

2019



FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS

Licenciatura en Relaciones Internacionales

**SALTA Y ANTOFAGASTA EN EL TRANCURSO DE SU
INTEGRACIÓN SOCIO-ECONÓMICA**

2003 -2012

**OBSTÁCULOS Y BENEFICIOS DE UNA INTEGRACIÓN
MÁS CONSOLIDADA**

Tesis presentada para cumplir con los requisitos finales para la obtención del

Título de Licenciada en Relaciones Internacionales

Autora:

María Agustina Juárez

Directora:

Lic. Julia López



UCASAL
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SALTA

AUTORIDADES UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SALTA

RECTOR

Ing. RODOLFO GALLO CORNEJO

VICERRECTORA ACADÉMICA

Mg. Prof. CONSTANZA DIEDRICH

VICERRECTOR ADMINISTRATIVO

DR. DARÍO E. ARIAS

VICERRECTOR DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

Dr. FEDERICO COLOMBO SPERONI

VICERRECTOR DE FORMACIÓN

Pbro. Dr. CRISTIAN A. GALLARDO

SECRETARIA GENERAL

Mg. Lic. SILVIA ALVAREZ

DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS

Dr. EDUARDO ROMANI

JEFA DE CARRERA LICENCIATURA EN RELACIONES INTERNACIONALES

Lic. Prof. MELISA LANGUASCO

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS.....	Pág. 4
-----------------------------	---------------

INTRODUCCIÓN.....	Pág. 5
--------------------------	---------------

PRIMERA PARTE

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO.....	Pág. 9
---------------------------------------	---------------

I.1. Teorías de la Integración y su Aplicabilidad a las Regiones de Salta y Antofagasta.....	Pág. 10
--	---------

I.2 Contexto General: La Relación entre Argentina y Chile.....	Pág. 31
--	---------

CAPÍTULO II: ANTECEDENTES DEL ASENTAMIENTO DE LAS COMUNIDADES ANDINAS DE SALTA Y ANTOFAGASTA	Pág. 37
---	----------------

II.1. Breve Historia de su Desarrollo	Pág. 39
---	---------

II.2. Importancia Geoestratégica Subcontinental	Pág. 48
---	---------

SEGUNDA PARTE

CAPÍTULO III: PROCESOS INTEGRADORES LOGRADOS	Pág. 55
---	----------------

III.1. De la Provincia de Salta y la II Región de Antofagasta: Integración Regional.....	Pág. 56
--	---------

III.2. Municipios: Gobiernos Locales en la Interacción Bilateral	Pág. 70
--	---------

CAPÍTULO IV: REFLEXIONES FINALES.....	Pág. 74
--	----------------

ANEXO I: ENTREVISTAS.....	Pág. 80
----------------------------------	----------------

ANEXO II: DIARIO DE VIAJE.....	Pág. 97
---------------------------------------	----------------

BIBLIOGRAFÍA.....	Pág. 99
--------------------------	----------------

HOJA DE CALIFICACIÓN.....	Pág. 104
----------------------------------	-----------------

AGRADECIMIENTOS

A lo largo del camino recorrido para la realización de este trabajo de investigación, me he cruzado con muchas personas que han sido de gran ayuda y colaboración para la concreción del mismo.

En primer lugar, quiero agradecer a mi Directora de Tesis, Licenciada Julia López, quien además de amiga, supo guiarme en todo el proceso de aprendizaje, conocimiento e investigación que conlleva el pensar, elaborar y finalmente escribir una tesis.

También agradezco a la Licenciada Edna Fritis, ella fue mi referente en la URAI - Unidad Regional de Asuntos Internacionales de Antofagasta y sin conocernos, estuvo siempre atenta y pendiente del armado de agenda para mi viaje a su ciudad, realizó los contactos con las personas adecuadas para las distintas entrevistas necesarias para el desarrollo del presente trabajo de investigación. Asimismo, hago extensivo ese reconocimiento a todos los que colaboraron en Antofagasta desinteresada y gentilmente, sus opiniones resultaron de valioso sustento.

A la Oficina de Representación de Relaciones Internacionales de la Provincia de Salta, por recibirme y brindarme los datos de archivo e información solicitados.

Gracias a quienes directa o indirectamente, de ambos lados de la Cordillera, dieron forma e hicieron posible que pueda concluir mi investigación.

Finalmente, mi eterno agradecimiento a mi familia y amigos, por aguantar mi inconsistencia, ser mi sostén y motor, y por empujarme cuando parecía que una vez más dejaba de lado el poder alcanzar mi título de Licenciada en Relaciones Internacionales. Gracias.

A Mamá y Papá, por la infinita paciencia.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se propone analizar el decurso de la Integración Socio – Económica habida entre la Provincia de Salta, República Argentina y la II Región Antofagasta, República de Chile, especialmente la registrada entre los años 2003 y 2012. Este periodo fue seleccionado de manera personal, ya que en ese momento coincide con el interés y preparación en el Instituto de Asuntos Académicos, Económicos e Internacionales (IAEI – UCASAL), de informes relacionados a la temática y sirviendo así de disparador para un adentramiento en las relaciones existentes entre ambas Regiones de estudio.

En un marco práctico, es conveniente analizar las motivaciones que han tenido y tienen vigencia en la proyección de ambas Regiones sus respectivas comunidades, dentro de un contenido de integración e inserción que particularmente puede ser considerado como parcial, tanto económica como social y culturalmente, a pesar de la estrecha vinculación territorial histórica.

Este comportamiento y evolución de ambas comunidades, asentadas en el amplísimo territorio compartido del Macizo de la Puna Andina que se sumerge en el Océano Pacífico en su margen Occidental, ha conducido a analizar la aproximación a un diagnóstico interpretativo capaz de ilustrar sobre las causas y motivaciones de tales vínculos, que indudablemente inciden en el desarrollo y relacionamiento de las comunidades que lo habitan a partir de sus capitales, Salta y Antofagasta.

Uno de los aspectos más relevantes a considerar, reside en la focalización por parte de Antofagastinos y Salteños, para vislumbrar el comportamiento y desarrollo socio-económico del territorio común.

El trabajo se presenta estructurado en dos partes: la primera se refiere al contexto general de la integración entre Salta y Antofagasta, en donde se delimita el marco teórico orientativo, antecedentes y establecimiento de ambas comunidades y la descriptiva de cada región, su proyección y los procesos integradores y de complementariedad logrados.

La segunda parte focaliza las causas y factores del nivel de integración económica, social y cultural, el rol de los municipios como gobiernos locales, así como

la interacción bilateral existente. En este recorrido se trata de fortalecer la hipótesis propuesta.

Como objetivo general se analizará el nivel de integración existente en el período 2003 – 2012 entre Salta y Antofagasta. Teniendo en cuenta los objetivos específicos del trabajo que son:

- Determinar flujos de cooperación entre las Regiones de Salta y Antofagasta en el período indicado.
- Analizar los resultados de la integración económica habida entre Salta y Antofagasta entre los años 2003 - 2012.
- Verificar los resultados de la integración social habida entre Salta y Antofagasta entre los años 2003 - 2012.
- Identificar los resultados de la integración cultural habida entre Salta y Antofagasta entre los años 2003 - 2012.
- Evaluar los beneficios de la integración (económica, social, cultural) existente entre los años 2003 – 2012, ente Salta y Antofagasta.

El problema planteado en el diseño de tesis es:

¿Cuál fue el eje de integración que se dio entre Salta y Antofagasta ente los años 2003 y 2012, en qué áreas sobresalió dicha integración y qué beneficios trajo aparejados?

Para lo cual surgen los siguientes interrogantes que esta investigación procurará analizar:

- ¿Qué clase de integración se desarrolló en el norte argentino y chileno entre 2003 – 2012?
- ¿Qué resultados produjo la integración en el norte argentino y chileno entre el 2003 – 2012?
- ¿Cuáles fueron los focos principales de desarrollo en cada región?
- ¿Cuál fue el balance de complementariedad surgido entre las regiones respecto a sus ofertas y demandas?
- ¿Cuál fue el flujo de cooperación existente a nivel económico, educativo y cultural?

En conclusión, este trabajo de investigación aplicada, persigue disponer de un perfil interpretativo basado en las vocaciones socio - integracionistas propias de ambas comunidades en lo cultural, educativo y económico, para finalmente comprobar

la hipótesis de investigación planteada en el diseño: *“El nivel de Integración entre las Regiones del Norte Argentino y Chileno, entre los años 2003 y 2012 en lo socio - económico y político, fue moderado, confirmando la tendencia histórica.”*

PRIMERA PARTE

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

I.1. TEORÍAS DE LA INTEGRACIÓN Y SU APLICABILIDAD A LAS REGIONES DE SALTA Y ANTOFAGASTA

Para dar inicio al presente análisis descriptivo, el eje será la teoría Neofuncionalista de Integración, entendiendo así a la integración no sólo como un proceso en sí misma, sino también como un estado final, para lo cual se tomará a Robert H. Keohane y Joseph S. Nye, en *Poder e Interdependencia*¹.

Sucesora del funcionalismo, la teoría neofuncionalista considera al proceso de integración como un fenómeno compuesto tanto por cuestiones técnicas como por cuestiones socio – económicas.

La interdependencia no existe solamente cuando se obtienen beneficios mutuos, implica para los actores involucrados afrontar *costos y beneficios*, apuntando a que los segundos sean mayores que los primeros, situación que no siempre sucede. El costo más importante para los actores es tener que ceder autonomía a favor de nuevas entidades supranacionales, de manera de poder concretar sus propósitos en el orden político, técnico y socio – económico.

Keohane y Nye (1988) postulan los cambios ocurridos a partir de la década del setenta en las relaciones internacionales, se presentan particularmente tres realidades que definen la situación en ese momento:

El cambio de rol del Estado Territorial

Con los cambios que sufre el mundo después de la Segunda Guerra Mundial, la interdependencia se ve reflejada en el ámbito económico, en el de las comunicaciones; la figura dominante a nivel mundial hasta ese momento, el Estado territorial, es opacado por nuevos actores internacionales como por ejemplo las multinacionales, organizaciones internacionales y los movimientos sociales transnacionales, símbolos todos de un mundo sin fronteras.

“Una escuela moderna considera que las telecomunicaciones y los viajes en jet han creado una “aldea global” y sostiene que el crecimiento de los intercambios sociales y económicos está creando un “mundo sin fronteras”. En mayor o menor medida, muchos investigadores consideran que en nuestra época el Estado territorial, figura dominante

¹ Keohane, Robert; Nye, Joseph. Poder e Interdependencia: la política mundial en transición. Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires, 1988.

en la política mundial durante cuatro siglos a partir de la finalización del feudalismo, está siendo eclipsado por actores no territoriales, como las corporaciones multinacionales, los movimientos sociales transnacionales y las organizaciones internacionales.” (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p. 15)

Los seguidores de las teorías tradicionales y clásicas hacían referencia durante la Guerra Fría, al realismo político basado en un “estado de guerra”, donde dominaba el constante peligro del estallido de un conflicto militar. El poder militar seguía siendo importante en las relaciones internacionales, la extinción del Estado – nación era cuestionada.

“Las teorías tradicionales y clásicas de la política mundial hablaban de un potencial “estado de guerra” en el que el comportamiento de los Estados se encontraba dominado por el constante peligro de un conflicto militar”. (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p.17)

En este período, la seguridad nacional fue la *ley motiv* de los internacionalistas quienes a través de estrategias para reforzar las estructuras económicas, militar y política apuntaban al incremento de participación de los Estados Unidos a nivel mundial, táctica dirigida por el Consejo de Seguridad Nacional. En ese momento la seguridad nacional era el objetivo principal ya que las amenazas a ésta eran permanentes, pero a medida que la sensación de amenaza disminuía, la competencia económica mundial y los problemas de distribución interna aumentaban, es así como surge la primera aproximación a lo que conocemos como interdependencia, la cual pasó a compartir posición al mismo nivel de la seguridad nacional.

“La retórica de la seguridad justificaba el diseño de estrategias, a un elevado costo, para reforzar las estructuras económica, militar y política del “mundo libre”. También proporcionó una base racional para la cooperación internacional y apoyo a Naciones Unidas, así como también la justificación para alianzas, asistencia externa e intervenciones militares en gran escala.

La seguridad nacional se convirtió en el símbolo favorito de los internacionalistas que propugnaban un amento de la participación norteamericana en los asuntos mundiales. La unidad coordinadora

clave de la política exterior en la Casa Blanca se llamó Consejo de Seguridad Nacional.” (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p.19)

Sin embargo, la idea del interés nacional encuentra cada vez mayor resistencia ya que en lo que respecta a la interdependencia, los intereses internos, transnacionales y gubernamentales son los que se fusionan y sobresalen.

“En tanto el sentimiento de amenaza a la seguridad, característico de la guerra fría, iba disminuyendo, la competencia económica externa y los conflictos distributivos internos aumentaron.... La seguridad nacional tuvo que compartir su posición de primer símbolo del léxico internacionalista con *interdependencia*.” (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p.20)

El cambio en el escenario internacional / Interdependencia Compleja

Desde los años setenta, Keohane y Nye (1988) crearon una teoría alternativa que reconociera la complejidad de las relaciones transnacionales traspasando la teoría realista al considerar al Estado como ente único y racional que trabaja principalmente por la seguridad nacional. El mundo se ha vuelto interdependiente en economía, política, comunicaciones, contando ahora con un mundo con fronteras menos marcadas, teniendo mayor acceso a nuevas y mejores posibilidades de vida.

Los autores se refieren a “interdependencia” en un sentido literal como “dependencia mutua”² (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p.22), y dentro del ámbito de las relaciones internacionales la entienden como situaciones que son determinadas por efectos recíprocos entre países o entre actores situados en diferentes países. Hacen hincapié en la diferencia entre dos conceptos, el de *interdependencia* y el de *interconexión*. En el primero, existen efectos de costos recíprocos en los intercambios, los cuales pueden ser flujos de dinero, personas, bienes y mensajes que atraviesan las fronteras internacionales, y que no necesariamente son simétricos. Al hablar de interconexión, esos intercambios *no* implican efectos de costos. No se puede determinar de antemano si en una relación de interdependencia los beneficios serán mayores que los costos, lo cual quedará supeditado a la subjetividad de los actores involucrados y a la valoración que cada uno les dé.

² Dependencia: estado en que se es determinado o significativamente afectado por fuerzas externas.

En una relación interdependiente se presentan dos perspectivas para el análisis de los costos y beneficios, una que focaliza las ganancias/pérdidas comunes de los actores, y otra que se centra en las ganancias relativas y en la distribución de los temas.

Según los tradicionalistas, el poder militar dominaba todas las formas y aquel Estado que contara con el mayor poder militar controlaría todas las cuestiones mundiales. Entendiendo al poder como la habilidad para conseguir que otro haga algo que de otro modo no haría, los autores lo conciben también en términos de control sobre los resultados.

“En el lenguaje común, dependencia significa un estado en que se es determinado o significativamente afectado por fuerzas externas. Interdependencia, en su definición más simple, significa dependencia mutua. En política mundial, interdependencia se refiere a situaciones caracterizadas por efectos recíprocos entre países o entre actores en diferentes países.

A menudo, estos efectos resultan de intercambios internacionales (flujos de dinero, bienes, personas y mensajes que trasponen las fronteras internacionales). Tales intercambios se incrementaron dramáticamente a partir de la segunda guerra mundial: “Las décadas recientes revelan una tendencia general hacia diversas formas de interconexión humana por encima de las fronteras nacionales que se duplica cada diez años”. Pero esta interconexión no es lo mismo que la interdependencia. Los efectos del intercambio sobre la interdependencia dependerán de las limitaciones, o costos, que impliquen.

... Donde existen efectos de costo recíproco en los intercambios (aunque no necesariamente simétricos), hay interdependencia. Cuando los intercambios no implican efectos de costo significativos, simplemente hay interconexión. La diferenciación es vital si queremos entender la política de la interdependencia.” (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p. 22-23).

A tal efecto, existen dos dimensiones *sensibilidad* y *vulnerabilidad*, que ayudan a entender el rol del poder en las relaciones de interdependencia. Cuando se habla de *sensibilidad* se hace referencia a los grados de respuesta dentro de una estructura política y puede medirse por la cantidad de flujos que traspasan las fronteras y por los

efectos de costo de los cambios en las transacciones sobre las sociedades o los gobiernos (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p.26).

La sensibilidad de la interdependencia es creada mediante interacciones dentro de un marco político permanente y puede presentarse social o política como económica.

“Para entender el papel del poder en la interdependencia, debemos distinguir entre dos dimensiones: sensibilidad y vulnerabilidad. Sensibilidad implica grados de respuesta dentro de una estructura política (...). Puede medirse no meramente por el volumen de los flujos que trasponen las fronteras, sino también por los efectos de costo de los cambios de las transacciones sobre las sociedades o gobiernos. La sensibilidad de la interdependencia se crea mediante interacciones dentro de un marco de políticas. La sensibilidad supone que el marco permanece invariado.

... La interdependencia de sensibilidad puede ser tanto social o política como económica.” (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p. 26)

En cuanto a la *vulnerabilidad*, se trata de la desventaja de un actor que continúa percibiendo costos impuestos por acontecimientos externos aún después de haber modificado las políticas (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p. 28), se apoya en la disponibilidad relativa y en el costo de las alternativas que cada actor debe afrontar. Es más relevante que la sensibilidad y se aplica a las relaciones socio-políticas como a las político – económicas.

“La vulnerabilidad puede definirse como la desventaja de un actor que continúa experimentando costos impuestos por acontecimientos externos aún después de haber modificado las políticas. Dado que es habitualmente difícil modificar con rapidez las políticas, los efectos inmediatos de los cambios externos generalmente reflejan sensibilidad ante la dependencia. La dependencia de la vulnerabilidad sólo puede medirse por el costo que implican los ajustes efectivos a un medio que ha cambiado durante cierto lapso de tiempo.” (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p. 28)

Régimen Internacional

Se entiende por régimen internacional al conjunto de acuerdos gubernamentales que afectan las relaciones de interdependencia, regulando comportamientos y controlando sus efectos. Los regímenes internacionales varían en amplitud como en el grado de adhesión de los actores más relevantes.

“Pero, como hemos señalado, las relaciones de interdependencia a menudo ocurren dentro de – y pueden ser efectuadas por – redes de reglas, normas y procedimientos que regulan conjuntos de acuerdos gubernamentales que afectan las relaciones de interdependencia conocidos como *regímenes internacionales*. (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p.35)

Se consideran dos aspectos al referirse a los regímenes internacionales, el primero es la *estructura* de un sistema, es decir las capacidades de las unidades similares, por ejemplo, para un Estado parte de un sistema político internacional, los recursos de poder serían sus capacidades más importantes. El segundo aspecto a considerar es el *proceso* de un sistema, y se refiere al comportamiento negociador de una estructura de poder. De esta manera, se ubica a los regímenes internacionales como factores intermedios entre la estructura de poder de un sistema internacional y la negociación político – económica que se da dentro del mencionado sistema.

“Varían no sólo en su amplitud, sino también en el grado de adhesión que reciben de los factores más importantes. Cuando no existen normas de acuerdo ni de procedimiento, o cuando las excepciones a las reglas son más importantes que las instancias de adhesión, se produce una situación de *falta de régimen*.

Para entender los regímenes internacionales que afectan los modelos de interdependencia, se debe considerar, la estructura y los procesos de los sistemas internacionales, asimismo como el modo en que se influyen entre sí. La *estructura* de un sistema remite a las capacidades de unidades similares. En los sistemas políticos internacionales, las unidades más importantes son los Estados y se consideran como capacidades relevantes a sus recursos de poder.

... Estructura es, por lo tanto, algo distinto de proceso, que remite al comportamiento distributivo o negociador de una estructura de poder.

... Los regímenes internacionales son factores intermedios entre la estructura de poder de un sistema internacional y la negociación política y económica que se produce dentro del mismo. La estructura del sistema (la distribución de los recursos de poder entre los Estados) afecta profundamente la naturaleza del régimen (el mayor o menor aflojamiento del conjunto de normas, reglas y procedimientos formales e informales que son relevantes para el sistema). (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p. 36-37)

Finalmente, existe falta de régimen internacional cuando no hay normas de acuerdo ni de procedimiento, o las excepciones a las reglas son más importantes que las instancias de adhesión.

Al ahondar acerca de la interdependencia, los autores sintetizan la idea de los realistas sobre política internacional e integración, diferenciándola de lo que ellos consideran como interdependencia compleja.

Para los realistas la política internacional es concebida como una lucha por el poder mediante la violencia organizada. Consideran que una política mundial ideal está compuesta por tres supuestos: 1) los Estados como actores dominantes que actúan como unidades coherentes, 2) la fuerza como instrumento utilizable y eficaz, y 3) la jerarquía de los problemas internacionales, donde la seguridad militar se considera el más importante.

En un contexto como el descripto, la integración entre los Estados sería muy baja y se daría sólo si responde a los intereses de los Estados más poderosos.

La interdependencia compleja es también una realidad ideal como la de los realistas, la cual consta principalmente de tres características.

1. Canales Múltiples: canales de comunicación a través de relaciones *interestatales*, *transgubernamentales* y *transnacionales*. Las *primeras* son los canales normales que postulan los realistas en su visión de la política mundial ideal; las *segundas* se dan cuando el primer supuesto realista de que los Estados actúan como unidades coherentes, se flexibiliza; y por último las *terceras* se presentan cuando los Estados dejan de ser las únicas unidades.

“Canales Múltiples conectan las sociedades; los mismos incluyen tanto nexos informales entre élites gubernamentales como acuerdos formales entre agencias de servicio exterior, nexos informales entre élites no gubernamentales (cara a cara y mediante telecomunicaciones) y organizaciones transnacionales (tales como bancos o corporaciones multinacionales). Estos canales pueden resumirse como relaciones interestatales, transgubernamentales y transnacionales. Las relaciones interestatales son los canales normales supuestos por los realistas. Las relaciones transgubernamentales aparecen cuando se flexibiliza el supuesto realista de que los Estados actúan coherentemente como unidades; las relaciones transnacionales surgen cuando se flexibiliza el supuesto de que los Estados son las únicas unidades.” (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p.41)

2. Falta de jerarquización entre las cuestiones: son múltiples y variados los temas de la agenda de las relaciones internacionales y carecen de jerarquía precisa. Asimismo, la diferencia entre cuestiones internas y externas resulta difusa y su incorrecta política de coordinación puede acarrear importantes costos para las partes.

“La agenda de las relaciones interestatales consiste en múltiples temas que no están colocados en una jerarquía clara o sólida. Esta ausencia de jerarquía en los temas significa, entre otras cosas, que la seguridad militar no domina consistentemente la agenda. Muchos temas surgen de lo que se acostumbraba considerar como política interna, con lo que la diferenciación entre temas internos y externos se vuelve borrosa. Esos temas son considerados en distintos departamentos gubernamentales (no exactamente en Relaciones Exteriores) y en distintos niveles. Una inadecuada política de coordinación de estos temas implica costos significativos. Diferentes problemas generan diferentes coaliciones, tanto dentro como fuera del gobierno, y suponen distintos grados de conflicto. La política no se detiene al borde del agua.” (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p.41)

3. Menor papel del uso de la fuerza militar: su uso no deja de ser importante con países pertenecientes a diferentes bloques, pero no ocurre lo mismo con los que forman parte de una misma alianza.

“La fuerza militar no es empleada por los gobiernos contra otros gobiernos de la región cuando predomina la interdependencia compleja. Sin embargo, puede ser importante en esas relaciones de los gobiernos con otros situados fuera de esa región o en otras cuestiones. La fuerza militar, por ejemplo, puede ser irrelevante para resolver desacuerdos sobre aspectos económicos entre los miembros de una alianza, pero al mismo tiempo puede ser muy importante para las relaciones políticas y militares de esa alianza con un bloque rival. Para las primeras relaciones, esta condición de la interdependencia compleja debiera encontrarse; no así en el segundo caso.” (Keohane & Nye, Joseph, 1988, p.41)

Estas tres características dan lugar a procesos políticos que traducen los recursos de poder en el control de los resultados, los cuales variarán según la postura adoptada. Por ejemplo, para los realistas el objetivo más importante de cada Estado será la seguridad militar. Mientras que, en un mundo de interdependencia compleja al no existir una jerarquía de temas, los objetivos serán muy variados.

En cuanto a las estrategias de vinculación, desde la mirada de la interdependencia compleja, la fuerza militar ya no tiene el mismo valor por lo tanto a aquellos Estados militarmente más fuertes les resultará más complicado emplear este predominio por sobre otras cuestiones políticas en las que son más débiles.

Establecimiento de la agenda: la misma se verá configurada por cuestiones internas como externas, por los cambios en la distribución de los recursos de poder en las distintas áreas. Asimismo, la naturaleza de los regímenes internacionales, la vinculación de otras cuestiones y el cambio de actores, también influirán en el armado de la agenda, sin olvidar el peso de la politización debido a la creciente interdependencia de sensibilidad.

Las relaciones transnacionales y transgubernamentales: se presentan múltiples y variados canales de comunicación entre los distintos actores internacionales desdibujando la frontera entre asuntos internos y asuntos externos en un marco de interdependencia. Con relación a las multinacionales, pueden actuar ya sea como actores propios e independientes o como instrumentos de los gobiernos. Algunos

grupos sociales u organizaciones pueden interactuar directamente con actores de otras sociedades o con otros gobiernos en busca de un mejor posicionamiento. Esto acarrea que algunos actores sean más o menos vulnerables que otros.

El papel de los organismos internacionales: definen agendas, forman alianzas, se coalicionan eligiendo el foro más conveniente para un problema como para movilizar votos; dan lugar a que los países menos fuertes desarrollen estrategias de vinculación.

En Teorías de Integración Internacional, Regionalismo y Cohesión de las Alianzas³, James Dougherty y Robert Pfaltzgraff (h), analizan a distintos teóricos que estudian e investigan el concepto de integración, sin embargo, en general no existe una definición aceptada por la mayoría.

Para ellos, la integración es la institucionalización del proceso político entre dos o más Estados, es un fenómeno multidimensional; y sostienen que las personas adoptan un comportamiento integrativo por las expectativas de recompensas o penalidades conjuntas. Inicialmente, tales expectativas se desarrollan entre los grupos de elite, tanto en los sectores gubernamental como privado. La integración positiva depende de la capacidad de la gente para "internalizar" el proceso integrativo, es decir, para los miembros de "elite", más que las "elites" externas, asumir la dirección de un proceso integrador.

Dentro de los teóricos a los que Dougherty y Pfaltzgraff (h) (1993) analizan, son de relevancia para este trabajo de investigación: **David Mitrany** quien escribió en el período de entreguerras y posteriormente finalizada la Segunda Guerra Mundial, indicaba que al aumentar la complejidad existente en los sistemas gubernamentales llevaba al mismo tiempo a un crecimiento en las tareas ya no sólo políticas sino más bien técnicas, "tales tareas no sólo creaban una demanda de especialistas altamente entrenados en el nivel nacional, sino· que también contribuían a la emergencia de problemas esencialmente técnicos en el nivel internacional, cuya solución está en la colaboración entre los técnicos más que en las "elites" políticas. Se dice que el crecimiento en importancia de los temas técnicos en el siglo XX ha hecho necesaria la creación de marcos para la cooperación internacional" (Dougherty & Pfaltzgraff, Robert L., 1993, p. 444), ejemplo de esto son los Comités de Frontera entre Chile y Argentina, los cuales se implementan como herramienta de política exterior (binacional), tratan de reuniones periódicas en las que se abordan temas específicos - técnicos sobre

³ Dougherty, James E.; Pfaltzgraff, Robert L.(h). Teorías en Pugna en las Relaciones Internacionales. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, 1993.

distintas temáticas como ser: aspectos aduaneros, migratorios, tránsito fronterizo, sanitarios, etc. La cooperación transfronteriza estimula la creación de bienes públicos regionales. Es por lo nombrado que a los fines de este trabajo se toma a Mitrany como referencia.

Mitrany también hace referencia a una doctrina de "ramificación" a través de la cual la colaboración en un determinado campo técnico conlleva a un comportamiento similar en otros, y finalmente a la absorción del sector político inclusive. Por esto, el funcionalismo contrasta agudamente con la teoría realista, que pone el énfasis en la competencia y el conflicto como el rasgo principal o dominante de la política internacional.

Dougherty y Pfaltzgraff (h) (1993) plantean que el funcionalismo ha sido criticado debido a ciertas falencias como por ejemplo, la dificultad de separar las tareas económicas y sociales de las políticas, que a los gobiernos les resulta complejo delegar en la autoridad internacional cuestiones políticas, que existen tareas económicas y sociales que no se "derraman" en el sector político, y que la integración política depende directamente de actos de voluntad política más que la integración funcional en sectores económicos y sociales.

A continuación, se postula a **Ernst Haas** quien define a la integración como "... un proceso "por el cual los agentes políticos en diversos entornos nacionales diferentes están convencidos de cambiar su lealtad, expectativas y actividades políticas hacia un nuevo centro, cuyas instituciones poseen o exigen jurisdicción sobre los estados nacionales preexistentes". En trabajos posteriores, Haas concibe la integración como "referida exclusivamente a un proceso que vincula un sistema internacional concreto dado con un sistema concreto futuro oscuramente discernible. Si la escena internacional actual se concibe como una serie de entornos nacionales en interacción e interpenetrados, y en términos de su participación en las organizaciones internacionales, entonces la integración describirá el proceso de aumento de la interacción y de la interpenetración de forma tal de oscurecer las fronteras entre el sistema de organizaciones internacionales y el entorno suministrado por sus naciones-estado miembros"..." (Dougherty & Pfaltzgraff, Robert L., 1993, p. 445). De este modo, deja sentado que los actores que se integran son sólo los Estados, y el factor común que hace a la unión es el comportamiento de los individuos. Para él, la integración se plantea a partir de los intereses y expectativas que tienen los grupos de elites importantes tanto a nivel gubernamental como a nivel privado. Estos grupos buscan satisfacer mayores necesidades y obtener mayores ganancias dentro de marco organizativo internacional, puesto que se ven limitados en un contexto nacional. Como

ejemplo de relaciones Estado a Estado están las Comisiones Mixtas, los Acuerdos Binacionales o Reuniones de Seguridad de Frontera.

A diferencia de Mitrany, Hass habla del poder y lo vincula directamente con el bienestar, para él las actividades gubernamentales orientadas hacia el poder pueden evolucionar hacia acciones orientadas hacia el bienestar, por lo tanto cuando los actores toman conciencia de que sus intereses están más satisfechos si se comprometen con una organización mayor, el aprendizaje contribuye a la integración, y así se redefinen los conceptos de interés propio y bienestar.

También define un proceso en el cual las políticas gubernamentales y la interacción entre los agentes nacionales y su entorno, forman los ingresos en el sistema internacional; la estructura de ese sistema está formada por las organizaciones y las leyes aceptadas. La estructura recibe ingresos y los transforma de tareas en acciones. Las decisiones colectivas son los resultados del sistema internacional, éstos últimos modifican el entorno internacional produciendo tendencias integradoras o desintegradoras dentro del sistema.

Dougherty y Pfaltzgraff (h) (1993) afirman que algunos teóricos resaltan las distintas formas de comunicación como indicadores del nivel de integración y el interrogante según Hass es si un incremento en las transacciones repercute de igual manera en la integración, recalcando el período al que se hace referencia, ya que esto ayudará a comprender si las transacciones de las elites que se quieren integrar se dieron antes del proceso integrador o como consecuencia del mismo, si fuera así sólo se habrá definido una comunidad existente en términos de la teoría de la comunicación.

En este caso, podrían a la larga producirse esos efectos, ya que los ciudadanos de ambas Regiones al ver sus intereses incrementados por el intercambio de bienes y servicios, verían en la integración una alternativa válida para que los intereses sigan creciendo. Así, a mayor integración económica menor posibilidad de escalada hacia un conflicto militar, porque el costo para ambas partes sería mayor a los costos de la cooperación. Sin embargo, la sola integración económica no traerá soluciones sino va acompañada de una voluntad política de ambas.

Karl W. Deutsch, habla de integración política como un proceso que puede llegar a una condición en la cual un grupo de gente ha "alcanzado, dentro de un territorio, un sentido de comunidad y de instituciones y prácticas lo suficientemente fuertes para asegurar, durante un largo tiempo, expectativas confiables de cambio pacífico entre su población", la "integración es un asunto de hecho, no de tiempo" (Dougherty & Pfaltzgraff, Robert L., 1993, p. 446), afirma que la integración política

puede compararse a un poder. Hace hincapié en la importancia en la capacidad de las personas para comunicarse sobre distintos temas y de cómo esto complementa la integración entre los pueblos, destacando que en las zonas fronterizas tanto la densidad poblacional como la comunicación disminuyen considerablemente, habrá mayor integración mientras exista mayor interdependencia. Sus estudios fueron basados en comunidades políticas nacionales, para él era importante entender los procesos intra-nación para luego transpolar los mismos al contexto internacional.

Propone dos tipos de comunidades de seguridad:

Amalgamada: unidades políticas individuales e independientes, se unen y forman un gobierno en común. Ej: Estados Unidos. Las condiciones necesarias para su existencia son 1.compatibilidad mutua de valores importantes; 2.forma de vida distintiva; 3.expectativas de recompensas conjuntas programadas de tal forma como para llegar antes de la imposición de cargas a causa de la amalgama; 4.marcado aumento en las capacidades políticas y administrativas de por lo menos algunas unidades participantes; 5.crecimiento económico superior por parte de algunas unidades participantes y el desarrollo de las áreas centrales alrededor de las cuales se agrupan zonas comparativamente débiles; 6.vínculos sólidos de comunicación social tanto geográficamente entre territorios como entre diferentes estratos sociales; 7.crecimiento de la elite política; 8.movilidad de las personas, al menos entre los estratos políticamente importantes, y 9.multiplicidad de comunicaciones y transacciones.

Pluralista: gobiernos separados mantienen la independencia legal. Ej: Estados Unidos – Canadá. Las condiciones para su existencia son: 1. compatibilidad de valores entre los encargados de tomar decisiones; 2. predictibilidad de comportamiento mutuo entre los encargados de tomar decisiones de unidades que se integrarían, y 3. voluntad de respuesta mutua. Los gobiernos deben ser capaces de responder rápidamente, sin recurrir a la violencia, a las acciones y comunicaciones de otros gobiernos. En una comunidad pluralista de seguridad, las unidades miembros posponen la guerra como medio para arreglar disputas. (Dougherty & Pfaltzgraff, Robert L., 1993, p.448)

Este último tipo de comunidad, sería el que se amolda al proceso de integración entre ambas comunidades en estudio, ya que se visibilizan valores en común que actúan como cimiento de la integración, no sólo en estamentos superiores encargados de tomar decisiones sino también en las poblaciones respectivas. Siendo la conducta de los superiores predecible y las acciones por parte de ambos no son regidas primordialmente por la violencia.

CUADRO COMPARATIVO AUTORES TOMADOS DE
J. DOUGHERTY Y R. PFALTZGRAFF (h)⁴

AUTOR	INTEGRACIÓN	VARIOS
James Dougherty Robert L. Pfaltzgraff (h)	Es la institucionalización del proceso político entre dos o más Estados. Fenómeno multidimensional; las personas adoptan un comportamiento integrativo por las expectativas de recompensas/penalidades conjuntas. La integración positiva depende de la capacidad de la gente para "internalizar" el proceso integrativo.	
David Mitrany	Aumenta la complejidad en los sistemas gubernamentales y al mismo tiempo aumenta el crecimiento en las tareas ya no sólo políticas sino más bien técnicas. Se crea una demanda de especialistas altamente entrenados en el nivel nacional, y contribuye a la emergencia de problemas técnicos en el nivel internacional, cuya solución está en la colaboración entre los técnicos más que en las "élites" políticas. El crecimiento de temas técnicos en el siglo XX hizo necesaria la creación de marcos para la cooperación internacional.	La Doctrina de la "Ramificación", la colaboración en un determinado campo técnico conlleva a un comportamiento similar en otros, y finalmente a la absorción del sector político inclusive. El funcionalismo ha sido criticado debido a ciertas falencias, la dificultad de separar las tareas económicas y sociales de las políticas, a los gobiernos les resulta complejo delegar en la autoridad internacional cuestiones políticas, existen tareas económicas y sociales que no se "derraman" en el sector político, y que la integración política depende directamente de actos de voluntad política más que la integración funcional en sectores económicos y sociales.
Ernst Haas	Proceso por el cual los agentes políticos en diversos entornos nacionales están convencidos de cambiar su lealtad, expectativas y actividades políticas hacia un nuevo centro, cuyas instituciones poseen o exigen jurisdicción sobre los	Vincula al poder directamente con el bienestar, las actividades gubernamentales orientadas hacia el poder pueden evolucionar hacia acciones orientadas hacia el bienestar, por lo tanto cuando los actores toman

⁴ Fuente: Elaboración Propia

	estados nacionales preexistentes. Referida a un proceso que vincula un sistema internacional concreto dado con un sistema concreto futuro oscuramente discernible. Los actores que se integran son sólo los Estados, y el factor común que hace a la unión es el comportamiento de los individuos. La integración se plantea a partir de los intereses y expectativas que tienen los grupos de elites importantes tanto a nivel gubernamental como a nivel privado y que buscan satisfacer mayores necesidades y obtener mayores ganancias dentro de marco organizativo internacional.	conciencia de que sus intereses están más satisfechos si se comprometen con una organización mayor, el aprendizaje contribuye a la integración, y se redefinen los conceptos de interés propio y bienestar. Define un proceso en el cual las políticas gubernamentales y la interacción entre los agentes nacionales y su entorno, forman los ingresos en el sistema internacional; la estructura está formada por las organizaciones y las leyes aceptadas. Recibe ingresos y los transforma de tareas en acciones. Las decisiones colectivas son los resultados del sistema internacional
Karl Deutsch	La integración política es un proceso en el cual un grupo de gente ha "alcanzado, dentro de un territorio, un sentido de comunidad y de instituciones y prácticas lo suficientemente fuertes para asegurar, durante un largo tiempo, expectativas confiables de cambio pacífico entre su población", es un asunto de hecho no de tiempo, afirma que la integración política puede compararse a un poder. Hace hincapié en la importancia en la capacidad de las personas para comunicarse sobre distintos temas y de cómo esto complementa la integración entre los pueblos, en las zonas fronterizas tanto la densidad poblacional como la comunicación disminuyen considerablemente, habrá mayor integración mientras exista mayor interdependencia.	Propone dos tipos de comunidades de seguridad: - Amalgamada: unidades políticas individuales e independientes, se unen y forman un gobierno en común. - Pluralista: gobiernos separados mantienen la independencia legal.

Dada la relevancia que tiene el territorio en este caso de estudio entre las comunidades de Salta y de Antofagasta, desde una perspectiva de desarrollo territorial se analizan a Mariana Luna Pont y a Nahuel Oddone, referidos a la paradiplomacia en la gestión del territorio.

La paradiplomacia todavía hoy resulta un concepto que busca definir su ámbito de aplicación, desde una visión teórica – contextual y siguiendo la línea del presente trabajo de investigación, se tomará en cuenta el aporte de Mariana Luna Pont⁵, acerca del accionar de los gobiernos locales y la cooperación descentralizada.

Históricamente es bien sabida la trayectoria del rol de las ciudades en el ámbito de las relaciones internacionales. Los inicios del siglo XX reflejan un sistema internacional de profundos y constantes cambios, donde la interconexión, las nuevas instituciones a nivel global y la expansión del derecho internacional, dan cuenta de la importancia del papel de las ciudades. Dicha importancia dio origen en ese contexto a la creación de redes de ciudades con el fin de prevenir posibles conflictos, ya que la Segunda Guerra Mundial había finalizado poco tiempo atrás.

Según la autora, actualmente distintos estudios indican que aproximadamente existen al menos 15 redes globales de ciudades, a las que se suman las de alcance regional. Un ejemplo de este fenómeno es la creación en el año 2004 de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU)⁶. Esta organización portavoz de todos los tipos de gobiernos locales y regionales a nivel mundial, busca principalmente:

- Aumentar el rol y la influencia de los gobiernos locales y regionales y de las organizaciones que los representan en la gobernanza global.
- Ser la principal fuente de apoyo a gobiernos locales democráticos, eficientes e innovadores, próximos de la ciudadanía.
- Asegurar una organización mundial democrática y eficiente.
- Apoyar la cooperación internacional entre las ciudades y sus asociaciones, y facilitar programas, la creación de redes y asociaciones para desarrollar las capacidades de los gobiernos locales

A raíz de este tipo de impulsos, es que la gestión internacional subnacional ha adquirido orientaciones, significados y potencialidades distintos. Es así como la acción

⁵ Luna Pon, M., (2011, Diciembre). Las Relaciones Internacionales Subnacionales desde la Teoría de las Relaciones Internacionales. *Una Aproximación a las relaciones internacionales subnacionales*. (1)1, 64. Recuperado de: https://www.academia.edu/1265867/Una_aproximaci%C3%B3n_a_las_relaciones_internacionales_subnacionales . Mayo 2019.

⁶ Ciudades y Gobiernos Locales Unidos <https://www.uclg.org>. Mayo 2019.

de los actores internacionales (municipios, provincias, regiones u otros) en la arena internacional es estudiado desde la óptica de distintas disciplinas: relaciones internacionales, administración pública, estudios urbanos, nueva geografía política, etc.; lo que traerá distintos tratamientos a un mismo tema, dependiendo del actor, tipificación, factores influyentes y demás.

Al abordar a la paradiplomacia en el marco de estudio de las relaciones internacionales, se presentan cuatro condicionantes propios de la disciplina:

- Marcado énfasis analítico en el aspecto conflictivo de los asuntos internacionales por sobre el aspecto cooperativo;
- El rol central otorgado a las relaciones interestatales;
- La supremacía en una etapa avanzada, de la producción teórica sobre los límites analíticos generados por el predominio de perspectivas que marcaban divisiones entre política interna e internacional, y entre dinámicas políticas y dinámicas socioeconómicas.
- Organización de la disciplina en torno a dos áreas analíticas complementarias, pero al mismo tiempo separadas como objeto de estudio: a) análisis de política exterior y b) análisis de política internacional.

Mariana Luna Pont (2011), considera que los encuadres teóricos sobre paradiplomacia pueden ser agrupados en dos tipos, de acuerdo al nivel de análisis.

1. Análisis donde la Variable Dependiente es la Política Internacional

Se enmarcan los análisis donde la variable dependiente es la política internacional y la gestión internacional subnacional aparece tratada como expresión de cambios operados en ese ámbito (Luna Pont, 2011, p. 71).

En la década de 1970, territorialidad y soberanía eran los rasgos dominantes de la unidad política de referencia, y alrededor de estos se articulaba la política exterior exclusiva de los gobiernos nacionales. Para el realismo los únicos actores importantes son los Estados, la seguridad prevalece sobre el resto de metas y las organizaciones internacionales actúan como herramientas de los gobiernos.

Luego, los estudios transnacionalistas encuadrados en el Programa de Investigación Transnacionalista, corre la exclusividad concedida por los realistas al Estado como actor internacional y propone como alternativa la *interdependencia*. Busca recuperar el estudio de los flujos relacionales que traspasan las fronteras estatales y que se dan entre grupos sociales distintos de los Estados. Se potencian nuevos protagonistas impulsados por los grandes cambios ocurridos en la sociedad internacional, las personas a través de grupos o de organizaciones intermedias

constituyendo una red intersocietaria donde el Estado es parte, pero su capacidad de acción internacional está condicionada y en cierta medida restringida. En este paradigma, se presentan dos dimensiones: una que corresponde a los actores, y otra referente a las interacciones generadas entre los mismos.

Keohane y Nye, analizan lo que denominan Sistema Transnacional o Sistema Global, compuesto por actores estatales y por otras categorías de actores que definen según su carácter gubernamental o no; y según el grado de control que los Estados ejercen sobre sus actuaciones. A raíz de este análisis, surgen seis categorías: 1) los estados como unidades, 2) las subunidades gubernamentales, 3) las organizaciones internacionales, 4) las organizaciones transnacionales, 5) las subunidades de las organizaciones transnacionales, y 6) ciertos individuos.

Las interacciones principales son: las relaciones entre los estados, las relaciones transnacionales y las relaciones transgubernamentales. El término transnacional es usado para actores no gubernamentales, y el término transgubernamental cuando hablan de subunidades de gobiernos que actúan a nivel internacional autónomamente.

Además, resaltan que una parte de las relaciones entre Estados no son decididas o ejecutadas por órganos centrales sino por subunidades de éste que operan en el exterior sin intervención directa del gobierno central. Diferencian dos tipos de comportamiento transgubernamental cooperativo:

- a) Coordinación política: encaminada a hacer más factible la implementación o los ajustes de políticas en ausencia de directivas provenientes del ámbito nacional, a través de la comunicación formal/informal entre oficiales de distintas burocracias y cuenta con la capacidad de afectar las expectativas de los actores intervinientes y dar lugar a redes transnacionales de élites.
- b) Construcción de coaliciones transgubernamentales: cuando las subunidades crean coaliciones con agencias de otros gobiernos contra elementos de sus propias estructuras administrativas y así influyen en las decisiones gubernamentales. Para esto son necesarios contactos frecuentes, intereses comunes entre las subunidades y bajo control del Ejecutivo central.

Durante la década del 80, se incorpora a los estudios de actores internacionales, el análisis del fenómeno subestatal. También se profundiza el análisis de los cambios en el modelo estatocéntrico hacia el modelo de relaciones complejas y de sociedades civiles más activas.

Surge el paradigma de gobernanza global (*global governance*) como un sistema de negociación y coordinación entre distintas jurisdicciones territoriales y sujetos para la solución de problemas específicos, gestión y ejecución de políticas. Existe una mayor cooperación e interacción entre Estados y los actores no estatales.

Las unidades subnacionales quedan definitivamente posicionadas como actores relevantes de la política internacional.

2. Análisis donde la Variable Dependiente es la Política Exterior

Son los enfoques que estudian la proyección internacional indagando sobre la naturaleza del fenómeno, significado e implicaciones para la política exterior y prácticas diplomáticas habituales.

Los transnacionalistas concluyen que los vínculos entre las distintas partes de las administraciones públicas (redes políticas transgubernamentales) desdibujan el tradicional rol unitario del poder estatal. Se cuestiona la idea de interés nacional aludiendo que muchas veces los intereses de los organismos gubernamentales son contrarios al interés propio del estado. Para Keohane y Nye, cada burocracia se mueve y actúa en función de sus intereses, y resulta difícil conservar un patrón político constante, dado que, en un mundo interdependiente, el interés nacional se encuentra en constante cambio.

En las décadas de 1980 y 1990, se realizaron estudios sobre la relación entre federalismo y política exterior. Históricamente, en los sistemas federales, la política exterior es un área exclusiva del gobierno central y los poderes y responsabilidades de las políticas públicas son compartidas por el gobierno federal y sus unidades constitutivas. En los gobiernos unitarios, la cuestión se encuentra más definida porque los mayores poderes y políticas son conducidos por el gobierno nacional.

La creciente interacción internacional desequilibró a los estados federados y supuso un repensar en la forma de encarar el papel de las unidades constitutivas en la elaboración e implementación de la política exterior, las relaciones exteriores dejaron de ser un ámbito exclusivo del gobierno central.

En el marco de un escenario globalizado, surgen otros factores que incrementan la complejidad del manejo de política exterior y las alternativas de los gobiernos subnacionales:

- La ampliación de la agenda externa de los gobiernos centrales y el abordaje de ciertos temas que a veces están bajo jurisdicción de las unidades constitutivas.
- La permeabilidad de las políticas doméstica y de la internacional.

- El aumento de la incidencia en lo doméstico de fuerzas y dinámicas propias del ambiente internacional.
- La internacionalización de las políticas públicas, multilateralismo global y la diseminación de redes transnacionales.
- El crecimiento de la cantidad de actores que buscan ser parte de las relaciones internacionales está en constante crecimiento.

Estos factores demuestran una evolución de los sistemas federales hacia una mayor interdependencia entre los distintos niveles de gobierno y que la paradiplomacia complementa o a veces desafía o duplica, la conducta de los gobiernos centrales.

Finalmente Luna Pont (2011), toma la definición de Cornago, según la cual paradiplomacia es “la implicación de los gobiernos no centrales 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” (Luna Pont, 2011, p. 81).

Nahuel Oddone⁷, en su escrito “La Paradiplomacia desde Cinco Perspectivas: reflexiones teóricas para la construcción de una comunidad epistémica en América Latina”, analiza el fenómeno de la paradiplomacia desde cinco encuadres teóricos:

- Desde la perspectiva del actor internacional
- Desde la perspectiva de la política exterior y los procesos de toma de decisiones
- Desde la perspectiva de la integración regional
- Desde la perspectiva de la gobernanza
- Desde la perspectiva del desarrollo territorial: es la relevante para este trabajo.

Dice la perspectiva del desarrollo territorial que a mediados de los 80’ surge una nueva línea de investigación sobre la reterritorialización de la economía que permitió debatir más profundamente la relación entre economía, desarrollo y territorio.

⁷Oddone, N. (2017). La paradiplomacia desde cinco perspectivas: reflexiones teóricas para la construcción de una comunidad epistémica en América Latina. *Relaciones Internacionales*, 89(2), 47-82. Recuperado de: <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/ri/article/view/9064>. Mayo 2019.

Se originan cambios en el sistema económico transnacionalizado lo que se corresponde con la aparición de nuevas formas de gestión territorial internacionalizada. Surgen nuevos centros urbanos, se da un desplazamiento del campo a la ciudad, y aumenta la importancia de zonas de fronteras al considerárselas nodos claves en materia de intercambio económico, comercial y social.

El territorio deja de ser considerado como un elemento de contención y delimitación de los países, se crean nuevos escenarios socioeconómicos y culturales, originando un proceso combinado de globalización y reconfiguración local territorial, es lo que conceptualmente define la integración producida entre las regiones de estudio, es lo que se plasma en la realidad de Salta y Antofagasta.

Desde la mirada del desarrollo local y regional, trasciende el concepto de territorio que incluye la heterogeneidad, características medioambientales, actores sociales, el acceso a los recursos estratégicos para un mejor desarrollo (Oddone, 2017, p. 58). Lo local y lo global no son excluyentes, la glocalización sería la globalización de lo propio, del territorio, de lo local.

I.2. CONTEXTO GENERAL: LA RELACIÓN ENTRE ARGENTINA Y CHILE

La República Argentina cuenta con una forma de gobierno representativa, republicana y federal a través de un sistema descentralizado desde el gobierno federal a los gobiernos provinciales y municipales. Recién a partir de la reforma de la Constitución Nacional en 1994, se procura un país más federal y descentralizado.

Anteriormente, en 1853 la Constitución sólo reconocía competencia al gobierno federal en materia de relaciones internacionales y a las provincias reconocía por medio del Art. 107 *“Las provincias pueden celebrar tratados parciales para fines de administración de justicia, de intereses económicos y trabajos de utilidad común, con conocimiento del Congreso Federal; y promover su industria, la inmigración, la construcción de ferrocarriles y canales navegables, la colonización de tierras de propiedad provincial, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, la importación de capitales extranjeros y la exploración de sus ríos, por leyes protectoras de estos fines, y con recursos propios.”*⁸ Y a continuación indicaba *“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 sobre 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 el caso de invasión exterior o de un peligro inminente que no admita dilación dando luego cuenta al Gobierno federal; ni nombrar o recibir agentes extranjeros; ni admitir nuevas órdenes religiosas.”*⁹

A partir de la reforma de la Constitución Nacional, las provincias argentinas se encuentran facultadas a llevar a cabo políticas internacionales, creando estrategias y acciones en defensa de sus propios intereses; dice el 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*

⁸ (Const., 1853, art.107)

⁹ (Const., 1853, art. 108)

*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.*¹⁰ De esta manera queda expresada la autonomía limitada de las provincias para poder acceder y ponerse en contacto con los distintos mercados del mundo, industrias, medio ambiente, comercio, etc., de manera individual o en conjunto.

Estos antecedentes llevaron a que en las últimas décadas las acciones en materia internacional de las provincias se hayan incrementado, y potenciado las voluntades integracionistas sobretodo.

Chile es un Estado unitario, con un régimen de gobierno presidencialista, centralizado y con una desconcentración administrativa de carácter territorial; existe un solo centro de poder político que extiende su accionar a lo largo de todo el territorio del respectivo Estado, mediante sus agentes y autoridades locales, delegadas de ese mismo poder central. Además, cuenta con un solo poder legislativo que legisla para todo el país; un poder judicial, que aplica el derecho vigente a todo el territorio del Estado y que en su seno se establece una Corte Suprema de Justicia, la cual tiene jurisdicción a nivel nacional, un solo poder ejecutivo que está conformado por todos los gobernantes y además cuenta con una sola Constitución Política que rige en todo el territorio y a la cual se hallan sometidas todas las autoridades y habitantes del Estado.

En el Estado unitario se da la cuádruple unidad: unidad de ordenamiento jurídico (derecho), unidad de autoridades gubernativas, unidad de gobernados o destinatarios del ordenamiento jurídico y de las decisiones políticas y unidad de territorio.

Recién en el año 1992, la Ley Orgánica Constitucional 19.175 sobre Gobierno y Administración Regional, a través de una transformación del aparato público buscó modificar esa realidad centralizada transfiriendo ciertas competencias a entes jurídicamente diferenciados, los gobiernos regionales, dotándolos de personalidad jurídica y patrimonio propio para el cumplimiento de su misión, administrar los intereses de la región y propender al desarrollo social, cultural y económico. Se establece en su Artículo 16.g) *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*; luego en ámbito del ordenamiento territorial señala el Artículo 17. d) *Fomentar y velar por el buen funcionamiento de la prestación de los*

¹⁰ (Const., 1994, art.124)

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; estos resultan fundamentos legales escuetos pero que sin embargo dieron lugar a una abundante dinámica regional y local de contenido internacional.

En el mundo actual del Siglo XXI, las dimensiones geográficas se diluyen y las distancias ya no significan barreras infranqueables, la expansión de las comunicaciones y la conformación de un mercado de alcance planetario convierte a todos en actores de un mismo proceso. Las necesidades que se plantean para insertarse de lleno en el sistema internacional son: alcanzar mayor grado de gobernabilidad y un mejor nivel de vida para la mayoría creciente de los ciudadanos. Para lograr dichas metas, es necesario proyectar el interés nacional desde el espacio regional latinoamericano¹¹.

Ya entrado el año 2000, comienza para Chile un nuevo ciclo en su política exterior orientado hacia América Latina, ya que es el ámbito geográfico, cultural y económico al cual pertenece, constituyendo así una plataforma lógica desde la cual encarar un rol internacional. Chile apunta así a convertirse en un País-Puente entre América Latina y el resto del mundo, aprovechando la ubicación de sus puertos, la calidad de sus servicios, la experiencia en la apertura económica, por ejemplo, derivando hacia el Océano Pacífico una parte de las exportaciones que se canalizan por las rutas del Océano Atlántico poniendo a disposición del resto de los países de América Latina, las grandes oportunidades que tienen los mercados de Asia.

Para que todo esto sea posible, se requiere identificar ámbitos donde se puedan desarrollar iniciativas concretas de integración. Esta integración regional debe cimentarse sobre una perspectiva pragmática, desprovista de ideologismos, con metas viables y selectivas. América Latina es clave para la política exterior chilena, componiendo un espacio, por razones de potencialidades y escalas, que permite afrontar de mejor manera el desafío de la competitividad en el mundo.

Chile busca lograr un aporte efectivo en materia de integración, abriendo espacios de concertación que logren vincular los diferentes esquemas ya existentes y la pluralidad de intereses en juego, es aquí cuando esta integración adquiere mayor significado en el plano limítrofe, debido a la red de intereses concretos y a un

¹¹ Díaz, Marcelo (Abril – Junio 2004). Un nuevo ciclo en la política exterior de Chile: Enfrentando desde América Latina los cambios globales. *Revista Diplomacia* (98), p. 95 – 105.

acercamiento que en este último tiempo ha aumentado la interdependencia existente; la integración física trasciende ampliamente el marco de una agenda bilateral, no es preocupación privativa de los gobiernos nacionales, sino que representa también una cuestión de relevancia para las Regiones chilenas y Provincias argentinas.

Actualmente, se presenta un fenómeno en la agenda binacional que no es nuevo, pero cuenta con una mayor visibilidad: la “Integración Subnacional”, que suma como actor relevante de las relaciones exteriores tanto a los gobiernos regionales como así también locales. Ejemplo, entre otros, de esta figura es el foro “Encuentro de Gobernadores e Intendentes de la Frontera Común”¹² creado en 2011 y destinado a ser palanca para sugerir soluciones regionales a los gobiernos nacionales. Es posible contribuir a que la integración pierda su carácter retórico si es que se incorporan como actores a los gobiernos subnacionales en la búsqueda de soluciones a problemas que, siendo nacionales, están territorialmente localizados en una región o localidad determinada. La cooperación internacional técnica es una herramienta de política exterior sobresaliente en los últimos años y la más utilizada para vincular a Chile y sus unidades subnacionales con otros actores de la región. La planificación estratégica y acciones concertadas es el fuerte de esta herramienta.

El proceso de integración logra un impulso decidido hace aproximadamente 23 años cuando se asumen los primeros retos y las fronteras se permean, llegaron así nuevos proyectos como los de infraestructura y los Gobiernos concertaron en base a ellos instancias de coordinación y facilitación fronteriza. De todos modos, el común denominador respecto a cada demanda regional es que “...sin conectividad física no habrá integración.”

¹² Ministerio Relaciones Exteriores y Culto – República Argentina
<https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/comunicados/primer-encuentro-de-gobernadores-argentinos-e-intendentes-chilenos-0>. Marzo 2018.

Conclusiones Parciales

El presente trabajo de tesis, sigue la línea de investigación planteada por Keohane y Nye, y la teoría de la interdependencia compleja en un mundo interrelacionado ya no sólo a través de temas de seguridad, sino, por una amplia gama de temas que se encuentran en el escenario internacional. Relacionados con las regiones de estudio, sobresalen más allá de los temas comerciales, los educativos, culturales y los propios de frontera, como migraciones, pasos fronterizos, entre otros. Todos ellos, tenidos en cuenta al momento de establecer las agendas propias del proceso integrador entre Salta y Antofagasta. Algunos de estos temas están desde el comienzo formal de las relaciones y otros han ido surgiendo a medida que fueron y son necesarios incluirlos.

Dougherty y Pfaltzgraff (h), en su análisis, estudian distintos autores que investigan el concepto de integración, de los cuales se hizo hincapié en los más relacionados a esta investigación. Asimismo, se puede extraer por ejemplo de David Mitrany la importancia que él le da a los temas técnicos y a la capacitación para el tratamiento de los mismos, a los responsables de cancillería o de las coordinaciones de relaciones internacionales locales. Se citó como ejemplo a los Comités de Frontera entre Chile y Argentina. De Ernst Haas, a pesar que sólo toma a los Estados como actores capaces de integración y a sus grupos de élite que son los que toman las decisiones, se considera en este ámbito a los acuerdos binacionales o de frontera. Finalmente, Karl Deutsch, destaca la comunicación entre las personas sobre todo en zonas fronterizas. Y se destaca la característica de comunidad pluralista de las regiones de estudio, con valores en común que son cimientos del proceso integrador.

El sistema internacional ha ido evolucionado generando oportunidades propicias para el desarrollo de nuevos escenarios en el ámbito internacional. Estas nuevas perspectivas de actuación internacional se corresponden con la aparición en la arena internacional de nuevos actores transnacionales que se involucran en las diversas instancias multilaterales en donde pueden expresar sus intereses particulares, demandar y gestionar respuestas a sus necesidades.

Siguiendo a Mariana Luna Pont en su análisis teórico – contextual sobre la gestión de los gobiernos locales, la paradiplomacia resulta un concepto polisémico y en constante actualización.

Asimismo, y de acuerdo con Nahuel Oddone, la perspectiva más adecuada para abordar la paradiplomacia en el presente trabajo de investigación, es la de la integración territorial. El territorio deja de ser un elemento de limitación, las acciones

socioeconómicas de los actores internacionales (en este caso, Salta y Antofagasta) se extienden y dan origen a nuevos espacios sociales, económicos y culturales, se origina un nuevo diseño territorial.

Argentina y Chile comparten algo más que 5.000km de frontera, la segunda más larga del mundo y el camino que recorrieron ambos países fue virtuoso en las relaciones, sin embargo, es necesario comprometer aún más dicho objetivo geopolítico materializando aún más el proceso de integración sobre todo a nivel regional, que es el interesa en este trabajo.

Según los antecedentes de ambos países, el margen de maniobra de estos se asienta primordialmente sobre las relaciones intrarregional y los procesos de integración existentes, siendo las respuestas que mejor se han generado a los desafíos externos que se presentan. Solamente el crecimiento, la ampliación y diversificación de las capacidades de asociación crean un frente que puede hacer peso a los conflictos que surgen en el sistema internacional.

CAPÍTULO II

ANTECEDENTES DEL ASENTAMIENTO DE LAS COMUNIDADES ANDINAS DE SALTA Y ANTOFAGASTA

“En este mundo globalizado, la integración entre ambos países es clave para competir en el exterior. Y esta integración, que será económica pero también social y cultural, la harán los propios pueblos.” (Adolfo Zaldivar Larrain, ex Embajador de Chile en Argentina)¹³

En teoría, todos los países pueden relacionarse entre sí, pero en la práctica, existe una prevalencia en la conformación de bloques regionales para lo cual es necesario además que exista una cierta afinidad entre las partes, una aspiración de destino compartido y una voluntad común para la superación de los eventuales escollos que surjan.

El proceso integrador es la forma de constituir una unidad que pueda obtener en conjunto el máximo provecho del mercado global. Por ello, es necesario enfatizar que una verdadera integración pasa ciertamente por lo cultural como un desarrollo vivo, permanente y sustentable de educación formativa. Las fronteras más difíciles de transponer son aquellas más resistentes e invisibles, erigidas por nuestros prejuicios y que construyen nuestras mentalidades.

¹³ Agosto, Juan Ignacio (11 de febrero de 2012). Una integración de Argentina y Chile como proponía Perón de Infonews. Recuperado de <http://www.infonews.com/nota/10273/una-integracion-de-argentina-y-chile>. Diciembre 2017.

II.1. BREVE HISTORIA DE SU DESARROLLO

Antofagasta, Región



14

La II Región de Antofagasta es una de las quince regiones que forman al país vecino de Chile, sus límites son al norte con la región de Tarapacá, al noreste con Bolivia, al sureste con Argentina, al sur con la región de Atacama y al oeste con el Océano Pacífico.

¹⁴ Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional de Chile BCN
<http://www.bcn.cl/siit/nuestropais/nuestropais/region2/> . Octubre 2017.

Con una superficie de 126.049,1 km² y una población de 594.755 habitantes en 2012¹⁵, está integrada por las provincias de Antofagasta, El Loa y Tocopilla, y su capital regional es la ciudad-puerto de Antofagasta.

La Región cuenta con el PIB per cápita más elevado del país, superando los USD 25.000 anuales, se divide en 3 provincias:

1. Provincia de Antofagasta, capital Antofagasta.
2. Provincia de El Loa, capital Calama.
3. Provincia de Tocopilla, capital Tocopilla.

Para los efectos de la administración local, las provincias están divididas en nueve comunas.

El gobierno de la Región reside en el Intendente, quien es designado por el Presidente de la República y la administración radica en el Gobierno Regional, constituido por el Intendente y el Consejo Regional, compuesto de 16 consejeros regionales electos por voto directo, donde 8 cupos corresponden para Antofagasta, 5 para El Loa y 3 para Tocopilla.

El gobierno y administración de las provincias corresponde a tres gobernadores, nombrados también por el Presidente de la República.

En la época prehispánica, los habitantes de la región desarrollaban principalmente actividades agropecuarias en aquellos sectores donde la presencia del agua y las condiciones morfológicas permitían el establecimiento del hombre surgiendo los primeros patrones de ordenamiento en el uso del suelo. En la hoya hidrográfica del río Loa y las quebradas precordilleranas, que bordean el Salar de Atacama, se estableció una estructura económica agropastoril que se contactaba con los pobladores de alta Puna, creando un circuito de intercambio económico permanente, a través del valle y pasajes cordilleranos, que sólo vino a interrumpirse con la llegada del europeo.

Posteriormente, con la explotación económica de carácter industrial impulsada por españoles e ingleses, en la segunda mitad del siglo XIX e inicios del XX, la demanda por el uso del suelo y la estructura económica de la región vino a cambiar profundamente, orientándose predominantemente a la explotación de los yacimientos mineros. Es así como actualmente la principal actividad económica es la minería, que produce más del 57% del Producto Interno Regional¹⁶.

¹⁵ Instituto Nacional de Estadísticas de Chile – INE Chile www.ine.cl. Octubre 2017.

¹⁶ Gobierno Región de Antofagasta - http://www.gob.cl/cuenta-publica/2015/regional/2015_regional_02.pdf Octubre 2017.

La extracción del Cobre ha aumentado explosivamente desde la creación de Codelco pasando de 430.000 toneladas extraídas en 1974 a cerca de 3.000.000 en la actualidad¹⁷. Las principales minas de todo el país están ubicadas en la zona, destacándose los yacimientos estatales de Chuquicamata, la mina a cielo abierto más grande del mundo y Radomiro Tomic, y las privadas La Exótica y La Escondida. También se extraen otros minerales como plata, molibdeno, oro, litio, hierro, yodo, carbonato de calcio y cuarzo, debido a la abundante riqueza mineral de sus suelos.

La industria pesquera es otro fuerte de la Región, especialmente la producción de harina y aceite de pescado, situándose las principales plantas en las ciudades de Mejillones y Tocopilla, sin embargo, los últimos años se han visto decaídas por la sobreexplotación en la cuota de captura del pescado, llevando incluso al desmantelamiento de importantes plantas de procesamiento.

La infraestructura vial y de transporte es adecuada y funcional para la actividad productiva regional, pero se torna insuficiente para el mejor aprovechamiento de las relaciones con los países limítrofes, especialmente desde el punto de vista de un uso más intensivo de la infraestructura portuaria.

La producción agrícola concentrada en las zonas del altiplano, es casi nula, generalmente destinadas al consumo local, lo mismo que la ganadería.

El turismo sufrió un aumento considerable en los últimos años, sobretodo porque San Pedro de Atacama además de ser el desierto más árido del mundo, se convirtió en un lugar reconocido internacionalmente por sus bellos paisajes naturales.

En el campo energético, la Región de Antofagasta cuenta con importantes centrales termoeléctricas en funcionamiento y también en construcción, destinadas principalmente a abastecer de energía eléctrica a todo el sector minero, y que forman parte del Sistema Interconectado del Norte Grande. Es la región de Chile con más centrales termoeléctricas, con un total de 20, además cuenta con energías renovables como parques eólicos en Calama y Taltal.

¹⁷ Corporación Nacional del Cobre de Chile (CODELCO) <https://www.codelco.com>. Octubre 2017.

Provincia de Salta



Salta es una de las 23 provincias que forman la República Argentina, situada en la Región del Norte Grande Argentino al noroeste del país, limita al norte con Jujuy y Bolivia, al este con Paraguay, Formosa y Chaco, al sur con Santiago del Estero, Tucumán y Catamarca y al oeste con Chile. Se rige por la Constitución Provincial de 1998 y su capital es la Ciudad de Salta.

La provincia se divide administrativamente en 23 departamentos, subdivididos a su vez en 58 municipios y 2 delegaciones municipales.

Con un territorio de 155.488 km², cuenta con una población de 1.214.441 habitantes¹⁹. En el año 2012, el valor per cápita del producto provincial quedó establecido en 23.971 pesos²⁰.

¹⁸ Fuente: Biblioteca de la Legislatura Dr. José Armando Caro www.portaldesalta.gov.ar. Octubre 2017.

¹⁹ Instituto Nacional de Estadísticas y Censos - INDEC -

http://www.indec.gob.ar/definitivos_bajarArchivo.asp?idc=588&arch=x&c=2010. Noviembre 2017.

²⁰ Dirección General de Estadísticas (2015). Producto Bruto Geográfico. Provincia de Salta 2012. Dirección General de Estadísticas. Gobierno de la Provincia de Salta. Recuperado de: <http://estadisticas.salta.gov.ar/web/archivos/pbg/pbg2012.pdf> Noviembre 2017.

El Poder Ejecutivo es ejercido por el Gobernador, elegido por voto popular por un período de 4 años, y que puede ser reelecto hasta un tercer mandato consecutivo. El Poder Legislativo es ejercido por una legislatura bicameral:

- Cámara de Diputados
- Cámara de Senadores

El Poder Judicial está integrado por una corte de siete magistrados (un presidente y seis miembros).

Salta históricamente estuvo vinculada al Pacífico no solamente por razones fisiográficas que la conectaban con el Alto Perú y el Puerto de Aguas Profundas de El Callao, sino por el propio patrón hispánico de la programación de dominio de estas tierras. Luego como es conocido, el país más organizado torna sus espaldas al Pacífico mirando en cambio al Río de la Plata por la fuerte influencia del Puerto de Buenos Aires y por el crecimiento económico del Virreinato después creado.

En cuanto a la actividad económica de la Provincia de Salta, la misma representa aproximadamente el 1.5% del PBI de la Argentina²¹. Uno de los principales problemas de Salta es el trabajo informal o “en negro”. En las zonas rurales, la mayoría de los habitantes trabajan en negocios o explotaciones agrícolas no registrados, así como en la capital provincial puede verse gran cantidad de “vendedores ambulantes”.

El Noreste provincial, zona de yungas, llamada “Norte Verde” se caracteriza por altas temperaturas y abundantes precipitaciones, en la que se desarrollan principalmente cultivos tales como la caña de azúcar, frutas tropicales, cítricos, hortalizas y madera. La ganadería tiene excelentes posibilidades dada la enorme potencialidad en la producción forrajera. En esta zona también se destaca la producción de petróleo y gas.

El Este se destaca por la agricultura y ganadería, principalmente cultivos y producción intensiva, soja maíz algodón, poroto, entre otros.

El Centro de la Provincia está formado por los Valles Calchaquíes, de Lerma y Sianca, donde se registran precipitaciones menores a 200 mm. anuales. Las prácticas agrícolas deben realizarse exclusivamente bajo riego, desarrollándose cultivos hortícolas como el ajo, cebolla, comino y pimentón, y también se desarrolla la vitivinicultura produciéndose vinos de excelente calidad y de renombradas marcas internacionales, aquí también se destaca el ganado caprino y ovino.

²¹ Cámara Argentina de Comercio., (2012, Agosto). Informe Económico: Provincia de Salta. Observatorio de Comercio y Servicios. Departamento de Economía. Recuperado de: https://www.cac.com.ar/data/documentos/50_iep-salta-ago12.pdf. Noviembre 2017.

El Valle de Lerma es una zona templada y registra precipitaciones que varían entre 400 y 1000 mm. en los meses de noviembre a abril. Sobresale la explotación intensiva de la tierra, principalmente con los cultivos de tabaco Virginia, al mismo tiempo que se ubica en los “cinturones verdes” la producción de hortalizas de hoja. En el Valle de Sianca se destaca el cultivo de la caña de azúcar. La lechería es una importante actividad como así también los productos de granja.

En la zona próxima a las sierras se registran precipitaciones entre 700 y 900 mm. Es óptima para los cultivos de secano como soja, poroto y maíz siendo principalmente zona granífera. La ganadería bovina consiste en la cría y también invernada en aquellas zonas que tienen disponibilidad de riego.

Al Oeste provincial, la “región cordillerana” posee una enorme riqueza minera. Allí se encuentran yacimientos de Litio, azufre, boratos, mármol, baritina, perlita, cobre, zinc, plomo, plata y manganeso.

En años recientes, la radicación de numerosas firmas extranjeras ha introducido tecnología de punta en la actividad vitivinícola. Hoy, por ejemplo, el azúcar y el vino se exportan a Europa y los Estados Unidos, y en el caso del vino salteño, goza de una excelente reputación internacional “de altura” debido a sus privilegiadas cepas.

En la capital provincial y las principales localidades gran parte de la población se dedica al sector de servicios: comercio, bancos y actividades financieras, educación, salud, transporte, comunicaciones, gastronomía y entretenimiento, etc. El sector turístico, Salta se destaca como 4º destino de Interés Turístico Nacional, resultado de más de 15 años de políticas de gobierno de desarrollo del sector, entendiendo su riqueza y diversidad paisajística natural que va desde el altiplano andino o puna y monte chaqueño, hasta la selva subtropical de las Yungas (Reserva de la Biosfera UNESCO), con cerros de colores, viñedos de gran altura, quebradas, altas cumbres, volcanes y salares. Existen 28 áreas protegidas, que se corresponden con el 18% del territorio provincial. Cuenta además con un gran desarrollo de *rutas y circuitos turísticos* integrados con la producción local, los más destacados son la Ruta del Vino, Ruta 40, Camino de los Artesanos, Camino del Inca o Qhapaq Ñam. Esto hace que Salta hoy sea una opción más que interesante para los visitantes.

CUADRO COMPARATIVO REGIONES DE ESTUDIO²²

	SALTA	II REGIÓN ANTOFAGASTA
Superficie	155.488 km ²	126.049,1 km ²
Población	1.214.441	594.755
Altitud	1246 m.s.n.m.	2552 m.s.n.m.
División Administrativa	23 departamentos 58 municipios	Provincias de Antofagasta, El Loa y Tocopilla
Capital	Salta	Antofagasta
PBI P/C	\$23.971 anuales	USD 25.000 anuales
Gobierno	Poder Ejecutivo ejercido por el Gobernador. Poder Legislativo ejercido por una legislatura bicameral: Cámara de Diputados y Cámara de Senadores. Poder Judicial integrado por una corte de siete magistrados.	Gobierno Regional a cargo del Intendente y el Consejo Regional compuesto por 16 consejeros regionales electos por voto directo. El gobierno y administración de las provincias corresponde a tres gobernadores, nombrados por el Presidente de la República.
Economía	La actividad económica de representa aproximadamente el 1% del PBI de la Argentina. Uno de los principales problemas de Salta es el trabajo informal, en zonas rurales, la mayoría de los habitantes trabajan en negocios o explotaciones agrícolas no registrados. El Noreste provincial: cultivos como la caña de azúcar, frutas tropicales, cítricos, hortalizas y madera. La ganadería cuenta con gran potencialidad en la producción forrajera. Se destaca la producción de petróleo y gas. El Este se destaca por la agricultura y ganadería, principalmente cultivos y producción intensiva, soja maíz algodón, poroto, entre otros.	Época prehispánica: actividades agropecuarias. En la hoya hidrográfica del río Loa y las quebradas precordilleranas, se estableció una estructura económica agropastoril que se contactaba con los pobladores de alta Puna, creando un circuito de intercambio económico permanente. Explotación económica de carácter industrial impulsada por españoles e ingleses, se orientó a explotación de los yacimientos mineros. Es así como actualmente la principal actividad económica es la minería, que produce más del 57% del Producto Interno Regional. Las principales minas de todo el país están ubicadas en la zona,

²² Fuente: Elaboración Propia

	El Centro de la Provincia: prácticas agrícolas deben realizarse bajo riego, desarrollándose cultivos hortícolas como el ajo, cebolla, comino y pimentón, y también se desarrolla la vitivinicultura produciéndose vinos de excelente calidad y de renombradas marcas internacionales, aquí también se destaca el ganado caprino y ovino. Valle de Lerma: sobresale la explotación intensiva de la tierra, principalmente con los cultivos de tabaco Virginia, al mismo tiempo que se ubica en los “cinturones verdes” la producción de hortalizas de hoja. Valle de Sianca se destaca el cultivo de la caña de azúcar. La lechería es una importante actividad como así también los productos de granja. En la zona próxima a las sierras es óptima para los cultivos de secano como soja, poroto y maíz siendo principalmente zona granífera. La ganadería bovina consiste en la cría y también invernada en aquellas zonas que tienen disponibilidad de riego. Al Oeste provincial, posee una enorme riqueza minera. Se encuentran yacimientos de Litio, azufre, boratos, mármol, baritina, perlita, cobre, zinc, plomo, plata y manganeso. En la capital provincial y las principales localidades gran parte de la población se dedica al sector de servicios (comercio, actividades financieras, educación, transporte, comunicaciones, gastronomía, entretenimiento, etc.) Sector turístico, se destaca como 4º destino de Interés Turístico Nacional.	destacándose los yacimientos estatales de Chuquicamata, la mina a cielo abierto más grande del mundo y Radomiro Tomic, y las privadas La Exótica y La Escondida. También se extraen otros minerales como plata, molibdeno, oro, litio, hierro, yodo, carbonato de calcio y cuarzo. La industria pesquera es otro fuerte de la Región, harina y aceite de pescado. La infraestructura vial y de transporte es adecuada y funcional para la actividad productiva regional, pero insuficiente para el mejor aprovechamiento de las relaciones con los países limítrofes. La producción agrícola concentrada en las zonas del altiplano, es casi nula. El turismo sufrió un aumento considerable en los últimos años. En el campo energético, hay importantes centrales termoeléctricas destinadas a abastecer de energía eléctrica a todo el sector minero.
--	---	---

Alrededor de 1907 existían aproximadamente veinticinco pueblos extendidos entre Salta y Antofagasta, en ese tiempo las relaciones comerciales básicamente eran trueque de maíz y trigo por lana y salitre.

El aislamiento era casi completo antes de la explotación del salitre, Antofagasta se constituía como el segundo puerto chileno en importancia, a continuación de Valparaíso. Estos factores resultaron claves al momento de fomentar el crecimiento demográfico de la región y la expansión de la demanda de Antofagasta como imán de atracción externa.

En el período que va desde 1880 hasta 1930 la industria del salitre experimenta su más importante crecimiento y al mismo tiempo, la economía del norte argentino en general y la salteña en particular, pasan a ser áreas tributarias de la zona del salitre antofagastino y del norte chileno.

Sería injusto presumir que este vínculo deviene de una actitud repentina, impulsada sólo por el interés comercial. Los lazos entre los pobladores de los territorios de los primeros españoles y criollos de lo que actualmente son las ciudades del norte chileno y argentino, hunden sus raíces en tiempos anteriores a la conquista española e incluso a la presencia incásica. En Hispanoamérica, la movilidad de sus habitantes de un lugar a otro hasta que finalmente se radicaban en el extenso territorio sudamericano, era habitual.

Claro ejemplo de ello, es que muchas palabras del lenguaje, danzas, comidas, costumbres, llegaron a Salta en las alforjas de aquellos hombres que trajinaban la cordillera, trabajando como peones, haciendo negocios o en busca de aventuras.

II.2. IMPORTANCIA GEOESTRATÉGICA SUBCONTINENTAL

Durante las primeras décadas del Siglo XX, Salta vislumbró que los cimientos de su futuro estaban ligados a la recuperación y recreación de una parte de los fuertes lazos que históricamente la vinculaban con los antiguos circuitos prehispánicos y coloniales redefinidos durante las Guerras de Independencia y las luchas civiles de años anteriores.

Así como la ubicación geográfica favoreció a Salta cuando su economía fue tributaria de los mercados altoperuanos, también la perjudicó cuando el centro de gravedad fue trasladado hacia el Río de la Plata, del cual la separaba una enorme distancia.

Más allá del grandísimo obstáculo del Macizo Andino y de la Puna de Atacama, los 870km que separaban a Salta del Puerto de Antofagasta por el proyectado Ferrocarril Trasandino, no tienen comparación con los casi 1.700km entre Buenos Aires y Salta. El Ferrocarril Salta – Antofagasta, obra monumental ferroviaria, se inició en 1921 y se terminó en 1948, inaugurada por el Gral. Juan Domingo Perón, la línea sale desde la ciudad de Salta a 1.187 msnm y recorre cordillera arriba 214km, hasta el Viaducto La Polvorilla a 4.220 ms de altura. Por esos años, la construcción de la vía ferroviaria en Chile llegaba de la salitrera Augusto Victoria, cuyo primer riel se colocó en 1935, hasta Emilac. A partir de allí a Monturaqui se habían acondicionado los terraplenes para la colocación de durmientes y faltaban ejecutar los trabajos desde Monturaqui a Socompa.

La historia y la geografía de la región andina central demuestran que las divisiones territoriales no han disuelto la natural integración de las regiones de estudio dando inicio al proceso de integración, con el fin de reducir la dependencia de la región de los centros económicos mundiales y de aumentar las posibilidades de expansión de su industria. Lamentablemente, este proceso muchas veces se ha visto frenado y de marcha lenta, debido básicamente a las irregularidades y discontinuidades en la vida política de los actores principales.

Salta se caracteriza por su condición mediterránea, principal limitante a su plena inserción en los procesos nacionales e internacionales de desarrollo. Este aislamiento geográfico la aleja de los mercados, puertos, centros económicos, la distancia logró imponerse en la región con respecto al resto del país.

La integración económica con los países del centro oeste latinoamericano y el acceso a los mercados internacionales por los puertos del norte de Chile, son parte de una vieja estrategia de desarrollo de las provincias del norte argentino. Esta estrategia

no ha perdido vigencia sino al contrario fue ganando cada vez más terreno en el pensamiento sobretodo de la Provincia de Salta, que priorizó la complementación económica, en un primer momento, del espacio supranacional que se ubica en el centro oeste de Sudamérica.

Esto resulta evidenciado cuando en 1948 Argentina inauguró el Ramal C-14 del Ferrocarril Belgrano y al mismo tiempo en Antofagasta se construía el puerto, eslabón incuestionable en la cadena productiva y comercial. Junto a esta vía ferroviaria luego de este lado de la Cordillera se construyó la Ruta Nacional 51, mientras que del otro, tomó peso importante el tramo: Socaire – Peine – Baquedano²³.

Las oportunidades de desarrollo de Antofagasta se han sustentado esencialmente en el aprovechamiento de sus recursos naturales, fundamentalmente los de carácter minero-industrial, sabido es que esos recursos no son renovables y su vigencia es limitada. La actividad industrial, se encuentra limitada en su desarrollo por los altos costos de energía y agua, los cuales encarecen los productos finales manufacturados en la región y reducen las posibilidades de competir en precios con otras industrias similares localizadas en regiones del centro y sur de Chile.

Por lo señalado, era imperativo buscar nuevas actividades que refuercen y dinamicen la economía regional. Entre las alternativas que existen para el logro de tales propósitos, surge la posibilidad de integración con los países del área del trópico de Capricornio, principalmente con el Noroeste Argentino, considerando que la II Región de Antofagasta ofrece una estratégica posición geográfica, frente a la cuenca del Océano Pacífico, hacia la cual puede canalizarse el flujo comercial de las regiones trasandinas; por tal razón, su eventual integración debe ser considerada como una real oportunidad de desarrollo económico.

A partir del crecimiento económico tradicional de la región, se proyecta lograr una mayor diversificación en el área productiva y de servicios, transformándola en un eje de integración e intercambio comercial.

La fuerza motriz de esta integración, posee un claro matiz económico centrado en el comercio exterior, a partir del cual se construyen las restantes vinculaciones.

El interés de las regiones trasandinas se centra en la posibilidad de exportar a los países de la Cuenca, en especial a los de Asia, los productos agropecuarios que generan, cuyos volúmenes y diversidad pueden acentuarse fuertemente mediante el aprovechamiento de vastos terrenos fértiles, hoy improductivos.

²³ GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SALTA, CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES. Seminario Binacional: Infraestructura ferroviaria Salta – Antofagasta, Su proyección regional y bioceánica, Provincia de Salta, 2013.

Tales perspectivas se ven frustradas, tanto por sus lejanías de los puntos de salida y los altos costos del transporte, como por la falta de contactos y conocimientos sobre el funcionamiento de los mercados asiáticos, sin que estas carencias se suplan mediante ofertas directas de servicios de terceros.

Actualmente, el intercambio de productos entre los vecinos y las economías de la Cuenca del Pacífico, tiene por origen o destino puertos del Atlántico, siendo escasamente empleados los del Norte de Chile, excepto en el caso de Bolivia, favorecida por convenios especiales.

Lo fundamental, es el costo total del flujo de productos, lo que depende de un conjunto de factores relacionados con los costos operativos y la eficiencia y suficiencia en materias de infraestructura, medios y servicios para la circulación de mercancías. Cada factor influye al momento de escoger la alternativa óptima, destacándose aquellos que permiten economías de escala.

El conjunto de estas consideraciones, determina que, hoy en día, el costo del tráfico de mercaderías de los vecinos hacia países asiáticos, resulte más reducido vía Buenos Aires o Santos que por los puertos del Pacífico. Al mayor costo agregado en que se incurre hasta el instante de colocar las cargas a bordo de las naves, se adicionan los superiores valores de los fletes marítimos, ocasionados por los bajos volúmenes e irregularidad de la carga, que impiden tanto las economías de escala como la existencia de rutas directas, obligando a los navíos a ir recalando en puntos intermedios, aumentando las millas náuticas de recorrido.

Salta y Antofagasta son dos pueblos complementarios, y las proyecciones resultan más difíciles si se basan en individualidades.

Para poder hacer frente y sostener en el tiempo este proceso, es necesario no sólo tener voluntad sino también que determinadas condiciones estén presentes, como por ejemplo estabilidad interna, sin la misma es difícil lograr una política internacional coherente, sostenida y consecuente; tener vocación internacional; y contar con una política deliberada que refleje las acciones interpretativas de las aspiraciones de la comunidad internacional a la que se pertenece²⁴.

En nuestro continente, los esfuerzos por una integración universitaria se remonta aproximadamente a 1856, cuando el político liberal chileno Francisco Bilbao propone crear la Universidad Americana con el objetivo de enriquecer el conocimiento de la región a través de las ciencias sociales, pero dicho propósito no llegó a

²⁴ Mora Campos, Olivia; Romero Muñoz, Pablo. NOA – NORTE GRANDE – Crónica de Dos Regiones Integradas, Embajada de Chile en Argentina, Santiago de Chile, 1999.

materializarse. Luego, en los primeros años de siglo XX, surgieron otras propuestas similares de integración universitaria que corrieron con la misma suerte.

Resultados concretos comienzan a apreciarse en nuestros tiempos, alrededor de 1996 cuando, en forma conjunta y en el marco del III Seminario de Integración Subregional, la Universidad Católica del Norte de Antofagasta lanza con la IV Reunión de Rectores, el Consejo de Rectores para la Integración de la Subregión Centro Oeste de Sudamérica – CRISCOS, formando parte del mismo, la Universidad Católica de Salta y las Universidades de Antofagasta y Católica del Norte.

Buscar alianzas para insertar a las universidades en los procesos internacionales y así obtener mayores ventajas, es razón suficiente para que las instituciones de educación superior hayan tomado la decisión de formar bloques regionales, en un mundo donde no sólo el factor económico – comercial está obligado a competir en el contexto mundial, sino también sus sistemas educacionales.

Las dos Regiones de estudio, cuentan con interesantes atractivos turísticos, como playas, patrimonios culturales, vestigios arqueológicos con gran cantidad de pueblos coloniales y arquitectura de época, iglesias típicas, bellezas naturales, una flora y fauna propias, ofreciendo así un gran desarrollo para el sector turístico.

En Antofagasta como en Salta, el turismo receptivo fue adquiriendo peso para la economía local, nacional e internacional. El término frontera se fue transformando con los años en sinónimo de punto de encuentro, de ampliaciones de rutas, interacciones económicas y culturales.

La consolidación de la industria turística como disparador del desarrollo económico regional ha sido y es un propósito de relevancia para el sector privado como para el sector público. Se toman como ejemplos las inversiones en las rutas viales de integración, Paso de Sico o a través de Foros como los Comités de Integración, donde se establecen o definen lineamientos de políticas turísticas de integración.

Es así como tanto el sector turístico como el educativo además por supuesto del económico se convierten en herramientas para el acercamiento y desarrollo de los pueblos.

Conclusiones Parciales

Los esfuerzos que se realizan con el fin de integración deben considerar como cimientos al menos una cierta afinidad entre las partes, una visibilidad de destino compartido y una voluntad común para superar cualquier inconveniente o conflicto que surja.

Dadas las características geográficas e históricas de las regiones de estudio, y con el fin de analizar los resultados de la integración económica habida entre Salta y Antofagasta entre los años 2003 – 2012, se puede vislumbrar el punto de partida del esfuerzo integracionista sin duda a la integración económica regional que una vez alcanzada, resulta un proceso de ordenación económica óptima de una zona determinada en un espacio y tiempo definidos.

Ya hacia fines del siglo XIX y principios del XX, Antofagasta se constituía como potencia portuaria, a pesar de su aislamiento debido a la complejidad territorial y climática de ese entonces. Y Salta daba un giro y comenzaba a mirar de manera estratégica la salida al Pacífico por los puertos antofagastinos.

Para avanzar en el análisis del nivel de integración existente entre los años 2003 y 2012 entre Salta y Antofagasta, objetivo general de este trabajo, la idea integracionista no se circunscribe solamente a las áreas comercial y económica; con el correr del tiempo y a medida que las posiciones geopolíticas de Salta y Antofagasta fueron delineando sus respectivos roles, se hace más factible poder observar uno de los objetivos específicos, los beneficios de la integración (económica, social, cultural) existente en el período de tiempo planteado.

De esta manera la educación, la cultura, el deporte, constituyeron también áreas centrales en el desarrollo de los pueblos. Ambas regiones de características singulares propias, cuentan con coexistencia de múltiples culturas, debido sobre todo a la posición geoestratégica que comparten al limitar con varios países, concibiendo una cercanía entre los habitantes de sus poblaciones que sirve de motor impulsor en la búsqueda de respuesta a las necesidades que surgen en sus territorios y que forman los cimientos de la idea de cooperación e integración.

Desde los gobiernos de ambas regiones se vienen gestionando políticas públicas que incluyen una agenda pensada para un mayor desarrollo y calidad en la vida de los ciudadanos, incluyendo educación, salud, desarrollo social y medio ambiente, entre otros.

Ya se han mencionado previamente en este capítulo, por ejemplo en materia educativa, la conformación de un espacio de intercambio estudiantil, de docentes y otros fines, como es el Consejo de Rectores para la Integración de la Subregión

Centro Oeste de Sudamérica – CRISCOS; o en materia turística la implementación de políticas conjuntas en los Foros o Comités de Integración Fronteriza en las que ambas regiones son parte. El turismo ha demostrado ser una gran herramienta al momento de acercar a los pueblos creando nuevas oportunidades.

La integración se vuelve la respuesta a la globalización.

SEGUNDA PARTE

CAPÍTULO III

PROCESOS INTEGRADORES LOGRADOS

III.1. DE LA PROVINCIA DE SALTA y LA II REGIÓN DE ANTOFAGASTA: INTEGRACIÓN REGIONAL

“El accionar internacional por parte de actores subnacionales se está volviendo una práctica de la realidad actual que crece exponencialmente. No se limita a la esfera gubernamental propiamente dicha, es decir a las unidades administrativas menores que tiene un estado (gobiernos provinciales, municipios), sino que involucra también al sector privado, a las universidades, a las organizaciones no gubernamentales y una variedad de segmentos de la sociedad civil que perciben el mapa del mundo como su espacio de acción. Ha surgido así un entramado de relaciones transnacionales y transgubernamentales que se aleja de la centralidad que había caracterizado al Estado en materia de relaciones internacionales.”²⁵

Es sabido que llevar a cabo y desarrollar la gestión externa de los actores subnacionales resulta una tarea compleja, sobre todo cuando es elaborada por elites gubernamentales que, apoyadas en supuestos de necesidad y búsqueda de eficiencia, muchas veces distan de ese fin y terminan siendo guiadas sólo por compromisos políticos y/o particulares. La temática de integración resulta muy variada, sobresaliendo las referidas a comercio exterior, no se dejan de lado temas de sanidad, migraciones, seguridad e infraestructura, comunicación, etc. Muchas de las anteriormente nombradas son abordadas mancomunadamente con el gobierno nacional.²⁶

El presente capítulo será abordado a partir de la marcada línea institucional de las unidades de análisis, Salta y Antofagasta, y de la voluntad política de las mismas como eje integrador que se visualiza pos tesis.

Se puede decir que son múltiples los factores que actúan como marco de este accionar externo, en este sentido, con alcance general se encuentran: el afianzamiento de la economía globalizada en detrimento de la preponderancia Estado-Nación, el crecimiento económico de los países asiáticos, sobresaliendo China, que ha volcado la mirada de los actores subnacionales hacia el Pacífico como vía de intercambios, los procesos de integración regional que fueron surgiendo y afirmándose

²⁵ Comité sobre las Provincias en el Plano Internacional. Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales. Recuperado de <http://www.cari.org.ar/organos/comiteprovincias.html>. Noviembre 2017.

²⁶ Iglesias Eduardo, Iglesias Valeria, Zubelzú Graciela. Las provincias argentinas en el escenario internacional. Desafíos y obstáculos de un sistema federal. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, Buenos Aires, 2008.

cada vez más. Con alcance interno en cambio cobran relevancia los cambios habidos en las Constituciones a nivel Nación como a nivel Provincia, los avances y consolidación de los procesos democráticos, dando todos estos factores un gran impulso al accionar integracionista.

La temática como ya se aclaró previamente, es muy variada, desde la tradicional como la promoción de productos propios a la cooperación en materia cultural, así como la turística, técnica y tecnológica, y en este caso en menor medida la de salud.

Los objetivos que predominan están vinculados a la promoción y desarrollo de las **potencialidades socio-económicas** de Salta y Antofagasta. Aunque la promoción del comercio exterior constituye la preocupación originaria en la mayoría de las iniciativas provinciales, hay otras áreas que despiertan el interés y la iniciativa provincial. La ubicación geográfica constituye aquí un factor interviniente al momento de encarar acciones en distintas áreas como: migraciones, sanidad, obras de infraestructura, seguridad, manejo de recursos compartidos. Muchas de estas son abordadas en conjunto con el gobierno nacional en el marco de acciones concertadas y también en el ámbito de acciones que caracterizan a la actividad de los Comités de Integración.

Por lo tanto, el hecho de ser provincia/región limítrofe conduce por sí mismo a algún grado de diversificación de acciones. Salta y Antofagasta presentan más allá de una voluntad integracionista, densidad y diversidad temática en sus vínculos externos. Además de concentrar gran parte de su interés en temas de infraestructura física fronteriza y en la búsqueda de una mejor comunicación aérea, también están presentes materia de seguridad, la búsqueda de contactos para promover y potenciar el sector del turismo y la cooperación técnica.

El objetivo fundamental de las acciones integracionistas por parte de Antofagasta ha sido el de lograr un giro en la condición mono-productora de la Región, diversificando su base económica y desarrollando un proyecto que, además de su condición minera, abra la posibilidad de transformar a la Segunda Región en un eje de integración cultural, turística y económica en la Zona del Centro Oeste Sudamericano y en eje comercial entre ésta y los países de la cuenca del Pacífico.

En materia educativa las potencialidades también son más que interesantes y atractivos, una estrategia que ha resultado exitosa en muchas provincias es la articulación entre el gobierno provincial (a veces nacional), el empresariado y las

universidades locales. Un ejemplo se da en el ámbito productivo-comercial donde Salta participó del programa “Primera Exportación” de la Subsecretaría PYME de la Nación que tiene como objetivo crear conciencia y aumentar la competitividad de las pequeñas empresas en comercio exterior. Este programa contempla la selección de empresas con potencial exportador a las que se les asignan estudiantes de comercio exterior de la Universidad de Salta para que realicen tareas de diagnóstico, estudios de mercado y promoción comercial, así como la organización de cursos de capacitación.

En cuanto a la **conectividad** entre las Regiones de estudio, el desarrollo de una red de transporte resulta clave dadas las grandes distancias que separan a Salta de los principales puertos del Atlántico y del Pacífico, así como de los grandes centros de consumo nacionales. También la producción preponderante en la zona de carga pesada (azúcar, granos, hortalizas, minerales, etc.) necesita una red eficiente que le permita bajar los costos de flete para ser competitivos. Además de las acciones de lobby más comunes ante los respectivos gobiernos nacionales, se realizan reuniones periódicas con organismos financieros internacionales como la CAF²⁷, el BID²⁸ y el FONPLATA²⁹, con el objetivo de materializar la ejecución de las obras físicas definidas como prioritarias.

Para el funcionamiento de esta iniciativa, se requiere de una serie de decisiones de índole político, económico y social que constituyan una nueva red de relaciones entre los centros urbanos costeros de la región con los territorios trasandinos, incluyendo los asentamientos intermedios que forman parte de este proceso de integración subregional, el cual se refleja en la habilitación de una amplia cobertura de infraestructura de transportes y de servicios para integrar e impulsar un nuevo sistema de ordenamiento territorial. Debe entenderse que, en ambos casos, es el Estado Nacional quien entiende en cuestiones de infraestructura física de conexión internacional, y en consecuencia, las acciones provinciales/regionales tienen como principal destinatario al nivel nacional a quien procuran convencer para que éste privilegie obras que resultan vitales para el propio desarrollo y proyección externa.

De las carreteras existentes, las de Socompa y Portezuelo de Huaytiquina han caído en desuso con el consiguiente deterioro, centrándose el análisis sólo en el tráfico por los Pasos de Sico y Jama, ambos en procesos avanzados de mejoramiento

²⁷ CAF: Corporación Andina de Fomento – Actualmente es el Banco de Desarrollo de América Latina

²⁸ BID: Banco Interamericano de Desarrollo

²⁹ FONPLATA: Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata

que permite un promisorio incremento de los flujos, incluidos los que favorecen a Paraguay y al Puerto de Iquique.

El mejoramiento de la infraestructura vial entre la Segunda Región y los países trasandinos, la modernización de los servicios ferroviarios entre el Noroeste Argentino, Bolivia y el norte de Chile, más la creación de una red de infraestructura de servicios portuarios, aduaneros y fitosanitarios, promoverán un reordenamiento de las estructuras económicas y espaciales en la macro-región, generando un gran flujo de relaciones interespaciales.

La conexión entre Salta y Antofagasta antiguamente se ha desenvuelto mediante ferrocarriles y carreteras de bajos estándares, lo que unido al centralismo y los altos costos, no han propiciado las relaciones económicas y sociales.

En 1948 en Argentina se inauguró el Ramal C-14 del Ferrocarril Belgrano y al mismo tiempo en Antofagasta se construía el puerto, eslabón necesario en la cadena productiva y comercial. Junto a la vía ferroviaria se construyó luego la Ruta Nacional 51, y al otro lado de la cordillera se buscó el camino más corto para unir Salta y Antofagasta: el trayecto Socaire – Peine – Baquedano, tramo que dio lugar al funcionamiento en el Paso de Sico de la Plataforma Única de Control Integrado, acortando el tiempo de recorrido de los 700 km entre Salta y los Puertos de Antofagasta, con salida al Océano Pacífico. El Ramal C-14 junto al Ferrocarril Trasandino Norte conforman el Ferrocarril Trasandino Norte.

El Paso de Sico fue el primero en ser autorizado por los gobiernos de Argentina y Chile, desde Mendoza al norte, para el tránsito de personas y bienes. En 1977 el gobierno chileno lo declaró como camino de primera prioridad, de Norte-Sur, Salta – Antofagasta.³⁰

Resulta ineludible vincular la infraestructura de conectividad FF.CC. y Carreteras con la infraestructura portuaria de la Segunda Región, y desde allí mirar hacia los mercados del Asia Pacífico. También es inevitable considerar las posibilidades de un desarrollo del comercio internacional a nivel de una macro región, una oferta exportable común del corredor bioceánico que incluya el norte argentino, sur y oriente de Bolivia, Paraguay y el sur de Brasil.

Los corredores bioceánicos son un sistema de corredores de transporte favorecidos para potenciar el comercio internacional sobre la base de elementos geográficos, políticos, comerciales, sociales y ambientales. El de relevancia para el

³⁰ GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SALTA, CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES. Seminario Binacional: Infraestructura ferroviaria Salta – Antofagasta, Su proyección regional y bioceánica, Provincia de Salta, 2013.

presente trabajo de investigación, es el Corredor Bioceánico Norte³¹, un área emplazada entre los paralelos 20° y 30° de latitud sur y los Océanos Pacífico y Atlántico, y une los puertos de Santos y San Pablo en Brasil con los puertos de Antofagasta y el mega puerto de Mejillones en Puerto Angamos, Chile.

Partiendo de los Puertos de Antofagasta, Tocopilla o Mejillones, circulando hacia Argentina por los Pasos de Jama y Sico, se extiende a Bolivia y Paraguay, para posteriormente cruzar a Brasil por Foz de Iguazú y conectar con los puertos de Santos y Paranagua.

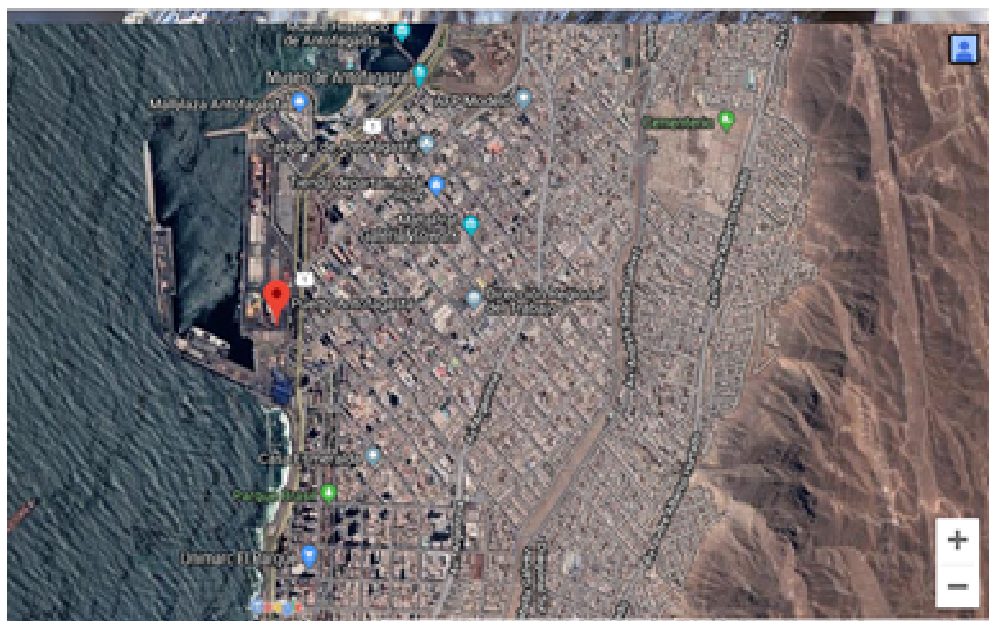
El tránsito por el Pacífico, necesariamente debe de considerar el uso de puertos de alta tecnología, capacidad y eficiencia, como aporte a la obtención de un costo de transporte global inferior a otras opciones.

El Sistema Portuario es uno de los hitos más notables en la implementación de la Política de Internacionalización de la Región de Antofagasta.

Conformado por los Puertos de Antofagasta; Mega Puerto de Mejillones y en menor escala los Puertos de Tocopilla y Angamos. Aún cuando en envergadura de Comercio Internacional el Puerto Antofagasta y el de Mejillones lideran la actividad, sus movimientos están muy relacionados con las cargas de exportación de la Región, junto con atender cargas originadas y destinadas a países limítrofes (Bolivia y Noroeste de Argentina).

El Puerto de Antofagasta es de alta importancia estratégica para el país, a nivel nacional como internacional. Abrigando cerca de 30.000 m² de agua, con 40.000 m² de terrenos anexos y la capacidad de atender a 6 navíos simultáneamente, es *el centro del norte*, por su impacto económico, social y político. Es uno de los principales puertos del país y su aporte es fundamental en el desarrollo de Chile. Con cerca de 150 años de historia, de cada 100 dólares que ingresan hoy a Chile, 14 lo hacen por sus puertas.

³¹ Loto, Carla. El Corredor Bioceánico Norte: Una Experiencia Geopolítica para la Integración Regional del ZICOSUR, Tesis de Grado Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Jurídicas, Universidad Católica de Salta, 2004.



32

Rutas Internacionales PASOS



33

³² Fuente: Puerto Antofagasta www.anfport.cl. Enero 2018.

³³ Fuente: Puerto Antofagasta www.anfport.cl. Enero 2018.

Puerto Tocopilla inició sus operaciones en noviembre de 1987, cuenta con una capacidad de almacenamiento de graneles líquidos, sólidos y carga general, para ser transferidos a naves y camiones. Dispone para ello de estanques de almacenamiento, redes y sistemas independientes para cada requerimiento.



34

En la Segunda Región, además de los puertos de Antofagasta y Tocopilla, se suma la habilitación de un gran complejo portuario en la bahía de Mejillones, el cual vendría a completar y potenciar las bondades del Corredor Bioceánico del Norte Grande.

Puerto Mejillones posee características naturales de primer orden, las que repercuten en reducciones de los montos de la inversión requerida para obras portuarias y extraportuarias, así como para la ulterior operación. Tales ventajas, referidas a características marítimas, borde costero, extensos terrenos disponibles,

³⁴ Fuente: Puerto Tocopilla www.e-cl.cl. Enero 2018.

conexiones viales y ferroviarias, proximidad al aeropuerto internacional y a la ciudad de Antofagasta, lo señalan como una localización óptima para servir a este proyecto de integración subregional.

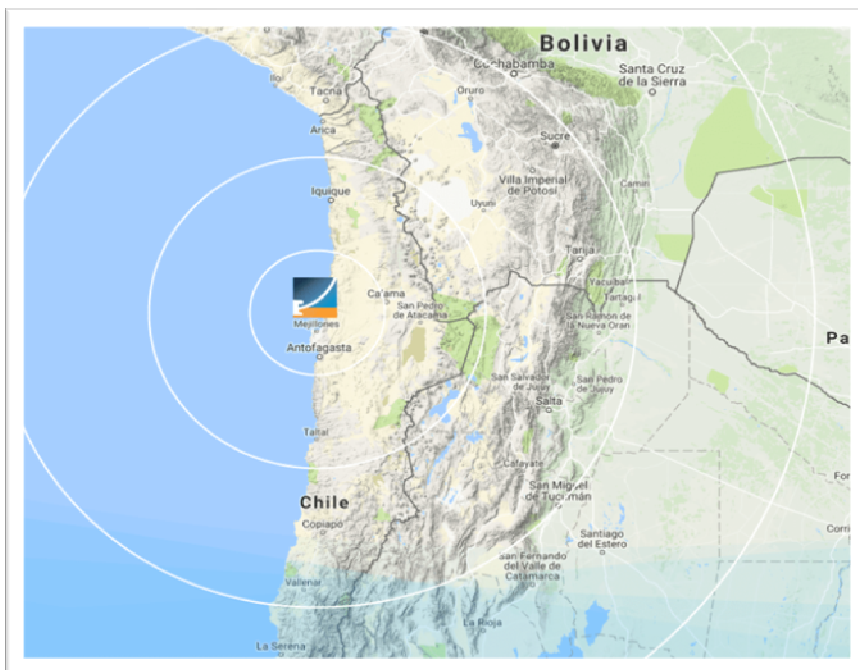


35

Puerto Angamos, se encuentra situado en la comuna de Mejillones a 65 km de Antofagasta y a 1400 km. de Santiago de Chile. En noviembre de 1999 nace Puerto Angamos como sociedad anónima cerrada, tras adjudicarse la licitación para la construcción y operación de Terminal N° 1 del Complejo Portuario Mejillones, ubicado en la comuna de Mejillones y a partir del 2003 Puerto Angamos empieza a operar directamente.

Su ubicación privilegiada, cercana al distrito cuprífero más importante del mundo, en donde se encuentran yacimientos mineros conocidos mundialmente como Chuquibambilla, La Escondida, Spence, Radomiro Tomic, El Abra, El Tesoro, entre otros. La bahía de Mejillones posee una protección natural que brinda condiciones excepcionales contra las marejadas provenientes del sur del país. Mientras que sus aguas profundas aseguran disponibilidad para recalar y trabajar en forma segura. Cuenta con accesos vía tren y camión conectando las principales faenas mineras de Chile, Argentina y Bolivia, con el puerto sin la necesidad de cruzar por zonas pobladas. Se conecta al mundo gracias a un conjunto de servicios marítimos semanales con destinos a Asia Pacífico, Europa, Norteamérica y el Caribe.

³⁵ Fuente: Puerto Mejillones www.puertomejillones.cl. Enero 2018.



36

Para conseguir este objetivo, se requiere impulsar una serie de proyectos, básicamente de infraestructura y servicios de apoyo administrativo, que reorienten la actual estructura económica y espacial de la región, de acuerdo a los nuevos requerimientos que demandarán las actividades ligadas al eje de la integración subregional y el corredor bioceánico.

Con respecto a las **conexiones aéreas**, es menester la intervención de los gobiernos de cada región, que se comprometan con la responsabilidad de formular e impulsar una política aerocomercial con beneficios económicos, sociales y de integración (Villanueva Cornejo, 2015). Una de las causas de crecimiento del transporte aéreo es el impulso que le da el sector de cargas y el turístico, es por eso que la necesidad de inversiones constantes y cuantiosas en la materia, además de mano de obra cualificada, presentan una baja rentabilidad en el servicio.

La región de Antofagasta cuenta con 2 aeropuertos: Cerro Moreno y el Aeródromo El Loa.

Aeropuerto Cerro Moreno: aeropuerto de pasajeros, terminal de carga y centro de operaciones de la Vª Brigada Aérea de la Fuerza Aérea de Chile. Tiene una elevación de 140 msnm y una pista de asfalto de 2,6 km de largo por 50m de ancho. Cuenta con servicios de policía internacional, migración y aduana, por lo que es considerado como un aeropuerto internacional.

³⁶Fuente: Puerto Angamos www.puertoangamos.cl. Enero 2018.

Aeropuerto El Loa: aeropuerto de pasajeros, terminal de carga y centro de operaciones, ubicado a 6 km al sur este de la ciudad de Calama. Es de categoría 4C, lo que permite que operen aeronaves con una envergadura máxima de 36m, cuenta con una plataforma de 20.000 m² y dos calles de rodaje de 50 x 23m que unen pista y plataforma de estacionamiento aeronaves.

Del total de pasajeros del año 2011, cerca del 40% correspondió a pasajeros internacionales lo que refleja el peso relativo en esta materia de la región y su conectividad aérea.

La provincia de Salta cuenta con el Aeropuerto Internacional Martín Miguel de Güemes, que se encuentra ubicado a 7 km hacia el suroeste del centro de la Ciudad de Salta, de 208 ha aproximadamente y su categoría OACI es 4D, cuenta con pistas: 207 000 m², superficie edificada: 1195 m², terminal de pasajeros: 2300 m² (organizado en dos niveles) y hangares: 3700 m².

En materia de aeropuertos y tránsito aéreo, existió una sustancial mejora en la infraestructura, sin embargo, es necesario recalcar la importancia de contar con oferta regional permanente de vuelos directos.

Ambos gobiernos nacionales, deben no sólo diseñar una política para el transporte aéreo, sino disminuir la burocracia existente, generando instancias más eficientes, ya que las características propias de ambos países como ubicación geográfica marginal y la extensión territorial le suman una importancia estratégica a este servicio. Esta importancia toma más fuerza en el momento en que los otros medios de transporte presentan carencias o deficiencias en las redes viales y también navegables, el desarrollo de buenas vías de comunicación significa progreso para ambas regiones y para su gente.

Es necesario también hacer especial referencia a los **Comités de Integración**. Cada tramo de frontera presenta problemáticas, dinámicas e intereses particulares, movimientos de comercio, trabajadores, productos culturales, manejo de recursos naturales compartidos, la necesidad de desarrollar conjuntamente infraestructura de comunicaciones, transporte y energía, etc.

En la Argentina, el instrumento institucional para tratar temas limítrofes son los “Comités de Integración” (antes denominados “Comités de Frontera”), cuyas acciones son coordinadas a nivel nacional por la Dirección de Límites y Fronteras dependiente de la Subsecretaría de Política Latinoamericana de la Cancillería. En estos, la mayoría 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, la simplificación administrativa del comercio transfronterizo, entre otras. Algunas cuestiones que surgen dependen de decisiones que se toman a nivel provincial/regional y otras a nivel nacional.

En los 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 como protagonistas de las iniciativas, es común ver que las cuestiones comerciales se tratan 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 debe a la gran 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 y los puertos de Rosario y Buenos Aires.

Dentro de los Comités de Integración con Chile, a los fines de este trabajo de investigación, se hace referencia al Comité de Integración NOA - Norte Grande (Jujuy, Salta, Tucumán / Tarapacá, Antofagasta). Hasta el año 2013 su Subcomisión de Comercio estuvo trabajando en pos de la realización de misiones comerciales conjuntas, así como en el intercambio de información relativa a normas aduaneras, fitosanitarias, impositivas, arancelarias, etc. Los avances fueron las reuniones de negocios entre empresarios de ambos lados de la frontera y el intercambio de información sobre ferias y eventos comerciales en ambas regiones. La gestión con perfil internacional tiende a concentrarse en la promoción del turismo y en el desarrollo de infraestructura transfronteriza, en su mayor parte transporte y energía. Las actividades regionales vinculadas al comercio exterior (seminarios, jornadas, encuentro de exportadores de las provincias miembro, etc.) tienden a ser iniciativas impulsadas desde el sector privado.

Dentro de la Subcomisión de Infraestructura y Transporte, se expusieron los trabajos realizados sobre RN 51 y el avance del sistema modular y se destacó el inicio de pavimentación de 35 km de Socaire a Paso de Sico bajo modalidad de camino básico. La Subcomisión de Minería aprobó un Encuentro de Catastros Mineros con el objetivo de conformar una Infraestructura de Datos Especiales Regional.

En lo que respecta a la Comisión de Facilitación Fronteriza, el Complejo Integrado Paso de Jama destacó el buen funcionamiento de la marcha blanca y se continúa con esa metodología de control y se observa un incremento en usuarios del Paso debido a la pavimentación y al establecimiento del Control Integrado. En el Complejo Integrado Paso de Sico, Salta presentó la Primera Etapa del sector habitabilidad, control de pasajeros y alojamiento en casos de contingencia. A su vez, la Subcomisión de Turismo, manifestó la necesidad de más conectividad aérea y propuso integrar los datos estadísticos de turismo a los de flujo comercial.

En la Comisión de Ciencia y Tecnología los objetivos fueron y son el intercambio académico, reuniones científicas – tecnológicas, proyectos binacionales de innovación tecnológica, estrategias regionales de innovación. Mientras que en la Subcomisión de Educación se socializa el intercambio de material de ambas Regiones sobre programas transversales en materia de convivencia escolar, bullying, embarazo adolescente, etc. Finalmente, en la Comisión de Cultura se mantiene la problemática de ingreso, tránsito y venta de bienes culturales materiales e inmateriales.

Los Comités de Integración son una instancia de presentación de problemáticas, de conocimientos de las personas que están en las distintas áreas de frontera, claro es que no se toman decisiones en estos espacios, pero sí se articulan propuestas y prácticas con el fin de mejorar y hacer más amigable el paso por la frontera argentino – chilena. En el caso de Salta, sobresale el interés con respecto a la infraestructura caminera de los pasos cordilleranos y de los caminos locales que conducen a dichos pasos, la cual resulta indispensable para el transporte de mercaderías a ambos lados de la cordillera con el fin de poder contar con acceso al Océano Pacífico, especialmente a los mercados del Asia Pacífico. Del lado chileno, para Antofagasta, el interés radica en vender a Salta sobretodo servicios portuarios y otros relacionados al comercio exterior.

Siguiendo con la línea institucional de la tesis, es necesario hacer referencia a la **Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur**. En un comienzo, el sector privado actuó como motor y promotor de la integración regional a través del “Grupo Empresarial Interregional del Centro Oeste Sudamericano” (GEICOS), concentrando a sectores empresarios del norte argentino, sur y oriente de Bolivia, norte de Chile, Paraguay, sur de Perú y centro-oeste de Brasil, promoviendo desde fines la década del 70, el comercio exterior en el norte de nuestro país y en el ámbito

de la ZICOSUR. Resultó así cómo la iniciativa empresaria dio un impulso a un proceso de “regionalización” y años más tarde fue tomada por los actores subnacionales que le dieron forma y materializaron el proyecto integracionista que se conoce hoy en día. Ya desde sus comienzos el grupo venía reclamando por problemas de integración física, entre otros obstáculos estructurales y administrativos³⁷.

La **ZICOSUR** nace como de un Encuentro con Representantes del Asia Pacífico, realizado en Antofagasta, en Abril de 1997, instituyéndose como parte de sus objetivos el incrementar los intercambios comerciales con el continente asiático, estableciendo ese destino como mercado prioritario para alcanzar el pleno desarrollo de las regiones que la conforman. Dichas regiones aledañas al Trópico de Capricornio y fronteras entre sí, son las regiones chilenas de Arica, Iquique, Tocopilla, Tarapacá, Antofagasta y Atacama; todos los Departamentos de Bolivia, excepto La Paz; las Provincias Argentinas de Jujuy, Salta, Chaco, Tucumán, Catamarca, Corrientes, Formosa y Misiones; así también el Estado de Mato Grosso Do Sul de Brasil y todos los Departamentos de la República del Paraguay junto a los Departamentos del Sur de Perú.

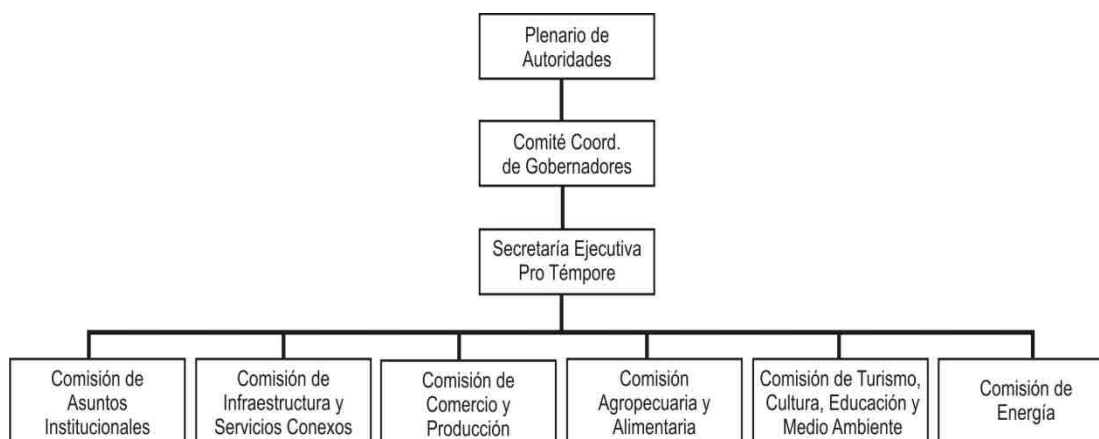


³⁷ Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur <http://zicosur.co/acerca-de-zicosur/>. Marzo 2018.

³⁸ Fuente: Gobierno de la Provincia de Salta <http://www.salta.gov.ar>. Marzo 2018.

Hasta el momento la ZICOSUR realizó numerosas reuniones y encuentros, los cuales están registrados en Actas que expresan las inquietudes, opiniones, proyectos y disposiciones. Cuenta con una estructura organizada definida por el Protocolo de Campo Grande en el año 2005.

Organigrama ZICOSUR³⁹



Este Foro de integración regional de tipo horizontal conforma una subregión y se enmarca dentro del Mercosur, y resultó una de las opciones más eficaz y más adaptable a las necesidades locales, y a pesar de tener múltiples propósitos y áreas de acción (cultura, turismo, educación, etc.), en la práctica la mayoría de sus acciones se dirigen a mejorar la integración física. Focalizándose sobre todo en la búsqueda de desarrollo de un transporte multimodal, es decir redes ferroviarias e hídricas, principalmente, además de viales, que conecte el Corredor Bioceánico que se extiende desde el Puerto de Antofagasta en Chile a los Puertos de Paranagua y Santos en Brasil. Las tareas de promoción del comercio exterior dentro de la ZICOSUR adoptan un rol secundario, se destacan especialmente las visitas de delegación de alguna provincia a una región vecina con el propósito de fortalecer el intercambio entre las partes y la difusión de la agenda de ferias comerciales organizadas por los miembros de la región⁴⁰.

³⁹ Fuente: Gobierno de la Provincia de Salta - Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur <http://zicosur.org.ar>. Marzo 2018.

⁴⁰ Iglesias Eduardo, Iglesias Valeria, Zubelzú Graciela. Las provincias argentinas en el escenario internacional. Desafíos y obstáculos de un sistema federal. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, Buenos Aires, 2008.

III.2. MUNICIPIOS: GOBIERNOS LOCALES EN LA INTERACCIÓN BILATERAL

En este apartado se abordará el análisis de las entrevistas realizadas que darán inicio a las conclusiones finales del presente trabajo de investigación, a fin de contemplar la lógica hipotética deductiva y que los hallazgos sean relevantes a la práctica de las Relaciones Internacionales.

El actual contexto global obliga a los actores del sistema internacional a buscar roles más activos, y tanto el escenario mundial económico como el político pone el acento en la promoción de políticas de cooperación para el desarrollo.

En las últimas décadas los temas de la agenda internacional se fueron ampliando, de los de alta política como la seguridad internacional o los de carácter económico, se dio lugar a un abanico más amplio, donde se encuentran tópicos como medioambiente, recursos naturales, derechos humanos, migraciones, entre otros. Esto fue posible en gran medida a la relevancia de la cooperación descentralizada, la cual ha evolucionado en simultáneo al fortalecimiento de las gestiones de los gobiernos subnacionales y locales.

Los actores subnacionales, entre los que se encuentran los municipios, están presentando un interés cada vez más mayor en establecer y consolidar su inserción internacional, buscando aprovechar las oportunidades que se presentan en el escenario internacional. Los municipios son considerados uno de los nexos más directos con responsabilidad sobre los ciudadanos y un instrumento de políticas públicas necesario para el desarrollo.

Desde algunos gobiernos se ha puesto mayor atención en los procesos de asociatividad como respuesta a las necesidades de los ciudadanos. Esta práctica propia de la política de descentralización supone el paso gradual de atribuciones, competencias y responsabilidades desde el gobierno nacional a las regiones, provincias y/o municipios.

Los funcionarios municipales parecen haber descubierto un nuevo rol en el actual entramado político de transnacionalización de las políticas de entes locales. Cada vez más incluyen agendas de relacionamiento externo para impulsar su crecimiento, esto a través de vínculos con gobiernos locales o entidades extranjeras, contribuyendo a crear o fortalecer un modelo para progresar en distintas temáticas y

mediante diversas modalidades, como participación en foros, redes, intercambio de experiencias, etc..

En este tiempo se han llevado a cabo distintos proyectos en el ámbito internacional, los cuales resultan positivos en el sentido que brindan un mayor margen de maniobra e incidencia en decisiones que hacen a los intereses de cada gobierno local. Para que esto se vea potenciado, se hace necesaria la coordinación de instancias nacionales, provinciales y municipales.

A modo de ejemplo de estos vínculos de gestión integracionistas, se hace referencia al foro subregional “Sudamérica Andina” que luego pasó a ser “Municipios Integrados de América del Sur” (MIA). Autoridades de Gobiernos Municipales del norte de la República de Chile, norte de la República Argentina y sur de la República de Bolivia, determinaron conformar en el I Encuentro de Gobiernos Municipales en la Ciudad de Palpalá, Jujuy (Junio de 2007), un circuito turístico, cultural y productivo, designándolo “Sudamérica Andina”, promoviendo el intercambio de Delegaciones, con fines educativos, culturales, deportivos, turísticos y productivos.

Son Miembros los Municipios de las Comunas de Calama, Mejillones, María Elena, Ollagüe y Freirina, de la República de Chile. Las Ciudades de Tarija, Villazón, Incahuasi, de la República de Bolivia, y las Ciudades de S. José de Metán de Salta, y las de Palpalá y San Pedro de Jujuy, de Argentina.

Como acciones destacadas al momento se pueden nombrar la realización de un Calendario de Ferias y Fiestas de los Municipios participantes con la finalidad de invitar a los artesanos locales a participar, exponer y comercializar sus productos; Jornadas de Capacitación para organizaciones productivas, artesanos, micro, pequeño y medianos productores; y se oficializaron en cada Municipio las Direcciones de Cultura.

Así también se pretende, conformar Comisiones de Trabajo en cada uno de los países que puedan reunirse periódicamente con el objeto de sensibilizar a las otras comunas sobre políticas de acciones más concretas; confeccionar el mapa de los municipios involucrados en el que se incluyan detalles como: atractivos, servicios e infraestructura; fomentar el comercio internacional, entre otros.

Aunque estos actores internacionales son de los más recientes, todavía hay mucho para desarrollar a nivel integración municipal, sin embargo, significa una conquista política de los entes subnacionales y un mecanismo más estrecho en cuanto a comunicación regional. Entre las regiones de estudio aún es necesaria una construcción institucional más sólida de manera de incrementar su capacidad de procesamiento y alcanzar soluciones compartidas, coordinadas y consensuadas.

Conclusiones Parciales

En la Teoría de la Interdependencia Compleja se intenta superar las temáticas clásicas que centran al Estado – Nación como unidad de análisis principal dentro del escenario internacional. Como se planteó capítulos anteriores, Keohane y Nye distinguen cuatro tipologías de relaciones internacionales: las interestatales, las intergubernamentales, las transnacionales y las transgubernamentales. En este último caso, es donde se constata la existencia de un escenario mundial con actores diversos, y donde los gobiernos subnacionales participan en los vínculos internacionales amparados bajo la órbita del gobierno central.

La temática abordada al momento de integración de los actores subnacionales de estudio, es variada, más allá de la predominancia de los asuntos económicos, comerciales y de conectividad, en menor medida, se constata la voluntad y acción en temas educativos, culturales y sociales, que suelen quedar reflejados en las distintas reuniones de Foros a las que asisten las Delegaciones de ambas Regiones. También es sabido que lleva mucho esfuerzo y a veces demasiada burocracia, el camino para que esas voluntades logren concretarse y se vean plasmadas en la realidad.

Dentro de este contexto, la integración física, a través de la construcción de ejes de transporte, así como las comunicaciones, serán piezas fundamentales del proyecto de integración con nuestros vecinos. Los esfuerzos de los próximos años estarán dirigidos a potenciar la comunidad de objetivos con ellos, así como los valores que compartimos, entre los que destacan: la promoción, defensa de la democracia y los derechos humanos, el crecimiento económico con equidad, la igualdad de oportunidades, la paz y seguridad, y el desarrollo social y cultural de nuestros pueblos.

La paradiplomacia creció y encuentra su impulso fundamental en los procesos de integración regional en donde se hacen notar cada vez más el accionar de los gobiernos subnacionales. Las agendas paradiplomáticas son multidimensionales, abarcando un amplio abanico de temas propios de cada bloque regional. La integración regional y la gobernanza multinivel impulsan el accionar de la paradiplomacia como mecanismo de articulación de intereses translocales, sobretodo como es en este caso de estudio, en las zonas de frontera, donde se visualiza un esquema de interacción en diferentes temas.

La paradiplomacia es un concepto aún considerado nuevo, sobretodo en nuestro país. La cooperación descentralizada se constituye como un instrumento de ejecución de las relaciones internacionales de los gobiernos no centralizados, se hace necesario potenciar las agendas de las entidades subnacionales, fortalecer

capacidades de gestión y vencer las posibles asimetrías que puedan presentarse tanto de un lado como del otro de la frontera.

El fin de estas actividades en el contexto de la gestión paradiplomática es hacer frente a las complejidades de un mundo cada vez más especializado y dinámico, dónde los conflictos y sus fórmulas de solución deben hallarse en espacios más amplios.

Presentado el caso del accionar paradiplomático de los gobiernos municipales, se puede constatar cómo estas acciones exteriores son herramientas que coadyuvan al proceso de integración regional, pero resaltando que cada caso es particular y por lo tanto no resultan acciones sistémicas.

CAPÍTULO IV

REFLEXIONES FINALES

A lo largo del presente trabajo de investigación se analizó el proceso integracionista entre Salta y la II Región de Antofagasta, entre los años 2003 y 2012. A través de los distintos capítulos se trataron de responder las preguntas de investigación planteadas en el diseño y marco teórico metodológico del trabajo.

En la primera parte de esta tesis, se abordaron las teorías de integración y la mirada desde la óptica de la Teoría de la Interdependencia Compleja de Keohane y Nye, autores elegidos como guías de este trabajo. De manera de obtener una visión macro del contexto y así situar a las comunidades de Salta y Antofagasta en un escenario geoestratégico, se hizo un racconto general de la relación entre los países de Argentina y Chile.

En una segunda parte, se indagaron los distintos procesos de integración logrados entre las unidades de estudio, mostrando así un pantallazo general de lo alcanzado fehacientemente en la realidad en el período de tiempo estudiado.

Asimismo, y siguiendo la línea de investigación afín, se tomaron dos autores para plantear y entender el esquema de vinculación desde una perspectiva de integración territorial, conocido como paradiplomacia. Y así finalmente, relacionar ese concepto con el rol de los municipios en cuanto sus capacidades y el potencial de sus acciones integracionistas.

Atendiendo al desarrollo de los objetivos específicos planteados a lo largo de los tres capítulos del presente trabajo, puede sostenerse que se alcanzó el objetivo general definido al inicio de la investigación, analizando así el nivel de integración existente entre Salta y Antofagasta entre los años 2003 y 2012.

Como se señala en el Capítulo I, para que la integración resulte multidimensional, deben existir áreas de interés, generando un efecto cascada o de ramificación (spill-over) y extendiéndose así de manera natural a otras áreas, logrando la lógica expansiva del proceso de integración.

En la integración regional los actores gestionan directamente sus intereses y resultan una oportunidad para sus gobiernos nacionales en la dirección de materializar sus respectivas agendas en el ámbito de la política vecinal.⁴¹ Se vinculan así, intereses estratégicos para el desarrollo de la región, en el espacio de los Comité de Integración Fronteriza.

Esto es lo que se debe aprovechar en el contexto transfronterizo entre Salta y la II Región de Antofagasta, puesto que se encuentran en inmejorables condiciones para que entre ellos se produzca una integración multidimensional y profunda,

⁴¹ Sepúlveda Almarza, Alberto (Octubre – Noviembre 2005). Las Relaciones Internacionales de Chile y la Política Mundial. *Revista Diplomacia* (104), p. 6 - 14.

logrando un espacio compartido entre lo local, lo nacional y lo internacional. Resulta así el frente más adecuado concebido para dar respuestas a los desafíos externos que plantea el mundo globalizado y al enfoque de la glocalización.

Los espacios que de esta manera se logran, no están exentos de vulnerabilidades múltiples, presentes y futuras, pero sólo el crecimiento y la diversificación de las capacidades de asociación, pueden hacer frente a las adversidades existentes.

Sin dudas las fronteras son áreas estratégicas donde experimentar el proceso de integración resulta palpable, son espacios interestatales donde se concentran las relaciones entre las poblaciones locales y el accionar de los distintos niveles del gobierno nacional. Es así como la integración transfronteriza hace frente a la idea estática que se tiene de las fronteras y de las divisiones jurisdiccionales. Una característica importante de la mayoría de estos espacios es el nivel de subdesarrollo con flujos económicos asimétricos, y es allí donde las estrategias y herramientas que utilizan los gobiernos locales, empresas, organizaciones y otros actores intervinientes, crean recursos y oportunidades de manera de potenciar ese contexto regional ante los ojos del resto del mundo.

La integración socioeconómica entre las regiones de estudio, ha logrado desarrollar un espacio de participación en el escenario internacional, adquirieron mayor protagonismo y consiguieron alcanzar ciertos objetivos a nivel internacional, aunque todavía de manera discreta. El margen de maniobra de Salta y de Antofagasta parece reforzarse cuando actúan en conjunto y a medida que las relaciones, las voluntades y la concreción de las metas propuestas avanzan y se traducen en realidades, más allá que el ritmo con el que se concretan resulte mayormente parsimonioso.

Han logrado realizarse importantes avances en orden al análisis, discusión y diseño de propuestas en distintas reuniones bilaterales o Foros como ZICOSUR⁴², del cual tanto Salta como Antofagasta forman parte. En el año 2004, en Mejillones se celebra un Encuentro Extraordinario, donde se pone en marcha el Complejo Portuario Mejillones. En ámbitos como el de Medio Ambiente en el año 2010 se aprobó el Protocolo de Medio Ambiente de la ZICOSUR, ese mismo año en el ámbito social se realizó la campaña solidaria “Chile nos necesita, vamos en su ayuda”; En el año 2011, en el ámbito de Migración se desarrolló en Salta la reunión con la Comisión Nacional de Límites Internacionales para tratar temas fronterizos migratorios así como la visita

⁴² Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur. Actas de Encuentro Internacional de la ZICOSUR 2004, 2010, 2011. <http://www.zicosur.org.ar/>. Enero 2018.

de funcionarios argentinos y chilenos al Complejo Internacional Fronterizo Paso de Sico para la verificación de instalaciones para el funcionamiento de un control integrado. Ese mismo año en Antofagasta se llevó a cabo la Primera Feria del Libro de la ZICOSUR; y en el rubro turismo, se puede destacar la Caravana de Integración entre Salta y Antofagasta, vía Ruta Nacional 51, por Paso de Sico.

Otro foro del que las regiones son parte, son las reuniones de Comités de Integración NOA – Norte Grande⁴³, en el 2013 en la Subcomisión de Migraciones se resaltaron los avances obtenidos para la implementación del control integrado en Paso Sico; en la Comisión de Ciencia y Tecnología se acordaron realizar intercambios académicos; reuniones científico-tecnológicas; proyectos binacionales de innovación tecnológica y estrategias regionales de innovación. En la Subcomisión de Cultura se habló de intercambiar la legislación y normativas vigentes, en lo que respecta al intercambio, ingreso, venta y tránsito de bienes culturales. En la Subcomisión de Deportes la delegación chilena informó sobre el Proyecto de Organización del Campeonato de Rugby Zicosur, en noviembre de 2014. En la Comisión de Medio Ambiente se sugirió generar una agenda técnica entre los dos países, intercambiar experiencias en educación y sensibilización ambiental, revisar la legislación vigente en ambos países para generar un proyecto de ley marco que facilite la integración. En la Comisión de Salud se consensuó confeccionar un protocolo de atención a viajeros, que permita la coordinación entre el agente aduanero y un consultorio general rural o puesto sanitario más cercano para su posterior derivación a un establecimiento de mayor complejidad, según corresponda y difundir el "Instructivo para Aplicación de Beneficios ante Casos de Urgencias y Emergencias", de enero 2011. En la Mesa de Género se resaltó la importancia de capacitar a funcionarios públicos para la temprana identificación y pesquisa de víctimas del delito de trata de personas, así como instar a la comunidad a cooperar en la denuncia de éste.

Específicamente en esta interacción en materia educacional, los logros se centran fundamentalmente alrededor de la educación superior, en donde se perciben importantes avances la firma de Convenios entre Universidades de las regiones de estudio, se han desarrollado una serie de Encuentros, Seminarios y Congresos que permiten el intercambio de experiencias, conocimiento y la generación de condiciones para el establecimiento de acuerdos.

Se destaca como hito del proceso de integración la iniciativa CRISCOS, Consejo de Rectores por la Integración de la Subregión Centro Oeste de Sudamérica,

⁴³ Región Norte Grande Argentina. Actas de 25º Reunión del Comité de Integración Noroeste Argentino NOA - Norte Grande de Chile.
<http://www.regionnortegrande.com.ar/?noticia=25488> Febrero 2018.

un sistema de movilidad e intercambio estudiantil universitario. Junto con ello, se dispone de Convenios de perfeccionamiento en el extranjero mediante becas y/o pasantías. En el marco de reuniones de ZICOSUR, en el año 2010 se llevó a cabo en Santiago del Estero, el Primer Encuentro de Rectores de Universidades de ZICOSUR.

Hay delante un largo camino por recorrer y una construcción institucional más sólida para incrementar la capacidad en la resolución de las demandas sociales de los actores a nivel local, regional e internacional.

Dentro del proceso integracionista de las regiones en estudio, se analizaron casos específicos en donde el derecho a una voz común de sus integrantes es garantizado, a través generalmente de recomendaciones no vinculantes que, a pesar de no tener tanto valor en términos decisorios, representa un mecanismo estable de comunicación en la estructura integracionista, ejemplo de esto encontramos en las reuniones y foros de ZICOSUR o en los Comité de Frontera.

Un tema a reforzar en la ZICOSUR, es la generación efectiva de avances en las diferentes comisiones de trabajo que la conforman a partir de los acuerdos que se definen en cada una de ellas. A veces es frágil el seguimiento, por lo cual, más allá de la identificación de los logros alcanzados, se desconocen los reales avances en las diferentes materias, los efectos en el desarrollo del bloque y el impacto en la generación de capacidades, ampliación de oportunidades a nivel subnacional. También se ha instalado una operatividad individualista, en la que muchas veces la Presidencia Pro-tempore desarrolla su actuación según sus intereses, y no facilita el correcto desempeño de un trabajo en red.

La falta de concreción de las iniciativas ha conllevado a la actual situación de crisis que se percibe transita la ZICOSUR en su gestión, con acciones aisladas y parciales en las cuales no logra convocar el interés general de sus integrantes, dependiendo de las voluntades de los gobiernos nacionales y provinciales de turno, constituyéndose en una organización debilitada, y que además, es eminentemente pública puesto que la participación del sector privado es escasa, salvo en actividades específicas orientadas al intercambio de información y experiencias, pero no en instancia gravitante en la generación de condiciones económicas y comerciales.

Analizados también los objetivos específicos establecidos para el período 2003 – 2012 para Salta y Antofagasta, es decir: determinar flujos de cooperación; analizar los resultados de la integración económica; verificar los resultados de la integración social; identificar los resultados de la integración cultural y evaluar los beneficios de la integración (económica, social, cultural) existentes, se puede concluir que la

integración en el proceso témpore – espacial definido, está teñida de beneficios y obstáculos.

Muchos de los problemas económicos básicos no están resueltos, de aquí la insistencia de que la integración debe potenciar y entrelazar lo más eficazmente posible los distintos modelos de desarrollo, ya que revertir las dificultades antes enunciadas depende también en gran medida del enfoque regional, de la profundización de la cooperación y del trabajo asociativo de ambas regiones, la integración no solamente es un instrumento para mejorar la inserción externa sino también una posibilidad de apalancar el desarrollo endógeno, ampliando el comercio intrarregional y haciendo sinergia entre las ventajas comparativas diferenciales de cada una. Deben potenciarse el transporte aéreo directo entre Antofagasta – Salta, la integración energética y reactivación del ferrocarril Trasandino del Norte, e incrementarse el turismo por la conectividad de los pasos internacionales.

Por lo desarrollado previamente, se concluye que la integración en el período analizado resultó moderada y multidimensional, aunque no de manera simétrica. Es decir, que abarcó no sólo temáticas económicas sino también políticas, sociales, culturales y ambientales, sólo que históricamente las de índole económico han prevalecido por sobre la dimensión social tibiamente, ésta última no ha sido prioritaria en los procesos de articulación de políticas y acuerdos regionales, por lo general más vinculados a los aspectos comerciales y productivos.

Así pues, la integración es un proceso de gran complejidad, tanto técnica como política. De allí la relevancia de que los esfuerzos de integración regional se apoyen cada vez más en los diversos actores y organizaciones de la sociedad civil, es decir una reingeniería de la política internacional para favorecer la cohesión socio – territorial y dar respuesta a las nuevas formas de participación política y ciudadana, asegurando que la integración trascienda a los gobiernos de turno y a sus eventuales afinidades.

ANEXO I

ENTREVISTAS

Se consideró necesario entrevistar dentro de las entidades referentes, a las siguientes personas:

- Unidad Regional de Asuntos Internacionales, Gobierno Regional de Antofagasta, Secretaria, Sra. Virginia Morales Seron

¿Cuáles fueron los avances en materia de intercambio comercial que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

Hace ya un tiempo considerable que se viene manteniendo un patrón general en lo que respecta a intercambios comerciales entre Salta y Antofagasta, los volúmenes no son altos comparados con otras regiones.

Salta sigue exportando productos primarios y agrícolas al Norte de Chile, y también en una menor escala carne bovina.

¿Cuál fue la tendencia en cuanto a la complementación de mercados y proyectos conjuntos que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

La idea de complementación e integración regional siempre está presente. Sin embargo como sucede creo yo, en todos los niveles burocráticos, plasmarlos en la realidad se vuelve tedioso y hasta costoso.

Más allá de esto, los aspectos comerciales y económicos, si se quieren, son los que prevalecen y primero surgen a la superficie. Esto se puede apreciar sobretudo en el ámbito de la ZICOSUR, donde ambas regiones son parte de una Comisión de Comercio.

¿Cuál fue la Interacción Portuaria Chilena desarrollada con los Mercados de Concentración de Salta?

Existe voluntad de nuestro lado como gobierno y como empresas portuarias a que el nivel de relación comercial con Salta, se vea incrementado. Actualmente, no es de relevancia los volúmenes existentes, comparando con otras zonas de influencia.

¿Considera relevante el tema de impulsar el ferrocarril y mejorar las condiciones existentes al respecto?

Siempre es importante para las autoridades como para el pueblo chileno, mejorar nuestro desarrollo y calidad de vida. Más aún cuando estos vienen acompañados por una provincia vecina como lo es Salta. Estamos convencidos que impulsar, modernizar y mejorar todo lo concerniente al transporte ferroviario, resultará de una ventaja importantísima para la región.

A nivel de integración de Municipios, ¿existe integración? y ¿cuáles cree que son los alcances y posibilidades de desarrollo conjunto entre ambas Regiones?

La integración a nivel de los municipios es reciente al menos en esta zona. Por lo tanto sus avances aún no se han materializado, más que en reuniones de visita y primeros avances de voluntades.

Siempre que se hable de desarrollo conjunto, las posibilidades tienen que ser buenas, aprovechar las ventajas competitivas de los pueblos, de nuestra gente, eso es a lo que apuntamos como gobierno.

¿Cuáles fueron los avances en materia de integración cultural que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 – 2012?. Ejemplos.

Creo que si hablamos de integración cultural, la misma se ha dado sobretudo en el contexto de la ZICOSUR, se organizaron festivales de danza, de teatro, a los cuales también han sido invitadas regiones de otros países que no forman parte del bloque regional, de manera de enriquecer aún más las potencialidades culturales.

¿Cuáles fueron los avances en materia de integración educativa que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 – 2012?. ¿Existen convenios bilaterales al respecto?. Ejemplos.

Resulta más o menos la misma situación que el sector cultural, a pesar de que la educación es un tema fundamental y de años de dejadez, tenemos una deuda muy grande como gobiernos, al no poder concretar ni materializar realmente cuestiones educativas, muchas veces no depende sólo de nuestra gestión pero reconocemos que debemos dar el impulso al respecto.

- Unidad Regional de Asuntos Internacionales, Gobierno Regional de Antofagasta, Claudio Pizarro Barrio

¿Cuáles fueron los avances en materia de intercambio comercial que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

En este período lo que más ha sobresalido, como es tendencia, es el aspecto comercial entre las relaciones de Antofagasta y Salta.

A nivel regional, Antofagasta busca ampliar sus mercados y Salta resulta una excelente oportunidad para esto. Este último tiempo las voluntades integracionistas son más fuertes, más palpables, y el motor que impulsa este tipo de acciones es el económico – comercial.

¿Cuál fue la tendencia en cuanto a la complementación de mercados y proyectos conjuntos que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

Hay que destacar que desde las oficinas de relaciones internacionales de los gobiernos y también en el ámbito de la ZICOSUR, se han organizado distintos encuentros con cooperativas y otras entidades de pequeños productores con experiencias exportables exitosas con el fin de lograr transferencia de metodología y sistemas de producción para replicar en los pueblos vecinos. Se mantiene el carácter agrícola de las exportaciones de Salta, mirando a los mercados asiáticos.

¿Cuál fue la Interacción Portuaria Chilena desarrollada con los Mercados de Concentración de Salta?

La interacción portuaria entre Salta y Antofagasta es de volumen bajo a medio, si bien ha ido in crescendo en estos años, comparada con las relaciones con otros países o regiones, todavía resulta baja. Hay que trabajar mucho más al respecto para poder aprovechar las ventajas para ambos.

¿Considera relevante el tema de impulsar el ferrocarril y mejorar las condiciones existentes al respecto?

Por supuesto que sí, toda persona que abogue por un proceso integrador está de acuerdo con esto. Lo engorroso del tema es encontrar el financiamiento para las obras, infraestructura que esto necesita. No sólo del sector privado, sino también del Estado en sus distintos niveles.

El ferrocarril ha sido siempre el transporte de carga por excelencia, debido fundamentalmente a los bajos costos y al tiempo de transporte. Es una deuda que tenemos quienes gestionamos política con los ciudadanos.

A nivel de integración de Municipios, ¿existe integración? y ¿cuáles cree que son los alcances y posibilidades de desarrollo conjunto entre ambas Regiones?

Entiendo que es un tema nuevo, por lo tanto considero de relevancia y desafío para las autoridades de las comunas el no sólo llevar a cabo los vínculos integracionistas sino poder plasmarlos en la realidad de los pueblos vecinos. Al fin de cuentas, son los pueblos y su gente quienes humanizan el proceso integrador.

¿Cuáles fueron los avances en materia de integración cultural que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 – 2012?. Ejemplos.

El tema cultural es otra de las áreas en que los avances no son tan palpables en la realidad, dista todavía mucho por hacer en la materia. Voluntades hay, sólo hay que saber canalizarlas, dejando muchas veces ideologías de lado. La cultura son nuestros cimientos como sociedad.

¿Cuáles fueron los avances en materia de integración educativa que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 – 2012?. ¿Existen convenios bilaterales al respecto?.Ejemplos.

Sé que enmarcados en la ZICOSUR, existen reuniones a nivel educativo, convenios entre instituciones universitarias o terciarias, con el fin de intercambiar alumnos, docentes y hasta poder obtener becas para estudiantes de las regiones.

- Sernatur, Dirección Regional de Turismo Región de Antofagasta, Secretaria Administrativa, Sra. Claudia Rojas Quintana

¿Cuál fue la tendencia en cuanto a la complementación de mercados y proyectos conjuntos que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

Nos orientamos a promover el desarrollo cultural y turístico basado en la gestión coordinada para la conservación de los recursos culturales, naturales, turísticos y el bienestar de la comunidad residente y del turismo. Consideramos al turismo como una política de estado.

Sabemos que para la Provincia de Salta, el turismo es el motor de la economía, y esto es posible no solo gracias al crecimiento de la demanda turística, sino que este crecimiento de la demanda va acompañado de un crecimiento de la oferta, también que Chile es un mercado prioritario, ya que representa al 8% de los turistas internacionales, es un lugar de bellos paisajes que tiene mucha cercanía con el norte de Chile, y al mismo tiempo nuestro norte chileno tiene tanto que ofrecer a los argentinos y a los norteros, en particular.

Debemos saber explotar, potenciar y aprovechar esos mercados turísticos, generando inversiones públicas como privadas.

¿Considera relevante el tema de impulsar el ferrocarril y mejorar las condiciones existentes al respecto?

El ferrocarril y la mejora en sus condiciones no sólo como transporte de carga sino desde una perspectiva turística, como transporte de pasajeros, es un anhelo muy deseado de este lado de la Cordillera. Obviamente, también sentimos que del lado de nuestro vecino país es así.

Muchas veces en las reuniones a las que asistimos, como Foros, etc., surge este tema y siempre ha sido predominantemente económico – comercial, entendemos que su mejora es una reacción en cadena, para luego poder concretar el transporte de pasajeros, esto llevaría una explotación del sector turístico mucho más rica y aprovechable para ambas regiones.

¿Existen actualmente Programas de Desarrollo y Complementación Turística entre Salta y Antofagasta? ¿Cómo es la Promoción de los Paisajes y Atractivos Disponibles de cada Región?. ¿A su parecer, se le da la correcta difusión?.

Sernatur Antofagasta y el Ministerio de Cultura y Turismo de la Provincia de Salta, están en tratativas para la firma de un convenio de cooperación turística que buscará con el objetivo de promover el desarrollo cultural y turístico de ambos destinos, trabajar en conjunto en los planes y programas de desarrollo turístico para fortalecer mutuamente sus aspectos más relevantes.

Asimismo, Provincia de Salta realizará una Caravana de Promoción en el Norte de Chile presentando lo mejor del turismo en Calama, Antofagasta y San Pedro de Atacama.

Creo que como unidades de gestión hemos venido trabajando de forma correcta en la difusión de nuestros atractivos, de ambos lados de la Cordillera, de todas maneras siempre hace falta más por hacer, por promocionar o difundir.

- Consejo Regional (CORE) Región de Antofagasta, Asesor, Sr. Juan Francisco Castro Funes

¿Cuáles fueron los avances en materia de intercambio comercial que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

De Salta a Chile principalmente las exportaciones tiene que ver con legumbres, maíz, trigo, productos cerámicos y restos de residuos alimenticios y preparados para animales.

Hay que resaltar el paso en el proceso de integración vecinal fronteriza entre los gobiernos de Salta y Antofagasta, en un esquema de articulación público-privada y referida a productores de frutas, hortalizas, granos, harinas, carne bovina, etc.

¿Cuál fue la tendencia en cuanto a la complementación de mercados y proyectos conjuntos que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

El eje político está focalizado en la integración comercial, en ajustar mecanismos y cambiar lo necesario para avanzar hacia una mayor exportación de productos agropecuarios a la Segunda Región de Antofagasta. Y más adelante poder también generar oportunidades de exportaciones de bienes manufacturados y así potenciar nuestra posición como bloque.

¿Cuál fue la Interacción Portuaria Chilena desarrollada con los Mercados de Concentración de Salta?

Chile es un país puerto por excelencia, nos movemos con mucha soltura dentro de este ámbito, sobretodo en regiones como la nuestra, donde las principales actividades económicas miran al mar, fundamentalmente al mercado asiático. Creo que nuestra política gira en torno a este esquema y por lo tanto somos y estamos abiertos y expectantes de conectarnos más aún con Salta, y lo que su oferta productiva pueda brindarnos y brindar a otros puntos del mundo.

¿Considera relevante el tema de impulsar el ferrocarril y mejorar las condiciones existentes al respecto?

Considero que es una de las grandes acciones políticas y de gestión pendientes para ambos gobiernos. Es inevitable no vincular nuestra posición portuaria con la infraestructura de conectividad ferrocarril y carreteras, esto traería aparejado un gran desarrollo macro del comercio de la zona.

Hasta se podría pensar en una oferta exportable conjunta de ambas regiones, de manera de lograr insertarnos de mejor manera internacionalmente.

A nivel de integración de Municipios, ¿existe integración? y ¿cuáles cree que son los alcances y posibilidades de desarrollo conjunto entre ambas Regiones?

A nivel municipal sí existe integración aunque en nuestro territorio, esta es muy incipiente aún. Carece todavía de fortaleza jurídica y política, pero esto es el desafío que también se nos presenta, el factor integracionista debe ser un efecto cascada entre temas a abordar como en participantes.

En la comuna de Calama ya se estuvieron haciendo esfuerzos al respecto, sé que participaron de foros con otros gobiernos municipales de Chile y de Argentina.

¿Cuáles fueron los avances en materia de integración cultural que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 – 2012?. Ejemplos.

Muy a grandes rasgos, conozco de comisiones de cultura y educación en el marco sobre todo de ZICOSUR o de los Comités de Frontera. Lamentablemente, muchas veces, los temas de índole social son los que quedan relegados y prevalecen los económicos – comerciales, cuando no debería ser de esta manera.

¿Cuáles fueron los avances en materia de integración educativa que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 – 2012?. ¿Existen convenios bilaterales al respecto?. Ejemplos.

Responde lo mismo que para cultura

- Puerto Antofagasta Empresa Portuaria, Asesor Comunicacional, Sr. Herman Cortes Cortes

¿Cuáles fueron los avances en materia de intercambio comercial que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

Bueno, como para dar un ejemplo, en este periodo, por año, transitaron por la terminal naviera más de 40.000 toneladas provenientes de exportaciones o importaciones argentinas.

Concretamente, las exportaciones del norte argentino a mercados del Pacífico corresponden a cloruro de litio, hidroboracita, porotos negros y rojos, maní, maíz, azúcar y productos de papel, digamos que esos son los relevantes. Mientras que las importaciones destinadas al norte argentino se resumen principalmente en insumos para la minería industrial, como ceniza de soda y otros.

Particularmente, la puna salteña y sus emprendimientos mineros este tiempo ha sido un destino importante de importaciones, con maquinarias y equipos mineros.

¿Cuál fue la tendencia en cuanto a la complementación de mercados y proyectos conjuntos que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

Existen antecedentes concretos de uso de las instalaciones portuarias para las cargas del Norte Argentino que vienen o van a puertos sobre el Pacífico. Para aprovechar de mejor manera este servicio, creemos que es necesario incrementar el conocimiento y uso de sus servicios entre el empresariado y autoridades de las dos regiones.

¿Cuál fue la Interacción Portuaria Chilena desarrollada con los Mercados de Concentración de Salta?

Uno de las premisas nuestras para que el comercio bilateral crezca, y que estamos en pleno lobby con el gobierno, es que el SAG (Servicio Agro Ganadero de Chile) flexibilice sus normativas para productos perecederos.

Puerto Antofagasta amplió sus instalaciones del puerto, de manera de ofrecer mayores comodidades a los usuarios y contar con dependencias para el almacenaje de productos y mercaderías.

¿Considera relevante el tema de impulsar el ferrocarril y mejorar las condiciones existentes al respecto?

Considero imprescindible la reactivación de la ruta ferroviaria, esto permitirá que Salta envíe su producción hacia los mercados asiáticos, a través de nuestros puertos. Actualmente, existen conversaciones para trasladar cloruro de litio desde la minera Altiplano, en el noroeste argentino. En Jujuy y Catamarca hay minerales que están en la cordillera, y pueden abastecerse de insumos, partes o equipos que suban a la

cordillera en tren, y de allá baje el mineral o los productos como sería el litio. Estas son ventajas no sólo para Salta y Antofagasta, sino para las regiones donde pertenecemos, por ejemplo hablando dentro de ZICOSUR.

La reposición del servicio estimulará la competencia con el transporte terrestre y el objetivo general es que la conectividad terrestre esté unida al funcionamiento de los puertos de Angamos y Antofagasta, pretendiendo transformar a la región en la conexión principal entre los mercados del Asia Pacífico y la ZICOSUR.

➤ Puerto de Mejillones, Sub Gerente Comercial, Sr. Andrés Gómez E.

¿Cuáles fueron los avances en materia de intercambio comercial que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

Los avances en comercio internacional fueron de nuestros productos mineros y materias primas, la idea es incrementar la creación y demanda permanente de miles de puestos de trabajo salteños en diversas actividades como las relacionadas al transporte y al comercio exterior y empresas de servicios.

La operatividad por los puertos de la Segunda Región tiene un papel logístico muy importante.

¿Cuál fue la tendencia en cuanto a la complementación de mercados y proyectos conjuntos que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

Como complementación, lo que pretendemos con nuestros puertos chilenos es mejorar la rentabilidad y la competitividad de la economía salteña de cara a los mercados asiáticos, de esta manera se refuerzan las vías para que el transporte de carga pueda quedar definitivamente operable para el traslado de grandes volúmenes de producción.

¿Cuál fue la Interacción Portuaria Chilena desarrollada con los Mercados de Concentración de Salta?

En cuanto a interacción portuaria, podemos decir que en líneas generales, los puertos chilenos deben servir para exportaciones puntuales como por ejemplo los contenedores de tabaco a China, o para el oeste de América, a quienes siempre abastecemos de legumbres y o en el caso de la minería que cuya producción se

encuentra en la Puna y que cuenta en Chile con puertos de aguas profundas, a pocos cientos de kilómetros, cuesta abajo, y con una flota naviera especializada.

¿Considera relevante el tema de impulsar el ferrocarril y mejorar las condiciones existentes al respecto?

Por supuesto, la empresa férrea chilena, Ferronor, trabaja mancomunadamente con nosotros como terminales portuarias, con el fin de conseguir una mejor posición del país en el escenario internacional.

Para Salta, la ventaja de trasladar cargas por tren hacia Chile, y luego encauzarlas hacia los distintos puertos del mundo, vía Antofagasta, Angamos o Mejillones, no sólo abarataría costos y tiempos, sino que proyectaríamos una imagen geopolítica mucho más sólida.

- Antofagasta Terminal Internacional (ATI), Jefe Comercial, Sr. Rubén Zamora Ojeda

¿Cuáles fueron los avances en materia de intercambio comercial que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

Hay que resaltar el intercambio comercial existente entre el norte argentino y la región norte de Chile. Este proceso de intercambio requiere de mecanismos de aceleración desde el sector público pero los protagonistas son las empresas privadas. Empresarios argentinos y chilenos puedan aprovechar los tratados de libre comercio y puedan ser más competitivos como bloque, en el mundo.

¿Cuál fue la tendencia en cuanto a la complementación de mercados y proyectos conjuntos que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

Bueno, un poco más del 80% de las reservas de litio del mundo se encuentran en Sudamérica y su comercialización, así como la de otros recursos, requieren de políticas públicas que articulen el transporte, las comunicaciones, regulaciones aduaneras y de comercio, para ahí jugar nuestro papel de conectores con los destinos finales de las exportaciones, las que la gran mayoría suelen apuntar a los países asiáticos.

¿Cuál fue la Interacción Portuaria Chilena desarrollada con los Mercados de Concentración de Salta?

El intercambio comercial entre Salta y Chile tiene como fin la exportación de la producción de Salta a través de los puertos del océano Pacífico posibilitando exportar al mundo la producción salteña, a través de Antofagasta o Mejillones.

¿Considera relevante el tema de impulsar el ferrocarril y mejorar las condiciones existentes al respecto?

Es fundamental poner en marcha la reactivación ferroviaria, y saber aprovechar este sistema que permite superar el límite de las 300 toneladas de carga, incluso se puede llegar a transportar desde Salta, cargas de aproximadamente 500 toneladas, esto daría un gran impulso al desarrollo de Salta y la región.

- Cámara de Comercio, Servicios y Turismo de Antofagasta (GEICOS – ConseTur), Sr. Constantino Zafiropulos Bossy

¿Cuáles fueron los avances en materia de intercambio comercial que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

Del comercio argentino a Chile, un 50% de las exportaciones suponen petróleo y gas, pero una cantidad superior a 2.000 millones de dólares está vinculada al sector de las pequeñas y medianas empresas, sobre las que las provincias tienen una incidencia fundamental. Solamente Salta exporta 180 millones de dólares y el Gobierno de Salta le está dando gran importancia al Paso de Sico, tratando de completar su pavimentación en el corto plazo, con el fin de impulsar el Corredor Bioceánico y con ello la puerta hacia los mercados asiáticos, para ofrecer una plataforma de negocios de la región para el limón, el azúcar, la soja, la palta, el alcohol, tabaco o la frutilla.

Es de suma importancia entender que el camino de integración subregional, la cooperación y la complementación para aumentar el comercio internacional, existe desde hace más de tres décadas entre empresarios del Norte de Chile y de Salta.

¿Cuál fue la tendencia en cuanto a la complementación de mercados y proyectos conjuntos que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

Bueno, por ejemplo, las ventajas de comerciar por el Pacífico, por las relaciones crecientes con China: por la cercanía con el Asia - Pacífico que representa 2.200 millas náuticas menos para llegar a los mercados orientales. El costo de flete en barcos es de aproximadamente 15.000 dólares por día. En un viaje desde los puertos

profundos de Antofagasta o Mejillones hasta las costas asiáticas, de diez días, el ahorro en flete representa unos 150.000 dólares.

Por esto es una deuda que el Paso de Sico se convierta en una realidad para el crecimiento, la prosperidad, la facilitación del transporte de cargas, la utilización de los servicios y potencialidades de los puertos chilenos del Norte sobre el Pacífico, el abaratamiento de costos de fletes, entre otros beneficios.

¿Considera relevante el tema de impulsar el ferrocarril y mejorar las condiciones existentes al respecto?

Así como desde Antofagasta promovemos el sistema de cabecera única, para el control integrado fronterizo de Aduana y Migraciones, que deberán funcionar de un lado y otro de la frontera, y garantizar que los que transiten por Sico hagan un solo control en uno u otro país, de manera de generar ahorro de tiempo y costos en el traslado de cargas hacia uno y otro destino; también promovemos de manera consciente y persistente las mejoras en las condiciones del ferrocarril Trasandino, de nuestro lado con las gestiones necesarias con Ferronor, resulta imprescindible reactivar todo lo que conlleva al transporte ferroviario.

Ya no suena utópico, que este tipo de transporte se convierta además de carga, en transporte de pasajeros. Las voluntades políticas por supuesta que existen, de ambos lados. Y estoy comprometido con llevarlas a la realidad.

¿Existen actualmente Programas de Desarrollo y Complementación Turística entre Salta y Antofagasta? ¿Cómo es la Promoción de los Paisajes y Atractivos Disponibles de cada Región?. ¿A su parecer, se le da la correcta difusión?.

En cuanto a la promoción y complementación turística, podemos decir que desde el 2000 el proceso de integración es el instrumento para generar una oferta de circuitos comunes, que resultan los más redituables para nuestra región. Para esto, primero debemos integrarnos como sub-región y luego promover el intercambio de larga distancia, formando bloques comerciales dentro de este ámbito. Hay difusión, existe la permanente acción de los gobiernos de ambos lados de la Cordillera, solamente que es necesario que esa difusión sea constante, actualizada.

➤ Ejecutivo de Proyectos (IvestChile CORFO), Sra. Ivania Misetic Suárez

¿Cuáles fueron los avances en materia de intercambio comercial que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

Dentro de lo que es CORFO, contamos con proyectos que se basan fundamentalmente en dos ejes: Crecimiento y Desarrollo Sustentable por un lado y por el otro Diversificación Económica en Base a las Capacidades del Territorio, son proyectos que estamos estructurando en forma conjunta con nuestros vecinos salteños.

El primer eje contempla temáticas como Manejo y cuidado del medioambiente, contaminación, trabajo inclusivo, entre otros. En tanto el segundo eje está enfocado, en nuevas industrias, turismo con enfoque social, agricultura de zonas áridas o desarrollo de innovadores modelos de negocios u otros relacionados. La relevancia de estos programas es que pueden ayudar a nuestras comunidades.

¿Cuál fue la tendencia en cuanto a la complementación de mercados y proyectos conjuntos que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

Lamentablemente, no hay una gran cantidad de proyectos conjuntos, a veces las ideologías políticas llegan a complicar los procesos integradores, más allá que la voluntad y las ganas de crecer conjuntamente están. Creo que este es uno de los desafíos más grandes a sortear.

¿Considera relevante el tema de impulsar el ferrocarril y mejorar las condiciones existentes al respecto?

Nosotros tanto desde CORFO, como desde otras áreas gubernamentales y empresariales, aspiramos a trabajar en forma conjunta por el bien de los ciudadanos de la región; desde este punto de vista, el impulso, mejoras de condiciones y potenciamiento del uso del ferrocarril se vuelve tema significativo, los proyectos que existen son variados, y siempre apuntando a un crecimiento sobretodo económico, ahora, se hace necesario replantearlo de manera de integrar a nuestra vecina Salta en los mismos.

- ProChile, Director General de Relaciones Económicas Internacionales, Gobierno de Chile, Sr. Roberto Peralta Aceituno

¿Cuáles fueron los avances en materia de intercambio comercial que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

Nosotros nos dedicamos a fomentar la exportación de nuestras empresas y sus servicios, destacándose por supuesto las regiones vecinas y más las enmarcadas dentro de la ZICOSUR. Dentro del amplio abanico que es ProChile, estamos haciendo foco en el sector de servicios especializados en la minería. Actualmente desarrollamos un servicio de minería y en este caso también de utilidad para ingenios, basado en alivio de tensiones para maquinarias y análisis predictivo de control de soldadura.

¿Cuál fue la tendencia en cuanto a la complementación de mercados y proyectos conjuntos que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 - 2012?

En cuanto a trabajos de complementación, sobresalen los de investigación y perfeccionamiento de tecnología aplicable a la minería, junto con pares salteños, buscamos ofrecer un sistema de alivios de tensiones para maquinarias y un análisis predictivo de control de soldadura en el rubro minero. Con la aplicación del sistema predictivo se evita la compra al exterior de repuestos para maquinarias, fomentando la reparación de piezas y la consecuente generación de puestos de trabajo, redundando en última instancia en la reactivación de la industria de componentes argentinos.

Considero que es muy importante tomar ventajas de nuestra cercanía geográfica y la actividad minera que tenemos en común para proveernos de productos y servicios, generando beneficios para ambas regiones.

¿Cuál fue la Interacción Portuaria Chilena desarrollada con los Mercados de Concentración de Salta?

Como organismo dedicado a fomentar exportaciones, consideramos que la interacción portuaria entre Antofagasta y nuestra vecina Salta, es un nicho fundamental orientado a una mayor explotación y si se quiere aprovechamiento del mismo.

Salta como provincia, o bien en conjunto con Antofagasta o si se quiere en el marco de bloques regionales como ZICOSUR, debe mirar la salida por los puertos chilenos de manera estratégica, ya conocemos cuales son las ventajas y los beneficios, ahora hay que alcanzarlos y para eso todavía hoy faltan aceitar algunos eslabones de la cadena. Eslabones importantes como el acceso hasta nuestros puertos. Caminos, terrenos, transporte, cargas, no son temas menores, para la realidad política salteña.

¿Considera relevante el tema de impulsar el ferrocarril y mejorar las condiciones existentes al respecto?

Viene relacionado con lo que estaba diciendo en la pregunta anterior, todo forma parte de un proceso, el proceso de integración, el proceso de desarrollo y crecimiento no sólo económico sino social, de nuestra gente.

Estamos hablando de un medio de transporte tan efectivo y que está instalado hace tanto tiempo, solo que la desidia política ha jugado un rol importante, hay que buscar otros cauces y potenciar el tema ferroviario.

➤ Municipalidad de Mejillones, Alcalde, Sr. Marcelino Carvajal Ferreira

A nivel de integración de Municipios, ¿existe integración? y ¿cuáles cree que son los alcances y posibilidades de desarrollo conjunto entre ambas Regiones?

Tengo a cargo la cabecera municipal de Mejillones y he tenido contacto con otras entidades similares del lado salteño y jujeño. Puedo decir que existe una sólida voluntad de integración entre nuestra gente, pero que la misma es muy reciente. Estamos empapándonos al respecto, conociéndonos, nuestra gente, nuestras costumbres, nuestros dirigentes que al fin y al cabo somos quienes tenemos que encauzar esta idea integracionista.

Los alcances de este proceso pueden ser infinitos si los sabemos aprovechar, las oportunidades de ser mejores pueblos deben ser nuestros motores.

¿Cuáles fueron los avances en materia de integración cultural que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 – 2012?. Ejemplos.

Al ser reciente todo este proceso integracionista a nivel municipal, los resultados aún son tibios, más allá de esto, ya hemos organizado y visitado la provincia de Jujuy, que en conjunto con Salta, nos han recibido y hemos podido organizar por ejemplo, un festival de danzas típicas de las regiones, a la cual también han sido invitados otros municipios de Bolivia.

Esperamos poder hacer este tipo de encuentros al menos una vez por año, y por supuesto ir ampliando la temática.

¿Cuáles fueron los avances en materia de integración educativa que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 – 2012?. ¿Existen convenios bilaterales al respecto?.Ejemplos.

Sucede algo similar que con el resto, todo es nuevo, hemos estado conversando con los intendentes de Salta y de El Carmen – Jujuy, al respecto, tenemos comisiones armadas pero materializado todavía no hay nada. Sí la voluntad de firmar convenios entre instituciones educativas de manera de posibilitar el intercambio de alumnos, de profesores, entre otras cosas.

- Municipalidad de Mejillones, Encargado de Relaciones Públicas, Enrique Venegas Avendaño

A nivel de integración de Municipios, ¿existe integración? y ¿cuáles cree que son los alcances y posibilidades de desarrollo conjunto entre ambas Regiones?

Como ya señaló nuestro Alcalde, el tema de integración municipal es muy reciente al menos de nuestro lado, y creo yo por lo que hemos ido conociendo del tema, también del lado salteño y jujeño, que son los municipios con los que nos estamos relacionando.

Si se logran concretar las acciones que tenemos pensadas y que van surgiendo, porque eso es lo que tienen estos programa integracionistas sociales, que las oportunidades son millones, y si logramos concretar aunque sea empezando de a poco, los beneficios para nuestra gente van a ser muchos; y después el poder presentarnos como bloque municipal regional, nos daría una posición única.

¿Cuáles fueron los avances en materia de integración cultural que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 – 2012?. Ejemplos.

Ya hablamos del festival de danzas que considero es un punto inicial para nuestra integración cultural. Estamos trabajando en ampliarlo a expresión artística para poder incluir pintura y poesía.

Hay tantos artistas en nuestras comunas que merecen ser conocidos y también merecen tomar contacto con otras realidades vecinas.

¿Cuáles fueron los avances en materia de integración educativa que se registraron entre ambas regiones en el período 2003 – 2012?. ¿Existen convenios bilaterales al respecto?. Ejemplos.

La firma de convenios entre instituciones educativas es un pendiente en la agenda, al ser todo nuevo, cuesta un poco arrancar y dejar de lado miradas desconfiadas, pero la voluntad existe así que a partir de ahora, el camino está orientado, sólo nos queda avanzar.

ANEXO II

DIARIO DE VIAJE

Este viaje comenzó el 13 de septiembre del año 2012, desde Salta el camino es puna atravesando el Paso de Jama, en el colectivo de la empresa Geminis. Llegué finalmente a Antofagasta a eso de las 22.30 hs., en la Terminal de buses tomé un taxi rumbo al Hotel.

A dos cuadras del hotel está ubicada la Plaza Colón, uno de los lugares más típicos y llenos de historia de la ciudad. Antiguamente conocida como “Plaza de Armas”, fue el centro urbano a partir del cual comenzó a conformarse la ciudad de Antofagasta.

Frente a la plaza se ubica la Iglesia Catedral, sobria y acogedora es uno de los orgullos de los antofagastinos. El terremoto de 1995 afectó su estructura, siendo necesaria una importante obra de reconstrucción y restauración, especialmente en las ventanas y vitrales. Igualmente se instaló un sistema de iluminación especial que permitió a la iglesia ser vista y usada por la noche.

El día 14 de septiembre tuve la primera entrevista, a las 09.00 hs con el Señor Herman Cortés, representante de Terminal Antofagasta. Una vez finalizada la misma, me encontré con Edna Fritis, quien trabaja en la Unidad de Asuntos Internacionales del Gobierno y fue mi contacto en Chile. Ella me acompañó a las otras entrevistas organizadas durante la mañana.

Septiembre es el mes patriótico, Antofagasta luce tricolor. Las banderas ondean en cada edificio, en cada casa, en cada rincón se destaca la chicha y los colores blanco, rojo y azul; se baila cueca, los más entusiastas se animan a lucir la vestimenta típica del huaso chileno. Las fiestas patrias, tienen un lado formal y uno más doméstico. El formal considera desfiles militares, Te-Deum, de acción de gracias.

Esa mañana me tocaba viajar sola a Mejillones, tenía audiencia con el Alcalde y luego con la gente de Puerto Angamos. Mejillones se encuentra ubicado a 65 kilómetros al noroeste de Antofagasta, se abre una extensa y hermosa bahía, sus fondos y playas están libres de requeríos y peligros, donde sus aguas son tranquilas y cálidas, apta para todo tipo de deportes náuticos. Tomé un bus rumbo a la bahía, era un recorrido de aproximadamente una hora.

El Alcalde me recibió un rato antes del mediodía, muy amable, charlamos y después me presentó a su equipo de trabajo. Una vez terminada la reunión, me dirigí a

la plaza principal a tomar un taxi hacia Puerto Angamos, un inmenso complejo portuario a unos 15 minutos de distancia y principal punto de embarque de la producción minera del Norte de Chile y países vecinos.

Luego de un exhausto y productivo recorrido del Puerto, donde pude tomar contacto con gente del lugar, volví a Mejillones para tomar el bus de regreso a Antofagasta, eran casi las 15.00 hs y la tarde continuaba.

Al otro día, arranqué temprano, era el último día en Antofagasta y se celebraban los Actos Cívicos por el Día de la Independencia Chilena, por lo tanto a la mañana hubieron desfiles de los colegios, danzas, y ramadas.

Con todos los festejos de fondo, tuve la última entrevista con dos de los Consejeros Regionales, luego al mediodía me invitaron al brindis y despedida, todos en la Intendencia, especialmente la gente de Relaciones Internacionales se portaron muy bien conmigo, los contactos y la agenda que me armaron fue más que provechosa y la gente muy bien dispuesta e interesada en el tema de mi tesis y el viaje en sí. Esa tarde estuve de paso con la gente de turismo charlando un poco.

El bus hacia Calama salía a la madrugada, para estar temprano allá y aprovechar la última entrevista del viaje. Edna me había hablado de la conveniencia de entrevistar a la gente del Municipio de Calama, ya que se había instaurado ese año la primera Unidad de Asuntos Internacionales a nivel municipal.

Calama está ubicada a 2260 metros de altura, es el núcleo cívico al interior del desierto. Localizada al noreste de Antofagasta y con fuertes oscilaciones térmicas entre el día y la noche, cuenta con variados servicios para los turistas y es el punto de partida para los diversos recorridos a los alrededores, desde allí es posible acceder a escenarios salinos situados en el desierto de altura, valles y cordilleras. Cuenta además con un importante desarrollo comercial, financiero y administrativo, y recientemente una progresiva explotación del turismo en las riberas del Río Loa para la práctica de pesca deportiva y natación.

Ese último día salí de Calama con destino a Salta, a las 21.00 hs. ya estaba en la terminal de destino, había dejado atrás una semana muy movida, llena de trabajo, de gente nueva, pero sobre todo de amistades y experiencias únicas.

BIBLIOGRAFÍA

- Agosto, J. I. (11 de febrero de 2012). *Infonews*. Obtenido de <http://www.infonews.com/nota/10273/una-integracion-de-argentina-y-chile>
- Arriaza Yaksic, E. (1985). *Antofagasta 1879 - 1984*. Antofagasta.
- Barrera, R. (1989). Norte Grande, ¿principio de integración?. Tesis de Grado Licenciatura en Relaciones Internacionales. Salta: Universidad Católica de Salta.
- Burnett, H. (1995). *Relaciones entre las sociedades civiles de Chile y Argentina*. Santiago de Chile: CELARE (Centro Latinoamericano para las relaciones con Europa).
- Cafiero, A. (2008). *La cooperación descentralizada en Argentina*. Montevideo: Observatorio de la Cooperación Descentralizada UE – AL
- Cámara Argentina de Comercio. (Agosto de 2012). *Cámara Argentina de Comercio*. Obtenido de https://www.cac.com.ar/data/documentos/50_iep-salta-ago12.pdf
- Cardone, M. A. (2000). La interdependencia compleja entre Argentina y Chile. Tesis de Grado Licenciatura en Relaciones Internacionales. Buenos Aires: Universidad Católica de Salta.
- Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales, (s.f.). *CARI*. Obtenido de <http://www.cari.org.ar>
- Constitución Nacional - Reformada - 1994. (s.f.).
- Constitución Nacional 1853. (s.f.).
- Díaz, M. (Abril - Junio de 2004). Un nuevo ciclo en la política exterior de Chile: Enfrentando desde América Latina los cambios globales. *Diplomacia* 98, 95 – 105. Chile: Academia Diplomática de Chile.
- Dougherty, J. E., & Pfaltzgraff, R. L. (1993). *Teorías en Pugna en las Relaciones Internacionales*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.

- Eco, H. (1992). *Cómo se hace una tesis, técnica y procedimientos de investigación, estudio y escritura*. España: Gedisa.
- Fernandez Collado, C. (1999). *La comunicación en las organizaciones*. México: Trillas.
- Galindo Regazzoni, M. V. (2016). *La paradiplomacia en Argentina y México a partir de la década del noventa: Casos: Salta - Jujuy/Nuevo León - Coahuila*. Tesis de Grado Licenciatura en Relaciones Internacionales. Salta: Universidad Católica de Salta.
- Gobierno de la Provincia de Salta; Consejo Federal de Inversiones. (2016). *Mapa Social de la Provincia de Salta para la Cooperación Internacional 2015*. Salta: Consejo Federal de Inversiones - Gobierno de la Provincia de Salta.
- Gobierno de la Provincia de Salta; Consejo Federal de Inversiones. (2013). *Seminario Binaconal: Infraestructura ferroviaria Salta - Antofagasta. Su proyección regional y bioceánica* (Vol. 1). Salta: Biblioteca RRII.
- Gobierno de la Provincia de Salta - Dirección General de Estadísticas . (2015). *Dirección General de Estadísticas* . Obtenido de <http://estadisticas.salta.gov.ar/web/archivos/pbg/pbg2012.pdf>
- Gobierno de la Provincia de Salta; Embajada de Chile en Argentina. (2014). *Simposio Internacional: El Ferrocarril Trasandino Norte para las economías del Noroeste argentino y Norte Grande chileno*. Salta: Consejo Federal de Inversiones.
- Gonzalez Pizarro, J. A. (2004). *Narraciones Históricas de Antofagasta*. Antofagasta: Corporación Pro Antofagasta.
- Iglesias, E., Iglesias, V., & Zubelzú, G. (2008). *Las provincias argentinas en el escenario internacional. Desafíos y obstáculos de un sistema federal* . Buenos Aires: Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.
- Keohane, R., & Nye, Joseph. (1988). *Poder e Interdependencia: la política mundial en transición*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano .
- Loto, C. (2004). *El Corredor Bioceánico Norte: Una Experiencia Geopolítica para la Integración Regional del ZICOSUR*. Tesis de Grado Licenciatura en Relaciones Internacionales. Salta: Universidad Católica de Salta.

- Luna Pont, M. (Diciembre de 2011). Las relaciones internacionales subnacionales desde la teoría de las relaciones internacionales. *Una aproximación a las relaciones internacionales subnacionales*(1), 64. Buenos Aires: Trabajos de Investigación en Paradiplomacia.
- Mendicoa, G. (1998). *Manual Teórico -Práctico de Investigación Social. Apuntes Preliminares*. Buenos Aires: Espacio.
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto - República Argentina : <https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/comunicados/primer-encuentro-de-gobernadores-argentinos-e-intendentes-chilenos>
- Mora Campos, O., & Romero Muñoz, P. (1999). *NOA - NORTE GRANDE. Crónica de dos regiones integradas*. Santiago de Chile: Embajada de Chile en Argentina.
- Oddone, N. (Enero de 2017). La paradiplomacia desde cinco perspectivas: reflexiones teóricas para la construcción de una comunidad epistémica en América Latina. *Relaciones Internacionales*, 89(2), 47-82. Costa Rica: Universidad Nacional de Costa Rica.
- Oviedo, E. D. (Enero - Marzo de 2003). Análisis del concepto "Multilateralismo" en la política internacional. *Diplomacia*, 94, 52 – 72: Chile, Academia Diplomática de Chile.
- Romano, C. (2003). La optimización de la producción salteña desde una propuesta geopolítica: Un gran desafío: potenciar su inserción regional para aprovechar oportunidades y sortear amenazas comerciales. Tesis de Grado Licenciatura en Relaciones Internacionales. Salta: Universidad Católica de Salta.
- Romero, J. C. (2000). *Salta, la primera etapa del desarrollo de la Provincia*. Salta: Fundación Argentina - Solidaria.
- Sabino, C. (1993). *Cómo hacer una tesis: guía para elaborar y redactar trabajos científicos*. Buenos Aires: Hvmánitas.
- Sanchez Belmont, B. (2015). La dimensión educativa universitaria en el proceso de integración de la ZICOSUR, desde su creación en 1997 hasta el

2014. Tesis Licenciatura en Relaciones Internacionales. Salta: Universidad Católica de Salta.
- Secretaría de Estado de Planeamiento - Gobierno de la Provincia de Salta. (1983). *Vinculación Comercial del Norte Argentino con el País - Vía Salta - Antofagasta*. Salta: Consejo Federal de Inversiones - Gobierno de la Provincia de Salta.
 - Sepúlveda Almarza, A. (Octubre - Noviembre de 2005). Las Relaciones Internacionales de Chile y la Política Mundial. *Diplomacia*, 6 – 14. Chile: Academia Diplomática de Chile.
 - Villanueva Cornejo E. (2015) La política aerocomercial de la Provincia de Salta como herramienta para la integración regional de la ZICOSUR y para el desarrollo del turismo como actividad comercial durante el período 2007 a 2014. Tesis Licenciatura en Relaciones Internacionales. Salta: Universidad Católica de Salta.
 - Zaldivar Larrain, A. (2011). *Integración Chile - Argetina: desafío del siglo XXI*. Buenos Aires: El Ateneo.
 - *Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur*. (s.f.). Obtenido de ZICOSUR: <http://zicosur.co/acerca-de-zicosur/>

Páginas Web Consultadas

- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile <http://www.bcn.cl>
- Biblioteca de la Legislatura Dr. José Armando Caro www.portaldesalta.gov.ar
- Ciudades y Gobiernos Locales Unidos <https://www.uclg.org>
- Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales <http://www.cari.org.ar>
- Corporación Nacional del Cobre de Chile (CODELCO) <https://www.codelco.com>
- Federación Argentina de Municipios <http://www.famargentina.org.ar>
- Gobierno de la Provincia de Salta <http://www.salta.gov.ar>

- Gobierno de la Provincia de Salta - Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur <http://zicosur.org.ar>
- Gobierno Regional de Antofagasta <https://www.goreantofagasta.cl/>
- Instituto Nacional de Estadísticas de Chile – INE Chile www.ine.cl
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos - INDEC - <http://www.indec.gob.ar>
- Ministerio Relaciones Exteriores y Culto – República Argentina <https://www.cancilleria.gob.ar>
- Oficina de la Representación de Relaciones Internacionales del Gobierno de la Provincia de Salta <http://www.internacionalsalta.gob.ar/>
- Puerto Angamos <https://www.puertoangamos.cl/inicio>
- Puerto Antofagasta <https://www.anfport.cl>
- Puerto Mejillones <https://www.puertomejillones.cl>
- Puerto de Tocopilla <http://www.e-cl>
- Región Norte Grande <http://www.regionnortegrande.com.ar>
- Revista Electrónica Relaciones Internacionales – Universidad Autónoma de Madrid <http://www.relacionesinternacionales.info/ojs/article/view/237/210.html>
- Revista Electrónica Relaciones Internacionales – Universidad Autónoma de Madrid <http://www.relacionesinternacionales.info/ojs/article/view/240/213.html>
- Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur <http://zicosur.co/>

***“SALTA Y ANTOFAGASTA EN EL TRANCURSO DE SU INTEGRACIÓN SOCIO-
ECONÓMICA, 2003-2012, - OBSTÁCULOS Y BENEFICIOS DE UNA INTEGRACIÓN
MÁS CONSOLIDADA”***

HOJA DE CALIFICACIÓN

FECHA DE DEFENSA:.....

TRIBUNAL:.....

.....

.....

NOTA DE PRESENTACIÓN ESCRITA:.....

NOTA DE DEFENSA ORAL:.....

NOTA PROMEDIO:.....

OBSERVACIONES:.....

.....

.....

.....

.....

.....
Firma y Aclaración

.....
Firma y Aclaración

.....
Firma y Aclaración