud común de la pertenencia. Hay un país que, desde su ser, su desarrollo y su caminar por la historia los hace miembros de una misma ciudadanía (González, 2018, p.7)

Esta misma reflexión puede aplicarse al caso de las provincias argentinas, desde Ushuaia, Tierra del Fuego a la Quiaca, Jujuy, los puntos más extremos del país, conviven diversas realidades geográficas, económicas, sociales e incluso culturales.

## Regiones chilenas y Provincias argentinas

REGIÓN	ARICA Y PARINACOTA	TARAPACÁ
Capital	Arica	Iquique
Superficie	16.898,6 km <sup>2</sup>	42.225.8 km <sup>2</sup>
Población	226.068 hab.	226.068 hab.
Participación en el PIB	0,73%	2,25%
Actividades económicas	Pesca industrial y artesanal, recolección de algas; fabricación de harina de pescado. Minería de oro, plata y cobre. Ganado auquénido, agricultura de oasis en Yuta y Azapa.	Pesca industrial y artesanal, recolección de algas, harina de pescado. Minería de oro, plata y cobre. Ganado Auquénido. Agricultura de oasis en las Pampas de Pica, Tamarugal, Tana.
Pasos fronterizos	Chacalluta (Perú), Chungará (Bolivia), Visviri (Bolivia)	Colchane (Bolivia)
Puertos	Arica	Iquique, Patillos, Patache.
Proyección internacional	Comité de Integración y Frontera con Perú (Tacna); con Bolivia (La Paz, Oruro y Potosí); Comité de Integración con Argentina-Noa Norte Grande (Jujuy, Salta y Tucumán). Miembro de ZICOSUR <sup>11</sup>	Comité de Integración con Argentina-Noa Norte Grande (Jujuy, Salta y Tucumán). Miembro de ZICOSUR

REGIÓN	ANTOFAGASTA	ATACAMA
Capital	Antofagasta	Copiapó
Superficie	126.149.1 km <sup>2</sup>	75.143,2 km <sup>2</sup>

<sup>11</sup> **ZICOSUR**: ZICOSUR, es la sigla que resume el nombre de la **Zona de Integración de Centro Oeste de América del Sur**, integrada por 46 regiones -de seis países (Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Perú y Paraguay)- aledañas al Trópico de Capricornio y fronterizas entre sí. “El proyecto de la ZICOSUR surgió ante una situación poco favorable para ciertas regiones, caracterizadas por sus rasgos de economías periféricas., pudiendo desde este estado inicial conformar un complejo económico para el comercio exterior, así como establecerse como una salida comercial al Pacífico y a los puertos del Atlántico, producto de las múltiples potencialidades económicas que tienen como bloque, al ser una de las zonas más ricas del planeta.” (<http://zicosur.co/acerca-de-zicosur/>)



Población	607.534 hab.	286.168 hab.
Participación el PIB	9,7 %	2,4 %
Actividades económicas	Minería de oro, plata, cobre, litio y azufre. Pesca artesanal e industrial. Industria pesquera, recolección de algas. Agricultura de Oasis y cultivos anuales en el Altiplano. Ganado Auquénido y caprino en el Altiplano Industria química en Antofagasta	Pesca industrial y artesanal. Cultivos de mariscos. Fabricación de harina de pescado. Agricultura de vides, olivos, frutales, flores, hortalizas. Industria pisquera. Ganado Auquénido. Minería de plata, cobre y hierro. Industria minera (Pellets en Huasco y Guayacán).
Pasos fronterizos	Hito Cajón (conexión con Bolivia), Ollagüe (Bolivia) Jama (conexión con Jujuy), Sico (conexión con Salta)	San Francisco (conexión con Catamarca), Pircas Negras (conexión con La Rioja)
Puertos	Tocopilla, Angamos, Mejillones, Antofagasta	Barquito-Chañaral, Caldera, Huasco.
Proyección internacional	Comité de Integración-Argentina, Noa Norte Grande (Jujuy, Salta y Tucumán). Miembro de ZICOSUR	Comité de Integración-Argentina, Noa Norte Grande (Jujuy, Salta y Tucumán). Miembro de ZICOSUR

<b>PROVINCIA</b>	<b>JUJUY</b>	<b>SALTA</b>
Capital	San Salvador de Jujuy	Salta
Superficie	53.219 km <sup>2</sup>	155.488 km <sup>2</sup>
Población	727.780 hab.	1.333.365 hab.
Participación el PIB	1,1 %	2 %
Actividades económicas	Caña de azúcar, Papel, Tabaco, Porotos. Cítricos. Minera, Plomo Plata, Cobre, Oro, Salitre, Potasio, Litio, Bórax.	Producción de tabaco, caña de azúcar, papel, porotos. Industria vitivinícola (Cabernet Sauvignon, Torrontés Cafayate, Chardonnay). Producciones hidrocarburífera; citrícola (pomelo) y minera (boratos)
Pasos fronterizos	Jama (conexión con Antofagasta)	Sico (conexión con Antofagasta)
Proyección internacional	Comité Integración Noa-Norte Grande; ZICOSUR; Comité de Integración fronteriza La Quiaca-Villazón, Bolivia.	Comité Integración Noa-Norte Grande; ZICOSUR; Comisión Regional Rio Bermejo, Paraguay, (COREBE),Acuerdos de Cooperación con el Gobierno de Cataluña; Convenio de Cooperación “Salta-Paraguay” Promoción y protección del

		Patrimonio Cultural; Acuerdos de Cooperación con la región de Champagne-Ardenne, Francia
--	--	--

<b>PROVINCIA</b>	<b>TUCUMÁN</b>	<b>SANTIAGO DEL ESTERO</b>
Capital	San Miguel de Tucumán	Santiago del Estero
Superficie	22.524km <sup>2</sup>	136.351 km <sup>2</sup>
Población	1.687.305 hab.	896.461 hab.
Participación el PIB	2,1 %	1,1 %
Actividades económicas	Producción agroindustrial, Caña de azúcar, limones, Soja, Trigo, Frutillas, Arándanos, Paltas, Aceites esenciales de limón Papel. Gas licuado. Industria Automotriz, Camiones y Material ferroviario	Agrícola, ganadero y forestal. Soja, Maíz, Trigo, Legumbres, Miel. Cultivo de algodón, producción de carbón. Ganado caprino y bovino.
Pasos fronterizos	Provincia Mediterránea	Provincia Mediterránea
Proyección internacional	Comité Integración Noa-Norte Grande; Atacalar; ZICOSUR,	Comité Integración Atacalar, ZICOSUR,

<b>PROVINCIA</b>	<b>CATAMARCA</b>	<b>LA RIOJA</b>
Capital	San Fernando del Valle de Catamarca	La Rioja
Superficie	102.202 km <sup>2</sup>	89.680 km <sup>2</sup>
Población	396.895 hab.	387.728 hab.
Participación el PIB	0,8 %	0,6 %
Actividades económicas	Olivos, producción de aceites y aceitunas. Cría de vicuñas y ovinos y el tejido de textiles. Minera, Oro, Cobre, Plata. Yacimientos de minerales metalíferos, no metalíferos y rocas de aplicación.	Olivicultura. Producción de vides, olivos y nogales. Cultivo de jojoba. Industria vitivinícola (variedad “torrontés”). Minería, Granito negro - Granito rojo - Piedra laja roja - Piedra laja negro - Mármol blanco
Pasos fronterizos	San Francisco (conexión con Atacama)	Pircas Negras (conexión con Atacama)
Proyección internacional	Comité Integración Noa-Norte Grande; ZICOSUR	Comité de Integración Atacalar; ZICOSUR; Convenio de Cooperación con la Provincia de Shandong

		de la República Popular China; Convenio Marco de Coop. con UNICEF
--	--	---

PROVINCIA	CÓRDOBA	SANTA FE
Capital	Córdoba	Santa Fe
Superficie	165.321 km <sup>2</sup>	133.007 km <sup>2</sup>
Población	3.567.654 hab.	3.397.532 hab.
Participación el PIB	7,7 %	8,3 %
Actividades económicas	Agrícola-ganadera (Maíz - Trigo - Papas - Soja - Girasol - Maní - Cultivos de olivos y vid- bovinos, porcinos, avicultura). Minería (Cal - Granito - Sal - Mica - Cuarzo – Onix). Industria automotriz (Renault, Fiat, Iveco, Marco Polo y Volkswagen)	Agrícola-ganadera (maíz, trigo, soja- ganadora bovino) Apicultura, lácteos, carne. Industria metalúrgica, química, mecánica, tecnológica y automotriz
Pasos fronterizos	Provincia Mediterránea	Provincia Mediterránea (tiene acceso al Atlántico por la Hidrovía Paraguay- Paraná)
Proyección internacional	Comité Integración Noa-Norte Grande; ZICOSUR. Organización Latinoamericana de Gobiernos Intermedios (OLAGI) <sup>12</sup> . Convenio de Coop. Interregional con la Región de Lviv (Ucrania).Memorando de Fortalecimiento de las Relaciones Amistosas con la provincia de Jiangsu, China. Convenio de Cooperación con el Estado de Paraná, Brasil. Agencia <b>ProCórdoba</b> <sup>13</sup> .	Comité de Integración Atacalar; Comisión Regional de Comercio Exterior del NEA ( <b>Crecenea</b> ) Cooperación transfronteriza con <b>Codesul</b> - Consejo de Desarrollo del Sul de Brasil, (Estados de Mato Grosso do Sul, Paraná, Río Grande do Sul y Santa Catarina)

<sup>12</sup> **OLAGI- Organización Latinoamericana de Gobiernos Intermedios**, es una organización internacional de derecho privado, sin ánimo de lucro, que promueve y defiende los intereses comunes de los gobiernos intermedios de América Latina y el Caribe, a través de la generación de iniciativas de cooperación mutua, de fortalecimiento de la gestión pública, del relacionamiento con organismos internacionales comprometidos con las agendas de desarrollo a nivel territorial y de la producción permanente de información para la gestión de los territorios.

<sup>13</sup> **ProCórdoba** es una sociedad de economía mixta en la que interactúan los sectores públicos y privados, promoviendo la política comercial externa y la inserción internacional de las empresas, con el objetivo de consolidar la base exportadora de la provincia y de lograr un crecimiento sostenido de las firmas y los productos en los mercados internacionales, facilitando el proceso de internacionalización de las empresas, particularmente las Pequeñas y Medianas Empresas (PyMEs).

<b>REGIÓN</b>	<b>COQUIMBO</b>	<b>VALPARAÍSO</b>
Capital	La Serena	Valparaíso
Superficie	40.579.9 km <sup>2</sup>	15.396.1 km <sup>2</sup>
Población	757.586 hab.	1.815.902 hab.
Participación el PIB	2,8%	8,3 %
Actividades económicas	Pesca Industrial y artesanal. Fabricación de harina de pescado, Industria pisquera. Agricultura de valles: papaya, chirimoya, ajo Tomate, lechuga. Ají, olivos. Ganado caprino (principalmente) y ovino (vacas). Minería: de oro, plata, cobre, hierro.	Minería (cobre, oro, plata, molibdeno, zinc, plomo, carbonato de calcio y calizas). Agricultura (durazno, kiwis, chirimoyas), cereales (trigo), legumbres, papas, tomates, paltas; Actividad agropecuaria: ganado bovino, ovino y porcino. Pesca (jurel, sardina, moluscos). Industria (alimentos, textiles, hilados, tejidos, vestuario, plásticos, chocolate, tabaco. Refinería de petróleo.
Complejos fronterizos	Agua Negra (conexión con San Juan)	Los Libertadores (conexión con Mendoza)
Puertos	Coquimbo, Guayacán, Los Vilos	Valparaíso, San Antonio, Ventana, Quintero.
Proyección internacional	Comité de Integración Agua Negra, San Juan; Acuerdo Marco de Cooperación con Murcia, España; Convenio Relaciones de Hermanamiento con Henan, República de China; Convenio de Cooperación Descentralizada duradera con L'Hérault, Francia	Comité de Integración Cristo Redentor; Mendoza; Convenio de Cooperación con la Provincia de Córdoba y San Luis; Cooperación con Montevideo, Uruguay.

<b>PROVINCIA</b>	<b>SAN JUAN</b>	<b>MENDOZA</b>
Capital	San Juan	Mendoza
Superficie	89.651 km <sup>2</sup>	148.827 km <sup>2</sup>
Población	738.959 hab.	1.886.000 hab.
Participación el PIB	1,3%	3,7 %
Actividades económicas	Industria vitivinícola, (Viognier y Syrah) y derivados de la uva (fruta de mesa, jugos, vinagre alcohol, pasas). Olivicultura;	Industria vitivinícola (Malbec Bonarda, Cabernet Sauvignon Pedro Giménez, Syrah Merlot Tempranillo, Chardonnay).

	Horticultura (cebolla, ajo). Minería ( Calizas Dolomitas Bentonitas Cuarzo Mármol Lajas Áridos)	Producción agrícola (aceitunas, cerezas, ajo, ciruela, duraznos, almendras). Ganadería (bovinos ovinos, caprinos, pavos, pollos); Maquinarias para la actividad metalmeccánica ( industrias de minería, petróleo y pesquera)
Complejos fronterizos	Agua Negra (conexión con Coquimbo)	Los Libertadores (conexión con Valparaíso)
Proyección internacional	Comité Integración Agua Negra	Comité de Integración Cristo Redentor; Acuerdo de Coop con la Región Toscana, Italia; Convenio de Coop con la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) Chile; Convenio con la Comunidad de Madrid; Acuerdo de Coop en materia cultural con el gobierno regional de la V región de Chile; Protocolo de colaboración con la Provincia de Málaga, España; Acuerdo con la región de Umbría Italia; Convenio Marco de Colaboración con la Fundación ProEuropa; <b>Fundación Pro- Mendoza</b> <sup>14</sup>

REGIÓN	LIBERTADOR GRAL O´HIGGINS	MAULE
Capital	Rancagua	Talca
Superficie	16.387 km <sup>2</sup>	20.269,1 km <sup>2</sup>
Población	914.555 hab.	1.044.950 hab.
Participación el PIB	4,6 %	3,2 %
Actividades económicas	Agricultura, ganadería (carne de ave y cerdo), Silvicultura. Pesca. Explotación de minas y canteras. Industrias manufactureras	Agricultura y ganadería. Fruticultura, Silvicultura y extracción de madera. Viñas y parronales. Industria,

<sup>14</sup> Fundación Pro-Mendoza, tiene el objetivo de definir mercados estratégicos, vincular al empresario local con los importadores adecuados, incrementar la oferta exportable, asistir a pequeños y medianos productores, industriales, exportadores y comercializadores, en todo el proceso de la cadena comercial, desde la producción hasta la exportación, proveer de información estratégica acerca de cuáles son los mercados potenciales de un determinado producto, participación en ferias internacionales; realización de misiones comerciales anuales; y facilitación de rondas inversas, trayendo importadores del exterior para concretar negocios y unir potenciales clientes con empresarios.

	metálicas y no metálicas. Construcción. Comercio.	Construcción, Comercio
Pasos fronterizos	Las Leñas (Rancagua) y Paso Las Damas (paso estival habilitado no permanente)	Pehuenche y Vergara
Puertos	No tiene	No tiene
Proyección internacional	Comité de Integración Las Leñas	Comité de Integración Pehuenche

<b>PROVINCIA</b>	<b>NEUQUÉN</b>	<b>RÍO NEGRO</b>
Capital	Neuquén	Viedma
Superficie	94.078 km <sup>2</sup>	203.013 km <sup>2</sup>
Población	637.913 hab.	638.645 hab.
Participación el PIB	3,1 %	1,8 %
Actividades económicas	Producción Hidrocarburífera (yacimientos de gas y petróleo). Energía hidroeléctrica. Agricultura (manzanas, peras, duraznos, ciruelas nogales). Producción ovina (lanas)	Producción Frutihortícola (manzanas, peras, durazno ciruela, frambuesa grosella, cereza), jugos naturales y concentrados, dulces, mermeladas. Ganado ovino y bovino. Pesca (Salmón de mar Merluza, Pejerrey, Róbalo)
Complejos fronterizos	Pino Hachado, Icalma, Mamuil Malal (conexión con la Araucanía)	Río Manso (conexión con Los Lagos)
Proyección internacional	Comité Integración Los Lagos; Convenio de Cooperación con el Ministerio de Economía de Portugal.	Comité de Integración Los Lagos; Acuerdo de hermanamiento con la Región de Piemonte – Italia; Acuerdo de Cooperación técnica, comercial, con The Israel Export Institute

<b>REGIÓN</b>	<b>BÍO BÍO</b>	<b>ARAUCANÍA</b>
Capital	Concepción	Temuco
Superficie	23.890,2 km <sup>2</sup>	31.842,3.km <sup>2</sup>
Población	1.556.805 hab.	957.224 hab.
Participación el PIB	7,1%	2,5 %
Actividades económicas	Agricultura: trigo blanco, legumbres, avena, remolacha, viñas, cerezas, manzanas,	Agricultura: trigo, avena, cebada, centeno, maravilla, remolacha, papas, legumbres y manzanas.

	frambuesas, peras, kiwis y espárragos. Forestal: Pino radiata. Ganadería: Bovina. Minería: Carbón, oro, feldespatos Arcillas y cuarzo. Pesca, mariscos y conservas.	Ganadería, bovina, ovina y porcina. Forestal: Bosque nativo y plantaciones. Minería: arcilla y caolín. Industria lechera, de cecinas, molinera, aserraderos de alimentos, de muebles, imprenta.
Pasos fronterizos	Pichachén	Pino Hachado, Icalma, Mamuil Malal (conexión con Neuquén)
Puertos	Lirquén, Penco, Talcahuano, San Vicente, Coronel	No tiene
Proyección internacional	Comité de Integración Los Lagos; Cooperación Regional con Chiapas y Tlaxcala, México	Comité de Integración Los Lagos

<b>REGIÓN</b>	<b>LOS RÍOS</b>	<b>LOS LAGOS</b>
Capital	Valdivia	Puerto Montt
Superficie	18.426,5 km <sup>2</sup>	48.583,6 km <sup>2</sup>
Población	384.837 hab.	828.708 hab.
Participación el PIB	1,4%	2,8%
Actividades económicas	Agricultura: papa, trigo, avena, remolacha, cebada, centeno y arvejas. Cultivos de exportación: Kiwis, arándanos, berries, espárragos. Ganadería: Bovina, porcino y ovino. Minería de arcilla y oro artesanalmente Industria: azúcar, lino, cecinas, alimentos congelados, madera. ( ver)	Agricultura: papa, trigo, avena, cebada, centeno, kiwis, arándanos, berries, espárragos. Ganadería: Bovina, porcino y ovino. Acuicultura, Salmonicultura, desembarque de mariscos, pescados, algas y crustáceos. Cultivos de mariscos y salmones. Industria: azúcar, lino, cecinas, alimentos congelados, madera.
Pasos fronterizos	Hua Hum, Carirriñe (conexión con Neuquén)	Cardenal Samoré (Neuquén) Rio Encuentro (Chubut), Futaleufú (Chubut) , Vicente Pérez Rosales ( Rio Negro)
Puertos	Corral	Puerto Montt
Proyección internacional	Comité de Integración Los Lagos; Convenio de Amistad con la Provincia de Yunnan de la República Popular China; Declaración de Intenciones con el Estado de Bavaria – Alemania.	Comité de Integración Los Lagos

<b>PROVINCIA</b>	<b>CHUBUT</b>	<b>SANTA CRUZ</b>
Capital	Rawson	Rio Gallegos
Superficie	224.086 km <sup>2</sup>	243.943 km <sup>2</sup>
Población	557.466 hab.	338.542 hab.
Participación el PIB	2, 2%	1,7 %
Actividades económicas	Producción e industria lanar; criaderos de especies por la piel (zorro azul y plateado, nutrias, chinquillas); Carnes ovina y bovina. Minería (caolín, arcillas, calizas baritina); Hidrocarburos; Pesca (merluza, abadejo, pejerrey, centolla);	Ganado ovino. Floricultura y Horticultura. Explotación forestal (lenga, ñire, coihue, alerces, canelos). Minerales (petróleo, gas, carbón, oro). Pesca ( sardina fueguina, centolla merluza de cola , polaca, bacalao austral, abadejo
Complejos fronterizos	Coyhaique Alto y Huemules (conexión con Aysén)	Ingeniero Pallavicini-Ibáñez; Río Jeinimeni (conexión con Aysén) Integración Austral; Dorotea; Laurita-Casas Viejas; Río Don Guillermo (conexión con Magallanes)
Proyección internacional	Comité Integración Los Lagos	Comité de Integración Los Lagos

<b>REGIÓN</b>	<b>AYSÉN</b>	<b>MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA</b>
Capital	Coyhaique	Punta Arenas
Superficie	7290.2 km <sup>2</sup>	132.033,5 km <sup>2</sup>
Población	57.818 hab.	166.533 hab.
Participación el PIB	0,5 %	1,0 %
Actividades económicas	Agricultura: papa, avena, chacarería y frutales (autoabastecimiento en los lagos) Ganadería: Ovino, carnes y lana. Forestal, Pesca: artesanal de mariscos, pescados y crustáceos,. Minería: cobre, plomo y zinc, calizas, molibdeno, uranio y caolín.	Ganadería, ovino, y bovino. Pesca, centolla y centellón. Minería: petróleo, carbón, carbonato de calcio. Industria: aserraderos, frigorífica y conservera de carnes y productos del mar, industria derivada de los hidrocarburos: oleoductos, gasoductos, metanol, gas licuado, propano, metano, gasolina, diésel y parafina.
Pasos fronterizos	Coyhaique Alto (Chubut), Huemules (Chubut), Ingeniero Pallavicini-Ibáñez (Santa Cruz) ,	Integración Austral (Santa Cruz), Dorotea (Santa Cruz), Laurita-Casas Viejas(Santa Cruz), Río



	Río Jeinimeni (Santa Cruz)	Don Guillermo (Santa Cruz), San Sebastián (Tierra del Fuego)
Puertos	Chacabuco	Punta Arenas, Puerto Natales
Proyección internacional	Comité Integración Austral	Comité Integración Austral

PROVINCIA	TIERRA DEL FUEGO
Capital	Ushuaia
Superficie	21.571 km <sup>2</sup>
Población	160.720 hab.
Participación el PIB	1,1%
Actividades económicas	Ganado ovino. Pesca (centollas y centollones). Turba. Industria electrónica, textil y conservas de pescado.
Complejos fronterizos	San Sebastián (conexión con Magallanes)
Proyección internacional	Comité Integración Austral; Convenio con la Embajada de Israel; Protocolo de trabajo con Rumania; Convenio de Coop con el gobierno de Quebec, Canadá.

**Fuente:** Elaboración propia con datos extraídos del Observatorio Regional de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, Chile; Biblioteca del Congreso Nacional de Chile BCN; Ministerio del Interior de Argentina; Indicador Sintético de la Actividad de las Provincias (ISAP); Proyecto CARI “Sistematización y publicación on line de los Convenios Internacionales celebrados por las provincias argentinas”

Como podemos observar las provincias argentinas y las regiones chilenas son sumamente diversas en territorio, población, recursos económicos, aporte al Pib nacional, y en experiencia en materia de relaciones internacionales.

De las quince provincias analizadas, unas pocas como Santa Fe<sup>15</sup>, Tierra del Fuego, Chubut y Santa Cruz tienen acceso al océano Atlántico, el resto de las provincias, geográficamente más próximas a Chile, históricamente han enfrentado altos costos logísticos y de transporte para lograr sacar sus mercancías vía los puertos del Atlántico.

Por otra parte, de acuerdo a la información sobre las regiones chilenas, observamos que de norte a sur el país cuenta con numerosos complejos portuarios, los cuales hasta el momento no han logrado explotar toda su capacidad.

<sup>15</sup> A través de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Otro elemento a considerar es la vulnerabilidad de las regiones frente a diferentes tipos de catástrofes naturales, debiendo enfrentar continuamente terremotos, incendios e inundaciones, especialmente la regiones del norte y sur. Este aspecto puede influir en la falta de continuidad en el interés de las regiones por ocuparse de cuestiones internacionales.

En cuanto a la proyección internacional, en líneas generales las provincias argentinas tienen más experiencia en la materia, una de las razones se debe a que gozan de mayor autonomía respecto al gobierno nacional, lo que les ha permitido entablar vinculaciones con diversos países alrededor del mundo e incluso obtener financiamiento internacional. Aunque esto no significa uniformidad en las acciones y mejores resultados en los acuerdos, a diferencia de Chile, el país no cuenta con la figura de las **URAI**- Unidad Regional de Asuntos Internacionales, cada provincia tiene la capacidad de crear una Secretaria de Relaciones Internacionales o bien incluir la temática dentro de otro ministerio, secretaria o subsecretaria.

Sólo unas pocas provincias cuentan con trayectoria y continuidad en la materia. Estas son precisamente las que han ido desarrollando y ajustando organizaciones, y más recientemente agencias, para atender este tipo de actividades. La tendencia parece señalar que a mayor desarrollo relativo provincial y mayor experiencia y densidad en la gestión externa, corresponde una estructura institucional más compleja, profesionalizada y con propensión a la descentralización, como lo evidencian las provincias de Córdoba y Mendoza, con un mayor número de vinculaciones internacionales y con sus respectivas agencias de Pro-Córdoba y Fundación Pro-Mendoza.

Por su parte, Valparaíso, debido a su legado histórico y cultural es una de las regiones que cuenta con más experiencia en la materia, aunque realmente ha logrado concretar pocos acuerdos. Además, Coquimbo muestra un creciente interés en obtener un mayor grado de proyección internacional, recientemente ha logrado diversos vínculos internacionales. Sorprendentemente, la URAI de Región de Los Ríos es una de las gestiones más dinámicas y profesionalizadas de Chile en materia internacional, cuenta con una página web con información actualizada, emite cada año un “Programa Anual Acciones internacionales”, y además ha conformado una “Comisión Regional de Asuntos Internacionales” (CRAI), integrada por servicios públicos, privados, academia y diplomacia (Cónsules de la Región), con el propósito de apoyar el trabajo de internacionalización de la región; este activismo en materia internacional comenzó incipientemente en año 2011.

La regiones norte de Chile (Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta, Atacama y Coquimbo) y las provincias del norte de Argentina (Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca, Santiago del Estero, La Rioja) convergen en su participación en el ZICOSUR, organismo de integración subnacional, el cual tiene objetivos netamente económicos-empresariales de cara a los mercados de Asia-Pacífico. Este mecanismo complementa las relaciones dentro del marco de los Comités de integración del Noa-Norte Grande y Atacalar, lo cual evidencia que existe una importante motivación por las cuestiones internacionales aunque cuenten con poca experiencia en la materia.

## Cuestión fronteriza

El proceso de integración, motivó que Argentina y Chile acordaran un Plan Binacional de Conectividad y un Programa de inversiones al 2030, denominado “**Plan Maestro de Pasos de Frontera**”. El objetivo es el de promover la mejora y expansión de la

accesibilidad y la conectividad a lo largo de la frontera, contribuyendo al desarrollo regional y al desenvolvimiento confiable, eficiente y seguro del sistema integral de transporte transfronterizo. Con un horizonte al 2030, se espera contar con la infraestructura necesaria para avanzar hacia un *sistema de conectividad fronteriza diversificado, descentralizado e integrado*, que cuente con:

- Corredores modales y multimodales de transporte con aptitud para canalizar los flujos de bienes y personas, en forma local, bilateral y multilateral.
- Accesibilidad en *zonas no integradas o periféricas* y la conectividad de las redes nacionales mediante la provisión de conexiones país-país.
- Alternativas eficaces que minimicen el impacto de los días de cierre de los pasos de frontera por razones climáticas, o de otra índole.

En función de este objetivo, se acordó la conveniencia de incrementar el número de pasos priorizados, de 13 a 26.

**Tabla N°4 Pasos fronterizos priorizados**

<b>PASO</b>	<b>REGIÓN</b>	<b>PROVINCIA</b>
<b>1. JAMA</b>	Antofagasta	Jujuy
<b>2. SICO</b>	Antofagasta	Salta
<b>3. SAN FRANCISCO</b>	Atacama	Catamarca
<b>4. PIRCAS NEGRAS</b>	Atacama	La Rioja
<b>5. AGUA NEGRA</b>	Coquimbo	San Juan
<b>6. CRISTO REDENTOR</b>	Valparaíso	Mendoza
<b>7. LAS LEÑAS</b>	O'Higgins	Mendoza
<b>8. PEHUENCHE</b>	Maule	Mendoza
<b>9. PICHACHÉN</b>	Biobío	Neuquén
<b>10. PINO HACHADO</b>	Araucanía	Neuquén
<b>11. ICALMA</b>	Araucanía	Neuquén
<b>12. MAMUIL MALAL</b>	Araucanía	Neuquén
<b>13. CARIRRIÑE</b>	Los Ríos	Neuquén

<b>14. HUA HUM</b>	Los Ríos	Neuquén
<b>15. CARDENAL SAMORÉ</b>	Los Lagos	Neuquén
<b>16. RÍO MANSO</b>	Los Lagos	Río Negro
<b>17. FUTALEUFÚ</b>	Los Lagos	Chubut
<b>18. COYHAIQUE ALTO</b>	Aysén	Chubut
<b>19. HUEMULES</b>	Aysén	Chubut
<b>20. ING. IBAÑEZ-PALLAVICINI</b>	Aysén	Santa Cruz
<b>21. JEINEMENI</b>	Aysén	Santa Cruz
<b>22. RÍO MAYER</b>	Aysén	Santa Cruz
<b>23. DON GUILLERMO</b>	Magallanes	Santa Cruz
<b>24. LAURITA</b>	Magallanes	Santa Cruz
<b>25. INTEGRACIÓN AUSTRAL</b>	Magallanes	Santa Cruz
<b>26. SAN SEBASTIÁN</b>	Magallanes	Tierra del Fuego

**Fuente:** Plan Maestro de Pasos y Frontera (2014)

Los objetivos mencionados son de interés compartido por todas las regiones y provincias participantes del proceso de integración subnacional. Uno de los puntos más interesantes reside en contar con “accesibilidad en *zonas no integradas o periféricas* y la conectividad de las redes nacionales mediante la provisión de conexiones país-país”. Este aspecto es de vital importancia para las regiones que se encuentran alejadas de los pasos fronterizos. A su vez el último objetivo de “encontrar alternativas eficaces que minimicen el impacto de los días de cierre de los pasos de frontera por razones climáticas, es un constante problema en los pasos Agua Negra y Los Libertadores, afectando especialmente a San Juan/ Coquimbo y a Mendoza/Valparaíso.

El financiamiento de las obras binacionales es responsabilidad de los Estados, pero los tiempos que manejan los gobiernos centrales muchas veces no se corresponde con las demandas y necesidades de los entes subnacionales, lo que genera una serie de reproches y acusaciones cruzadas de un lado y otro de la cordillera. Un ejemplo concreto lo encontramos en las declaraciones del Alcalde de Villa O'Higgins, Roberto Recabal, quien acusa a la parte argentina de “lentitud en sus inversiones”:

Si Argentina hubiera tendido un puente de 50 metros de largo sobre el río Carrera, Paso Mayer, en Aysén, gran parte de unos 300 mil visitantes que llegan al año a El Calafate y Chaltén podrían completar un circuito hacia Chile, coinciden en Villa O'Higgins el comercio, operadores turísticos y autoridades locales (El Mercurio, 2018)

La nota del diario El Mercurio titulada “*Acusan lento avance en obras argentinas hacia pasos priorizados en acuerdo binacional*”, sostiene que Chile comprometió obras por unos US\$2.200 millones a 2030 y ha avanzado un 60% de su meta, a lo que se suman 388 km de caminos básicos, con una capa de asfalto u otro tratamiento que mejora el estándar, aunque no es pavimento, con lo que alcanza al 76%; y Argentina, 51%, por lo que autoridades locales y gremios miran con impaciencia "la lentitud en sus inversiones".

Ante la repercusión de dicha publicación, el embajador argentino en Chile, José Octavio Bordón replicó las declaraciones en el mismo medio a través de una “Carta al Director”, destacamos las siguientes ideas:

En cuanto a la priorización de los 26 pasos fronterizos, acordada por nuestros países, cabe señalar que las inversiones han sido definidas en un plazo hasta 2030 con diversos períodos de inicio y finalización. En el caso del **Paso Río Mayer**, las obras están previstas originalmente para el horizonte 2030, *por lo que es incorrecto decir que Argentina está incumpliendo sus compromisos*. No obstante, mi país se encuentra estudiando la factibilidad de adelantar algunos proyectos. Asimismo, es importante destacar que durante las reuniones de los Comité de Integración y la del Grupo Técnico Mixto *se hace un seguimiento de los avances en materia de vialidad e infraestructura y se definen conjuntamente las obras a realizar en el corto y mediano plazo, teniendo presente la relevancia de los pasos con mayor flujo de tránsito no solo de personas, sino de comercio*. Los principales pasos, a saber, **Jama, Cristo Redentor, Pehuenche, Pino Hachado, Cardenal Samoré, Integración Austral y San Sebastián**, que comunican nuestros países de norte a sur, se encuentran asfaltados casi en su totalidad (El Mercurio, 20 de enero del 2019)

Claramente podemos observar que si bien los discursos, declaraciones y compromisos asumidos por los gobiernos nacionales respecto a la integración subnacional son coincidentes con las necesidades e intereses de las regiones, en un plano realista los gobiernos subnacionales demandan mayor agilidad en las obras de infraestructura fronteriza. Asimismo, los gobiernos centrales priorizan determinados proyectos, en este aspecto influye el escenario coyuntural de los gobernantes, si bien la política de integración subnacional ha mantenido continuidad desde la firma del Tratado de Maipú, con los cambios de las gestiones presidenciales se puede evidenciar que no otorgan el mismo interés a los proyectos sobre la mesa. El retraso de la construcción del Túnel Agua Negra en su momento fue demorado por la parte argentina, hoy es claro que Chile está dilatando la puesta en marcha del proyecto.

A continuación presentaremos algunos datos proporcionados por la Aduana Nacional de Chile con respecto al volumen de carga que transitaron por los pasos fronterizos habilitados. Estos datos duros dan cuenta de la necesidad de concretar prontamente los objetivos del Plan Maestro de Pasos y Fronteras del año 2014.

La cantidad de vehículos de carga (camiones) que cruzaron (ingreso y salida) los pasos fronterizos en el año 2017, registró un aumento del 5% respecto del período anterior, es decir, se movilizaron 21.510 camiones más respecto a la carga que circuló por las diferentes avanzadas fronterizas, la cifra alcanzó las 12.131.112 toneladas, un 4,5% superior a la

registrada en el año 2016. Cabe destacar que los pasos por donde transitó el 61% de esta carga, correspondieron a **Cristo Redentor (Los Libertadores)** en Los Andes y Chungará en Arica. Respecto del primero, es posible mencionar que su participación fue del **37%**, **donde los ingresos de carga superaron en un 43% a las salidas**. Caso contrario ocurrió con Chungará, quien registró el 24% del movimiento total de carga y sus salidas superaron a los ingresos en 839.581 toneladas (Informe Estadísticas de la Aduana de Chile, 2017)

## **Rol estratégico de los puertos chilenos**

Además de los pasos fronterizos, otro punto fundamental en las estrategias de desarrollo binacional reside en el tema de los “puertos chilenos”.

La economía chilena se caracteriza por la apertura comercial, fortalecida con la firma de un conjunto de Tratados de Libre Comercio y acuerdos comerciales con las principales economías del mundo. El 90% del comercio exterior chileno es movilizado a través de los puertos marítimos.

Los puertos de la **Macro Zona Norte**, comprenden las regiones de Arica y Parinacota, Antofagasta, Tarapacá (se integran Atacama y Coquimbo). La definición de esta zona responde al plan estratégico de concebirla como “**Puente al centro sur de América y al Asia Pacífico**”. Como ya lo destacamos en los cuadros del perfil de las regiones, la actividad económica dominante es la minería, en particular, la producción de cobre es la principal demandante de servicios de carga marítima, tanto por la importación de insumos como la exportación del mineral. Otra característica de la macro zona norte es la importancia económica que tiene la franja central sudamericana, esta es una dimensión que se debe incorporar en un análisis de largo plazo.

De acuerdo a la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (CAMPORT) una mayor integración generará un crecimiento del movimiento de carga en tránsito, lo cual requiere de una mejor conectividad terrestre (vial y ferroviaria) con los países vecinos y a través de éstos con el resto del Cono Sur del continente. La principal fuente de demanda está en las exportaciones de las provincias del noroeste de Argentina hacia la Costa Oeste de Estados Unidos y Asia-Pacífico.

En la actualidad los **servicios a países vecinos**, es decir la movilización de la carga desde o hacia terceros países alcanzan un 10% en la macro zona norte, mientras a nivel nacional es sólo de un 7%. El resto es carga chilena. En cuanto a la utilización de los puertos, tienen una tasa de utilización de su capacidad normal de 66%, respecto al 72% a nivel nacional.

Por su parte, el transporte ferroviario desempeña un rol complementario para la actividad marítima -portuaria. En esta macro zona la vía de Ferronor está operativa hasta la frontera en Socompa, Antofagasta y por el lado argentino, en la provincia de Salta recientemente se reactivó el Ramal C14 del Belgrano Cargas. Históricamente el estancamiento del Ramal C14 representó una pérdida para los productores salteños que se encontraban obligados a trasladar sus cargas vía terrestre hasta los puertos de Rosario o Buenos Aires.

Por ahora el Ramal C14- solamente atiende el tráfico de la minera El Altiplano, ubicada en el Salar de Pocitos, aunque se espera una expansión a futuro. En declaraciones a la prensa, Leonardo Raggio, funcionario del Belgrano Cargas, remarcó:

La carga es enviada hasta la frontera, donde Ferronor (empresa de transporte ferroviario chilena) toma el mineral. Por el momento, los ciclos que realiza la locomotora van de lunes a sábados. El tren sale todos los lunes de Salta y regresa los sábados. "Estamos subiendo a lo que da la limitante del C14, es un ramal de 500 toneladas. Hoy la limitante es la cantidad de conductores capacitados para subir, lo que estamos haciendo es una formación que nos llevará tres o cuatro meses. Después, la idea, es duplicar las frecuencias. Vamos a tener dos semanales y eso empieza a multiplicar la cantidad de conductores capacitados (Diario El Tribuno, 2017)

CAMPORT (2016) resalta que hay estudios técnicos que indican que las provincias de Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Catamarca y La Rioja tendrían un potencial de exportación al Pacífico y Costa Oeste de Estados Unidos de 2,1 millones de toneladas por año utilizando el ferrocarril (Ferronor- Belgrano Cargas). Además se requiere la construcción de 900km de vía férrea para unir la provincia de Catamarca con la Región de Atacama, proyecto denominado "Corredor Ferroviario Minero-Alimentario".

Por su parte, la **Macro zona Centro** abarca desde la Región de Valparaíso a la de O'Higgins. La estructura productiva se caracteriza por el sector de servicios, incluyendo los servicios logísticos. Por esta razón tiende a concentrar las importaciones de bienes de consumo. Los puertos de esta macro zona son también importantes para la exportación de la fruta, que se concentra en el primer semestre de cada año.

Los puertos están agrupados en tres bahías: Puchuncaví -Quintero, Valparaíso y San Antonio. Respecto a la conectividad internacional, en esta macro zona se encuentra el mayor paso fronterizo de Chile en términos de movimiento de carga y de personas: el **Complejo Fronterizo Los Libertadores**. De acuerdo al Servicio Nacional de Aduanas, la mayor parte de la carga que transita por este paso internacional son exportaciones e importaciones al y desde el Mercosur, que llegaron a 5,4 millones de toneladas en 2016. A ello se le agregan aproximadamente 2,5 millones de toneladas en tránsito.

El control de los camiones en las dos direcciones se realiza a ambos lados de la frontera de la forma tradicional. En el caso específico del Paso Cristo Redentor, el control de salida de Chile y entrada a Argentina se efectúa en Los Horcones, en Argentina, y el control de salida de Argentina y de entrada a Chile se efectúa en Los Libertadores. Con el objeto de descongestionar el Paso Cristo Redentor, está en carpeta la construcción de un **Túnel Binacional de baja altura en el Paso Las Leñas** (Región de O'Higgins). Ello requiere, por el lado chileno, pavimentar la ruta desde Rancagua al paso internacional. Según IIRSA<sup>16</sup> ambas obras están en etapa de pre-ejecución. El puerto natural para la carga que transite por este paso será San Antonio.

La macro zona Centro moviliza el 35% de la carga de comercio exterior nacional transferida vía marítima. En lo referente a los **servicios a países vecinos**. La movilización de la carga desde o hacia terceros países alcanza un 6% en esta macro zona, algo menor al promedio nacional de 7%.

La **macro zona Centro Sur** abarca desde la Región del Maule a la Región de Los Ríos y cuenta con una estructura productiva con importante participación de la industria manufacturera, especialmente de celulosa, papel y forestal. También hay una creciente actividad vinculada a la agroindustria de exportación. Esta macro zona mueve el 21% de la carga de comercio exterior nacional que se transfiere por vía marítima. Uno de los

---

<sup>16</sup> Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana

determinantes de la demanda por servicios portuarios son las exportaciones de productos forestales, que son el 70% de las cargas transferidas en esta macro región.

Respecto a la conectividad internacional de esta macro región, los pasos fronterizos que registran mayor movimiento de carga son **Pino Hachado** y **Cardenal Samoré**. La ruta entre Talca y el Paso Pehuenche ya está pavimentada pero está pendiente la construcción de un puente para la circulación de vehículos largos de carga. Las autoridades chilenas y argentinas acordaron construir un control fronterizo de cabecera única en el lado argentino.

La operación de este paso potenciará el uso de los puertos de esta macro zona como puertos de tránsito. En el caso de Pino Hachado ya está pavimentada la ruta hasta la frontera, así como también en el lado argentino, y está avanzada la construcción del complejo fronterizo de cabecera única en el lado chileno. Por último, está aún pendiente la construcción de un complejo fronterizo de cabecera única en el lado chileno del Paso Cardenal Samoré. Estas inversiones constituirían una medida importante de facilitación del comercio bilateral y del movimiento en tránsito.

Mientras que la **Macro zona Sur Austral** abarca desde la Región de Los Lagos a la de Magallanes y se distingue del resto de país por la alta incidencia del cabotaje en el movimiento de carga marítima y una baja participación de la carga de comercio exterior. La macro zona Sur Austral mueve sólo el 2% de la carga marítima de comercio exterior del país. De este modo, la demanda por servicios portuarios en el Sur Austral está determinada principalmente por la evolución del cabotaje y el turismo, más que por el comercio exterior. La carga movilizada es un 99% chilena, mientras que la carga desde o hacia terceros países alcanza sólo un 1% del total. El sector marítimo-portuario en esta macro zona desempeña un rol diferente al del resto del país, ya que la geografía determina la necesidad de transformar el mar en la extensión de las carreteras y la vía para generar conectividad interna.

En el informe de la CAMPORT se concluye que la mayoría de las macro zonas portuarias presenta una razonable holgura de capacidad, siendo una oportunidad para generar proyectos de desarrollo eficientes. La tasa normal de utilización promedio, de la capacidad del sistema marítimo-portuario en 2015, alcanza un 66%, lo que representa una holgura razonable y, al mismo tiempo un horizonte adecuado para establecer estrategias para aumentar su capacidad y la calidad del sistema en cada macro zona portuaria.

Abel Gallardo<sup>17</sup>, considera que el tema portuario debe ser abordado de manera comprehensiva, de forma que todos los puertos chilenos logren un desarrollo armónico y ejemplifica con la región de Valparaíso, el entrevistado cree adecuado hablar de “*un complejo portuario de la región de Valparaíso*” que englobe los puertos de Valparaíso, San Antonio y Ventana. La idea de un complejo portuario contribuiría a proyectar a los puertos de la región de Valparaíso de manera integrada, procurando subsanar la competencia existente entre los mismos. En cuanto al estado de los puertos chilenos se requiere trabajar en las *cuestiones logísticas*, por ejemplo hace varios años los camiones argentinos de gran porte no podían entrar a Chile.

Existen diferenciaciones entre los puertos, a modo de ejemplo, el puerto de San Antonio acepta granel mientras que el puerto de Valparaíso no lo acepta por cuestiones de infraestructura y logística. De acuerdo a Raúl Allard<sup>18</sup>, la clave se encuentra en contar con

---

<sup>17</sup> Entrevistado por la autora en Valparaíso el día 4 de Septiembre del 2018

<sup>18</sup> Entrevistado por la autora en Valparaíso el día 25 de Septiembre del 2018



“Puertos especializados”, lo que se traduce en mayor variedad de opciones para los empresarios importadores.

**Figura N°5: Puertos chilenos**



Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile (CAMPORT)

## La importancia del sector privado

La participación del sector privado, así como también de la sociedad civil en la definición de políticas vinculadas al comercio exterior, puede contribuir a su continuidad en

el tiempo y a través de las diferentes administraciones. Es decir, podría ayudar a que políticas de gobierno se conviertan en políticas de Estado.

Para lograr una mayor participación del sector privado es imprescindible crear una conciencia en las autoridades y empresas provinciales sobre la importancia y el potencial impacto que tienen las negociaciones comerciales que conduce la Nación en sus economías locales. De esto va a depender que sus estrategias de promoción sean efectivas o no. También es importante resaltar la necesidad de complementar las tareas de promoción con inteligencia de mercado. Esta combinación de acciones permitirá a las provincias/regiones respaldar sus demandas frente a la Nación con argumentos de peso, sustentándolas con estudios sobre el estado de los sectores en cuestión y sobre su potencial exportador.

Sin duda, la existencia de un sector privado fuerte y organizado constituye una “condición necesaria” para un mayor activismo de los entes subnacionales en materia de comercio exterior. No obstante, no todas las provincias y regiones cuentan con un empresariado local articulado.

De acuerdo a Iglesias (2008), la falta de cámaras empresariales locales fuertes hace que muchas veces no se junte una masa crítica suficiente para concretar actividades propuestas por el gobierno. Para solucionar el problema de “pasividad” del empresariado local se está comenzando a observar en algunas provincias la implementación de medidas tendientes al fortalecimiento de sectores institucionales medios. Ejemplos concretos lo constituyen Pro-Córdoba y la Fundación Pro-Mendoza. Mientras que las regiones chilenas procuran ampararse bajo Pro-Chile.

Sin embargo, las provincias que no cuentan con este tipo de herramientas enfrentan mayores desafíos a la hora de generar políticas de gestión externa en materia comercial, ya que si bien pueden contar con el apoyo de la Cancillería y de diversos ministerios nacionales, la organización y participación del empresariado local es fundamental para lograr un perfil definido en la búsqueda de nuevas oportunidades de crecimiento económico local. En este sentido, el sector privado debería operar como factor estabilizador de las políticas públicas provinciales/regionales (Iglesias, 2008, p.105).

Rodrigo Bahre<sup>19</sup>, Encargado de la URAI de la Región de Los Ríos, ante la pregunta sobre ¿Cuál es el rol que desempeña el sector privado dentro de la dinámica de integración subnacional chileno-argentina? sostuvo que el sector privado es invitado a participar en los encuentros de los comités, y, su presencia, es sumamente importante, los privados proponen temas durante las reuniones, opinan, sobre turismo fundamentalmente.

Asimismo, el entrevistado hizo hincapié en diferenciar entre los servicios públicos y los privados. Si bien se les entrega toda la información, y se constituyen como un integrante más de las comisiones de los comités de integración, no tienen la facultad de tomar decisiones. En cuanto a los integrantes del sector privado más activos de la Región de los Ríos, mencionó a la “Corporación para el Desarrollo de la Región de Los Ríos (CODEPROVAL); Corporación Consejo Privado de la Cuenca del Lago Ranco; Corporación Regional de Desarrollo Productivo de los Ríos; la Sociedad Agrícola-Ganadera de la Región de los Ríos (Saval FG); Taxi buses, Empresas de Camiones de la Región de los Ríos, la Cámara de turismo, Armadores de Turismo y Hoteles.

Por su parte, Abel Gallardo<sup>20</sup>, ex funcionario del Gobierno Regional de Valparaíso, con experiencia en temáticas de integración subnacional, recuerda que durante su gestión, la

---

<sup>19</sup> Entrevistado por la autora vía comunicación telefónica el día 05 de Diciembre del 2018.

<sup>20</sup> Entrevistado por la autora en Valparaíso el día 4 de Septiembre del 2018

Cámara Regional de Comercio y Producción y la Asociación Industrial de Valparaíso, participaron en los encuentros de la región con Mendoza. Asimismo, tuvo la oportunidad de viajar a China a una misión comercial conjunta con la provincia de Mendoza, donde participaron empresarios vitivinícolas de Chile y Argentina. El autor sostuvo que este tipo de experiencias deberían replicarse y profundizarse en los demás rubros empresariales. Desde su punto de vista, *“la mayor creatividad en el ámbito de la Paradiplomacia se da entre las regiones empresariales”*.

Raúl Allard<sup>21</sup>, de acuerdo a su experiencia considera que el sector público y privado chileno ha logrado establecer una estrecha vinculación de trabajo, *“el sector privado se encuentra deseoso de ser invitado”* se encuentra dispuesto a participar de todas las iniciativas del sector público en cuanto este tiene la mayor cuota de responsabilidad para generar futuras oportunidades para que el sector privado pueda desenvolverse dentro de un marco regulatorio que le garantice las mejores oportunidades y ganancias.

Por último, el Director de Coordinación Regional (DICORE) el Embajador Konrad Paulsen Rivas<sup>22</sup> opinó sobre el rol que deben asumir los privados, resaltando en primer lugar que:

Los estados no pueden asumir todos los costos, es necesario que el sector privado participe más activamente. Los estados invierten en infraestructura caminera, y son los privados los que más beneficios obtienen, ellos usan las rutas, pasos fronterizos, etc. Tanto argentinos como chilenos pagamos con nuestros impuestos las obras de infraestructura, entonces lo lógico es que ellos pongan también de su parte. Pero tenemos que destacar que los privados están siendo más conscientes del rol que les compete, esto se puede observar claramente en las regiones del sur con el tema del turismo (Paulsen Rivas, 2018)

Zaldivar Llarrain (2011) sostiene que los empresarios deberían desarrollar todos los encadenamientos productivos posibles, para darle mayor valor agregado a las materias primas argentinas. Para estos efectos deberían constituirse empresas o simples asociaciones entre chilenos y argentinos en Chile. Una parte del inmenso producto argentino puede salir a través del sistema portuario chileno. Es más cercano, más competitivo y rentable que los puertos del Atlántico. Sobre todo por el hecho de que se está hablando del comercio con países asiáticos, donde la ruta natural es el Océano Pacífico. Para las provincias del interior argentino, el Pacífico está en Chile.

Por otro lado, según un informe del Observatorio Vitivinícola Argentino, *“Chile le arrebató carga a la Argentina”*, debido al alto costo logístico local, cada vez más empresas argentinas están optando por sacar su carga a través del Océano Pacífico, más precisamente por los puertos chilenos, especialmente si los mercados de destino son los Estados Unidos o países asiáticos.

Una de las ramas de actividad que más exportaciones está redireccionando hacia las terminales de la nación trasandina es la industria del vino. El informe reveló que desde el 2014 un 40% de todas las ventas al mundo de este sector ya están saliendo vía Chile. Esto implica que de los 26.600 contenedores cargados con botellas de vino que se despacharon hacia el exterior, casi 11.000 lo hicieron a través del puerto de Valparaíso. La razón de este crecimiento se explica básicamente por las diferencias en el valor del transporte, dado que *“el impacto del flete terrestre en el costo de cada caja de 12 botellas es de casi u\$s2,50 para*

---

<sup>21</sup> Entrevistado por la autora en Valparaíso el día 25 de Septiembre del 2018

<sup>22</sup> Entrevistado por la autora en Santiago de Chile el día 21 de Noviembre del 2018

la ruta Mendoza-Buenos Aires”, en tanto que para el tramo Mendoza-Valparaíso, ese valor baja a u\$s1,90 por caja. Esto significa que aquellas bodegas argentinas que optan por salir vía Chile están logrando un ahorro del orden del 20% sólo por el viaje en camión.

Finalmente los productores vitivinícolas sostienen que “*la tendencia a salir por Chile es cada vez mayor*”. Un motivo es el menor valor del flete, pero también influyen muchísimo los gastos portuarios. Exportar un contenedor desde Argentina cuesta hasta tres veces más que en Chile (Origlia, 2017). Como ejemplo Origlia cita al presidente del grupo Arcor, Luis Pagani, mostrando que exportar un contenedor de 32 toneladas desde Argentina (gastos hasta FOB, desde la consolidación hasta la puesta a bordo) cuesta US\$2.900 frente a US\$1900 en Brasil; US\$1700 en México y US\$900 en Chile.

Otro ejemplo de vinculación concreta lo encontramos con la producción de La Rioja. Desde el 2015, la provincia comenzó a utilizar el Paso fronterizo de San Francisco, ubicado en Catamarca, siendo la primera vez que la producción local destinada a la exportación no utilizó el puerto de Buenos Aires, sino que se priorizó la salida hacia el Océano Pacífico, vía puertos chilenos. La producción partió desde el Parque Industrial de La Rioja con destino final el Parque Industrial de la ciudad chilena de Copiapó. En este caso La Rioja exporta granitos y mármoles, materiales destinados a la construcción de mesadas, revestimientos y zócalos. Estos productos saldrán de La Rioja, utilizando el paso de San Francisco para llegar a Chile y luego salir hacia Taiwán desde el puerto chileno de Chañaral. Según los empresarios es claro que se ahorra aproximadamente un 30% utilizando los puertos chilenos; por el puerto de Buenos Aires se necesitan 55 días para sacar la producción a su destino final, mientras que utilizando el paso de Francisco (futura ruta del Corredor Bioceánico Aconcagua) demanda unos 35 días (Nueva Rioja, 2015)

En consecuencia, sería lógico que la creciente producción de las provincias del noroeste argentino tiendan a salir por los puertos de Iquique, Mejillones y Antofagasta. Las del centro por Valparaíso y San Antonio. Las del centro-sur por Talcahuano, San Vicente y Pedro Montt y las del sur por Chacabuco y Punta Arenas. Asimismo, Chile tiene el enorme desafío de modernizar sus puertos, centros de acopio, embalaje y transformación de las mercancías, con el objetivo de generar encadenamientos comerciales y productivos para la exportación conjunta a los mercados asiáticos, considerando a Chile como país plataforma de los servicios portuarios.

Raúl Allard<sup>23</sup>, sostiene que la expresión “Chile como país puente”, hace referencia a que la principal ventaja del país reside en su condición geográfica de cara al Pacífico, sumado a la realidad de que Chile es parte de 26 Acuerdos Comerciales, con 64 mercados que representan el 63% de la población mundial y el 86,3% del Pib global. Existe un nicho de oportunidad para los encadenamientos productivos, las mercancías argentinas que lleguen, luego deberían reelaborarse para sumar valor.

Nicolás Piazza, responsable de Negociaciones Internacionales de Fundación ProMendoza, plantea que “Chile puede exportar más de 9 mil productos a través de sus tratados de libre comercio y tiene oferta para menos de 3 mil. Hay un nivel de vacancia muy grande que podemos explorar”. El nuevo Acuerdo Comercial entre los países, aprobado en el 2018 se enmarca dentro del Acuerdo de Complementación Económica 35 Mercosur-Chile (ACE 35), este presenta un enorme potencial para otorgar mayor dinamismo a las relaciones bilaterales. Desde distintos sectores locales celebran este avance aunque se muestran cautos sobre las posibilidades que efectivamente abrirá.

---

<sup>23</sup> Entrevistado por la autora en Valparaíso el día 25 de Septiembre del 2018

No se trata de un acuerdo arancelario, ya que esto está regulado por el ACE 35, sino que incluye diversas disciplinas para facilitar el comercio, como la factura electrónica, la eliminación del roaming -que se aplicará de modo paulatino y dentro de un año-, la revisión de barreras técnicas y fitosanitarias, la posibilidad de generar cooperación entre empresas a un lado y otro de la Cordillera, entre otros.

Otro aspecto que incluye es un protocolo de protección de inversiones, de modo que, ante un conflicto, las empresas argentinas puedan acudir de modo directo a las autoridades chilenas -y viceversa- sin la necesidad de que intervenga la embajada correspondiente. También abre la posibilidad de presentarse a licitaciones en el otro país, aunque Piazza resaltó que no se eliminan las políticas de promoción local.

Por su parte, Leonardo Raggio, funcionario del Belgrano Cargas, con respecto a su participación en la misión de negocios a Iquique, comentó que existen importantes expectativas de ver cuáles son las necesidades de los empresarios. *"Nosotros como empresa prestadora de servicios de transportes podemos ayudar a participar, ser generadores de flujo y dar soporte a empresarios argentinos que quieren llegar a Chile"*. Nos interesa el puerto de Iquique y avanzamos con el de Antofagasta. Nuestra gerencia comercial va a salir a buscar carga y empezar a ofertar con la cautela que estamos teniendo ahora.

## **CAPÍTULO 4- Dinámica de trabajo de los Comités de Integración**

### **Funcionamiento de los Comités de Integración**

El Tratado de Maipú define a los comités 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.*

Los miembros se reúnen anualmente y sesionan bajo la conducción de las máximas autoridades regionales y provinciales. Cuentan con la coordinación activa de las respectivas Direcciones de Frontera y Límites (DILYF Argentina– DIFROL Chile), con la presencia de ambos embajadores y de los cónsules correspondientes. También participan parlamentarios nacionales y provinciales, consejeros regionales, alcaldes y concejales, oficiales de las Fuerzas Armadas y Carabineros. Asimismo, resulta significativa la actuación cada vez más creciente y activa de los representantes del sector privado y la sociedad civil, tales como las Cámaras de Comercio, Turismo, de Transportes, Pymes, y ONGs.

Dentro de sus principales objetivos podemos mencionar:

- Facilitación fronteriza
- Desarrollo y coordinación de planes de infraestructura
- Comunicación y transporte, especialmente proyectos de integración bioceánica que beneficien a las regiones y provincias
- Elaboración de proyectos productivos conjuntos
- Promoción de proyectos de turismo
- Impulso de la vinculación y cooperación académica
- Fomento de actividades compartidas de promoción de exportaciones e inversiones
- Cooperación y complementación en las políticas de protección social, de salud y de equidad de género

En este sentido la diversidad de actores e intereses que forman parte de las relaciones binacionales se presenta como especie de “interdependencia ordenada” (Colacrai. 2015)

Como podremos observar a continuación, en las actas de las comisiones y subcomisiones de trabajo se ponen en evidencia diferentes dinámicas de tipo horizontal. Los comités son un espacio donde los entes subnacionales pueden manifestar auténticamente sus intereses, motivaciones y preocupaciones. Por ejemplo, es común observar que los miembros se realizan mutuas reclamaciones ante la falta de cumplimiento o la poca celeridad en los temas acordados.

Asimismo es un ámbito donde emergen demandas a los gobiernos nacionales, principalmente se solicita apoyo logístico para la implementación de proyectos y financiamiento económico. Estas reclamaciones la mayoría de las veces se emiten de modo conjunto, como consenso del Comité y otras veces las delegaciones nacionales lo realizan

de modo unilateral. También, es interesante destacar que las provincias y las regiones incluso realizan peticiones de modo indirecto, es decir los miembros suelen solicitar a su contraparte que acelere o renueve las demandas a su respectivo gobierno nacional.

Como institución originaria de cooperación fronteriza, estas temáticas siguen siendo la piedra angular de las vinculaciones regionales/ provinciales, sin embargo en la actualidad observamos una mayor amplitud en los temas de trabajo y en los actores involucrados.

Los Comités son una pieza fundamental en las relaciones binacionales, los temas de *infraestructura y transporte* ocupan buena parte de la mesa de debate, pero también desde ellos se dinamizan otras temáticas. Es notorio que a partir del año 2011 los temas de “*comercio, producción e inversiones*” comenzaron a tener un lugar prioritario en las agendas.

A continuación nos detendremos en la dinámica de trabajo de los ocho comités integración que vinculan a las provincias y regiones, delimitado a los sectores de “infraestructura-transporte”, y “comercio-producción”, sin perjuicio de la amplitud de temas que se abordan en las reuniones anuales.

### Comité de Integración NOA-NORTE GRANDE

Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá y Antofagasta, Provincias de Jujuy, Salta y Tucumán

#### Comisiones de Infraestructura y Transporte

2016-TUCUMÁN	2017- ARICA	2018-SALTA
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Paso Jama, avances en infraestructura</li> <li>-Adquisición equipos de nieve para vialidad de Chile</li> <li>-Petición al gobierno argentino que acelere la construcción de la autopista Tucumán- Purmamarca</li> <li>-Informes sobre Obras Ruta Nacional 51.</li> <li>-Edificio complejo fronterizo paso de Sico.</li> <li>-Tendido de fibra óptica y postes S.O.S</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conectividad Aérea Salta-Iquique (Amazonas se encuentra operativa y próximamente Avianca)</li> <li>-Finalizaron las obras en la Ruta Nacional 51</li> <li>-Licitación de Obras de Construcción de Autopista en R.N 34. 66</li> <li>-Informe sobre las rutas chilenas con acceso a los puertos del norte grande: Arica, Iquique, Mejillones y Antofagasta</li> <li>-Pavimentación de la Ruta 27 CH hasta el Paso de Jama en plena operación.</li> <li>-Ruta 23 CH hasta el Paso de Sico, aun pendiente de pavimentar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Chile solicita a Argentina, la renovación integral de las vías del Ramal C14, desde Gral Guemes hasta Somompa y la reactivación de las obras del Ramal C18, Joaquin V.Gonzalez-Pichanal.</li> <li>- El Ferrocarril Transandino del Norte se encuentra operativo parcialmente.</li> <li>-Se solicita al gobierno argentino que asuma el mantenimiento de las instalaciones del Puesto Control integrado Paso de Sico.</li> <li>-Se reitera la solicitud a los organismos nacionales sobre la necesidad de extender la línea de fibra optica hasta el Paso de Sico.</li> </ul>

### Comercio, Producción e Inversiones

Año 2016-TUCUMÁN	Año 2017- ARICA	Año 2018-SALTA
<p>-Conectividad Área: se solicita a los gobiernos nacionales que aceleren las reuniones con los directores de líneas aéreas, a fin de lograr conectividad en la zona norte.</p> <p>-Se solicita que SENASA (Argentina) y SAG (Chile) que difundan los protocolos existentes.</p> <p>-Mecanismos de Fomento al Comercio bilateral: elección de responsables para facilitar el intercambio de información acerca de Oferta Exportable de Bienes, Servicios, Leyes de fomento a la Inversión, aspectos logísticos, legales, tributarios y protocolos fitosanitarios.</p> <p>-Articular gestiones con las Agencias de Exportación (Agencia Argentina de Inversión y Comercio Internacional y Pro-Chile)</p>	<p>-Se cumplió con el objetivo de conectividad aérea entre Salta-Iquique (continúan las conversaciones con Latam, Avianca, Amazonas para crear nuevas rutas )</p> <p>-Difusión de Protocolos<sup>24</sup> (SENARA-SAR). Arica realizó exportaciones de pimentón y tomate al mercado argentino, sin embargo esta se realizó por el Paso Los Libertadores, no fue posible sacar la carga por el Paso de Jama (según se menciona fue por falta de disponibilidad de personal administrativo del SAG y SENASA para apoyar la operación)</p> <p>-Mecanismos de Fomento al Comercio bilateral<sup>25</sup>: Tucumán y Salta compartieron su oferta exportable, disponible en <a href="http://www.indep.gov.ar">www.indep.gov.ar</a> y <a href="http://www.prosalta.org.ar">www.prosalta.org.ar</a>. Jujuy no asistió a la reunión, no hay información para compartir. Las regiones de Chile todavía no presentaron sus ofertas exportables, se comprometieron a elaborarla en colaboración con el Corfo, Pro-Chile.</p>	<p>- Agenda de Ferias</p> <p>-Profundizar los estudios de “encadenamientos productivos” y compartir el último informe realizado por Pro-Chile.</p> <p>-Las provincias ya cuentan con un directorio de empresas en forma individual, estas se encuentran publicadas en la Pag. de ZICOSUR, se pide a Chile que elabore su directorio de empresas con el fin de conformar la “oferta exportadora” de zona en su conjunto.</p>

### Comité de Integración ATACALAR

Región de Atacama y Provincias de Tucumán, Catamarca, La Rioja, Santiago del Estero, Córdoba y Santa Fe

<sup>24</sup> Si bien esta temática le compete a la Comisión Fitosanitaria, por la urgencia e interés del tema también el tema el abordado en la Subcomisión de Comercio, Producción e Inversiones

<sup>25</sup> Cada país debe coordinar y unificar con sus provincias/regiones una guía exportable común y publicarla en las páginas oficiales.



### Infraestructura y Transporte

Año 2016-COPIAPÓ	Año 2017-CÓRDOBA	Año 2018-SANTIAGO DEL ESTERO
<p>-Vialidad de Atacama, Catamarca y La Rioja informan sobre el estado actual y proyección a futuro de los Pasos San Francisco y Pircas Negras, rutas reparadas e inversiones pendientes.</p> <p>- Proyecto Ferroviario, ambas delegaciones piden priorizar el corredor ferroviario y que el mismo sea definido por el Paso San Francisco a fin de potenciar el Corredor Minero-Alimentario.</p> <p>-El proyecto Complejo Fronterizo las Grutas de Cabecera Único se encuentra en análisis por el Ministerio del Interior, para ser elevado a los organismos de Chile.</p> <p>- Necesidad de colocar señalética informativa sobre el funcionamiento de los pasos fronterizos.</p>	<p>-Chile informa la adjudicación de la obra de pavimentación al Paso San Francisco.</p> <p>- Catamarca solicita al gobierno nacional que se expida sobre el proyecto Complejo Fronterizo las Grutas de Cabecera Única.</p> <p>-Se incorpora la “Planificación Estratégica Territorial” como un concepto de desarrollo integral de la región de frontera.</p> <p>-En apoyo al Corredor Bioceánico Central, se deben reforzar obras de infraestructura y conectividad multimodal.</p> <p>-Iniciativa de un nuevo “Corredor Bioceánico NOA-Centro”, que conecte con Atacama a través del Paso San Francisco.</p>	<p>-Se reafirma el concepto de “Planificación Estratégica Territorial”, como mecanismo de desarrollo de los territorios de frontera.</p> <p>-Chile informa la pavimentación de los 46 km restantes del Paso San Francisco, solo quedan 13 km por ejecutar</p> <p>-Presentación del Proyecto Copiaport-E<sup>26</sup>.</p> <p>-El proyecto de Control integrado de cabecera única Las Grutas no se encuentra incorporado al presupuesto 2018.</p> <p>-La delegación argentina solicita a la dirección de Vialidad Nacional la revisión de los compromisos del ATACALAR en el 2017 referentes a las obras de infraestructura multimodal</p>

### Comercio, Producción e Inversiones

Año 2016-COPIAPÓ	Año 2017-CÓRDOBA	Año 2018-SANTIAGO DEL ESTERO
<p>-Presentación del <i>Proyecto Corredor logístico minero-alimentario Chile-Argentina</i> e inicio de los estudios</p>	<p>Se reitera la importancia para la macro región el desarrollo del <i>Corredor Ferrocarril minero-alimentario</i>. Así</p>	<p>-Ratificación por el interés en la conformación del Corredor Bioceánico-Carretero del Noroeste argentino (NOA)-</p>

<sup>26</sup> Nueva terminal marítima próxima a Copiapó (capital de Atacama). Su nombre es **Copiaport-E** y se trata de un gran emprendimiento que estará a sólo 200 kilómetros de la frontera con la Provincia de La Rioja, para lo cual está previsto realizar una ruta propia. En cuanto a la ubicación, este puerto multipropósito estará en una península natural a 70 kilómetros al sur de Copiapó. La “E” de su nombre responde a que será construido con normas ecológicas, que aseguren un manejo limpio en todos los aspectos

<p>técnicos de viabilidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Proyecto de construcción de un Puerto multipropósito en Chañaral y Puertos secos en Recreo (Catamarca), Chamental (La Rioja) y El Salado (Atacama).</li> <li>- Culminar la pavimentación del tramo chileno al Paso San Francisco (46 km faltantes)</li> <li>- Atacama gestionará el diseño del camino definitivo del Paso Pircas Negras con conexión a La Rioja.</li> <li>-Favorecer la cooperación interempresarial y el desarrollo de encadenamientos productivos en la macro región.</li> <li>- Invitar a conformar un <i>comité técnico comercial público-privado</i> para dar seguimiento y control a los acuerdos.</li> </ul>	<p>como también la construcción de los puertos multipropósito en Chañaral y Recreo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-El Corredor Minero-Alimentario debería priorizar el Paso Pircas Negras.</li> <li>-Comienzo de las obras de pavimentación del tramo chileno al Paso San Francisco.</li> <li>-Se solicita que los proyectos de Corredores viales-ferroviarios incluyan la consolidación del Corredor Porte Alegre-Chañaral-Caldera y Huasco; Corredor Central Coquimbo Porto-Alegre- y Corredor el Dorado (Atacama-Porto Alegre)</li> </ul>	<p>Centro-Atacalar</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Puesta en marcha del convenio firmado por las provincias argentinas con Consejo Federal de Inversiones (CFI) para desarrollar una plataforma interactiva de la oferta exportable de la zona.</li> <li>-Se invitó a la Provincia de Corrientes a sumarse al Comité Atacalar (ya que su conexión con Brasil a través del Paso Los Libres resulta funcional al Corredor Bioceánico NOA-Centro-Atacalar.</li> <li>-Propuesta de crear una mesa de diálogo con la Cancillería argentina, a fin de acercar los intereses de las provincias al Estado Nacional en lo que refiere al Corredor ferroviario.</li> </ul>
--	---	--

**Comité de Integración AGUA NEGRA**  
Región de Coquimbo y Provincia de San Juan

**Infraestructura y Transporte**

Año 2016- COQUIMBO	Año-2017-SAN JUAN	Año 2018-COQUIMBO
<p>-No se encontraron disponibles las actas del año 2016</p>	<p>-No encontraron disponibles las actas del año 2017.</p>	<p>-Se ratifica el Paso Agua Negra y su proyecto estratégico de integración Túnel Agua Negra como principal y actual mega proyecto, obra esencial dentro del Proyecto Corredor Bioceánico Central</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Continuar realizando gestiones ante la EBITAN para que dicha comisión forme parte de la entidad.</li> </ul>

### Comercio y Producción

Año 2016- COQUIMBO	Año 2017-SAN JUAN	Año 2018- LA SERENA
-No se encontraron disponibles las actas del año 2016	-Promocionar la Macro Zona con una imagen común, bajo el nombre de “Paralelo 30” en ferias nacionales e internacionales. (dificultades en los protocolos de las partes) -Intercambio de información sobre ferias a nivel regional y mundial en donde existen stands de Chile y Argentina -Desarrollo de seminarios en forma conjunta sobre inversiones y comercio internacional. -Firma de Convenio de Cooperación entre la Agencia de Inversiones de San Juan y la Corporación Regional de Desarrollo Productivo de Coquimbo	-Envió del formato del Logo “Paralelo 30” a Imagen País para su evaluación -Comitiva empresarial del Programa Comunas Rezagadas chilena es invitada a formar parte del Stand de San Juan en la Expo-Rural 2018 en Buenos Aires. -Invitación al Encuentro de negocios internacional en San Juan. -Realizar gestiones para que cada vez que el Paso Agua Negra permanezca abierto, comparezcan los servicios competentes con el objetivo de realizar eficientemente los trámites para operaciones de comercio internacional.

### Comité de Integración CRISTO REDENTOR<sup>27</sup>

Región de Valparaíso y Provincia de Mendoza

#### Infraestructura y Transporte

Año 2016-VALPARAÍSO	Año 2017-SAN LUIS	Año 2018-CONCÓN
-La delegación chilena informó que las obras en el Paso Los Libertadores se encuentran en proceso. Reconocimiento técnico del estado actual del Túnel Cristo Redentor. -Unificación de criterios para determinar la transitabilidad del Paso Los Libertadores, con el fin de evitar cierres innecesarios del Paso por falta de información o	-La delegación argentina dio cuenta del proyecto presentado al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el cual de aprobarse permitiría en el corto plazo el llamado a licitación de la parte argentina para la refuncionalización de los Túneles Cristo Redentor-Caracoles, incluiría la Variante Palmira, ejecución de un carril adicional de	-Se informa que el BID aprobó la financiación para la licitación de la parte argentina Túneles Cristo Redentor-Caracoles, Variante Palmira. - En materia de corredores inteligentes ambas delegaciones acordaron evaluar la viabilidad y nuevas fuentes de financiamiento para el proyecto intermodal en Los Andes, para la

<sup>27</sup> La Provincia de **San Luis** participa de la mayoría de las reuniones del Comité Cristo Redentor, pero formalmente no pertenece al mismo.

<p>comunicación.</p> <p>-Propuesta de la Provincia de San Luis, ofrece 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 de cierre del Paso Cristo Redentor por cuestiones climáticas.</p> <p>-Argentina informó la instalación de una antena ARSAT en el Complejo Uspallata, a pedido de Chile a fin de proporcionar internet a la PDI.</p>	<p>sobre peso tramo Potrerillos-Uspallata, y solución a los problemas aluvionales tramo Uspallata-Punto de Vacas.</p> <p>-Chile financiaría su parte con fondos propios, pero el BID prestará asistencia técnica a ambos países.</p> <p>- Se reunieron Empresa Puerto de Valparaíso, Empresa Portuaria San Antonio, Empresa Puerto Terrestre de Los Andes, San Luis Logística, Pro-Mendoza, Ministerio de Economía de Mendoza, para intercambiar información y experiencias en materia de operatoria logística</p>	<p>transferencia de carga de camiones a trenes.</p> <p>-La delegación chilena informó que el nuevo complejo Los Libertadores se encuentra en etapa de ejecución.</p> <p>-En relación a la refundación de los Túneles Los Caracoles-Cristo Redentor, el proyecto fase I se encuentra terminado, la próxima etapa será el convenio entre los países para llamar a licitación (con una fecha de finalización al 2022, mientras que el tramo Palmira a mediados del 2020)</p>
--	--	---

#### Comercio y Producción

Año 2016-VALPARAISO	Año 2017-SAN LUIS	Año 2018-CONCÓN
<p>-Las delegaciones acuerdan realizar el II “Encuentro de Comercio e Integración” que reúna a los empresarios de Mendoza, San Luis, San Juan, además de las Regiones de Valparaíso, O’Higgins, Metropolitana y Maule, con el objetivo de reunir la matriz de mercado producto con terceros países.</p> <p>-Vincular Programas Estratégicos Regionales Integrados para el desarrollo territorial binacional.</p> <p>-Intercambio colaborativo en el desarrollo comercial de Almacenes y Ferias libres (intercambio de experiencias entre los sectores públicos-privados</p>	<p>-Apoyo al Programa Cadenas de Valor, llevado adelante por el Área de Cadenas de Globales de Valor de DIRECON y Pro-Mendoza</p> <p>-Generación de una agenda de actividades que vinculen y transfieran conocimientos, know how, experiencia de organismos productores y empresas del sector agroalimentario.</p> <p>-Promover el desarrollo empresarial con énfasis en las Pymes dentro de la perspectiva estratégica de Cadenas Globales de Integración Regional.</p> <p>-Se fusiona la Comisión de Comercio y Producción con la de Comercio Bilateral y Puertos de Valparaíso.</p>	<p>-Respecto a los acuerdos en encadenamientos productivos, permitieron que una empresa de Mendoza y una de la Comuna de Casablanca concretar un primer caso de encadenamiento para la venta de alcaparras, aprovechando las ventajas arancelarias, con destino al Asia Pacífico por una parte y por otra con destino a países asociados al Mercosur.</p> <p>-Trabajo cooperativo en Defensa del Consumidor (SERNAC-Chile y Mendoza), para lograr compras seguras en los dos territorios.</p>

## Comité de Integración LAS LEÑAS

Región del O'Higgins y Provincia de Mendoza

### Infraestructura y Transporte

Año 2016- SAN RAFAEL	Año 2017- SAN FRANCISCO DE MOSTAZAL	Año 2018
<p>-Respecto a los estudios Pre-factibilidad<sup>28</sup> “<i>Túnel Las Leñas</i>”, desarrollado por la Región de O'Higgins se informa que hizo entrega a la parte argentina de los respectivos informes. El financiamiento del 50% de la obra que le compete ya está comprometido por el Ministerio de Obras Públicas y el Gobierno Regional.</p> <p>-Argentina informa que está gestionando el financiamiento para el 50% restante de la obra.</p> <p>-Se ratifica que el Paso Las Leñas es una iniciativa solo vial, no contemplando vías férreas.</p>	<p>-La Región de O'Higgins presento “<i>la imagen objetivo</i>” de Conectividad Regional: obras con más sentido, construimos y proyectamos descentralización, unimos personas y territorios, más atributos en la unión Pacífico-Atlántico, circuitos interconectados (economía, cultura, social)</p> <p>-Avances en diseño del camino internacional Las Leñas, continua la voluntad de financiamiento 50-50 % para cada país.</p> <p>-La I Etapa de los estudios de pre-factibilidad serán con financiamiento chileno y la II Etapa con financiamiento argentino.</p>	<p>-No se encontraron disponibles las actas del año 2018.</p>

### Comercio y Producción

Año 2016- SAN RAFAEL	Año 2017-SAN FRANCISCO DE MOSTAZAL	Año 2018-
<p>-Las partes acordaron concordar estándares fito y zoonosanitarios en pos de facilitar la comercialización binacional.</p> <p>-Presentación de informes sobre la carga tributaria en ambos países y su impacto al comercio binacional.</p> <p>-Se acuerda una Rueda de</p>	<p>-Oportunidad de intercambio comercial en la industria forestal de O'Higgins, Mendoza podría ser un potencial demandante.</p> <p>-Oportunidad de intercambio en el sector maquinaria para la industria agrícola y agroalimentaria de Mendoza, con microempresas y Pymes</p>	<p>-No se encontraron disponibles las actas del 2018.</p>

<sup>28</sup> Estudios de la geología de la superficie, geofísica, hidrogeología, estudios de riesgos naturales y medioambientales

<p>Negocios coordinada por Pro-Mendoza y Pro-Chile.</p> <p>-Compromiso de encuentro de empresas vitivinícolas para el año 2017</p>	<p>demandantes de esa tecnología en O'Higgins.</p> <p>-Se exploraran oportunidades en el campo de jugos concretados y pulpas de frutas.</p> <p>-Delegación de pequeñas viñateros viajaron a Mendoza para adquirir nuevas experiencias en Enoturismo</p>	
--	---	--

### Comité de Integración PEHUENCHE

Región del Maule y Provincia de Mendoza

No se encontraron las actas respectivas a los años 2016, 2017 y 2018. Las últimas actas publicadas corresponden al año 2014. De acuerdo a información proporcionada por los medios de comunicación, durante el 2017 no se realizó el encuentro anual, se esperaba que se reúnan en septiembre del 2018, pero no se logró confirmar dichas reuniones.

### Comité de Integración REGIÓN DE LOS LAGOS

Región del Biobío, Araucanía, Los Ríos, Los Lagos y las Provincias de Neuquén, Rio Negro, Chubut y la Ciudad de Bahía Blanca

### Comisión de Infraestructura y Transporte

Año 2016- LA ARAUCANÍA	Año 2017- NEUQUÉN	Año 2018-VALDIVIA
<p>-Ambas delegaciones solicitan al Ministerio de Obras Públicas de Chile y Argentina que presenten el informe relativo al Estudio Binacional del Eje Sur y los alcances del Plan Maestro de Pasos Fronterizos al 2030, las provincias y las regiones requieren ser incorporadas a la mesa de debate de dichos proyectos.</p> <p>-La delegación argentina informó que el proyecto "by pass" en la localidad de Villa La Angostura se encuentra adjudicado.</p> <p>-Ambas delegaciones</p>	<p>-Dentro de la presente Comisión se creó la Subcomisión de "Corredores Bioceánicos. Se solicita que los gobiernos nacionales determinen oficialmente la concreción de la unificación ferroviaria binacional por el Paso fronterizo "Mallín Chileno" (<i>Complejo de Pino Hachado</i>) y perteneciente al Corredor Transandino del Sur-Ruta lógica y sus obras complementarias.</p> <p>-Mejoras en infraestructura en el Paso Cardenal Samoré, proyecto "by pass", la obra inició en abril del 2017 con</p>	<p>-Las partes acuerdan centrarse en los pasos priorizados de <i>Pino Hachado</i> y <i>Cardenal Samoré</i>, porque allí se concentra el mayor flujo de personas y cargas.</p> <p>-En lo inmediato se deben mejorar las gestiones de los trámites aduaneros (sin estos mecanismos no se puede promover el turismo y el flujo de cargas).</p> <p>- Argentina informa que el proyecto "by pass" en el Paso Cardenal Samoré tiene un avance del 12 %, se espera finalizarlo al 2021.</p> <p>-Se propone el bautizo del</p>

<p>comunicaron el avance del mejoramiento de los Aeropuertos de la macro región.</p> <p>-Reiteraron que el Paso Fabián-Las Ovejas continúa sin nombre oficial y solicitan a ambas Cancillerías que revisen dicha situación.</p> <p>- Adjudicación para la pavimentación del tramo argentino del Paso Mamuil Malal.</p> <p>-El complejo provisorio de Chile en Icalma, entraría en operación a fines del 2016. El proyecto definitivo corresponde ejecutarlo con modalidad de cabecera única en territorio argentino (se encuentra evaluando la cesión de tierras entre la Nación y provincia para el futuro emplazamiento del complejo fronterizo).</p> <p>-Argentina se encuentra gestionando financiamiento para el Complejo fronterizo Pino Hachado.</p>	<p>un plazo de 24 meses.</p> <p>-Respecto al nuevo complejo fronterizo en Pino Hachado, Argentina está en proceso de regularización del dominio de las tierras donde se emplazaría (inconvenientes de reubicación de familias mapuches y tenedores de tierra)</p> <p>-Informes sobre las inversiones en los Pasos Carirriñe y Hua Hum.</p> <p>-El Paso Fabián-Las Ovejas, adopta la denominación “<i>Minas-Ñuble</i>”, se comprometieron tierras e inversiones por el lado chileno, por la parte argentina aún no se cuenta con financiamiento.</p>	<p>futuro Corredor Eje Sur, se propone el nombre “Cruz del Sur”.</p> <p>-El Tren Trasandino debe pasar por el Paso Pino Hachado, como apoyo al proyecto de Vaca Muerte (de vital importancia para ambos países)</p> <p>-Evaluar la unificación ferroviaria Bahía Blanca-Talcahuano por el paso Mallín Chileno y la construcción en territorio chileno de una nueva traza ferroviaria</p> <p>-Chile ha avanzado en su parte del Complejo fronterizo Pino Hachado, sin embargo los avances de Argentina aún son precarios.</p> <p>-Se ratifica el rol estratégico de una mayor vinculación aérea (no es suficiente con Stgo-Neuquén). Se propone las rutas de: Neuquén-Temuco; Valdivia-Bariloche; Valdivia-San Martín de los Andes; Bariloche-Temuco; Puerto Montt-Bariloche.</p>
---	---	--

#### Comercio y Producción

2016-LA ARAUCANÍA	2017-NEUQUÉN	2018-VALDIVÍA
<p>-4° Encuentro Binacional Pymes Neuquén-Araucanía. Promoción de encuentros empresariales y de ferias.</p> <p>- Los Lagos propone reactivar la Mesa COMEX y profundizar los encuentros.</p> <p>-Chile ofrece su experiencia en el manejo de las “<i>pisciculturas</i>” a cargo de SERNAPESCA de La Araucanía, a su contraparte argentina.</p> <p>-Intercambio de información</p>	<p>-Se realizó una Ronda de Negocios en Neuquén, donde se abordó el tema de los posibles encadenamientos productivos.</p> <p>-La comercialización internacional conjunta de fibras, hilos y subproductos, no se concretó por razones presupuestarias.</p> <p>-Se mantiene el compromiso de reactivar la Mesa COMEX y realizar encuentros binacionales.</p>	<p>-Compromiso en formalizar y reactivar las mesas COMEX locales e integrar la mesa binacional COMEX.</p> <p>-Se valoran las reuniones inter-gremios, por ej. El Convenio de Colaboración Reciproca entre la Asociación Multigremial de Osorno y la Cámara de Comercio e Industria de Bariloche.</p> <p>-Promover el encuentro público-privado del sector energético industrial de</p>

<p>en la prevención, atención temprana y el control de <i>Dydymosphenia Geminata</i><sup>29</sup>. -Se insta a las autoridades a restringir el tránsito de cargas peligrosas por el Paso Cardenal Samoré, reforzando la vocación turística del paso.</p>	<p>-Relacionar los centros de negocios de Temuco y Neuquén (Centro Pyme) que aplican el mismo modelo de desarrollo (small business) articulando con Pro-Chile y Cernotec. -Problemas de las barreras que limitan el desarrollo de encadenamientos productivos (carne vacuna en pie y salmónidos)</p>	<p>Neuquén y el Biobío, donde se conozcan los alcances del yacimiento de Vaca Muerta. -Propuesta de Plataforma Digital para la difusión de oportunidades comerciales: estudios de oferta y demanda de las regiones, desarrollo de un directorio de empresas. -Se invitó a la Universidad de Los Lagos y a la Universidad Santo Tomas para el apoyo en investigaciones de mercado.</p>
--	--	---

### Comité INTEGRACIÓN AUSTRAL

Regiones de Aysén y Magallanes y Provincias de Chubut, Rio Negro, Santa Cruz, y Tierra del Fuego

#### Comisión de Infraestructura y Transporte

Año 2016-PUNTA ARENAS	Año-2017-EL CALAFATE	Año 2018-COYHAIQUE
<p>-Las delegaciones solicitaron a las autoridades nacionales priorizar el Paso Mayer. -Autoridades del transporte chileno invitaron a Argentina a postular en conjunto a un Proyecto de Seguridad Vial consistente en campañas de prevención para conductores -Chile planteó el reajuste de las tasas retributivas exigidas a los transportistas de Chile Chico, esto perjudica a los costos de la empresa en especial al transporte de turistas. Además se pide revisar la tasa de la Aduana argentina, ya que cobra a buses internacionales incluso transitando vacíos. -Argentina solicita la</p>	<p>-Chile informa avances en las rutas de acceso al Paso Don Guillermo. Argentina aún no cuenta con financiamiento para dicho trayecto. -Se solicita a las autoridades de Chubut que gestione con el gobierno nacional los fondos necesarios para avanzar en el tramo de la RN 40 y el límite internacional. -Se estima que el Complejo fronterizo Huemules estará en funcionamiento en el 2018. -Chile solicitó que Argentina revise la tasa retributiva aplicada por la Dirección Nacional de Migraciones a transportistas chilenos en horarios extraordinarios</p>	<p>-La delegación chilena solicito a su contraparte argentina la mantención de las rutas conducentes a los pasos fronterizos de Laurita-Casas Viejas, Paso Rio Don Guillermo y del camino Chaltén- Lago del Desierto -Chile informa que en marzo del 2019 finalizará la pavimentación de la Ruta 257 CH Paso San Sebastian. -Se requiere la pavimentación del Paso Huemules al cruce Rio Mayo por ambos lados. -Se solicitó la actualización del Convenio País -País, con el objetivo de contemplar las demoras de los transportistas debido a causas climáticas.</p>

<sup>29</sup>Comúnmente llamada **moco de roca**, chapapote de los ríos o Didymo. Altera los ecosistemas acuáticos perjudicando a peces e invertebrados dulceacuícolas y con ello a todo el ecosistema. Es propia de las aguas dulces y de ecosistemas acuáticos oligotróficos, con aguas frías, alpinas y de baja conductividad. En las últimas décadas se ha expandido rápidamente a países como Nueva Zelandia ,Chile y Argentina.



normativa vigente para habilitar Empresas de Transporte de Fletes para generar servicios entre Tierra del Fuego y Punta Arenas		
--	--	--

### Comisión de Comercio y Producción

Año 2016- PUNTA ARENAS	Año 2017- EL CALAFATE	Año 2018-COYHAIQUE
<p>-Promover la inversión recíproca y el intercambio comercial con énfasis en el componente género.</p> <p>-Promover encadenamientos productivos e intercambio comercial. Pro-Chile y las autoridades argentinas competentes desarrollaran encuentros en forma de Rueda de Negocios para la “Red de Mujeres del Fin del Mundo”, proyectos y apoyos de ayuda mutua integral para mujeres empresarias.</p> <p>-Argentina se compromete a gestionar a través de sus entes públicos una mayor participación de empresarios en la Expocom Magallanes</p> <p>-Crear vínculos y formalizar con la Cámara de Comercio de Empresarios Ushuaia, en base al Programa Centro Comercial a Cielo Abierto, con el fin de apoyar y fortalecer a los Barrios Comerciales en Magallanes.</p>	<p>-Continuar celebrando ruedas de negocios empresariales y jornadas binacionales.</p> <p>-Generar un calendario binacional de encuentros comerciales y ferias en ambos países.</p> <p>-Durante el último trimestre del 2017 se realizará la Rueda de Negocios Mujeres del Fin del Mundo en la ciudad de Rio Gallegos</p> <p>-Las partes se comprometen a mantener videoconferencias trimestrales entre los diferentes actores público-privados.</p> <p>-Realizar un registro de productos y servicios existentes en la región</p>	<p>-Se puso a disposición de la Comisión el “Manual de Exportación Chile a Argentina”, se puede acceder en <a href="http://www.camaracoyhaique.cl">www.camaracoyhaique.cl</a></p> <p>-Chubut se compromete a elaborar un manual similar desde la perspectiva argentina</p> <p>-Se evaluó la posibilidad de realizar el Programa “Redes de Oportunidades de Negocios” SERNOTECH con Argentina.</p> <p>-La Agencia de Desarrollo Económico Comodoro Conocimiento ofreció un stand a las Cámaras de Comercio de Aysén y Magallanes.</p> <p>-SERNOTECH de Aysén y Magallanes ofreció a las delegaciones argentinas un espacio en la Feria “Semana de la Pyme” a realizarse en Punta Arenas. Desde el 2019 las Pymes argentinas podrán participar de la Expo-Magallanes.</p>

Fuente: elaboración propia en base a las Actas de trabajo de los Comités de integración (Años 2016,2017, 2018)

### Rol de los Comités en temas comerciales

Como pudimos observar, el ámbito de la integración subnacional ha permitido a las provincias y regiones expresar auténticamente sus demandas, motivaciones y preocupaciones por las cuestiones de desarrollo económico-social de sus respectivos

territorios. Con mayor o menor éxito en las propuestas se puede apreciar un fortalecimiento en los lazos binacionales.

Del relevamiento de las actividades sobre el *rol de los comités en temas comerciales*. Encontramos que gran parte de las gestiones vinculadas al comercio exterior se focalizan en mejorar la competitividad y promover acciones cooperativas entre los empresarios locales, como por ejemplo la realización de estudios de oferta exportable conjunta, la confección de nóminas de empresas exportadoras, etc.

También las acciones comerciales apuntan a la simplificación administrativa del comercio transfronterizo. Algunos de los problemas a resolver dependen de decisiones que se toman a nivel provincial y otras a nivel nacional. También observamos que en aquellos comités más activos en materia de comercio exterior, el sector privado (cámaras de comercio, asociaciones empresariales y sociedades rurales, principalmente) y la sociedad civil tienen un rol importante como generador de propuestas y, en última instancia, como protagonistas de las iniciativas.

Por último, es común ver que las cuestiones comerciales se traten conjuntamente con temas de transporte (construcción de caminos, puentes y pasos internacionales, etc.) y de facilitación de comercio (aduanas integradas, complejos fronterizos integrados, etc.). Esto se explica dada la estrecha vinculación entre el desarrollo de infraestructura de transporte y la performance del comercio exterior, sobre todo en regiones alejadas de los grandes centros de consumo.

En general se observa como prioridad en todos los comités, la infraestructura caminera de los pasos cordilleranos y de los caminos locales que conducen a dichos pasos. Esta infraestructura resulta indispensable para el transporte de mercaderías a ambos lados de la cordillera. En particular, el interés de las provincias argentinas es tener acceso al Océano Pacífico, especialmente a los mercados del Asia Pacífico. El interés chileno radica en vender a la Argentina servicios portuarios y otros relacionados al comercio exterior.

Por otro lado se pudo constatar que existe cierta descoordinación respecto al acompañamiento y asistencia que deberían brindar las agencias con competencia nacional, tal como se expresó en el Acta anual del Comité Noa-Norte Grande, desde el año 2016 se solicitaba la difusión de Protocolos del SENASA (Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria) y del SAG (Servicio Agrícola Ganadero). Arica realizó exportaciones de pimentón y tomate al mercado argentino, sin embargo esta se realizó por el Paso Los Libertadores, no fue posible sacar la carga por el Paso de Jama (según se menciona fue por falta de disponibilidad de personal administrativo del SAG y SENASA para apoyar la operación).

Un tema transversal en todas las actas de los encuentros, reside en el anhelo de fortalecer los lazos comerciales, mayor involucramiento y compromiso del sector privado, establecimiento encadenamientos productivos, entre otros. Pero para lograr esto es necesario el cumplimiento de ciertos mecanismos previos, como por ejemplo la conformación un directorio de empresas. En este ámbito se observan disparidades en los avances, la región del norte grande (Arica y Parinacota, Tarapacá y Antofagasta) ha trabajado con lentitud en la conformación de su directorio de empresas para conformar sus ofertas exportables. Mientras que dentro del ámbito del Comité Integración Austral, La Región de Aysén con iniciativa de la Cámara de Comercio, Industria, Servicios y Turismo de Coyhaique fueron pioneros en la elaboración de un “Manual para intercambio internacional de bienes y servicios desde la región de Aysén con especial foco en el mercado argentino”.

Además, en las actas del comité se puede observar la recurrente participación de la agencia de promoción de exportaciones chilena Pro Chile como “articuladora” de parte de las regiones en el intercambio de información con las provincias argentinas. Entre sus gestiones resaltan avisos a los sectores públicos y privados argentinos sobre las oportunidades y desafíos que plantean a esta región los tratados de libre comercio firmados por Chile y datos sobre mercados asiáticos. También llama la atención el intercambio de información. Las provincias argentinas envían información sobre productos, volúmenes y precios a Pro Chile quien luego remite datos sobre potenciales mercados.

Recientemente la DIRECON (Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales) ha publicado un informe respecto a los posibles encadenamientos productivos entre los países.

Recordamos que un “encadenamiento productivo” es un *proceso mediante el cual un bien o servicio es sometido a una transformación productiva en otro país (país plataforma), mediante la cual se le agrega valor y se le convierte en un producto asociado a otro capítulo o partida arancelaria, para su posterior exportación cumpliendo las normas de origen y/u otras disposiciones establecidas en los acuerdos comerciales que el país plataforma tiene vigentes. La relación entre las empresas que participan en el encadenamiento productivo puede ser asociatividad, inversión directa o simple relación comercial.* (Direcon, 2018).

Se concluyó la existencia de potenciales encadenamientos productivos entre Chile y Argentina para cuatro mercados estudiados, en este caso, China, Corea, Japón y Estados Unidos. Si bien, el estudio también tomó, en una primera instancia, el mercado australiano, éste se descartó luego de analizar que sus aranceles NMF eran en promedio por debajo del 5%, por lo cual y dado los supuestos del modelo, no se presenta como mercado atractivo para efectuar encadenamientos productivos. *Los potenciales identificados se presentan principalmente en productos agrícolas, agroindustriales, industria petroquímica, vitivinícola, láctea y cárnica.*

Corea tiene el mayor número de productos con potencialidad (36), luego China (31), Estados Unidos (25) y finalmente Japón (15). Esto se explicaría en general por el mayor grado de proteccionismo de Corea hacia terceros países y el dinamismo de la economía de China. Se comprueba que el Acuerdo de Complementación Económica entre Chile y MERCOSUR (ACE N°35) 15 y el Acuerdo de Liberalización Comercial entre Chile y Argentina, que, si bien aún no entra en vigencia, éste permite generar expectativas positivas hacia un mayor intercambio comercial entre ambos países. Lo anterior, favorece los encadenamientos productivos con los países asiáticos y Estados Unidos con los cuales Argentina no tiene acuerdos comerciales. Entre los productos estudiados por el informe se destacan:

- Encadenamientos Productivos para Exportar a China, a través de una transformación productiva en Chile productos a base de cereales- Modelo de negocios: exportación de cereales desde Argentina a Chile para ser transformado en productos en base a cereales generando un salto de capítulo (desde Capítulo 10 a 19) cumpliendo la regla de origen.
- Adhesivos de Plásticos-Modelo de negocios: exportación de plásticos y polímeros en bruto desde Argentina a Chile para ser transformado en adhesivos de plásticos con insumos nacionales para cumplir con el valor de contenido regional.

- Vino- Modelo de negocios: exportación de uvas frescas desde Argentina para elaboración de vino en Chile, generando un cambio de capítulo (desde la 08 al 22), con insumos nacionales para cumplir con el VCR del 45%.
- Grasas y aceites, animales y vegetales- Modelo de negocios: exportación de semillas y granos oleaginosas desde Argentina a Chile para procesada en aceites vegetales salto de capítulo (desde el capítulo 12 al 15) cumpliendo la regla de origen.

## Dinámicas entre centro y regiones

Continuando con el análisis de los cuadros del funcionamiento de los comités de integración, uno de los temas centrales reside en las cuestiones de “Infraestructura y Transporte”. Claramente existen temas puntuales que se repiten de manera obligada en las agendas, como es el caso del estado y mantenimiento de los pasos fronterizos, rutas y caminos. Aquí se pueden apreciar reclamos y reproches ante la falta de cumplimiento de los compromisos asumidos, tanto por los actores subnacionales, como por los gobiernos nacionales. Al igual que en los temas de comercio y producción, los gobiernos subnacionales solicitan mayor compromiso y celeridad en el trabajo de los organismos nacionales.

Es el Estado Nacional quien entiende en cuestiones de infraestructura física de conexión internacional. En el caso argentino, las acciones provinciales procuran convencer al gobierno nacional para que éste privilegie las obras que resultan vitales para el propio desarrollo y proyección externa de la provincia. En muchos casos estas acciones involucran el ejercicio de presión al gobierno nacional para obtener apoyo en determinado emprendimiento en detrimento de otro proyecto ubicado en otro Estado provincial.

Estas acciones tipo lobby en algunas ocasiones se realizan de modo conjunto entre varias provincias/regiones y en otros de modo individual. Los casos del “Túnel de Baja Altura-Ferrocarril Trasandino Central”, “Túnel Internacional Paso Las Leñas”, “Túnel Agua Negra” y el “Corredor Trasandino Eje del Sur”, son ilustrativos al respecto.

En Chile las regiones escasamente pueden ejercer estas acciones de tipo lobby, básicamente debido a la centralización del poder en el gobierno nacional, sin embargo cada vez comienzan a reclamar mayores cuotas de participación. Asimismo, las regiones han encontrado en los comités de integración un espacio que les otorga respaldo en sus demandas de conexión física internacional.

Por ejemplo el Comité Región de los Lagos, en su conjunto solicitó a los gobiernos nacionales que determinen oficialmente la concreción de la unificación ferroviaria binacional por el Paso fronterizo “Mallín Chileno” (*Complejo de Pino Hachado*) perteneciente al Corredor Transandino del Sur-Ruta lógica y sus obras complementarias.

En el ámbito de Atacalar las provincias propusieron crear una mesa de diálogo con la Cancillería argentina, a fin de acercar los intereses de las provincias al Estado Nacional en lo que refiere al Corredor ferroviario. Por su parte el Comité de modo conjunto solicitó que los proyectos de Corredores viales-ferroviarios incluyan la consolidación del Corredor Porte Alegre-Chañaral- Caldera y Huasco; Corredor Central Coquimbo Porto-Alegre- y Corredor el Dorado (Atacama-Porto Alegre).

Ambos Comités, Región de los Lagos y Atacalar tienen grandes ambiciones sobre los megaproyectos de infraestructura internacional, los llamados “Corredores Bioceánicos” que aspiran a conectar el océano Atlántico y Pacífico.

En pos de contribuir a ese objetivo, dentro de las actas del Comité Región de los Lagos encontramos una serie de fundamentos del porque se debería priorizar su proyecto de infraestructura binacional. Consideran que existen aspectos que le dan ventajas por sobre los demás proyectos, entre los que se menciona, ser el principal Corredor del Eje del Sur, es el único que atraviesa cuatro provincias argentinas y dos regiones chilenas, contiene 51 ciudades en ambos países. Es poseedor de tres de las reservas más importantes del mundo (potasio, gas esquito y petróleo); contiene dos puertos en Argentina y ocho puertos en el Pacífico (región del Biobío). En ambos extremos y sobre sus océanos operan las plataformas marítimas militares (ASMAR en Chile y Base Naval de Puerto Belgrano en Argentina). Se trata de uno de los principales aportantes al sistema eléctrico nacional argentino, así como también es uno de los mayores aportantes de madera en Sudamérica, además de ser una de las principales regiones aportante de pesca variada y productos del mar. Otro dato clave, es que el Corredor Eje del Sur, tiene la posibilidad concreta de ser unificado con la red de Chile, solo restan 198 kilómetros para lograrlo (Trasandino del Sur-Ruta Lógica).

Es importante destacar que estos dos proyectos aún no cuentan con el aval oficial de los gobiernos nacionales, a diferencia de los proyectos Túnel Agua Negra y Paso Las Leñas como lo veremos más adelante. Sin embargo, nos pareció interesante destacar las sinergias que se generan entre las provincias y las regiones dentro del ámbito de los comités con el fin de emitir demandas a los gobiernos nacionales referentes a inversión en infraestructura binacional.

Argentina y Chile lograron materializar a lo largo de los años sólo dos conexiones ferroviarias, el **Ferrocarril Trasandino**<sup>30</sup>, entre Mendoza y Valparaíso y el **Trasandino Norte**<sup>31</sup>, Ramal C-14 del Ferrocarril Belgrano Logística y Cargas y Ferrocarril Ferronor entre Salta y Antofagasta. El primero fue inaugurado en 1910 y funcionó hasta 1984. Mientras que la conexión Salta-Antofagasta, después de años de encontrarse paralizado, en el año 2018 retomó su funcionamiento en forma parcial.

---

<sup>30</sup> Después de quedar fuera de servicio (1984), el Trasandino quedó abandonado a su suerte. En la parte argentina su patrimonio fue vandalizado. Sus instalaciones fueron desmanteladas u ocupadas ilegalmente. Se produjeron robos de durmientes y rieles. A la acción de los delincuentes comunes se sumó la conducta de los organismos nacionales que también manifestaron poca sensibilidad por este patrimonio, al cual desguazaron. Además, cada vez que los derrumbes afectaban la carretera (Ruta Nacional 7), correspondía a la Dirección Nacional de Vialidad reparar el camino para asegurar la conectividad. Pero en reiteradas oportunidades, la solución implementada consistía en el recurso más fácil: invadir la traza del Trasandino y construir sobre ella. Estas acciones se sumaron al deterioro social y natural de la vía, para afectar sensiblemente, las instalaciones del antiguo ferrocarril de montaña. El resultado fue notable: en pocos años de desuso, el trasandino sufrió un desgaste comparable con el daño causado por el aluvión de Cacheuta en 1934. Esta situación contrastaba con lo que ocurría del lado chileno. De los 70 km de extensión de la línea ferroviaria, casi la mitad se mantuvo en uso y buenas condiciones. En efecto, los chilenos lograron preservar en actividad el Ferrocarril Trasandino para el tramo de 30 kilómetros entre Saladillo y Los Andes (Lacoste, 2013, p. 605).

<sup>31</sup> Fue inaugurado el 20 de febrero del año 1948.

Con la firma del Tratado de Maipú, el tema de la conexión física transfronteriza volvió a incorporarse en la agenda de los países. De esta forma se sumaron varios Protocolos Complementarios al tratado, el primero fue en 2009 y el segundo en el 2015. Asimismo se creó la figura de las “Entidades binacionales”, estas serían de carácter público y las responsables de llevar adelante los procedimientos necesarios para la realización de los estudios técnicos, la elaboración de la documentación para la contratación de los trabajos, la construcción de las obras, su administración y operaciones posteriores.

En un interesante estudio sobre los Entidades binacionales<sup>32</sup> EBITAN y EBIFETRA, Álvarez (2017) menciona que Argentina tenía experiencia en el desarrollo de este tipo de entidades con otros países limítrofes debido a la construcción de la represa de Yacretá con Paraguay, pero se trataba de la primera vez que Chile se incorporaba a este tipo de instituciones, fue un proceso complejo, ya que si bien existía voluntad política, para Chile las entidades binacionales eran una experiencia totalmente nueva, lo que hizo necesario un extenso trabajo de generación de confianza (p.87).

Del artículo segundo de ambos protocolos se destaca que si bien se incluía el *componente subestatal*, esta aceptación de la paradiplomacia era asimétrica entre los países. Como quedó en evidencia, en tanto Argentina daba cabida a las provincias de Mendoza y San Juan como miembros de las entidades binacionales, Chile dejaba a sus regiones relegadas de las nuevas instituciones.

EBITAN estableció sus sedes San Juan y La Serena, trasladando físicamente las decisiones a los territorios de los gobiernos no centrales. Además, se agregaba que la entidad se reuniría con la totalidad de sus miembros, con ello se aseguraba que las voces de la provincia y de la región tenían que ser contempladas en el accionar de la entidad binacional. A diferencia de lo ocurrido en la EBITAN, el reglamento de la EBIFETRA, no incorporó a ningún representante del gobierno regional de Valparaíso, y se fijaron las sedes de la entidad en las ciudades de Buenos Aires y Santiago, lo cual ponía una distancia de los gobiernos subnacionales en la mesa de negociación. De esta forma el componente subestatal quedaba seriamente comprometido. Si bien en el caso de EBITAN parecía predominar el componente subnacional, con el segundo protocolo se le quito autoridad y se cambiaron las sedes de la entidad a Santiago y Buenos Aires.

Cuando los países ofrecen posibilidades de expresión paradiplomática, en este caso a través de las entidades binacionales, es necesario que los gobiernos no centrales estén dispuestos y motivados para su aprovechamiento, lo que explicaría las diferencias en el desarrollo institucional de las dos entidades. En este proceso San Juan-Coquimbo se mostró más activo que Mendoza-Valparaíso.

## **Tabla N°6 Entidades binacionales**

---

<sup>32</sup> Su labor consiste en elaborar los estudios técnicos necesarios para la factibilidad de los proyectos, pudiendo realizar estudios y análisis adicionales y/o complementarios que estime convenientes en términos técnicos, económicos, financieros, ambientales y legales del Proyecto (para lo cual podrán) requerir de los organismos de ambos gobiernos toda la asistencia técnica y toda la información que considere necesaria para el cumplimiento de sus fines (Protocolo complementario al Tratado de Maipú de Integración y Cooperación sobre la constitución de la Entidad Binacional para el proyecto “Túnel Internacional Paso de Agua Negra”, 2009

<b>Acuerdos</b>	<b>Año</b>	<b>Entidad Binacional</b>	<b>Provincia/Región</b>
Sobre la Constitución de la Entidad Binacional para el Proyecto <b>Túnel de Baja Altura-Ferrocarril Trasandino Central</b>	2009	<b>EBIFETRA</b> Estudios técnicos para evaluar la factibilidad del Proyecto	Mendoza y Valparaíso
II Protocolo Complementario relativo a la Entidad Binacional para el <b>Proyecto Túnel de Baja Altura-Ferrocarril Trasandino Central</b>	2015	<b>EBIFETRA</b> Factibilidad del proyecto, se decide continuar y proceder a la búsqueda de financiamiento	Mendoza y Valparaíso
Sobre la Constitución de la Entidad Binacional para el <b>Proyecto Túnel Internacional Paso de Agua Negra</b>	2009	<b>EBITAN</b> Estudios técnicos para evaluar la factibilidad del Proyecto	San Juan y Coquimbo
II Protocolo Complementario relativo al <b>Proyecto Túnel Internacional Paso de Agua Negra</b>	2014	<b>EBITAN</b> Factibilidad del proyecto, se decide continuar y proceder a la búsqueda de financiamiento	San Juan y Coquimbo
Sobre la Constitución de la Entidad Binacional para el <b>Proyecto Túnel Internacional Paso Las Leñas</b>	2015	<b>EBILEÑAS</b> Estudios técnicos para evaluar la factibilidad del Proyecto	Mendoza y O'Higgins

Continuando con la temática de la infraestructura binacional, durante la entrevista realizada al Director de DICORE, Konrad Paulsen Rivas, sostuvo:

La disyuntiva siempre pasa por la cuestión del financiamiento, son obras demasiado caras, pero estamos hablando de dos países serios que tienen la capacidad de obtener financiamiento internacional, aunque los montos suenen excesivos, hay que perder ese temor, de ninguna manera estos costos nos llevarían a la quiebra de los países. Sucede que existen otras prioridades sociales internas que muchas veces hacen poco presentables a las grandes obras (21 de Noviembre del 2018).

Según su percepción, por el lado argentino siempre hay disputas entre San Juan y Mendoza por quien puede hacer más. En la región de O'Higgins existe otro proyecto de conexión binacional, tal vez sería menos caro pero a la vez menos viable por el tema de a donde llegarían las mercancías, tal vez San Antonio o Valparaíso, además surge otro tema latente sobre la rivalidad entre los puertos, cual tiene más preferencias y mejores instalaciones.

La opinión del Director de DICORE es que el Túnel de Baja Altura para la conexión Mendoza-O'Higgins es bastante urgente. Sin embargo se pregunta ¿emprendemos la construcción de obras de gran magnitud o reparamos las existentes? Ante la falta de recursos debemos priorizar el mantenimiento de las obras ya existentes. Hay tantas cosas por hacer, tantos frentes abiertos que resulta imposible satisfacer en el corto plazo las demandas de todos los sectores, pero confía que en los gobiernos lograran encontrar las herramientas para continuar con el proceso de integración subnacional. El entrevistado finalizó con una reflexión que se resume como: *“Santiago no es Chile, Chile son las regiones”*.

Sin embargo, como lo mencionamos al comienzo, son los gobiernos centrales quienes deciden sobre las cuestiones de infraestructura física de conexión internacional. De esta manera en el año 2017 las autoridades nacionales comunicaron que el megaproyecto del Túnel Ferroviario de Baja Altura, que uniría la provincia de Los Andes-Valparaíso, con Mendoza y con ello la recuperación del antiguo Ferrocarril Transandino Central, se suspendía. Pese a que en su momento fue anunciado con gran publicidad, apoyado con imágenes virtuales e incluso la construcción de una maqueta, junto con haber sido declarado como de “interés público” e incluso EBIFETRA apoyo su viabilidad técnica, los costos en su financiamiento eran sumamente altos.

El ex ministro de Obras Públicas de Chile, Alberto Undurraga, manifestó que “hay proyectos en las obras públicas y en el mundo que nunca se descartan, pero sí se aplazan. Es el caso del Túnel Ferroviario de Baja Altura, tiene un costo muy alto, sin embargo sigue presente y requiere de un conjunto de otros estudios en ambos lados de la cordillera para llevarlo adelante”. Pero por el momento se encuentra suspendido. En su lugar se priorizará la construcción del nuevo complejo Los Liberadores.

De esta manera los gobiernos nacionales decidieron priorizar los proyectos de EBITAN (Túnel Agua Negra- Coquimbo-San Juan) y EBILEÑAS (Túnel Paso Las Leñas, Rancagua-San Rafael, Mendoza).

El Jefe de Gabinete argentino, Marcos Peña sostuvo que “el Gobierno argentino, en el marco de una priorización de proyectos y en acuerdo con Chile, ha impulsado el trabajo de la Entidad Binacional para el Proyecto Túnel Internacional Paso de Agua Negra (EBITAN) –actualmente en proceso de precalificación de empresas– y la constitución de la Entidad Binacional para el Proyecto Túnel Internacional Paso Las Leñas (EBILEÑAS) que se encuentra trabajando en la definición de los estudios necesarios para la construcción del túnel, el modelo de negocios y la factibilidad de la obra”.

Claramente, cuando los gobiernos nacionales deciden priorizar determinado proyecto de infraestructura binacional, el trabajo de los comités se torna más ameno. Igualmente esto no significa que los gobiernos subnacionales asuman un rol pasivo, por el contrario continúan ratificando y actualizando sus demandas, así lo demuestra la última acta del Comité Agua Negra, *“se ratifica el Paso Agua Negra y su proyecto estratégico de integración Túnel Agua Negra como principal y actual mega proyecto, obra esencial dentro del Proyecto Corredor Bioceánico Central. Asimismo, los miembros solicitaron una mayor cuota de participación, en el año 2018 acordaron “continuar realizando gestiones ante la EBITAN para que dicha comisión forme parte de la entidad”*.



El Proyecto Paso Internacional Las Leñas<sup>33</sup> también recibió aprobación nacional. El comité, del mismo nombre, en sus actas de trabajo se encarga de recalcar y justificar el porqué debe construirse el proyecto. “A casi 2.000 metros de altura este permitirá conectar en tiempo récord la Provincia de Mendoza con el Puerto de San Antonio, en Chile, lo cual agilizará el transporte de carga de unas 30 millones de toneladas por año entre ambos países. De acuerdo a diversos protocolos, recomendaciones y estudios desarrollados entre ambos países, es la mejor alternativa de comunicación entre el Océano Pacífico y el Atlántico, la cual estaría habilitada los 365 días del año. Asimismo, se transformaría en una oportunidad real para el surgimiento de negocios e inversiones agrícolas, forestales y mineras en la Región del Libertador General Bernardo O’Higgins. Finalmente el Paso Las Leñas estaría ubicado a solo 85 kilómetros de Santiago de Chile, transformándose en una alternativa idónea para el Paso Los Libertadores, especialmente en invierno.

De los dos proyectos priorizados, Agua Negra y Las Leñas, EBITAN ya dio el visto bueno de la factibilidad del proyecto del Túnel Agua Negra, EBILEÑAS continúa en proceso de estudios técnicos.

Sin embargo, el proyecto Túnel Agua Negra, ha atravesado diversas complicaciones que vienen retrasando su puesta en marcha. En febrero del presente año, el gobernador de San Juan, Sergio Uñac, y la intendenta de la Región de Coquimbo, Lucía Pinto, firmaron un convenio junto con alcaldes de la región chilena, intendentes sanjuaninos y otros funcionarios de ambos lados de la Cordillera, instando a los presidentes de Argentina y Chile, Mauricio Macri y Sebastián Piñera respectivamente, a avanzar hacia la construcción del Túnel de Agua Negra.

Hasta el momento es el único proyecto que ya cuenta con respaldo de financiamiento internacional por parte del BID. Pero el proceso de licitación de la obra se ha estancado.

## **Desafíos de la integración subnacional**

La labor de los comités de integración es fundamental, no sólo como primer escenario de las interacciones de actores subnacionales sino también como nexo entre la realidad local y los mecanismos institucionales a través de los cuales se desenvuelve la relación bilateral a nivel de los Estados nacionales. El éxito del trabajo de los comités depende de la coordinación entre la realidad local y nacional, es imprescindible trabajar en ese sentido.

---

<sup>33</sup> Aumentará el atractivo del eje para el comercio, la industria y los servicios; como también para el desarrollo de ciudades y centros poblados, reforzando la idea de Megapuerto de la Región de Valparaíso y del puente logístico Asia-Mercosur. Reducirá el recorrido vial actual Santiago-Buenos Aires, en 50 kilómetros y aumentará la seguridad de los transportistas. Reducirá los costos de transporte para las actividades económicas instaladas, principalmente, en el eje Buenos Aires- San Luis-San Rafael-Rancagua-San Antonio. Mejorará el desarrollo del comercio exterior de los productos mineros, agropecuarios, forestales e industriales, entre el Mercosur y la región central de Chile. Incrementará la demanda de servicios de los puertos de San Antonio y Valparaíso, con desarrollo de servicios logísticos y de carga. Aportará al desarrollo del turismo en las V, VI y VII regiones y constituirá un beneficio para los proveedores de servicios del sector. Reforzaré la descentralización regional

Oyarce destaca que el principal desafío es el de continuar favoreciendo las condiciones para fomentar una mayor confianza entre el poder central y las unidades subestatales, a fin de asumir, las perspectivas de las regiones/provincias en el marco de los intereses globales de las políticas exteriores, reconociendo las realidades y particularidades territoriales. Una política exterior integrada debe ser parte activa de este proceso orientado por la coherencia y la complementariedad (Oyarce, 2018, p.18)

La diferencia en la división político-administrativa de los países en regiones y provincias representa un gran desafío para el trabajo ordinario de los comités. Si bien las provincias argentinas tienen mayor autonomía, al menos en el plano formal, no poseen una institucionalidad similar a las URAI (Unidades Regionales de Asuntos Internacionales), por lo cual el accionar de las provincias puede tornarse desorganizado y poco compacto entre ellas. Sin embargo, la ventaja de las regiones de contar con URAI aún no ha sido explotada en todas sus dimensiones.

A partir de las entrevistas realizadas a los Encargados de Asuntos Internacionales de la Región de Valparaíso y de Los Ríos, se pudo constatar que los funcionarios encargados de la organización de los encuentros anuales de los Comités son sumamente escasos; en Valparaíso cuentan con dos personas y en los Ríos sólo con un funcionario. El éxito de los encuentros depende de la motivación y eficiencia de los pocos funcionarios, además de la necesaria colaboración de los demás organismos involucrados como las respectivas Direcciones de Límites y Fronteras (DIFROL y DILYF), Cancillerías, Secretarías, Ministerios, parlamentarios, etc.

Por su parte los entes territoriales no fronterizos que se han incorporado a los Comités guiados por la búsqueda de nuevas oportunidades para colocar sus productos en el mercado internacional y además pensando en potenciar el turismo. Sin embargo, el hecho de formar parte de ese mecanismo los enfrenta a desafíos y compromisos que van más allá de los intereses económicos o comerciales.

Tiene que cambiar también el discurso político de los gobernantes locales en torno al proceso binacional, para que se haga visible que a través de los Comités no sólo se busca una salida al Pacífico de la producción provincial, o la vinculación con el Atlántico en el caso de las regiones chilenas, sino formas de cooperación efectiva para avanzar en la solución de problemas comunes relacionados con la vida cotidiana de las personas que viven en las provincias y regiones involucradas (Musso, 2015).

El Comité Región de Los Lagos hizo un importante aporte sobre la necesidad de establecer una metodología de trabajo clara para el futuro. Se requiere evidenciar trazabilidad en los acuerdos previos definidos. Por el lado de Chile se planteó que sean las URAI de cada región, las que realicen las coordinaciones generales para medir el avance de los temas propuestos y los posibles articuladores para la presentación de proyectos que permitan el desarrollo de los puntos posteriores, Argentina aún debe informar sobre este punto.

Además, Bahre, Encargado de la URAI de los Ríos, comentó durante la entrevista realizada, que se encuentra en proceso de elaboración de una *“guía práctica de funcionamiento de los comités de integración”*, la cual será entregada a la DIFROL para su posterior divulgación a todos los miembros del proceso de integración subnacional. Esta idea resulta de suma importancia en pos de obtener una mayor profesionalización y uniformidad en el trabajo ordinario de los comités, además de constituirse en una herramienta útil para adquirir experiencia en cuestiones internacionales, especialmente para las regiones y provincias que poseen poca experiencia en la materia.

Respecto a la idea de identificar potenciales encadenamientos productivos entre Chile y Argentina, a través de la transformación productiva de productos argentinos en Chile para su posterior exportación a mercados asiáticos, aprovechando la red de tratados de libre comercio (TLC) que Chile tiene vigentes con los países de esa región, el ACE 35 entre Chile y Mercosur y el recientemente firmado Acuerdo de Liberalización Comercial entre Chile y Argentina; es un tema que recién está comenzando a explorarse y tiene mucho potencial, su puesta en marcha demandará un profundo trabajo de confianza entre el sector público y privado de ambos países.

## **Consideraciones finales**

El desdibujamiento de las fronteras entre la política nacional y la política internacional, conlleva el manejo de escenarios paralelos, el sistema internacional se ha vuelto más complejo e interdependiente, pero también más fragmentado y más incierto. Ante la multitud de desafíos, se requieren nuevas herramientas de política exterior, entre las que se destacan: la cooperación para el desarrollo, el aspecto cultural, alianza con empresarios, alianza con ONGs y sociedad civil, la diplomacia pública y la *paradiplomacia* (Glasinovic, 2018).

Nuestro caso de estudio, los comités de integración, se enmarcan dentro de las iniciativas paradiplomáticas emprendidas por entes subnacionales, pero desde su punto de vista complementario con la política exterior de los Estados nacionales. Como lo introducimos, la idea fue enfatizar en los actores internos, planteando la discusión en términos pragmáticos y delimitados a los casos específicos, teniendo en cuenta la complejidad e intereses propios de cada territorio.

En este sentido la diversidad de actores e intereses que forman parte de las relaciones binacionales se presentan como especie de “interdependencia ordenada” (Colacrai. 2015, p. 23). Un área distintiva de la relación bilateral es la que se construye a partir de los vínculos transgubernamentales y que ha aportado a una mayor cooperación y ha favorecido la interrelación entre sus actores sociales y económicos, y los diversos sectores o segmentos gubernamentales (ya sea ministerios, gobiernos no centrales en sus diversas competencias jurisdiccionales, parlamentos, universidades nacionales, etc.)

Las regiones y las provincias tienen características culturales, sociales, físicas y productivas diferentes. Son sumamente disímiles de los centros metropolitanos de ambos países. Se diferencian por sus climas, morfología, asentamientos urbanos y rurales, que marcan pautas culturales y estructurales que necesariamente deben ser consideradas en su especificidad. Ello establece la necesidad de actuar específicamente en el diseño de las políticas públicas regionales, ya que ellas deben ser pertinentes a los territorios. Resulta necesario cambiar el paradigma “centralista nacional del enfoque de políticas públicas estándar” por otro, que permita “pensar el desarrollo regional desde los territorios integrando su diversidad en el diseño y ejecución” (Oyarce, 2018, p.18)

Los cambios legales son fundamentales para que los futuros gobernadores electos y los gobiernos regionales puedan responder a los nuevos desafíos que se les plantean. La institucionalidad local requiere ser fortalecida para permitir el diseño, la ejecución y la evaluación de políticas públicas regionales que sustenten las reformas estructurales (Weil, 2018, p. 104). Sin lugar a dudas la nueva figura de los gobernadores regionales, junto a los gobernadores argentinos, podrían reunir el potencial para contribuir a que los comités asuman mayores facultades de decisión.

En cuanto a la pregunta ¿Cómo complementar y conciliar la política exterior con la paradiplomacia? Glasinovic (2018) propone que esto puede lograrse a través de cuatro niveles: 1) A través del contacto y la concertación directa entre regiones limítrofes afines, con coordinación a nivel de las cancillerías o ministerios del interior; 2) A nivel de los Ministerios de Relaciones Exteriores manteniendo en dichas agencias representantes regionales ad hoc; 3) A nivel internacional directo entre las regiones y el gobierno central de la nación vecina; 4) Por medio de acuerdos y tratados bilaterales entre países en donde se establezcan mecanismos para la participación activa de regiones o provincias específicas. De acuerdo a lo analizado en el presente trabajo, los Comités de integración cumplen la mayoría de estos pasos.

Los Comités son una correa de transmisión hacia otras estructuras gubernamentales, cumplen, a la vez, un rol simbólico y práctico. Podría decirse, entonces, que son una verdadera caja de resonancia de las preocupaciones regionales. Además, este espacio de trabajo binacional ha permitido demostrar la falta de coordinación de las diferentes estructuras de los gobiernos nacionales y de la lentitud en la aplicación de los acuerdos. Su rol en la promoción de temas y propuestas de soluciones dejan entrever, también, que a veces por cuestiones burocráticas y/o diferenciación de organización estatal en ambos lados de la cordillera, no siempre se trabaja con la celeridad necesaria.

Respecto al cumplimiento de las actas anuales de trabajo, este aspecto presenta grandes matices en los ocho Comités. En líneas generales se pudo observar que sí existe un seguimiento, a pesar de que algunas cuestiones se manejen con poco profesionalismo, al final del trabajo se adjuntará una copia de ejemplo de las Actas finales de los encuentros, algunas demostraron ser bastante rústicas, pero también evidencian una notable mejoría con el paso de los años, lo que refleja el mayor compromiso otorgado por sus miembros.

Las actas de los comités que se utilizaron para elaborar los cuadros comparativos se encuentran publicadas en las páginas web de las respectivas Direcciones Nacionales de Límites y Fronteras. Por su parte, las actas que no se encontraron disponibles se explica porque los miembros no lograron reunir el quorum necesario para que las comisiones puedan sesionar, pero también en algunos casos se debe a la cancelación de los encuentros por cuestiones de agenda de los miembros. De los ocho comités existentes, solo Atacalar cuenta con una página web ([www.comiteatacalar.cl/](http://www.comiteatacalar.cl/)). Lo que denota que aún queda mucho trabajo conjunto por realizar.

El Comité *El Pehuenche* entre Mendoza y la Región del Maule se destaca por no mostrar signos de actividad relevante. No se reunió durante el 2017, en el 2018 urgía que se retomen los encuentros, pero tampoco se lograron concretar las reuniones. Con una voz

crítica, en declaraciones al diario El Herald, el senador nacional por la Región del Maule, Rodrigo Galilea sostuvo “queremos que el Ministerio de Relaciones Exteriores tome la batuta y que el Paso Pehuenche se ponga los pantalones largos”. La provincia de Mendoza es una de las más activas en materia internacional, es miembro de tres comités (Cristo Redentor, Paso Las Leñas y Pehuenche), representa un gran desafío disponer de los recursos y tiempo para trabajar con la misma celeridad en los tres comités de los que forma parte.

Claramente podemos observar que si bien los discursos, declaraciones y compromisos asumidos por los gobiernos nacionales respecto a la integración subnacional son coincidentes con las necesidades e intereses de las regiones, en un plano realista los gobiernos subnacionales demandan mayor agilidad en las obras de infraestructura fronteriza. Asimismo, los gobiernos centrales priorizan determinados proyectos, en este aspecto influye el escenario coyuntural de los gobernantes, si bien la política de integración subnacional ha mantenido continuidad desde la firma del Tratado de Maipú, con los cambios de las gestiones presidenciales se puede evidenciar que no otorgan el mismo interés a los proyectos sobre la mesa.

Otro punto fundamental reside en las “problemáticas internas de los países”. En Chile existen regiones sumamente vulnerables como Arica y Parinacota. Ruiz (2018), resalta que un país que ha logrado subir al podio de los países con mejores índices de desarrollo humano de la región, globalizado, abierto al mundo y luchando por entrar al selecto club de países desarrollados, tiene una deuda pendiente hacia una zona con comunas que superan el 42% de la pobreza, con un inédito desplome de la poblacional y tasas de personas mayores que doblan al promedio nacional (p.47). Además, persisten los conflictos en la región de la Araucanía, la ola de violencia y toma de predios por la comunidad mapuche, la siempre latente vulnerabilidad del territorio chileno, debiendo enfrentar incendios, terremotos, inundaciones. Mientras que Argentina atraviesa una permanente inestabilidad económica, inflación, una fuerte politización de la sociedad, y las próximas elecciones presidenciales se presentan como un enorme desafío. Todas estas cuestiones pueden afectar al buen desempeño de los comités, ya que se funcionamiento depende del apoyo y asistencia de los gobiernos centrales.

El objetivo general de la investigación se centró en analizar el proceso de integración subnacional desarrollado por las provincias argentinas y las regiones chilenas, plasmado a través de la institucional de los Comités de Integración. Tomamos la firma del Tratado de Maipú del año 2009 como punto de partida. Nuestra pregunta inicial de investigación fue ¿En qué medida las provincias y las regiones han aportado en la construcción de una vinculación más profunda entre los Estados de Chile y Argentina, promoviendo la descentralización y ampliando además la tradicional lógica de vinculación fronteriza?

En este sentido, en primer lugar indagamos sobre los aspectos teóricos relacionados a la participación de los gobiernos subnacionales en el ámbito de las relaciones internacionales, también fue necesario contextualizar la política exterior de los Estados de Chile y Argentina, ya que nuestro objeto de estudio emergió dentro del contexto de una política exterior específica. Luego, procedimos a delimitar el perfil general de los entes subnacionales, además fue necesario conocer sobre la dinámica de trabajo de los mismos y

como recorte de la investigación priorizamos los temas de “infraestructura y transporte”, así como también “comercio y producción”, y tomamos como referencia para la elaboración de los cuadros los últimos tres años de trabajo, 2016, 2017 y 2018.

En esta etapa de conclusiones, retomamos nuestra hipótesis, la cual establecía que:

*Los actores internos de los Estados de Chile y Argentina, es decir las provincias y las regiones han logrado aportar elementos sólidos en la construcción de una vinculación más profunda en las relaciones binacionales, a través de la institucionalidad plasmada en los Comités de Integración como resultado de un proceso de integración subnacional, ampliando el enfoque tradicional de vinculación fronteriza, promoviendo la descentralización, y consolidando el concepto de entes subnacionales como actores relevantes en las relaciones internacionales.*

En primer lugar, confirmamos que desde la institucionalidad de los comités de integración, donde las provincias y las regiones son los actores protagónicos, se ha logrado aportar elementos sólidos en la construcción de una vinculación más profunda en las relaciones binacionales. Esto no significa que el resultado del funcionamiento de los comités haya sido rotundamente exitoso, por el contrario se pudo evidenciar mucha descoordinación e incluso incumplimiento de algunos acuerdos. Pero sin lugar a dudas, este espacio de trabajo les ha permitido a las provincias y regiones visibilizar conjuntamente sus demandas, preocupaciones, intereses y motivaciones. Con el trabajo horizontal de los actores internos, se establecieron lazos de complementariedad que permanecerán en el tiempo más allá de la convergencia que pueda existir entre los gobiernos nacionales de turno.

En segundo lugar, sostuvimos que se trató de un proceso de integración subnacional que amplió el enfoque tradicional de vinculación fronteriza. Esta afirmación responde principalmente a la evolución que atravesaron los comités, con el Tratado de Paz y Amistad de 1984 emergieron como “Comités de Frontera”, centrando las relaciones exclusivamente a los territorios limítrofes. Luego con el Tratado de Maipú, cambiaron su denominación a “Comités de Integración”, evidenciando no sólo la mejoría y profundización de las relaciones binacionales, sino también la incorporación de nuevos miembros que rompían con el concepto de vinculación fronteriza. Por Argentina se sumaron provincias del interior como Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba y Santa Fe. Chile incorporó a Arica y Parinacota y Tarapacá, quienes no comparten frontera con Argentina.

Sin embargo, los temas fronterizos continuaron ocupando un lugar prioritario en las agendas, pero también es cierto que con la incorporación de nuevas provincias y regiones las temáticas de trabajo se ampliaron. En líneas generales el involucramiento de los nuevos miembros responde al interés por obtener nuevos espacios que contribuyan a mayores oportunidades comerciales y también a una mayor proyección internacional.

Por su parte, no podemos afirmar que el funcionamiento de los Comités contribuya a una mayor descentralización en los países. Si bien Argentina es federal y las provincias son autónomas, persisten prácticas centralistas que dificultan el desarrollo interno de los territorios. Nuestro caso de estudio nos permitió observar que desde un espacio de trabajo

binacional, donde los actores internos ocupan un lugar central, estos pueden converger en sus demandas a los gobiernos nacionales, pero no tienen facultades relevantes de decisión, su aporte a la descentralización se reduce a un plano discursivo, son los gobiernos centrales quienes tienen la capacidad de emprender verdaderas políticas de descentralización.

Por último, confirmamos la idea que los Comités han aportado en fortalecer el concepto de “entes subnacionales” como actores relevantes en las relaciones internacionales. Claramente las provincias y las regiones tienen cada vez mayor interés por obtener proyección internacional. En el capítulo 3 pudimos tener una idea general sobre la participación de los mismos en diversos espacios internacionales. Desde el punto de vista teórico sus prácticas se inscriben dentro de las “*acciones concertadas*”, ya que su funcionamiento se encuentra amparado dentro de una normativa binacional específica.

Iglesias (2008) considera que los comités no consiguen ofrecer soluciones a problemas concretos y dar respuestas a las iniciativas que presentan las partes, sobre todo respecto de las acciones que requieren intervención del gobierno nacional. En algunas ocasiones sucede que cuando se llega a un acuerdo entre las provincias y el gobierno subnacional contraparte, la agencia nacional responsable no se encuentra en la reunión para convalidarlo. En otras, no queda claro qué agencia nacional tiene competencia sobre la implementación de las medidas que obedecen a dicho acuerdo. Todo esto hace que algunas cuestiones acordadas no se lleven a cabo y que sólo quede constancia de ellas en el plano formal. Existe una frase que sintetiza la percepción que tienen algunos sectores poco optimistas respecto a los comités de integración: “*siempre cerca de los problemas, pero muy lejos de las decisiones*”

Si bien es cierto que los comités aún carecen de facultades de decisión autónoma y su funcionamiento depende del apoyo que le otorgan los respectivos gobiernos nacionales, este espacio de integración subnacional les ha permitido a los entes subnacionales poder organizarse y manifestar auténticamente sus intereses, motivaciones y preocupaciones por sus territorios. Así como también converger en sus posturas y demandas tanto horizontales (de regiones a provincias y viceversa) como verticales (de provincias o regiones hacia los gobiernos nacionales). Finalmente, los comités se constituyen como una oportunidad para adquirir experiencia en temáticas de trabajo internacional, y luego replicar está dentro de otros espacios internacionales, así como también de obtener una mayor proyección internacional.

Chile y Argentina ya cuentan con las bases de la integración subnacional, pero el camino hacia adelante demandará mayor compromiso, responsabilidad, continuidad, voluntad política, pragmatismo, profesionalismo, trabajo conjunto y celeridad en la implementación de los acuerdos, tanto por parte de los gobiernos centrales, y sus respectivos organismos nacionales como de las regiones y provincias.

## Bibliografía

- Aguirre, J. “Paradiplomacia: teorización y práctica de un concepto polisémico”, *De la Región al mundo*, N° 2, 2009.
- Alburquerque, F. (1997). “*Desarrollo Económico Local y Distribución del Progreso Técnico*”, Cuadernos del ILPES N° 43, ILPES, Santiago de Chile.
- Alburquerque, F. (2008). “*Enfoque para desarrollo económico territorial*”. Guía de aprendizaje sobre integración productiva y desarrollo económico territorial. Instituto de Desarrollo Regional. Universidad de Sevilla, Instituto de Economía, Geografía y Demografía, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Álvarez, M. (2017) “El rol de la paradiplomacia en las entidades binacionales: análisis del accionar de las provincias argentinas y regiones chilenas en los casos de EBITAN y EBIFETR”. *Revista de Estudios Transfronterizos, Si Somos Latinoamericanos*, p.77-97.
- Allard, R. y Wilhelmy, M. (2017), *América Latina y Chile en el mundo global. Algunas tendencias en el siglo XXI*. GLASINOVIC, J P. Política exterior de Chile: transición a un nuevo ciclo. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Valparaíso. Chile. Pág. 81-91.
- Allard, R (2010) *Apuntes sobre Procesos Políticos en el Sistema Internacional. Curso Actores Transnacionales y Procesos Internacionales. América Latina como actor*. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.
- Araya, J. (2014) “*Políticas públicas de desarrollo local: la gestión internacional de los municipios intermedios*. Primera edición. Tandil: CEIPIL, Noviembre, 2014.
- Arguello, J. (2017). “El reloj del G-20 ya corre para América Latina”. Fundación Embajada Abierta. Recuperado de: <https://www.embajadaabierta.org/single-post/2017/10/11/EL-RELOJ-DEL-G20-YA-CORRE-PARA-AM%C3%89RICA-LATINA>
- Arocena, J. (2002). “*El desarrollo local: un desafío contemporáneo*”. Taurus, Universidad Católica del Uruguay. Segunda edición. p. 5-13. Uruguay, 2002.
- Artaza, M. y Ross, C. (2012) “La política exterior de Chile, 1990-2009 del aislamiento a la integración global”. Santiago, RIL editores.
- Asociación de Importadores y Exportadores de la República Argentina. (2016) Informe 2016. “Por una mayor integración entre Mercosur y la Alianza del Pacífico”.
- Barbe, E. (2003). *Relaciones Internacionales*, Editorial Tecnos, Madrid, 2° Edición
- Boisier, S. (2005) *¿Hay espacio para el desarrollo local en la globalización?* Revista de la CEPAL 87. Agosto 2005.
- Boletín oficial de la Cancillería Argentina (2017). Edición: Septiembre, 2017. Recuperado de <https://www.boletinoficial.gob.ar/>
- Calvento, M. (2014). “*La inserción internacional de los gobiernos subnacionales: un análisis del proceso contemporáneo*”. Revista INTERAÇÕES, Campo Grande, v 15, n2, p. 301-313. Julio/Diciembre del 2014.
- Cámara Marítima Portuaria de Chile (2016) “Una vuelta de tuerca” Planificar y coordinar para la productividad. Abril del 2016.



- CARI- Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (2013) “Proyecto sistematización y publicación on line de los Convenios Internacionales de las Provincias Argentinas.
- Colacrai, M. (2010) “El tejido de relaciones bilaterales desde el ámbito subnacional. Desarrollo de una innovadora interdependencia entre la Argentina y Chile”, en Maira, L. (editor), *La política internacional subnacional en América Latina*, Buenos Aires, Libros del Zorzal, 2010.
- Colacrai, M (2015) “La relación bilateral Argentina-Chile en clave política 2010-2015. Continuidades y matices cambios de gobierno”. *Estudios Internacionales* 183, Año 2016, pp. 9-37 Instituto de Estudios Internacionales - Universidad de Chile.
- Cornago, P. “Exploring the global dimensions of paradiplomacy: Functional and normative dynamics in the global spreading of subnational involvement in foreign affairs”, *Foreign Relations of Constituent Units*, Ottawa, 2001
- Dinatale, M. (31 de mayo del 2016) “Giro Estratégico: Macri busca un acercamiento con la Alianza del Pacífico”. Recuperado de: <http://www.lanacion.com.ar/1904116-giro-estrategico-macri-busca-un-acercamiento-a-la-alianza-del-pacifico>
- DIRECON- Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales “Explorando encadenamientos productivos entre Chile y Argentina”. Departamento Cadenas Globales de Valor, 2018.
- Gallardo, A. (2007). “Paradiplomacia: La dimensión subnacional de las relaciones internacionales”. *Diplomacia* (110).
- Ghiotto, L (27 de mayo del 2016) “Argentina: entre la desideologización y la ideología de las corporaciones”. *Diario Sin Permiso*. Recuperado de: <http://www.sinpermiso.info/textos/argentina-entre-la-desideologizacion-y-la-ideologia-de-las-corporaciones>
- Glasinovic, J.P. (2018) Seminario de Política Exterior de Chile. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.
- Heraldo, M. (10 de octubre del 2017) ¿Una política exterior economicista? El Mostrador. Recuperado de: <http://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2017/08/10/una-politica-exterior-economicista/>
- Iglesias, I, Iglesias, V, Zubelzú, G (2008) *Las provincias argentinas en el escenario internacional. Desafíos y obstáculos de un sistema federal*. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, Buenos Aires.
- Miranda, R. (2005) “Paradiplomacia y gobierno local: indicios de un modo diferente de hacer relaciones internacionales”. Instituto de Relaciones Internacionales (IRI) Anuario 2005. Universidad Nacional de la Plata.
- Paikin, D. (2011) “Federalismo e integración regional: los vínculos de las provincias argentinas con el MERCOSUR”, *Relaciones Internacionales*, N° 41. Junio/Diciembre de 2011.
- Pro Mendoza (20 de enero del 2009) “Chile-Argentina, amenazas y oportunidades del acuerdo comercial para Mendoza” Recuperado de: <https://www.promendoza.com/chile-argentina-amenazas-y-beneficios-del-acuerdo-para-mendoza/>
- Sestrem, J. y Campos, V. (2017) “Repertorio de los nuevos gobiernos brasilero y argentino frente a la Alianza del Pacífico: ¿camino a la convergencia?” “Alianza del

Pacífico” III Congreso de la Asociación Chilena de Especialistas Internacionales. Santiago de Chile, 2017.

- Tomassini, L. (1987). Elementos para el análisis de la política exterior. *Estudios Internacionales*, 20(78), p. 125-157. doi:10.5354/0719-3769.2011.15730
- Vázquez Barquero, A. (2000). “*Desarrollo económico local y descentralización: aproximación a un marco conceptual*”. Proyecto CEPAL/GTZ “Desarrollo económico local y Descentralización en América Latina” p. Santiago, Chile, 2000.
- Keohane, R. y Nye, J. (1989) Poder e Interdependencia Compleja. La Política Mundial en Transición, Grupo Editor Latinoamericano, S.R.L, Buenos Aires, 1989, pp 41-47
- Vargas Castro, J y Mochi- Alemán, P. (2008) “*Estrategias que favorecen u obstaculizan el desarrollo local en el marco de la globalización*”. Revista Economía, Sociedad y Territorio. v. VIII, n26. p. 381-413. 2008
- Villarruel Reynoso, D. (2013) Salir al mundo ¿Para qué? El Interés Local Internacional (ILI) como estrategia de posicionamiento global. El caso de Jalisco: una paradoja. Departamento de Derecho Internacional Público. Universidad de Guadalajara, 2013.
- Weil, J. (2018) La necesidad de reformar el Estado y superar los obstáculos del centralismo político, administrativo y económico para el desarrollo regional. Revista de Estudios Parlamentarios Hemiciclo N°18. p. 103-122
- Zamora Avilés, E. (2016) “*Relaciones internacionales y gobiernos locales: discusiones desde los actores internacionales y la política exterior*”. Revista de Investigación Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales Vol. 5. Núm. 5.

## Anexos

**Cuestionario guía realizado a los entrevistados** (algunas preguntas fueron modificadas de acuerdo al entrevistado)

- *Abel Gallardo* (Ex funcionario del Gobierno Regional de Valparaíso) 4 de septiembre del 2018.
- *Raúl Allard Neumann* (Director y docente del Magister en Relaciones Internacionales de la PUCV) 25 de septiembre del 2018.
- *Eduardo Ruz Ahumada* (Encargado de la URAI de Valparaíso- Unidad Regional de Asuntos Internacionales)
- *Konrad Paulsen Rivas* (Director de la DICORE- Dirección de Coordinación Regional) 21 de noviembre del 2018
- *Rodrigo Bahre* (Encargado de la URAI de la Región de Los Ríos) 5 de diciembre del 2018

1. ¿Cuándo fue su primera aproximación hacia los Comités de Integración?
2. ¿Podría introducirme como es la dinámica de trabajo durante las reuniones anuales? Así como también comentarme sobre el proceso de seguimiento de lo pactado en las reuniones.
3. ¿Existen temáticas y compromisos que se repiten cada año, sin encontrar soluciones concretas? por ejemplo cuestiones relacionadas a infraestructura y pasos fronterizos.
4. Tanto las regiones como las provincias anhelan recibir financiamiento de infraestructura e inversiones en sus propios territorios ¿Considera que existe cierta competencia en estas materias por parte de las regiones?
5. ¿Cuál es el rol que desempeña el sector privado dentro de esta dinámica de integración?
6. ¿Existe complementariedad entre las iniciativas del sector público y privado?
7. El Corredor Aconcagua, se trata un ambicioso proyecto, por el momento los gobiernos decidieron suspenderlo. ¿Considera que fue una decisión correcta? ¿Cuál es su diagnóstico?
8. Chile suele definirse como “País Puente al Pacífico”. ¿Los puertos chilenos se encuentran preparados, cuentan con la capacidad adecuada para recibir los productos/mercancías de las provincias argentinas?
9. ¿Cómo es la relación de la Región (Valparaíso- Los Ríos) con la DICORE?
10. ¿Cuál es el nivel de internacionalización de la Región de los Ríos? ¿Mantiene vinculaciones con regiones/ciudades de otros países? más allá de Argentina.
11. ¿Con cuáles de las provincias argentinas partes del Comité existe mayor complementariedad y voluntad de trabajo?
12. ¿Durante la última reunión del comité Región de los Lagos, se hizo mención a la nueva Región del Ñuble? ¿Se espera que se sume como un actor autónomo? o seguirá participando dentro de las competencias de la Región del Biobío?
13. ¿Cuál es su opinión sobre las elecciones de los “gobernadores regionales”? ¿Implicará algún cambio en la dinámica de trabajo entre las provincias y las regiones?
14. Entre los desafíos que se plantea la URAI en los próximos años se menciona la “creación de un instituto regional de asuntos internacionales”. ¿Cuál es el estado de este proyecto?
15. Resulta interesante la mención del proceso “Acciones Internacionales”, cultura de Gestión Basada en Resultados (GBR). Podría comentarme sobre este punto.
16. Cualquier otro aspecto que considere necesario resaltar...

### **Ejemplo de las actas de los Comités de integración**

Handwritten signatures and notes on the left side of the page, including "Fono 70000000" and "M.S."



Handwritten signatures on the right side of the page, including "Juan" and another signature.

**COMISIÓN DE COMERCIO, PRODUCCIÓN E INVERSIONES**  
**Subcomisión de Industria, Comercio y Producción**

PRESIDE: German Munich  
COPRESIDE: Juan Noemi

Estado de avance de temas registrados en acta anterior  
Los representantes de la MACRO REGION analizaron los puntos del acta del 27 de octubre de 2016, correspondiente a la reunión plenaria del 27 de octubre de 2016 en la ciudad de Copiapó.

Temas tratados en la presente sesión y acuerdos pactados

- 1- Los representantes reiteran la importancia que reviste para la macro región el desarrollo del CORREDOR FERROCARRIL MINERO-ALIMENTARIO entre las regiones Centro y Noroeste Argentino y la región de Atacama. Asi como tambien la construcción del puerto multipropósito en la ciudad de Chañaral y de los puertos secos de Recreo y Chemical. Manifiestan la necesidad de incorporar los estudios de factibilidad tendido de líneas eléctricas que permitan la integración energética a través de este corredor.
- 2- Los representantes ven con agrado el desarrollo del Corredor Vial Alimentario por Pircas Negras.
- 3- Los representantes manifiestan su beneplacito por los avances realizados a la fecha en la conformación del puerto seco de Chemical.
- 4- Los representantes manifiestan su beneplacito por el inicio de las obras que redundaran en la finalización del tramo Chileno del paso de San Francisco en sus últimos 46 kilometros.
- 5- Los representantes consideran de suma importancia y como herramienta imprescindible en el avance del proceso de integración del desarrollo del programado seminario sobre integración ferroviaria de la macro región, acordado entre las autoridades políticas.
- 6- Los miembros de la comisión, destacan la importancia de comenzar los estudios tendientes a analizar la doble tributación, la compatibilización de normativa fitosanitaria y de procedimientos aduaneros y la normativa arancelaria.
- 7- Los representantes manifiestan la necesidad de que los corredores viales y ferroviarios incluyan la consolidación del Corredor Porto Alegre – Chañaral – Caldera y Huasco, Corredor Central Coquimbo – Porto Alegre y Corredor el Dorado (Atacama – Porto Alegre), como así tambien el estudio de los siguientes tramos



de vías ferroviarias:

- a) Ferrocarril Belgrano: Ramal Córdoba – Frías – Lavalle – Tucumán. Ramal Tucumán – Clodomira – Añatuya – Santa Fé.
- b) Ferrocarril Mitre: Ramal Rosario – La Banda – Colonia Dora – Tucumán y en general la necesaria reactivación de todos los ramales entre la provincia de Catamarca, Córdoba, Tucumán y La Rioja.

8- Los miembros acuerdan en la necesidad de designar un representante por cada provincia, la región de Atacama y los organismos descentralizados de cada país con competencia en la integración de la macro región para recepcionar la información que cada actor produzca, distribuyendola entre todos ellos.

**RESUMEN**

Los representantes acordaron continuar con los esfuerzos de infraestructura en la macro región y en la creación de instancias de socialización entre los integrantes.

*Logo de la Región de La Rioja*

*Foro de Integración*

**MARIO SILVA**  
SECRETARÍA ECONOMÍA

*Gobierno Municipal*  
*Gobierno S.D.S*

**Lic. Fernando Martorell**  
Coordinador de Comercio Exterior  
Instituto de Desarrollo Productivo de Tucumán

**HERNÁN CARRIZO MORETA**  
DIRECTOR DE COMERCIO EXTERIOR  
SECRETARÍA DE ESTADO DE COORDINACIÓN  
REGIONAL E INTEGRACIÓN

**CARLOS BENZO CASTRO**  
DEPARTAMENTO Pcia.-  
LA RIOJA

*Juan Vicente (Procho)*



Nombre	Apellido	País	Organismo	Mail
Hernan O.	Carrizo Morera	ARG.	D.N. CORBA CATA MATICA	Hernan Carrizo Morera@gmail.com
GERMAN	MUJICH	ARG	GOB. SANTIAGO DZ COSTA	PROMOCIONCOMERCIAL@ CSANTIAGO.GOB.AR
Fernando	Marborell	ARG	IDEP - Gdo Tuc	FernandoMarborell@idep.gov.ar
Luis Alberto	Escudero	Arg	Estado de la Mujer Tuc	luisescudero1@gmail.com
Cristina	Sanchez	Arg.	Estado de la mujer Tuc.	Cristina.sanchez@gmail.com
José Luis	Ladux	Arg.	INTA Chikito UL	Ladux.jose@inta.gov.ar
Roberto Pedro	Luna	Arg.	Diputado La Rioja	Robuna91@yahoo.com.ar
Carlos Renzo	Castro	ARG.	Diputado La Rioja	carlosrenzocastro623@ netmail.com
Ernesto H. Foy	Ranc	CHILE	Prochile a Asesor	ernestohfoye@gmail.com
Juan Noemio	NOEMI	Chile	Prochile	Jnoemi@prochile.cl
Reinaldo	LEIVA SAEZ	CHILE	Miwinia	reiva@miwinia.cl
MARIO	SILVA	CHILE	SERVICIO ECONOMIA	mario



**XXVII ENCUENTRO DEL COMITÉ DE INTEGRACIÓN  
PASO DE AGUA NEGRA  
Región de Coquimbo-Chile  
31 de Mayo y 01 de Junio de 2018**



**ACTA DE TRABAJO SUBCOMISIÓN DE COMERCIO Y PRODUCCIÓN**

En la Región de Coquimbo, Chile, a 31 días del mes de mayo de 2018, siendo las 11: 44 hrs., sesionó la Subcomisión de Comercio y Producción, siendo presidida por Luis Arjona Ballesteros, Secretario Regional Ministerial de Economía Con el apoyo como Secretaría de Andrés Díaz Cano, Ministro de Producción y Desarrollo Económico.

La Subcomisión estuvo conformada por la lista que se adjunta.

**Revisión de temas del Encuentro anterior 2017:**

**1.- Promocionar la Macro Zona con una imagen común, bajo el nombre de Paralelo 30, en ferias nacionales e internacionales, a los fines de potenciar el desarrollo comercial de ambas regiones.**

- Existieron algunas dificultades en los protocolos de las partes.

**2.-Avanzar en la complementación comercial y productiva, a través del intercambio de información, análisis y definición de acciones conjuntas concretas.**

- Se intercambió información con la contraparte Argentina un listado de ferias a nivel regional y mundial en donde existen stand de Chile y Argentina. Dificulta el cumplimiento del acuerdo falta de información comercial y al logo "Paralelo 30".

**3.-Desarrollar en forma conjunta seminarios de inversión y comercio internacional.**

- La Corporación Regional de Desarrollo Productivo (CRDP) en conjunto de Corporación de Fomento (CORFO), Prochile, Gobierno Regional y el Consejo Regional organizaron el Seminario Internacional "Competitividad del Corredor Bioceánico Central en el mercado asiático" y "Plataforma para la Inversión" de los cuales ambas provincias participaron, dando cumplimiento al 100% del acuerdo.

**4.-Compartir experiencias y asistencia técnica para el desarrollo energético de las regiones.**

La Secretaria Regional Ministerial de Energía en conjunto en conjunto con el Gobierno Regional de Coquimbo, se encuentran en proceso de revisión del convenio de transferencia de recursos por parte de la AGCI, como también el programa de integración referente a temas energéticos que tendrán un plazo de 8 meses posterior a la firma del convenio. Convenio que contempla Workshop y pasantías.



**XXVII ENCUENTRO DEL COMITÉ DE INTEGRACIÓN  
PASO DE AGUA NEGRA  
Región de Coquimbo-Chile  
31 de Mayo y 01 de Junio de 2018**



**5.-Mejorar las condiciones y periodicidad de las reuniones y comunicaciones entre las instituciones de ambas regiones.**

- Se firma convenio de colaboración entre la Agencia de Inversiones de San Juan Argentina y la Corporación Regional de Desarrollo Productivo en la Región de Coquimbo. Convenio que da cumplimiento al 100% del acuerdo.

**Temario 2018:**

Se procedió a revisión de los temas de agenda propuestos para esta reunión y se acordó lo siguiente: (Sesiona la Comisión o Subcomisión de acuerdo al temario 2018 y se redactan en esta parte los acuerdos)

**1.- Se enviará formato de logo "Paralelo 30" a Imagen País para su evaluación a fines de realizar la promoción conjunta de ferias nacionales e internacionales.**

**Responsable:** Seremi Economía - CORFO

**2.- Una comitiva empresarial del Programa Comunas Rezagadas chilena es invitada a ser parte del stand de la Provincia de San Juan en la feria ExpoRural 2018 en Buenos Aires, Argentina, en julio 2018.**

**Responsable:** ProChile y Dirección de Comercio Exterior

**3.- Identificar productos en conjunto con la finalidad de promocionar la Macrozona.**

**Responsable:** Corporación Regional de Desarrollo Productivo (CRDP) – Dirección de Comercio Exterior Agencia de Calidad San Juan y Agencia desarrollo de inversión.

**4.- Encuentro de negocios Internacional en San Juan a realizarse en Agosto 2018.** (Fecha por confirmar)

**Responsable:** Seremi de Economía – CRDP y la Agencia de Desarrollo de Inversión.

**5.- Diseñar e implementar una plataforma de negocios con prototipo en 60 días.**

**Responsable:** Secretaria de Política Económica – Seremia de Economía

**6.- Disponer de la información de mercado producto de interés de la contraparte Argentina (Provincia de San Juan) que quiera instalarse en la Región de Coquimbo, a través de atenciones y asesorías.**

**Responsable:** ProChile – Agencia Calidad





**XXVII ENCUENTRO DEL COMITÉ DE INTEGRACIÓN  
PASO DE AGUA NEGRA  
Región de Coquimbo-Chile  
31 de Mayo y 01 de Junio de 2018**



7. Desarrollo de jornadas de intercambio de conocimientos y buenas prácticas asociadas a gestión de energías renovables, medición y verificación de proyectos de eficiencia energética en la provincia de San Juan.

**Responsable:** Seremi de Energía – Agencia Calidad San Juan

8. Realización de videoconferencia entre contrapartes del sector agrícola y sector energía para formar las Subcomisiones de Agricultura y Energía.

**Responsables:** Seremi de Agricultura - Seremi de Energía – Secretaría de Agricultura Ganadería y Agroindustria del Ministerio de Producción - Agencia Calidad San Juan

9. Realizar gestiones para que cada vez que el paso de Agua Negra esté abierto, comparezcan los servicios competentes con el objetivo de realizar eficientemente trámites para operaciones de comercio internacional.

**Responsable:** Seremi de Economía

**Resumen:**

En la jornada celebrada se concluye que a través de la ejecución de los nuevos acuerdos establecidos permitirán establecer las bases sobre las cuales con los resultados obtenidos demuestran la potencialidad del intercambio comercial, tecnológico e innovación que la ejecución de la construcción del Túnel Paso Agua Negra traerá a la Macrozona.

Luis Arjona Ballesteros  
SEREMI de Economía

Andrés Díaz Cano  
Ministro de Producción



XXVII ENCUENTRO DEL COMITÉ DE INTEGRACIÓN  
PASO DE AGUA NEGRA  
Región de Coquimbo - Chile  
31 de Mayo y 01 de Junio de 2018



SUBCOMISIÓN DE COMERCIO Y PRODUCCIÓN

Nombre y Apellido	Organismo o Institución	Correo Electrónico	Teléfono	Firma
VICTOR MANUEL ALARCON SANTAMARÍA	DIRECTOR COAUVITORA	alsport.chile@gmail.com	983610777	
Carla Carmoua Clausen	Sociedad Agrícola NORLE	CCarmoua.Sanag@gmail.com	993097524	
Rodrigo Ordóñez Rojas	SEREMI Agricultura	Rodrigo.ordonez@minagri.gob.cl	957870228	
CRISTINA ORSINI B.	COFO	cofo@cofo.cl	92192811	
Jaime Sarah T.	COFO	jsarah@cofo.cl	512471461	
Luis Valdebar	CIBER	lvaldebar@cofo.cl	76272318	
Marcela Díaz P.	Dirco Coquimbo	mdiaz@puedecopubo.cl	73784778	
Estuardo D'Anna	Agencia Calidad S.	edanna@calidadsj.com	92644366/01	
OSCAR FIEDLER	DPTO RELACIONES INTERNACIONALES	OSCARFIEDLER@calidadsj.com	9-61818200	
JOSE CONTRERAS A.	CIBER	jocontreras@cofo.cl		
OSCAR ANGELO	Municipalidad Coquimbo	oscarangel@coquimbo.cl	92261304	
Marcela Araya R.	Comuna Producción Municipal de Coquimbo	marcelaraya@municipalcoquimbo.cl	97777698	
Luis Martínez	Un. S. T. A. N. O. Producción	lmarcansultor@unsta.cl	026446441	