



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SALTA**  
**FACULTAD DE ECONOMIA Y ADMINISTRACION**  
**LICENCIATURA EN COMERCIO INTERNACIONAL**

**TESIS:** *“La incidencia del Proyecto de la API -Construcción del puente binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera- en el comercio exterior de Salta”*

**ALUMNA:** Danila Raquel Facciuto

**DIRECTORA DE TESIS:** Lic. Julia López

**DOCENTES:**

- Lic. Toledo, Víctor F.
- Lic. Rodríguez, Martín A.

**Salta Argentina – 2019**

## **AUTORIDADES UCASAL**

**Gran Canciller:** S.E.R. Mons. Mario Antonio Cargnello Arzobispo de Salta

**Rector:** Mg. Ing. Rodolfo Gallo Cornejo

**Vicerrectora Académica:** Mg. Constanza Diedrich

**Vicerrector Administrativo:** Mg. Darío Eugenio Arias

**Vicerrector de Formación:** Pbro. Dr. Cristian Arnaldo Gallardo

**Vicerrector de Investigación y Desarrollo:** Dr. Federico Colombo Speroni

**Decano Facultad de Economía y Administración:** Dr. Cdor. Juan Lucas Dapena  
Fernández

**Secretario Académico Fac. de Economía y Administración:** Lic. Roberto Cadar

**Secretaria Técnica Fac. de Economía y Administración:** Lic. Virginia Echevarría

**Jefe de Carrera Lic. en Comercio Internacional:** Lic. Martín A. Rodríguez

## ÍNDICE

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES.....	7
ÍNDICE DE TABLAS .....	8
ÍNDICE DE GRÁFICOS .....	9
RESUMEN.....	11
INTRODUCCION .....	12
CAPÍTULO 1 - INFRAESTRUCTURA COMO POTENCIAL INTEGRADORA.....	21
1.1. EL COMERCIO INTERNACIONAL .....	21
1.2. LA INTEGRACIÓN REGIONAL.....	23
1.3. PROCESOS DE INTEGRACIÓN EN AMÉRICA LATINA.....	25
1.3.1. ALALC-ALADI.....	25
1.3.2. UNASUR- COSIPLAN- IIRSA.....	29
1.3.3 SALIDA DE ARGENTINA DE UNASUR.....	32
1.4. INFRAESTRUCTURA: FACTOR DETERMINANTE PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL .....	35
CAPÍTULO 2 - COMERCIO BILATERAL ENTRE ARGENTINA Y BOLIVIA .....	37
2.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE ARGENTINA Y BOLIVIA .....	38
2.2. COMERCIO EXTERIOR DE ARGENTINA .....	39
2.2.1. Exportaciones.....	39
2.2.2. Importaciones.....	43
2.3. EXPORTACIONES DE LA PROVINCIA DE SALTA.....	45
2.3.1. Exportaciones.....	46
2.3.2. Principales productos exportados y países destino.....	47
2.3.3. Exportaciones de productos de origen salteño a Bolivia.....	49
2.3.4. Salta como proveedora de productos a Bolivia.....	50
2.4. COMERCIO EXTERIOR DE BOLIVIA .....	51

2.4.1. Exportaciones.....	51
2.4.2. Exportaciones de Bolivia a Argentina.....	53
2.4.3. Importaciones.....	54
2.4.4. Evolución de las Importaciones .....	55
2.5. PASOS FRONTERIZOS POR DONDE SE LLEVA A CABO EL INTERCAMBIO COMERCIAL ARGENTINO-BOLIVIANO.....	56
CAPÍTULO 3 - FRONTERA SALVADOR MAZZA- YACUIBA .....	58
3.1. VINCULACIÓN CARRETERA Y FERROVIARIA ENTRE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA .....	58
3.2. LOCALIDADES FRONTERIZAS.....	60
3.2.1. Profesor Salvador Mazza .....	60
3.2.2- Yacuiba y Cantón de San José de Pocitos.....	61
3.2.3- Vinculación Física entre Salvador Mazza y Yacuiba- Puente Internacional Salvador Mazza-Yacuiba.....	61
3.3. ADUANA SALVADOR MAZZA- YACUIBA .....	63
3.3.1. Marco Jurídico - Área de Control Integrado .....	63
3.3.2. Nivel y tipo de Integración acordado .....	66
3.3.3. Instalaciones del Paso Internacional.....	66
3.4. PROCEDIMIENTOS EN EL ACI.....	68
3.4.1. Procedimiento para Peatones.....	68
3.4.2. Procedimiento para Transito Vecinal Fronterizo de personas.....	69
3.4.3. Procedimiento para el cruce de Vehículos Particulares .....	70
3.4.5. Régimen Aduanero de Tráfico Vecinal Fronterizo de Exportación .....	71
3.4.6. Procedimiento de Exportación .....	73
3.4.7. Procedimiento de Importación .....	77
CAPÍTULO 4 - PROYECTO PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA- YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA .....	80
4.1. COMIENZOS DE UN NUEVO PUENTE: YASMA.....	80

4.2. INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SUDAMERICANA (IIRSA).....	82
4.2.1. Acciones Básicas del Plan de IIRSA.....	83
4.2.2. Principios Orientadores.....	84
4.2.3. Estructura institucional.....	85
4.2.4. IIRSA incorporado a COSIPLAN y UNASUR .....	85
4.3. ORGANIZACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INTEGRACIÓN.....	87
4.3.1. Ejes de integración y desarrollo (IED) .....	87
4.3.2. Cartera de Proyectos.....	88
4.4. API: AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN.....	89
4.4.1. Fundamentos de la API (2009).....	90
4.4.2. Los proyectos de la API .....	91
4.5. PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA-YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA EN LA AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN.....	92
4.5.1. Ficha del Proyecto en COSIPLAN.....	92
4.5.2 Fundamento del COSIPLAN .....	95
4.6. EVALUACIÓN AMBIENTAL .....	97
4.6.1. Metodología EASE .....	98
CONCLUSIÓN .....	100
BIBLIOGRAFÍA.....	102
ANEXOS.....	111
Anexo A: Planimetría general de las alternativas Este y Oeste.....	111
Anexo B: Plano del Centro Integrado de Frontera .....	113
Anexo C: Foto del Puente Internacional en hora pico.....	114
Anexo D: Foto del actual paso tomada con Dron .....	115
Anexo E: Acta de Inauguración de los Comités de Frontera .....	116
Anexo F: Mapa del Ramal 15 del Belgrano Cargas .....	117
Anexo G : Entrevistas .....	118

Entrevista a Camioneros.....	118
Entrevistas a Aduaneros .....	125
Entrevista a Agentes de Tránsito.....	131
Anexo H: Matriz de Análisis de Entrevistas .....	136

## **ÍNDICE DE ILUSTRACIONES**

Ilustración 1: Mapa Ferroviario .....	59
Ilustración 2: Resguardo II y FFCC .....	76
Ilustración 3: Canchones .....	79

## **ÍNDICE DE TABLAS**

Tabla 1: Principales 10 productos importados por Bolivia desde Argentina 2018. ....	43
Tabla 2: Principales Productos exportados por Salta. Primer cuatrimestre de 2018.....	47
Tabla 3: Exportaciones por la vía Yacuiba-Pocitos, según principales productos.....	53
Tabla 4: Organismos intervinientes en el ACI .....	65

## **ÍNDICE DE GRÁFICOS**

Gráfico 1: Total de exportaciones argentinas por país 2018 .....	39
Gráfico 2: Exportaciones anuales de Argentina .....	40
Gráfico 3: Exportaciones por complejos exportadores 2018.....	41
Gráfico 4: Total de importaciones argentinas por país 2018 (US\$).....	44
Gráfico 5: Importaciones anuales de Argentina .....	45
Gráfico 6: Exportaciones de Salta para el primer cuatrimestre de 2017 y 2018, en millones de dólares FOB .....	46
Gráfico 7: Valor exportado de productos de origen salteño según país de destino. Tercer trimestre de 2017. ....	48
Gráfico 8: Total de exportaciones de Bolivia por país en 2018 .....	52
Gráfico 9: Valor de las importaciones de Bolivia 2018 .....	55

## **AGRADECIMIENTOS**

A mi papá y a mi mamá por apoyarme siempre y por mostrarme el camino hacia la superación. Gracias por enseñarme valores que me han llevado a alcanzar una gran meta.

A mis hermanos por el apoyo incondicional e irremplazable.

A mi Directora de Tesis, Lic. Julia López; quien, a través de su conocimiento y experiencia, me ha entregado orientaciones de manera generosa, paciente y comprensiva para realizar este trabajo.

A mi pareja y colega por la constante motivación brindada cada día.

A mis compañeros por la amistad y el cariño ofrecidos durante los cuatro años de estudio.

A mis amigos por permitirme aprender más de la vida a su lado.

A cada uno de los que me brindaron su tiempo e información para poder realizar esta tesis.

A esas personas importantes en mi vida, que siempre estuvieron para brindarme su ayuda y afecto.

Y gracias a todos los que me permiten CREAR, CRECER Y CONSTRUIR. Esto es posible gracias a ustedes.

¡Muchas Gracias!

## **RESUMEN**

La presente tesis ha sido realizada con el fin de conocer cuál es la incidencia que tiene la construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera en el comercio exterior de la provincia de Salta.

Con la finalidad de dar respuesta a los interrogantes planteadas, se expone como objetivo general describir qué incidencia tiene la construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera en el comercio exterior de la provincia de Salta y, como objetivos específicos, analizar cómo puede impactar en el control del tráfico de mercaderías el establecimiento del Centro de Frontera, estimar qué potencialidad tiene Salta de abastecer el mercado boliviano, describir cuáles son las características del Centro de Frontera, determinar qué impacto tiene para la integración física y el desarrollo socioeconómico de Salta la construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera y, evaluar qué impacto ambiental tiene la construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera para las ciudades en cuestión.

Metodológicamente, se ha optado por una investigación mixta, no experimental, descriptiva y exploratoria. Para dar respuesta al interrogante planteado se han revisado diversas fuentes estadísticas de exportaciones e importaciones de la provincia de Salta y, se efectuaron entrevistas a chóferes de camiones, agentes de tránsito y a empleados de AFIP.

Más aun, se ha recurrido a la teoría de la dotación de infraestructura, a la teoría Cepalina de integración regional, a las estadísticas del comercio exterior de la República Argentina y del Estado Plurinacional de Bolivia, haciendo énfasis en las exportaciones de la provincia de Salta hacia el país mencionado.

A partir del análisis de la información recabada, es posible alegar que con la construcción de un nuevo puente y de accesos viales alejados de los cascos céntricos de las ciudades fronterizas, sumado la ampliación y adecuación de la infraestructura existente y la construcción del centro de frontera, se podrán optimizar las tareas de control y fiscalización que deben llevar a cabo los diferentes organismos de ambos países sobre el tráfico de las mercaderías tanto de importación como de exportación.

Por tal motivo, se considera indispensable para el crecimiento comercial concretar la obra en cuestión y, de esa manera, estimular el progreso y el desarrollo económico de la provincia.

## **INTRODUCCION**

El tema de la presente investigación es *“La incidencia del Proyecto de la API - Construcción del puente binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera- en el comercio exterior de Salta”*.

Argentina es el segundo destino de las exportaciones bolivianas. Al respecto, según la Base de Datos Comtrade (2019) de la Organización de las Naciones Unidas de cifras estadísticas oficiales de comercio internacional en el año 2018, Bolivia exportó al país un total de US\$ 1,451 millones, lo cual representó el 16 % del total exportado. A su vez, importó US\$ 1.166 millones, posicionándose como el tercer país del cual proceden las importaciones bolivianas.

Asimismo, la Base de Datos Comtrade (2019) publica que Argentina exportó en 2018 a Bolivia un total de US\$ 643 millones e importó bienes por US\$ 1.441 millones.

Considerando los valores brindados por la Base de Datos Comtrade (2019), los principales productos que Argentina importó desde Bolivia en el año 2018 fueron gas de petróleo -y demás hidrocarburos gaseosos (gas natural)- y, bananas. Mientras que, los productos que más exporto fueron el diésel y harina de trigo.

El intercambio comercial entre estos dos países fue incrementándose y diversificándose debido a diferentes factores, entre los cuales podemos mencionar el crecimiento económico de los últimos años de Bolivia, los convenios entre este país y el Mercosur, el cambio de hábitos de consumo, el incremento de sus importaciones y, por último, la cercanía geográfica y cultural, incentivando a lograr un mayor grado de integración regional.

La principal puerta de entrada de estos flujos comerciales es la provincia de Salta, más específicamente la ciudad de Profesor Salvador Mazza, ubicada en el extremo norte del país. Allí, se encuentra el paso fronterizo internacional entre Salvador Mazza y Yacuiba (Bolivia), conformado por un puente construido hace más de 40 años por el cual se lleva a cabo todo el tráfico internacional. Dicho paso, exhibe un espacio estrecho de aproximadamente 12 x 50 metros, por donde se debe atender toda la problemática internacional de migraciones, tránsito vecinal fronterizo, exportaciones e importaciones y tránsito particular terrestre.

Debido a la estrecha infraestructura del paso fronterizo se presentan diversas problemáticas, tales como: largos tiempos de cruce de frontera, tanto de personas como de vehículos pesados y livianos; ineficientes intercambios comerciales; riesgos de perder la mercadería de exportación e importación, principalmente las perecederas; accidentes; congestión del tráfico en ambas ciudades fronterizas - por lo que Aduana estableció horarios para que opere el tráfico de carga pesada-; inadecuado cumplimiento de las funciones de los organismos de control por problemas de espacios e infraestructura y; un sistema legal híbrido, de normas mal utilizadas. Todos estos puntos mencionados configuran trabas que trazan un comercio ineficiente, reducido y dificultoso.

Razones por las cuales se formula el siguiente interrogante de investigación: ¿Qué incidencia tiene la construcción del puente binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera en el comercio exterior de la provincia de Salta? De manera puntual, se pretende responder ¿Cómo puede impactar en el control del tráfico de mercaderías el establecimiento del Centro de Frontera?, ¿Qué potencialidad tiene Salta de abastecer el mercado boliviano?, ¿Cuáles son las características del Centro de Frontera?, ¿Qué impacto tiene para la integración física y el desarrollo socioeconómico de Salta la construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera?

Considerando la problemática planteada, se establece como respuesta tentativa del objeto a investigar que la construcción del puente binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera tiene una incidencia positiva para el comercio exterior ya que mejoraría el intercambio y potenciaría la integración.

La importancia de la investigación radica en que el desarrollo económico de un país, y de una región depende, entre otros puntos, de contar con infraestructura de calidad y suficiente para competir desde una buena posición en el ambiente del comercio internacional, teniendo así la capacidad para trasladar productos de manera ágil, eficiente y a menores costos.

El tema elegido “La construcción del puente binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera” (Proyecto YASMA), es un proyecto que se encuentra contenido en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración, elaborado en el marco del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) en conjunto con la Iniciativa para la

Integración de la Infraestructura regional suramericana (IIRSA) y la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR).

En abril del año 2019, el gobierno de Argentina dio por terminada su participación en la UNASUR debido a la situación de crisis en la que se encuentra el organismo. La salida de Argentina de la UNASUR implica un retroceso en los procesos de integración suramericana, especialmente en lo atinente a la obra en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración de la cartera IIRSA. Justamente, la construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera comprende un trabajo de inclusión en la Iniciativa para la Integración regional Sudamericana e implica un proyecto de carácter estratégico con alto impacto tanto para la integración física como económica de la región, carácter que aún sigue teniendo, pero que, debido a las situaciones actuales, se torna difícil de concretar.

El denominado Proyecto Yasma (Yacuiba-Salvador Mazza), tiene sus antecedentes en los Artículos 7 y 9 del Protocolo de Integración Física, adicional al Acuerdo de Complementación Económica Mercosur-Bolivia (ACE N° 36) firmado en 1990 y, en el acuerdo firmado entre la República Argentina y la República de Bolivia sobre la Construcción del Puente en el Paso Fronterizo Salvador Mazza-Yacuiba, el 29 de junio de 2006. En este último, las partes acuerdan la ejecución del Proyecto de Nueva Conexión Física entre las localidades fronterizas de Salvador Mazza (Provincia de Salta, Argentina) y Yacuiba (Departamento de Tarija, Bolivia), definiéndose, asimismo, el área geográfica del proyecto, y las obras a ejecutar.<sup>1</sup>

Actualmente, el intercambio comercial entre Bolivia y Argentina se ha incrementado de forma exponencial, debido principalmente al crecimiento económico de Bolivia y a los convenios que este tiene con el Mercosur, siendo efectivamente la frontera mencionada la que acapara la gran mayoría de estos flujos comerciales. Pero, así como creció el intercambio, también se vio incrementado el comercio ilegal, las malas prácticas, las relaciones

---

<sup>1</sup> Relaciones Internacionales. Gobierno de Salta - Salvador Mazza - Yacuiba. (2019). Recuperado de <http://www.internacionalsalta.gob.ar/index.php/gestion/pasosfronterizos/pfbolivia/smazza-yacuiba>

conflictivas, las trabas, los mayores costos debido, entre otros aspectos, al reducido espacio físico por el que se lleva a cabo la comercialización.

Al año 2019, la construcción de la obra aún no se ha ejecutado, situación que se vio afectada por la salida de Argentina de la UNASUR y, por el hecho de que, a la fecha, no se han iniciado las obras pertinentes. Razón por la cual, este estudio tiene por objetivo describir qué incidencia tendría la construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera en el comercio exterior de la provincia de Salta, de modo que permita visualizar la importancia que posee la infraestructura para agilizar los mecanismos de intercambios, aminorar costos y lograr un mejor control en el comercio.

De allí que el propósito del informe es plasmar una perspectiva que permita ser útil para el sector empresario de Salta que exporte o pretenda exportar a través de la frontera de Salvador Mazza, como así también para los organismos de control y vigilancia para que puedan tener un mejor espacio para accionar. Será también de importancia para toda la comunidad que sin ánimos de comerciar utiliza dicho paso fronterizo, y para estudiantes y demás interesados en el tema.

La presente investigación fue posible de realizar porque en la ciudad de Profesor Salvador Mazza se encuentra la Cámara de Comercio la cual fue partícipe activa del proyecto de vinculación internacional entre Salvador Mazza (Argentina) y Yacuiba (Bolivia). Ésta me brindó la ayuda necesaria para concretar la investigación. Además, existen organismos públicos a los cuales se pudo acceder para solicitar información relevante al tema de investigación.

Así mismo, para realizar el informe de tesis se tomaron y consideraron como antecedentes los elegidos a continuación: ‘Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú’ de Vásquez y Bendezu Medina (2008); la tesis de grado sobre ‘Factibilidad de implementación de un sistema multimodal de transporte de cargas para las provincias del Noroeste Argentino con vistas a la salida por los puertos del Norte Grande’ de Chile de Altamirano (2013) y la tesis de maestría ‘Los proyectos de infraestructura física en la región sudamericana y su relación con los procesos de integración comercial’ de Bono, María Laura (2014) sobre los proyectos de infraestructura física en la región sudamericana. Con respecto al marco teórico de la presente investigación se acudió a la teoría de La

Dotación de Infraestructura (TDI), la cual pone de relieve el papel que juega la infraestructura o capital físico de carácter público en el crecimiento de las regiones.

Gutiérrez Casas (2006) expone que la TDI se basa en dos supuestos, el primero expone que existen factores que crean condiciones de crecimiento en una región, en el presente caso ese factor es la infraestructura, la Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera en busca de incrementar y diversificar el comercio y; el segundo, que el crecimiento puede ser inducido mediante la inversión para la creación o ampliación de estos factores. Además, la TDI parte del concepto de capital social fijo propuesto por Hirschmann, el cual comprende a todos aquellos servicios sin los cuales las actividades productivas podría funcionar, e incluye, entre otros, a los servicios públicos y a la infraestructura.

Así mismo, mencionando el enfoque de Dieter Biehl (1988) sobre el potencial regional de desarrollo, afirma que existe un grupo de recursos, como la infraestructura, que determinan la renta, la productividad y el empleo potenciales de un país.

Considerando que la infraestructura es un recurso que potencia el desarrollo y, su carencia o insuficiencia, constituyen verdaderas dificultades para las economías regionales, el puente existente en la frontera de Salvador Mazza resulta exiguo para el volumen comercial que se maneja por dicho paso fronterizo. Entonces, siguiendo esta teoría, se puede evidenciar que, a partir de la realización de la obra de infraestructura mencionada, es posible mejorar el intercambio y potenciar el desarrollo de la provincia de Salta.

A pesar de las dificultades actuales, es importante demostrar la incidencia que tiene la Construcción del Puente y Centro de Frontera en el comercio exterior de la provincia de Salta ya que incrementando y mejorando el intercambio comercial entre ambas regiones se va a lograr incrementar el desarrollo regional.

La Teoría de la dotación de Infraestructura se complementa con la Teoría Cepalina de Integración Regional, la cual pone énfasis en la importancia que representa la infraestructura para potenciar y acelerar los procesos de integración.

En el año 1994, la Comisión Económica para América Latina puso en circulación un planteamiento ciertamente diferenciado de sus propuestas tradicionales relativo a la

conveniencia de que los países de América practiquen un regionalismo abierto. Las razones para juzgar conveniente y, de paso, definir esa integración son: el aprovechamiento de economías de escala, la reducción de las rentas improductivas por falta de competencia, la influencia favorable en las expectativas de inversión nacional y extranjera, la reducción de costos de transacción, los efectos considerables y duraderos que la integración ejerza sobre las tasas de crecimiento de los países participantes, la incorporación del progreso técnico y la articulación productiva, liberalización comercial intrarregional a favor del proceso de especialización intraindustrial que puede inducir una mayor eficiencia y generar externalidades como resultado del empleo de fuerza de trabajo calificada, emprender en forma conjunta proyectos de infraestructura, lograr un modelo de desarrollo que promueva el crecimiento y la equidad (CEPAL, 1994)

Desde esta perspectiva, el camino hacia la integración por el regionalismo abierto implica compromisos con la contribución a una disminución gradual de la discriminación intrarregional, a la estabilización macroeconómica en cada país, al establecimiento de mecanismos adecuados de pago y de facilitación de comercio, a la construcción de infraestructura y a la armonización o aplicación no discriminatoria de normas comerciales, regulaciones internas y estándares. Además, la reducción de costos de transacción y de la discriminación al interior de la región puede reforzarse con arreglos o políticas sectoriales que aprovechen, a su vez, los efectos sinérgicos de la integración. (Novelo Urdanivia, 2006, 136)

Entonces, tomando a la infraestructura como una dimensión de la integración, la CEPAL (2004) asevera que “existe una relación positiva entre una mejor infraestructura y un mayor crecimiento económico, basado en mejoras de la productividad de la economía y su competitividad sistémica” (p. 63), que conecta las “mejoras de la infraestructura con avances positivos de las economías, tanto hacia adentro como hacia afuera de las mismas” (p. 61).<sup>2</sup>

Y en cuanto a integración, afirma que la infraestructura física puede ser un importante instrumento que facilite la integración y promueva la competitividad regional, ampliando los

---

<sup>2</sup> Rozas, P. y Sánchez, R. (2004). Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura N°75. Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6441>

mercados y creando economías de escala. Así mismo, concluye que disminuye los costos de producción e incrementa la productividad, creando nuevas oportunidades de negocios e inversión y, profundiza la sinergia entre los diferentes actores económicos con lo cual se mejora la capacidad de negociación de la región en el contexto internacional (Bogado y Bono, 2012).

La teoría Cepalina sostiene que es importante emprender en forma conjunta proyectos de infraestructura en la región para así lograr un modelo de desarrollo que impulse, de manera simultánea, el crecimiento y la equidad (CEPAL; 1994).<sup>3</sup>

Los países en cuestión, Bolivia y Argentina, buscaban llevar a cabo la ejecución del proyecto presentado de manera conjunta, entendiendo que ello beneficiaría no solo a la dimensión económica, sino que también a la relación entre ambas Naciones empero, este proyecto se ha visto truncado por la salida de Argentina de la UNASUR.

En cuanto a los aspectos metodológicos, esta investigación se encuadra desde un enfoque mixto. Por un lado, se han utilizado datos cuantitativos, ya que éstos proporcionaron información exacta y real sobre la cual se hizo un análisis estadístico que ayudó a corroborar la hipótesis planteada. De esta forma, se pudo analizar el intercambio comercial que existe a través del paso fronterizo de Salvador Mazza.

Por otro lado, los datos cualitativos fueron útiles para describir las características, interpretar y complementar los datos numéricos, proporcionando así una mayor comprensión al trabajo realizado.

Según la profundidad o el nivel, se clasifica como una investigación descriptiva - exploratoria ya que se pretendió, fundamentalmente, describir y caracterizar qué incidencia tiene la construcción del puente binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera en el comercio exterior de la provincia de Salta. Se han utilizado tanto fuentes primarias como secundarias.

---

<sup>3</sup> CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe). (1994). *El regionalismo abierto en América Latina y el Caribe. La integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad*. Santiago de Chile: CEPAL. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/2140-regionalismo-abierto-america-latina-caribe-la-integracion-economica-al-servicio>

A su vez, según su naturaleza, se enmarca como una investigación no experimental debido a que no se manipularon deliberadamente las variables. Por lo tanto, no se ha generado ninguna situación, sino que se han observado situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente en la investigación por quien la realiza (Hernández, 2014).<sup>4</sup>

Por último, según el tipo de fuente, se encuadra como una investigación de campo pues la recolección de datos se ha realizado directamente de los sujetos, instituciones y organismos investigados y, de la realidad donde ocurren los hechos (datos primarios), sin manipular o controlar variable alguna. Es decir, la investigadora obtuvo la información, sin alterar las condiciones existentes (Arias, 1999).<sup>5</sup>

Como técnicas de recolección de datos se utilizaron las de tipo cuantitativas con un análisis estadístico porque se recolectaron datos numéricos con el fin de describirlos, analizarlos e interpretarlos, sobre la exportación e importación en la provincia de Salta, y el volumen de ese intercambio que utiliza el paso fronterizo de Salvador Mazza. La Población se compuso de todas las fuentes estadísticas de exportaciones e importaciones de la provincia de Salta, la muestra fueron las fuentes estadísticas de exportaciones e importaciones que utilizan el puente Internacional Salvador Mazza-San José de Pocitos, y como fuentes se optó por AFIP, Cámara de comercio exterior de Salta, Gobierno de Salta (secretarías), Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC).

Hay que mencionar que también se utilizaron dos técnicas de tipo cualitativas: la entrevista semi estructurada y la observación documental. En lo referente a la entrevista, se contó con una guía de preguntas preparadas de antemano, dejando la posibilidad al entrevistador de efectuar interrogaciones adicionales que pudiesen llegar a surgir en el momento. La población y muestra elegidas mediante el criterio de muestreo no probabilístico por conveniencia fueron los camioneros de Salta que transitan periódicamente por la Frontera de Salvador Mazza- Yacuiba, empleados de AFIP y agentes de tránsito,

---

<sup>4</sup> Hernández Sampieri, R.; Fernández Collado, C. y Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación*. 6° ed. México DF, México: Mc Graw-Hill Interamericana Editores.

<sup>5</sup> Arias, F. (1999). *El proyecto de investigación. Guía para su elaboración*. Caracas; Venezuela: Editorial Episteme-Orial Ediciones.

Con respecto a la observación, se revisaron documentos oficiales e informes de reuniones, leyes, tratados relacionados al flujo internacional de migraciones, tránsito vecinal fronterizo, exportaciones e importaciones y tránsito terrestre concernientes a la provincia de Salta y/o en relación a Bolivia. Dicho análisis se ha realizado por categorías con énfasis en el costo y el tiempo del proceso del despacho aduanero, en los regímenes especiales en frontera y en los acuerdos, dotación de tecnología y calidad de la infraestructura para el control fronterizo.

## **CAPÍTULO 1 - INFRAESTRUCTURA COMO POTENCIAL INTEGRADORA**

### **1.1. EL COMERCIO INTERNACIONAL**

Sea cual fuere la organización de un gobierno, su corriente política y su grado de desarrollo industrial, existe siempre una preocupación: su Comercio Internacional.

No existe un solo país que pueda considerarse autosuficiente así mismo y que no precise de los demás países. Hasta las naciones más ricas necesitan recursos de los cuales carecen y que, por medio de negociaciones y acuerdos, logran suplir.

Por lo descrito en los párrafos precedentes es posible afirmar que el comercio internacional es el acto de comercio celebrado entre residentes de un país (Exportador) con los residentes de otro Estado (importador) o sus gobiernos. En otras palabras, es el intercambio de bienes, productos y servicios entre dos países o bloques económicos.

El comercio internacional está en constante progreso, este avance se sustenta en diversos factores que constituyen la esencia misma del comercio internacional y de una manera natural lo configuran y orientan, entre esos factores, se encuentran los siguientes: <sup>6</sup>

- Diferencias en las condiciones políticas y económicas del medio en el que el comercio se desarrolla.
- Diferencias en las etapas de desarrollo económico de los países involucrados, que de alguna manera definen el flujo del comercio y las características de los productos objeto de intercambio.
- Distribución de la población en el ámbito mundial y regional, considerado como potenciales consumidores de los bienes objeto de comercio exterior, por lo que su distribución geográfica influye directamente sobre las estrategias de distribución.
- Modos de transporte o movimiento físico de las mercaderías que, de acuerdo y en función del punto anterior, podrán ser acuáticos, aéreos o terrestres.
- Nivel de riquezas de las naciones involucradas, cuyo índice surgirá principalmente del análisis de la Balanza de Pagos y sus balances particulares.

---

<sup>6</sup> Diaz Colodrero, Y. *El Comercio Internacional*. Manuscrito no publicado.

- Grado de integración regional o de compromiso asumido con países vecinos, con los cuales se hayan firmado acuerdos de libre comercio
- Sistemas monetarios vigentes en los países, tales como libre cambio, control de cambios, cambios oficiales dirigidos.
- Inversiones extranjeras que denotan el grado de apertura hacia el exterior facilidades de inversión, radicación y retorno de capital y dividendos.
- Grado de apertura económica internacional contrapuestas a las trabas formales o informales tendientes a limitar o entorpecer el libre comercio, a fin de proteger la producción nacional frente a las importaciones.
- Sistemas arancelarios que definen el nivel de los gravámenes aduaneros y de los Impuestos a la Importación, así como el horizonte de los incentivos a las Exportaciones.
- Grado de armonización y coordinación de geopolíticas comunes respecto de otros países iguales o similares características.
- Incidencia del espíritu nacionalista de los consumidores que se demuestra en una tendencia al consumo de productos importados versus los nacionales.

Considerando que el grado de integración regional o de compromiso asumido con países vecinos, con los cuales se hayan firmado acuerdos de libre comercio, es uno de los factores que sustentan el avance y el desarrollo del comercio internacional, es que se denota la importancia que tiene la Integración Regional para las economías de los mismos.

Esta integración puede darse en diferentes ámbitos - económico, político, ideológico o físico -, uno de los objetivos específicos de este trabajo es determinar qué impacto para la integración física y el desarrollo socioeconómico de Salta tiene la construcción del Puente Binacional Salvador Mazza- Yacuiba y Centro de Frontera. Este objetivo se sustenta principalmente en el valor que tienen la integración regional y la infraestructura entre dos países limítrofes que están en constante intercambio económico, y movimiento de bienes y personas.

El desarrollo económico de un país depende, entre otros aspectos, en contar con infraestructura de calidad y suficiente para competir desde una buena posición en el comercio internacional, teniendo así la capacidad de trasladar productos de manera ágil, eficiente y con

menores costos, y de contar con acuerdos y tratados internacionales que viabilicen dicho intercambio. En este sentido, que para la población de un país existan oportunidades de empleo, que puedan satisfacer sus necesidades básicas y exista una tasa positiva de redistribución de la riqueza nacional, significa que hay tal desarrollo.

La construcción del puente es un proyecto que se encuentra en la Agenda de Proyectos Prioritarios (API), la cual está conformada por obras de alto impacto para la integración y el desarrollo de América del Sur, y tiene por objetivo - en el estatuto del COSIPLAN (2013) - promover la conectividad de la región a partir de la construcción de redes de infraestructura para su integración física, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sustentable, preservando el ambiente y el equilibrio de los ecosistemas.

## **1.2. LA INTEGRACIÓN REGIONAL**

La definición más conocida de “Integración” es la del especialista húngaro Bela Balassa (1964), quien formula la Teoría de la integración económica y su proceso de cinco etapas. Para el autor, la integración económica es entendida como “el proceso o estado de cosas por las cuales diferentes naciones deciden formar un grupo regional”. (p. 34)

No obstante, la expresión “integración económica” carece de un significado cabal y universalmente aceptado, debido a que los elementos que constituyen una integración económica efectiva son muy variables. Para unos autores, la integración económica es un arduo e intenso proceso que debe incluir las distintas formas de cooperación internacional e integración física, cultural, política y social, mientras para otros, la pura existencia de relaciones comerciales entre dos países es sinónimo de integración.

En esta tesis se adopta específicamente la definición de la CEPAL (2014), siguiendo la corriente Cepalina, quien expone que “La integración regional es un proceso multidimensional cuyas expresiones incluyen iniciativas de coordinación, cooperación, convergencia e integración profunda, y cuyo alcance abarca no solo las temáticas económicas y comerciales, sino también las políticas, sociales, culturales y ambientales” (p. 7).

En este sentido, la integración es entendida como un proceso profundo entre unidades económicas pertenecientes a diferentes países llevada a cabo en diversas fases y, abarcando ciertos elementos, sin los cuales no se podría hablar de una integración completa y efectiva.

Al respecto, Balassa (1964) distingue cinco etapas de integración económica que tienen por fin alcanzar una integración económica completa. Estas fases son:

- 1°. Área de libre comercio: significa la libre circulación de mercancías mediante la eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias, manteniendo cada país su política arancelaria frente a terceros;
- 2°. Unión aduanera: aquí se acoge un arancel externo común, es decir, se constituyen barreras externas comunes frente al resto del mundo;
- 3°. Mercado común: es una unión aduanera, pero sin la existencia de ningún tipo de barrera a la entrada y salida de factores productivos;
- 4°. Unión económica: admite la libre circulación de factores más cierto grado de armonización de las políticas económicas de los Estados miembros; e
- 5°. Integración económica: esta última fase supone una unión económica, sumada la existencia de una autoridad supranacional única que coordine las decisiones de los Estados.

La CEPAL planteó la ventaja de que los países practiquen un regionalismo abierto para así poder emprender en forma conjunta proyectos de infraestructura, lograr un modelo de desarrollo que impulse, de manera simultánea, el crecimiento y la equidad.

Es menester recordar que se entiende por regionalismo abierto a aquel proceso que surge de conciliar la interdependencia nacida de acuerdos especiales de carácter preferencial y aquella impulsada básicamente por las señales del mercado resultantes de la liberalización comercial en general. Lo que se pretende con el regionalismo abierto es que las políticas explícitas de integración sean concordantes con las políticas propensas a elevar la competitividad internacional y las complementen.

Por lo tanto, para lograr la integración desde el punto de vista del Regionalismo Abierto es importante la estabilización macroeconómica, la facilitación de comercio, la construcción de infraestructura y a la armonización de normas comerciales, regulaciones internas y estándares.

Entonces, tomando a la infraestructura como una dimensión de la integración, Sánchez y Wilmsmeier (2005) - desde el trabajo de la CEPAL -, sostienen que:

“Existe una relación positiva entre una mejor infraestructura y un mayor crecimiento económico, basado en mejoras de la productividad de la economía y su competitividad sistémica”, que conecta las mejoras de la infraestructura con avances positivos de las economías, tanto hacia adentro como hacia afuera de las mismas”.  
(p. 9)

Para lograr el desarrollo, el crecimiento y la equidad de una región, la teoría cepalina sostiene que es sustancial promover conjuntamente entre los países, proyectos de infraestructura.

Respondiendo a una de las preguntas de investigación, el impacto que puede tener la construcción del puente y centro de frontera es positivo porque facilitaría la integración, promovería la competitividad y el crecimiento económico.

Los países en cuestión, Bolivia y Argentina buscan llevar a cabo la ejecución del proyecto presentado de manera conjunta, entendiendo que ello beneficiaría tanto a la dimensión económica como a la relación entre ambas naciones.

### **1.3. PROCESOS DE INTEGRACIÓN EN AMÉRICA LATINA**

#### **1.3.1. ALALC-ALADI**

Los procesos de integración en América Latina tienen un extenso recorrido que se remonta al siglo XIX. A partir de esta fecha múltiples tendencias se vieron perfiladas, entre las cuales se destacan, por un lado, aquella que aspiraba a una integración con EE. UU. a la cabeza y, por el otro, aquella latinoamericanista o subregional. La Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) o el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) durante el siglo XX, y la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América (ALBA), la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) hasta la más reciente, la Alianza del Pacífico durante el presente siglo, son procesos que surgieron a partir de la idea de Integración Regional Latinoamericanista.

Los intentos de integración en América Latina son el producto de diversas tentativas que comenzaron en los años de la independencia del continente. El 2 de octubre de 1889, se realiza la primera conferencia panamericana en Washington y, desde ese momento, los estados americanos resuelven reunirse periódicamente para comenzar a forjar lineamientos comunes en un contexto donde la consolidación de los nuevos Estados - Nación latinoamericanos ya era una realidad.

Efectivamente, en el año 1960 con la creación de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) mediante el Tratado de Montevideo se emprende la conformación de mecanismos de integración regional que han promovido la apertura de los mercados nacionales, centrando magnos esfuerzos en la concepción de escenarios beneficiosos al comercio intrarregional como una nueva manera de hallar vías de progreso sin la presencia de Estados Unidos.

Este acuerdo de integración surge como paso precursor a formas más profundas de integración y así poder constituir un área de libre comercio. En un principio, La Asociación Latinoamericana de Comercio, estuvo integrada por diez países de Sudamérica y uno de Norteamérica: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela y México.

Los miembros de la ALALC, tenían enraizados esquemas nacionalistas y habían cimentado una industria proteccionista que prevalecía por sobre los intereses regionales. El acuerdo contemplaba la eliminación gradual de aranceles y otras restricciones comerciales dentro de un período de tiempo determinado (a 12 años).

No fueron muy amplios los logros alcanzados por la ALALC, aunque sí fue significativo el crecimiento del comercio intrarregional.

El Tratado de 1960 no logró la desgravación comercial ni el progreso equilibrado para los Estados parte. Los acuerdos de complementación industrial no funcionaron como se había previsto, lo cual produjo que el acuerdo se encaminara en una zona de preferencias arancelarias y no a la conformación de una zona de libre comercio.

Frente a esta situación, resultó difícil superar la disparidad de los países de la región y la inequitativa repartición de los beneficios concebidos por el comercio, a pesar de los

muchísimos intentos creados para integrar a los países con menor desarrollo, las asimetrías existentes en la región no permitieron que las naciones de menor capacidad económica aprovechen considerablemente los beneficios de intercambio.

La ALALC no había cumplido con las expectativas esperadas y, por ello, fue sustituida por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) mediante el Tratado de Montevideo de 1980.

Con esta sustitución se establece un nuevo ordenamiento jurídico operativo para la prosecución del proceso de integración, que se complementó con las resoluciones adoptadas en la misma fecha por el Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores de la ALALC. Ambos tratados coincidían en los mismos objetivos y perseguían como meta final a largo plazo, el establecimiento de un mercado común americano.

La diferencia entre ambos tratados se sitúa esencialmente en la orientación del proceso y en la concepción de su operación:

- El programa de liberación comercial tendiente a perfeccionar un área de libre comercio fue reemplazado por conformar un área de preferencias económicas que vislumbrarían una preferencia arancelaria y acuerdos de alcance regional y parcial.
- En lugar del carácter netamente comercial que poseía el acuerdo de la ALALC, en el Tratado de ALADI (1980) coexisten tres funciones básicas: “la promoción y regulación del comercio recíproco, la complementación económica y el desarrollo en las acciones de cooperación económica que contribuyan a ampliar los mercados”.
- A diferencia del Tratado de ALALC, en el nuevo estatuto se reconoce una condición de países de desarrollo intermedio, a fin de fijar tratos diferenciales.

Actualmente, la ALADI es el mayor grupo latinoamericano de integración, para el año 2010 representaba en conjunto 20,4 millones de kilómetros cuadrados y casi 520 millones de habitantes. Se encuentra integrada por trece países miembros. A los 11 países fundadores (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y

Venezuela) se le ha sumado Cuba el 26 de agosto del año 1999 y Panamá, el 10 de mayo de 2012 transformándose en el Decimosegundo y Decimotercer país miembro.<sup>7</sup>

La ALADI propicia la creación de un área de preferencias económicas en la región, con el objetivo final de lograr un mercado común latinoamericano, mediante tres mecanismos:

- Una preferencia arancelaria regional que se aplica a productos originarios de los países miembros frente a los aranceles vigentes para terceros países.
- Acuerdos de alcance regional (comunes a la totalidad de los países miembros).
- Acuerdos de alcance parcial, con la participación de dos o más países del área.

Lo que puede observarse de estos dos iniciales procesos de integración es la importancia del comercio intrarregional, el cual se ha incrementado desde el año 1960 gracias a la configuración de espacios que hicieron posible el intercambio comercial de la región a través de la eliminación progresiva de las trabas arancelarias.

La ALADI permitiría la conformación de acuerdos regionales parciales, los cuales han ido surgiendo tras ver la necesidad y el beneficio para los países de conformar grupos regionales teniendo en cuenta la ubicación geográfica de cada Estado. Así es como han florecido distintos acuerdos que agrupan países en alianzas subregionales, entre los que se encuentran, por ejemplo, el Pacto Andino, en un principio, seguido por el MERCOSUR y el TLCAN (EEUU, México, Canadá) más adelante o la CAN.

Cabe agregar que existen dos acuerdos subregionales de integración, compuestos por naciones que, al mismo tiempo, son miembros de la ALADI. Ellos son la Comunidad Andina de Naciones (CAN), creada inicialmente por el Acuerdo de Cartagena y de la cual forman parte Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú; y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), creado por el Tratado de Asunción, cuyos Estados Partes son Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Venezuela que se encuentra suspendida, y Bolivia en proceso de adhesión.

---

<sup>7</sup> ALADI Quienes somos. (2019). Recuperado de [http://www.aladi.org/sitioaladi/?page\\_id=148](http://www.aladi.org/sitioaladi/?page_id=148).

Conjuntamente con las agrupaciones subregionales, existen otras iniciativas de integración como la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América-Tratado de Comercio de los Pueblos (ALBA-TCP), y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), que están conformadas con países miembros de la ALADI y otros países que no lo son.

Particularmente, Argentina y Bolivia, los dos países que forman parte de la presente tesis, pertenecen a la Asociación Latinoamericana de Integración y, a su vez, integran grupos subregionales distintos, el Mercado Común del Sur y la Comunidad Andina de Naciones respectivamente. Sin embargo, el formar parte de diferentes grupos subregionales, no les impide suscribir acuerdos entre sí, o entre naciones que no pertenezcan a ninguno de los procesos de integración anteriormente mencionados.

### **1.3.2. UNASUR- COSIPLAN- IIRSA**

La Unión de Naciones Suramericanas fue creada mediante el Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas, aprobado el 23 de mayo de 2008, designando como sede permanente de la Secretaría General a la capital de Ecuador, Quito y del Parlamento a Cochabamba, Bolivia. Sin embargo, el tratado constitutivo entra en vigencia el 11 de marzo del 2011.

Los países miembros de este Tratado eran Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela. El pasado año -2018- seis países, Argentina, Perú, Brasil, Paraguay, Colombia y Chile informaron mediante cancillería sobre la intención de abandonar el bloque, expresando su disconformidad con la situación en la que se encuentra la Unión. Intención que a la fecha se ha concretado.

En el Artículo 2 del Tratado Constitutivo de la Unión Suramericana de Naciones (2008) se establece que el objetivo de esta organización internacional es “construir, de manera participativa y consensuada, un espacio de integración y unión en lo cultural, social, económico y político entre sus pueblos, otorgando prioridad al diálogo político, las políticas sociales, la educación, la energía, la infraestructura, el financiamiento y el medio ambiente, entre otros, con miras a eliminar la desigualdad socioeconómica, lograr la inclusión social y

la participación ciudadana, fortalecer la democracia y reducir las asimetrías en el marco del fortalecimiento de la soberanía e independencia de los estados”.

Entre los objetivos específicos del Tratado se destacan tres que son de ineludible importancia para los fundamentos de este trabajo. Ellos son:

- La integración energética para el aprovechamiento integral, sostenible y solidario de los recursos de la región.
- El desarrollo de una infraestructura para la interconexión de la región y entre nuestros pueblos de acuerdo con criterios de desarrollo social y económico sustentables.
- La protección de la biodiversidad, los recursos hídricos y los ecosistemas, así como la cooperación en la prevención de las catástrofes y en la lucha contra las causas y los efectos del cambio climático.

En este espacio institucional, se instauraron consejos sectoriales a nivel ministerial que actúan en diferentes áreas; siendo uno de ellos el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), creado el 28 de enero de 2009, durante la Tercera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR.

El COSIPLAN instaura como objetivos generales:<sup>8</sup>

- Desarrollar una infraestructura para la integración regional, reconociendo y dando continuidad a los logros y avances de IIRSA incorporándolos a su marco de trabajo.
- Fomentar la cooperación regional en planificación e infraestructura, mediante alianzas estratégicas entre los Estados miembros de UNASUR.
- Promover la compatibilización de los marcos normativos existentes en los países miembros de UNASUR que regulan el desarrollo y operación de la infraestructura en la Región.
- Identificar e impulsar la ejecución de proyectos prioritarios para la integración y evaluar alternativas para su financiamiento.

---

<sup>8</sup> COSIPLAN (2013). *Estatuto del COSIPLAN*. [Archivo PDF]. Recuperado de [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/cosiplan\\_estatuto.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cosiplan_estatuto.pdf)

Y específicos:<sup>9</sup>

- Promover la conectividad de la región a partir de la construcción de redes de infraestructura para su integración física, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sustentables, preservando el ambiente y el equilibrio de los ecosistemas.
- Aumentar las capacidades y potencialidades de la población local y regional a través del desarrollo de la infraestructura, con el fin de mejorar su calidad y esperanza de vida.
- Diseñar estrategias regionales de planificación para el desarrollo de infraestructura
- Consolidar la Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.
- Fomentar el uso intensivo de tecnologías de información y comunicación, a fin de superar barreras geográficas y operativas dentro de la región.
- Impulsar la aplicación de metodologías, el desarrollo de procesos sectoriales y acciones complementarias que viabilicen el diseño, la ejecución y operación de los proyectos de integración física.

Asimismo, dentro del seno de UNASUR- COSIPLAN, desde el año 2011, se incorporó la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), como su foro técnico para temas relacionados con la planificación de la integración física regional suramericana.

IIRSA (2011) es un mecanismo institucional de coordinación de acciones intergubernamentales de los doce países suramericanos, con el objetivo de construir una agenda común para impulsar proyectos de integración de infraestructura de transportes, energía y comunicaciones.<sup>10</sup>

La Iniciativa IIRSA surgió de la Reunión de Presidentes de América del Sur realizada en Agosto del año 2000 en la ciudad de Brasilia. Durante sus diez años de trabajo, la Iniciativa

---

<sup>9</sup> COSIPLAN (2013). *Estatuto del COSIPLAN*. [Archivo PDF]. Recuperado de [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/cosiplan\\_estatuto.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cosiplan_estatuto.pdf)

<sup>10</sup> COSIPLAN- IIRSA. (2011) Recuperado de <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=28>.

IIRSA se constituyó como un foro esencial de los doce países para la planificación de la infraestructura del territorio suramericano con una visión regional y compartida de las oportunidades y obstáculos del subcontinente. En el marco de IIRSA, por primera vez América del Sur ha actuado como una unidad singular e integrada, siendo los resultados más significativos de este trabajo, los siguientes:

- El desarrollo y aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa que dio como resultado una Cartera consensuada de más de 500 proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones, organizada en nueve Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs);
- La conformación de la Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005-2010 que consiste en un conjunto de 31 proyectos prioritarios con fuerte impacto en la integración física del territorio;
- El desarrollo de proyectos en materia de Procesos Sectoriales de Integración (PSIs);  
y
- El desarrollo y aplicación de nuevas herramientas y metodologías de planeamiento.

En el seno de UNASUR junto con el COSIPLAN, es que se encuentra contenida la construcción del puente binacional de Pocitos y Bolivia. Más específicamente en la Iniciativa para la integración regional suramericana (IIRSA, 2011).

Encuadrado dentro de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) se halla la construcción del puente y centro integrado de frontera porque es considerado de carácter estratégico y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socioeconómico regional.

### **1.3.3 SALIDA DE ARGENTINA DE UNASUR**

Mediante la Información para la Prensa número 145/19, con fecha del 12 de abril, dirigida a la República de Ecuador como depositario, anexando una nota dirigida al presidente Pro tempore de este organismo, el Canciller del Estado Plurinacional de Bolivia; la Cancillería Argentina comunicó la finalización de su participación en UNASUR.

Argentina fundamentó su decisión de alejarse del UNASUR teniendo en cuenta la crisis que afecta a dicho organismo el cual se caracteriza por su desorden en el ámbito administrativo con una afección en la Secretaría General que supera los dos años y teniendo en cuenta el alto contenido ideológico alejado de los objetivos estratégicos iniciales. Existen otros países que comparten dicho diagnóstico, tales como Colombia, Ecuador, Paraguay y Perú y también tomaron la decisión de no participar más del organismo.

Al comunicar su decisión a la Presidencia Pro Tempore, la Argentina ratificó su vocación y voluntad integracionista así como su disposición a explorar alternativas de integración regional más eficientes y con resultados tangibles para nuestras sociedades.

Habida cuenta de su retiro de UNASUR, el país no contará con el financiamiento de sus instituciones bancarias, tampoco puede formar parte de la mesa de diálogo político que prestaba del organismo, ni puede concertar un espacio de integración suramericana bajo el estandarte de la Unión de Naciones Suramericanas.

Sin embargo, el objetivo de construir un nuevo paso fronterizo entre Salvador Mazza y Bolivia data del año 1990 con la inauguración de los Comités de Frontera entre Salvador Mazza- Yacuiba y La Quiaca- Villazón. Posteriormente, centrando principal atención sobre erigir la obra mencionada se formalizó por medio del Acuerdo por canje de notas la institución de una Comisión Mixta Argentino-boliviana para la construcción de un nuevo Puente entre Salvador Mazza y Yacuiba en 1998. Mostrando que la necesidad e intención de construir el puente existe desde antes de la creación de UNASUR. El Proyecto en sí fue formalizado por primera vez por la empresa SETEC SA con el nombre “Proyecto de Vinculación Internacional entre Salvador Mazza (Argentina) y Yacuiba (Bolivia)” en el 2000 a pedido del Ministerio de Infraestructura del Gobierno de la Provincia de Salta y de la Comisión Mixta Argentino – Boliviana.

La inclusión de este proyecto, en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración en el marco del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura regional suramericana y la Unión de Naciones Suramericanas fue por el carácter estratégico y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socioeconómico regional que representa. Carácter del cual este proyecto sigue siendo poseedor.

El financiamiento es uno de los mayores desafíos de las obras de infraestructura. La gran mayoría de los proyectos bajo la cartera de IIRSA fueron financiados por el sector público. Si se analizan las fuentes de financiamiento de la cartera de proyectos del 2017, el 60% de los proyectos fueron financiadas por el sector público, el 25% fueron financiados por iniciativas público-privadas y el 15% fue financiado por el sector privado.

Es incuestionable el trabajo que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) perpetra en la proyección y promoción de la integración en infraestructura de la región, en coordinación con las instituciones regionales Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). Empero, es sustancial recalcar que casi el 60% de los proyectos de la Cartera de IIRSA son financiados por el sector público.

Además, de acuerdo a la propensión de la región hacia gobiernos neoliberales, se puede evidenciar la proliferación de acuerdos público-privados de inversión en infraestructura. En el caso argentino, el país busca destacarse, como un destino prolífero para el desarrollo de inversiones. Para ello, se busca garantizar la seguridad jurídica mediante un marco regulatorio estable.

La infraestructura es uno de los puntos clave para el desarrollo económico y social. Sin embargo, se puede evidenciar que en nuestro país, existe un retraso preocupante. Al respecto, y con el objetivo de revertir dicha situación, se ha publicado el 16 de noviembre de 2016, en el Boletín Oficial de la República Argentina, la Ley N°27.328 sobre Contratos de Participación Público-Privada. La idea es promover la asociación y participación entre el sector público y privado con el objetivo de llevar adelante proyectos de infraestructura, vivienda, actividades y servicios, de investigación aplicada e innovación tecnológica y de inversión productiva.

De acuerdo a esta normativa, los contratos de Participación Público-Privada (PPP) comprenden la celebración de contratos entre el sector privado y el sector público nacional. Los contratos son celebrados para llevar adelante actividades de diseño, ampliación, mejora, mantenimiento, construcción, suministro de bienes, equipamiento, y explotación, operación y financiamiento.

Dentro de este nuevo esquema de participación entre el sector público y el sector privado para el desarrollo de obras de infraestructura pública, teniendo en cuenta que ello incide en el crecimiento de la actividad productiva y el desarrollo sostenible de la provincia, es que se puede obtener el financiamiento para la concreción del puente YASMA y Centro de Frontera.

#### **1.4. INFRAESTRUCTURA: FACTOR DETERMINANTE PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL**

Para llevar a cabo la presente investigación se acude también a la teoría de La Dotación de Infraestructura (TDI) de Hirschman (1964), la que pone de relieve el papel que juega la infraestructura o capital físico de carácter público en el crecimiento de las regiones.

La TDI se basa en dos supuestos:

1. Que existen factores que crean condiciones de crecimiento en una región. En el presente caso, ese factor que crea condiciones de crecimiento es la infraestructura, la Construcción del puente binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera, en busca de incrementar y diversificar el comercio ya existente en la zona, y de aminorar los inconvenientes existentes actualmente.
2. Que el crecimiento puede ser inducido mediante la inversión para la creación o ampliación de estos factores. En este sentido es necesaria una importante inversión para llevar a cabo el proyecto de infraestructura. Inversión que por su envergadura solo puede ser financiada por el sector público o por inversiones extranjeras.

La TDI parte del concepto de capital social fijo propuesto por Hirschman (1964) en el siglo XX, el cual sostiene que el capital social fijo comprende a todos aquellos servicios sin los cuales ninguna de las actividades productivas, ya sean primarias, secundarias o terciarias, podrían funcionar.

Como parte de las derivaciones de esta teoría, se puede mencionar el enfoque de Dieter Biehl (1988) sobre el potencial regional de desarrollo. Siguiendo el enfoque de este autor, existe un grupo de recursos definidos por su carácter inminentemente público, que

determinan la renta, la productividad y el empleo potenciales. En dicho grupo se incluyen la infraestructura, la situación geográfica, la aglomeración y la estructura sectorial.

Tomando a la infraestructura de punto, Biehl (1988) expone que un mejor equipamiento infraestructural incrementa la productividad de la inversión privada y, por lo tanto, redundando en un producto regional y un nivel de empleo más elevado.

Para Biehl (1988) la infraestructura es un recurso que potencia el desarrollo y su carencia o insuficiencia constituyen verdaderas dificultades para las economías regionales.

El puente que actualmente une a la frontera de Salvador Mazza con Bolivia resulta insuficiente para el volumen comercial que se maneja por dicho paso fronterizo. Siguiendo esta teoría se puede demostrar que realizando la obra de infraestructura mencionada es posible mejorar el intercambio y potenciar el desarrollo de la provincia de Salta.

Entonces, la construcción del Puente y Centro de Frontera en el comercio exterior de la provincia de Salta viabilizará el intercambio comercial entre ambas regiones y, a su vez, se incrementaría el desarrollo regional.

Como ya se ha mencionado, un elemento determinante para prosperar en el proceso de integración es la mejora y el aumento de la infraestructura fronteriza y, para lograrlo, los países deben invertir en el desarrollo físico de los espacios de modo que facilite las numerosas actividades económicas que realizan los entes y las empresas públicas y privadas.

La infraestructura hace más fácil la comercialización de mercancías, mejora la conectividad de las economías, puede reducir los costos de comercialización de bienes y servicios, aumentando la competitividad de los mercados e incitando nuevas inversiones.

Actualmente, el paso fronterizo Salvador Mazza - San José de Pocitos, presenta un escenario en el cual la falta de infraestructura adecuada y de servicios eficientes constituye un gran inconveniente para la consumación efectiva del cumplimiento de los objetivos de integración y, para el eficiente intercambio económico con todo lo que ello incluye.

## **CAPÍTULO 2 - COMERCIO BILATERAL ENTRE ARGENTINA Y BOLIVIA**

Argentina y Bolivia confirman, mediante sus vínculos económicos y comerciales, el constante crecimiento de sus relaciones bilaterales, con un comercio integrado que progresa y se diversifica año tras año.

Como ya se mencionó en la introducción del presente trabajo, según la Base de Datos Comtrade de la Organización de las Naciones Unidas de cifras estadísticas oficiales de comercio internacional, Argentina es el segundo destino de las exportaciones bolivianas. Según cifras estadísticas, en el año 2018, Bolivia exportó hacia Argentina un total de US\$ 1.451.271.641, lo cual representó el 15.6% del total exportado, aumentando el valor del 2017 en 0.4%. A su vez, importó un total US\$ 1.166.598.297, posicionándose como el tercer país del cual proceden las importaciones bolivianas.

Tomando como fuente estadística, al Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), se puede observar la coincidencia aproximada de datos con Un Comtrade. Según el IBCE Bolivia exportó e importó a Argentina, 1.433 y 1.167 miles de millones, respectivamente, siendo los principales productos vendidos el gas natural y bananas, y los comprados diésel y harinas de trigo.

Asimismo, la Base de Datos UN Comtrade (2019) informa que Argentina exportó en 2018 a Bolivia un total de US\$ 643.985.547, 31.000 millones de dólares más que el 2017 (US\$ 612.416.750); e importó bienes por US\$ 1.441.531.693, aumentando el monto del año anterior en US\$ 192.870.990 (US\$ 1.248.660.703). Siendo el principal producto exportado la harina de trigo. Respecto a las importaciones argentinas desde el mismo país, la suma fue de US\$ 1.441.531.693 (UN Comtrade database). Según el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) se importaron bienes por US\$ 1.441.531.457, coincidiendo ambas bases de datos.

Algunos de los productos, que significaron un significativo aumento del intercambio comercial fueron las exportaciones argentinas de insecticidas, raticidas, fungicidas y herbicidas, vehículos, hierros y aceros; las exportaciones bolivianas de gas en estado natural, abonos minerales o químicos nitrogenados (urea) y baritina.

Entre Argentina y Bolivia el intercambio comercial ha ido acrecentándose y cambiando por diversas razones, entre las que se desatacan la expansión económica de Bolivia en las últimas décadas, los convenios desarrollados entre uno y otro país, la variación en el modo de consumo, el auge de las importaciones bolivianas y, la proximidad territorial y cultural entre ambos países. Cabe recalcar que estos motivos han incentivado el logro de un mayor grado de integración regional.

Llegados a este punto del trabajo, es posible afirmar que Argentina se encuentra frente a un mercado con creciente demanda de productos, el cual es capaz de abastecer - en gran medida - como se ha venido demostrando continuamente los últimos años en base a los datos estadísticos aportados por las diferentes fuentes.

Por lo tanto, el constante crecimiento del mercado boliviano debe ser visto como una oportunidad con beneficios a largo plazo para ambas naciones. Incentivando y buscando así facilitar y mejorar el intercambio comercial. Siendo esto una evolución continua para las economías.

## **2.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE ARGENTINA Y BOLIVIA**

Argentina y Bolivia están en la región meridional y centro noroccidental, respectivamente, de América del Sur. Argentina limita con Chile, Bolivia, Paraguay, Uruguay y Brasil. Por su parte, Bolivia limita al con Brasil, Paraguay, Argentina, Perú y con Chile; su capital constitucional es Sucre y la sede de gobierno está en La Paz. Argentina tiene 2.791.810 Km<sup>2</sup> mientras que Bolivia tiene 1.098.581 Km<sup>2</sup> y ocupa el quinto lugar en extensión después de Brasil, Argentina, Perú y Colombia.

La frontera del límite con Bolivia está fijada sobre la sierra de Cochinoqa, los ríos Grande de San Juan, Bermejo, Grande de Tarija, Itaú y Pilcomayo y el paralelo 22 y tiene una longitud de 742 kilómetros.

## **2.2. COMERCIO EXTERIOR DE ARGENTINA**

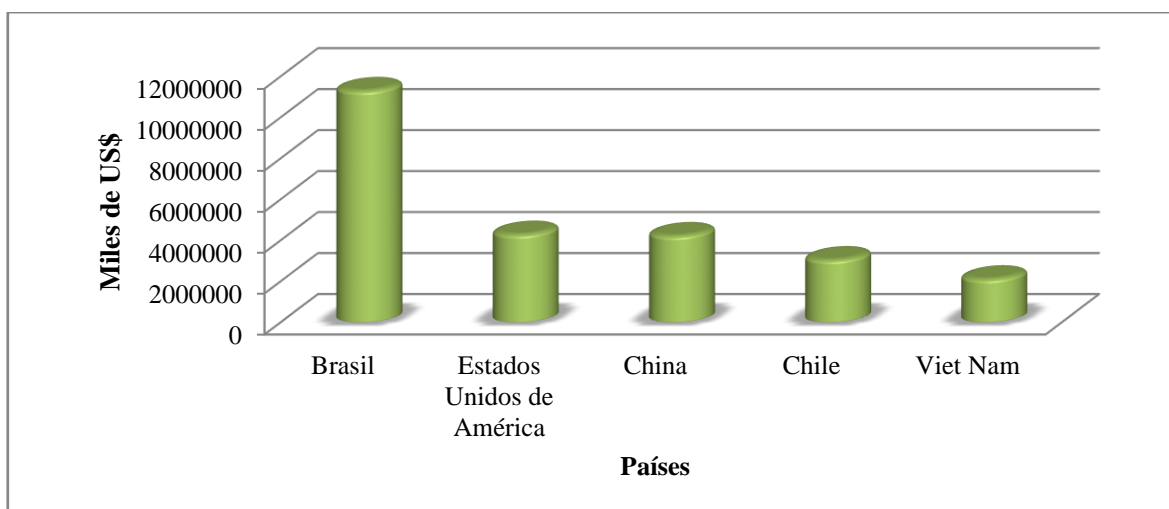
### **2.2.1. Exportaciones**

Según la Base de Datos de UN Comtrade (2018), el total exportado para el año 2017 fue de 58.384.195 miles de dólares. El principal socio comercial de Argentina es Brasil, seguido por Estados Unidos y China. Para el año 2017, Argentina exportó a Brasil un total de 9.307.368 miles de dólares, a Estados Unidos, 4.517.083 miles de dólares y a China, 4.324.962 miles de dólares.

En el año 2018, se registró una disminución del volumen exportado debido principalmente a la sequía 2018, catalogada como una de las peores en 50 años, lo cual redujo notablemente la producción agrícola en los cultivos de verano (soja y maíz). Esta situación no sólo afectó la actividad del sector sino también las exportaciones del año en curso. Por otro lado, el pronunciado cambio del escenario macroeconómico y la reducción de la actividad impactaron sobre la evolución de las importaciones.

A pesar de la disminución en el volumen, el valor de las exportaciones aumentó siendo en 2018 de 61.621 millones de US\$ (INDEC) y de 61.558 millones de US\$ según UN Comtrade.

**Gráfico 1: Total de exportaciones argentinas por país 2018**

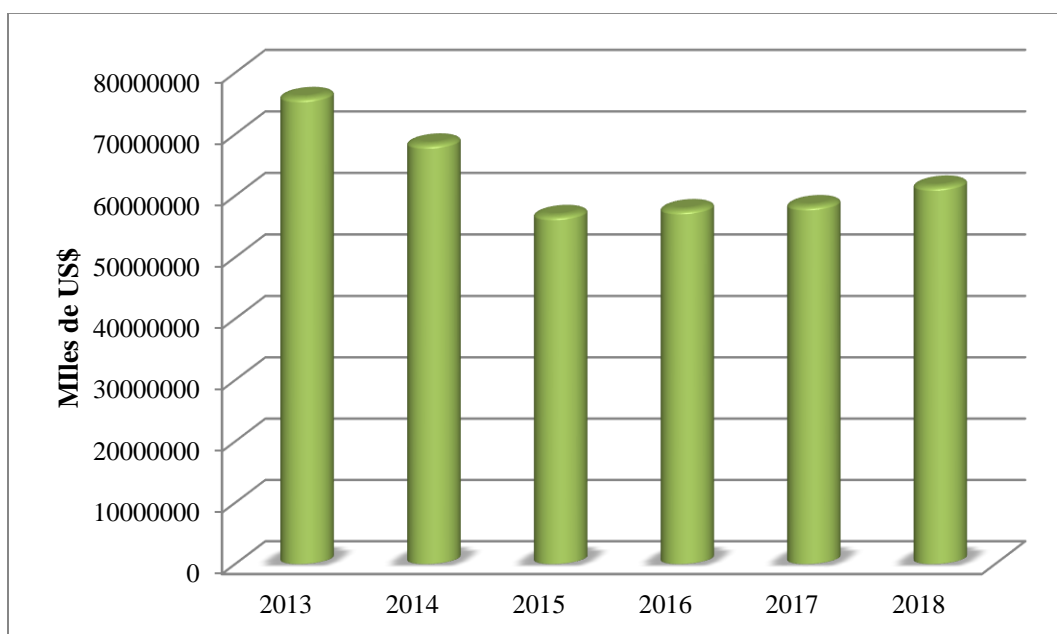


Fuente: Elaboración propia con datos de [www.comtrade.un.org](http://www.comtrade.un.org).

El principal mercado destino de las exportaciones argentinas fue Brasil con una participación del 29% del total exportado. Estados Unidos constituyó el segundo mercado más importante con un 14% de participación y China ocupa el tercer lugar en importancia con una participación del 13%.

Las exportaciones de Argentina están mostrando un leve crecimiento desde el año 2016, después de haber sufrido una caída en el 2015, caída sujeta a factores endógenos cambiarios, inflacionarios, políticos y exógenos como la caída de los precios de los commodities. Las exportaciones anuales del país se representan en el siguiente gráfico:

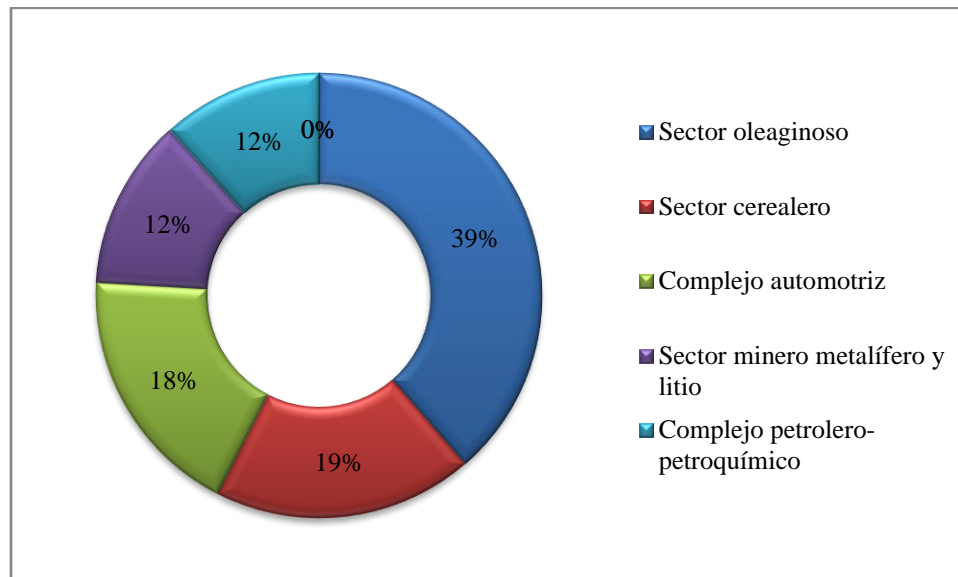
**Gráfico 2: Exportaciones anuales de Argentina**



Fuente: Elaboración propia con datos de [www.comtrade.un.org](http://www.comtrade.un.org).

En el año 2018, las exportaciones argentinas estuvieron compuestas principalmente por el sector oleaginoso (39%), seguido por el sector cerealero (19%), el complejo automotor (18%) y el minero metalífero-petrolero (24%).

### **Gráfico 3: Exportaciones por complejos exportadores 2018**



Fuente: Elaboración propia con datos de [www.cac.com.ar](http://www.cac.com.ar).

Conforme a las estadísticas brindadas por UN Comtrade, en cuanto a la participación de Bolivia en el comercio exterior de Argentina, la misma ocupa el puesto número 26 de los países a los cuales Argentina exporta, con un valor exportado para el año 2017 de US\$ 612.416.750.

Las exportaciones argentinas hacia Bolivia mostraron una tendencia altamente irregular entre el 2005 al 2017, pasando de 379.553.775 US\$ a 612.416.750 US\$ respectivamente, presentando un periodo de suba hasta el 2012 (US\$ 852.160.027) para luego comenzar a descender hasta el año 2016 (US\$ 559.654.646), mostrando nuevamente un ligero crecimiento en el periodo del 2017 y 2018, pasando a exportar por un total de US\$ 643.985.547 en este último.

El mayor monto exportado por Argentina fue en el 2012 con 852.160.027 US\$ y el menor monto exportado, tomando los años en consideración, fue de 379.553.775 US\$ en 2005 como ya se ha mencionado.

Las exportaciones estuvieron compuestas esencialmente por Productos de la molinería; malta, almidón y fécula; inulina; gluten de trigo. Productos diversos de las industrias químicas y cereales.

Desde 2013 los valores y las cantidades sobre trigo y morcajo exportados por Argentina disminuyeron significativamente como consecuencia de la aplicación de una cuota de exportación. No obstante, en diciembre del 2015 la quita de las retenciones y las trabas a la exportación de trigo lograron que Argentina alcanzara nuevamente uno de los primeros puestos como exportador mundial en 2016, fundamentalmente por su comercio con Brasil, Bolivia y Chile.

Los principales 10 productos importados por Bolivia y exportados por Argentina en el año 2018 se representan en el siguiente cuadro donde se puede observar que el producto principal importado por Bolivia desde Argentina es el Diésel (36,18%) seguido por la harina de trigo o de morcajo (8,20%). La principal vía de salida de estos productos se realiza por la Aduana de Pocitos:

**Tabla 1: Principales 10 productos importados por Bolivia desde Argentina 2018.**

<b>PRODUCTO</b>	<b>VOLUMEN EN KILOS BRUTOS</b>	<b>VALOR EN US\$</b>
<b>Diesel</b>	591.193.359	\$382.780.557
<b>Harina de trigo o de morcajo (tranquillón)</b>	314.188.851	\$99.588.354
<b>Gasolinas con un índice de antioxidantes entre 90 y 95</b>	115.294.971	\$93.249.108
<b>Trigo en grano</b>	159.261.080	\$27.574.750
<b>Malta sin tostar</b>	42.393.380	\$25.881.693
<b>Gasolinas con un índice de antioxidantes superiores a 95</b>	24.863.664	\$21.034.205
<b>Herbidas</b>	4.550.855	\$17.056.959
<b>Vehículos para transporte de mercancía con carga máxima a 4.5tn</b>	1.578.214	\$16.672.259
<b>Pescados, excepto los hígados, huevas y lechas</b>	9.382.428	\$11.740.187
<b>Alimentos para perros o gatos acondicionados para la venta al por menor</b>	10.797.568	\$11.225.396
<b>Resto de productos</b>	377.727.717	\$454.178.956
<b>Total exportado</b>	1.651.232.087	\$1.160.982.424

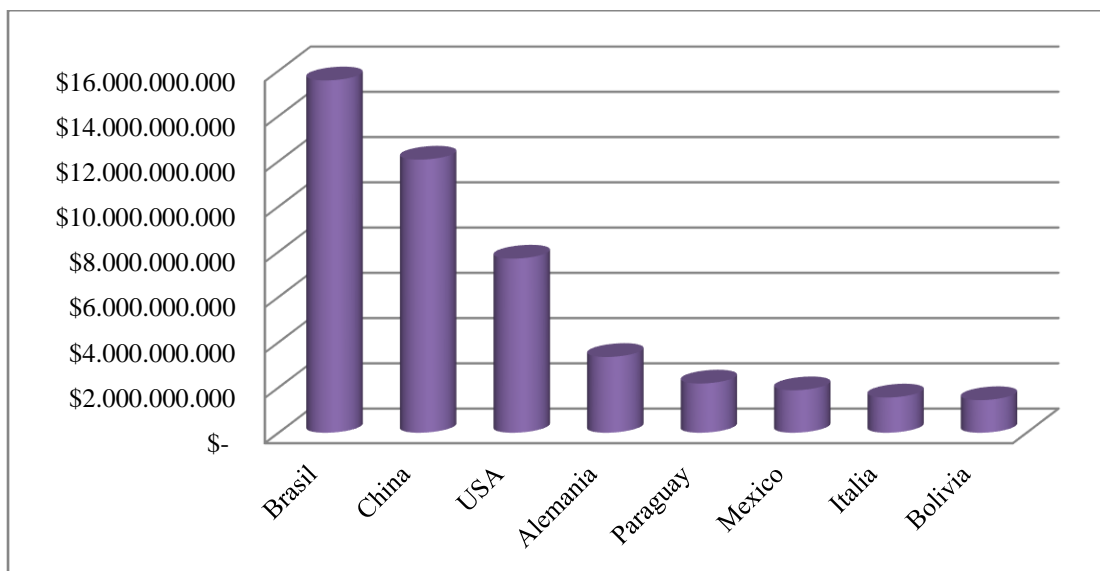
Fuente: Instituto Boliviano de Comercio Exterior. IBCE.

### **2.2.2. Importaciones**

La Base de Datos de la INDEC (2019) informa que el total importado para el año 2018 fue de 65.441 miles de dólares. El principal país del cual provienen las importaciones de Argentina es Brasil. Con respecto a la relación con Bolivia el volumen importado fue de US\$

1.441.343.311 presentando una balanza comercial negativa con este país (INDEC, 2019).  
Cifra que comparte con UN Comtrade, destacando el monto a US\$ 1.441.531.693

**Gráfico 4: Total de importaciones argentinas por país 2018 (US\$)**

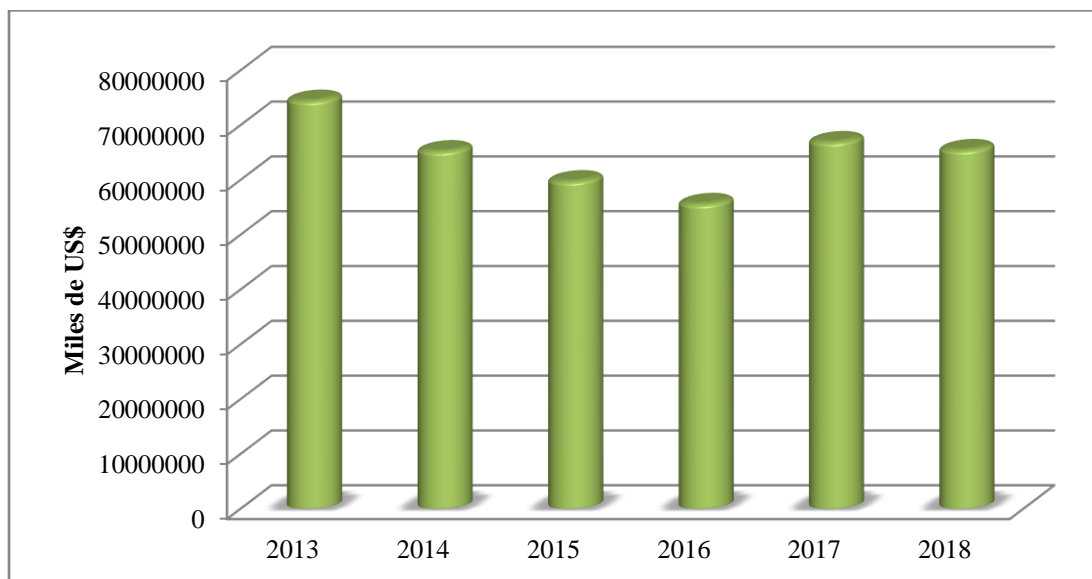


Fuente: Elaboración propia con datos de INDEC, 2019

El principal mercado origen de las importaciones fue Brasil con 15.573 de miles de dólares importados, concentrado en vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios y máquinas, aparatos y artefactos mecánicos. China fue el segundo mercado más importante con 12.086 miles de dólares exportados en el año 2018 (25% de participación con importaciones de máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes, aparatos de grabación o reproducción. Estados Unidos ocupó el tercer lugar (15%) con importaciones de combustibles y aceites minerales y productos de su destilación.

Las importaciones descendieron en el año 2015 y 2016, respecto de años anteriores. Registrándose una suba recién en el año 2017 y en el año 2018 se mantuvieron estancados con un valor total de 65.441 millones de dólares. (INDEC, 2019).

**Gráfico 5: Importaciones anuales de Argentina**



Fuente: Elaboración propia con datos de [www.comtrade.un.org](http://www.comtrade.un.org).

En el año 2017 y 2018, las importaciones argentinas estuvieron compuestas principalmente por Bienes Intermedios (11,3 %), seguidas por bienes de consumo (11%), Piezas y accesorios para bienes de capital (9,7%), vehículos de pasajeros (5,5%), Bienes de Capital (4,4%) (INDEC, 2019).

### **2.3. EXPORTACIONES DE LA PROVINCIA DE SALTA**

La provincia de Salta se encuentra ubicada en el noroeste de Argentina, tiene una superficie aproximada de 155.488 km<sup>2</sup>. Posee una valiosa ubicación en cuanto limita con tres países (Chile, Bolivia y Paraguay) y con seis provincias argentinas (Jujuy, Chaco, Tucumán, Catamarca, Formosa y Santiago del Estero).

### **2.3.1. Exportaciones**

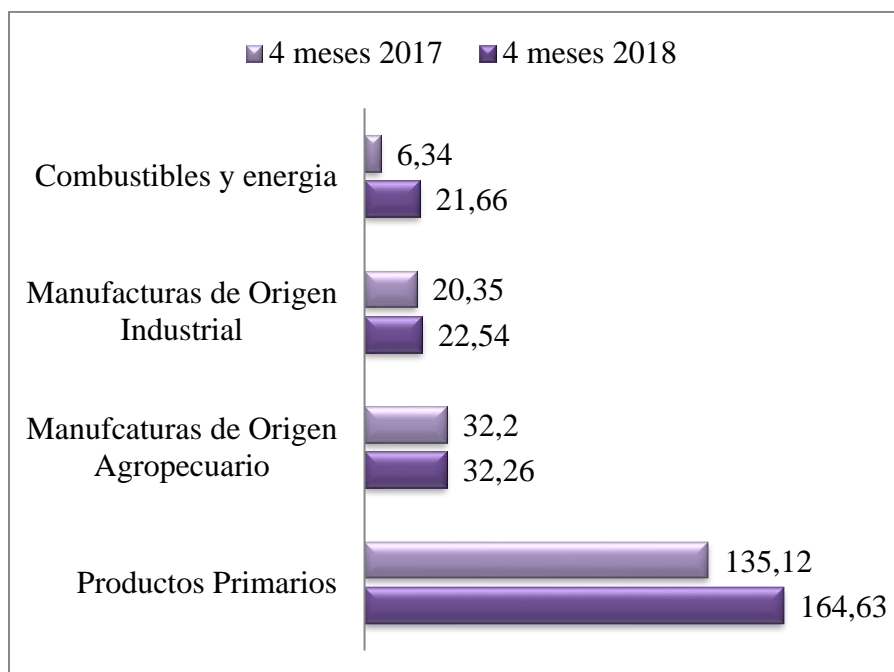
La organización productiva de Salta se identifica por el fuerte peso de la actividad primaria, tanto agropecuaria como minera y por la existencia de industrias que se encuentran ligadas a estos sectores.

Las exportaciones argentinas producidas desde el territorio de Salta, obtenidas desde el Sistema georreferenciado de consultas del INDEC (2018), sumaron US\$ 873.737.352 en el periodo 2018.

La provincia ocupó en el 2017 el décimo puesto como provincia exportadora del país. A su vez, es la segunda exportadora en el NOA, participando con un 23,1% del total exportado, le precede Santiago del Estero con el 24,4%; en tercer lugar, está Tucumán con 18,3%, le siguen Jujuy con 15,4%, Catamarca con 11,9% y La Rioja con 6,9%.

Las exportaciones en la Región del Noroeste argentino del periodo enero-junio del 2019 cayeron un 12.3% respecto a igual periodo del año anterior, lo cual fue atribuido principalmente a las bajas registradas en los sectores frutícola y minero metalífero y litio, sin embargo, los complejos maicero y triguero marcaron una tendencia a la suba.

### **Gráfico 6: Exportaciones de Salta para el primer cuatrimestre de 2017 y 2018, en millones de dólares FOB**



Fuente: Elaboración propia con datos de [www.estadisticas.salta.gov.ar](http://www.estadisticas.salta.gov.ar).

### **2.3.2. Principales productos exportados y países destino**

Los diez primeros productos exportados según la DGE (2018) representaron el 72,8% del total exportado por la provincia en el primer cuatrimestre del 2018. De los cuales, el 82% de los mismos corresponde a Productos Primarios, 4,2% a Manufacturas de Origen Agropecuario, el 6,1% a Manufacturas de Origen Industrial y el 7.7% a Combustibles y Energía.

Los principales productos de exportación, originarios de la Provincia de Salta en el primer cuatrimestre del 2018, se representan en los siguientes cuadros y gráfico:

**Tabla 2: Principales Productos exportados por Salta. Primer cuatrimestre de 2018.**

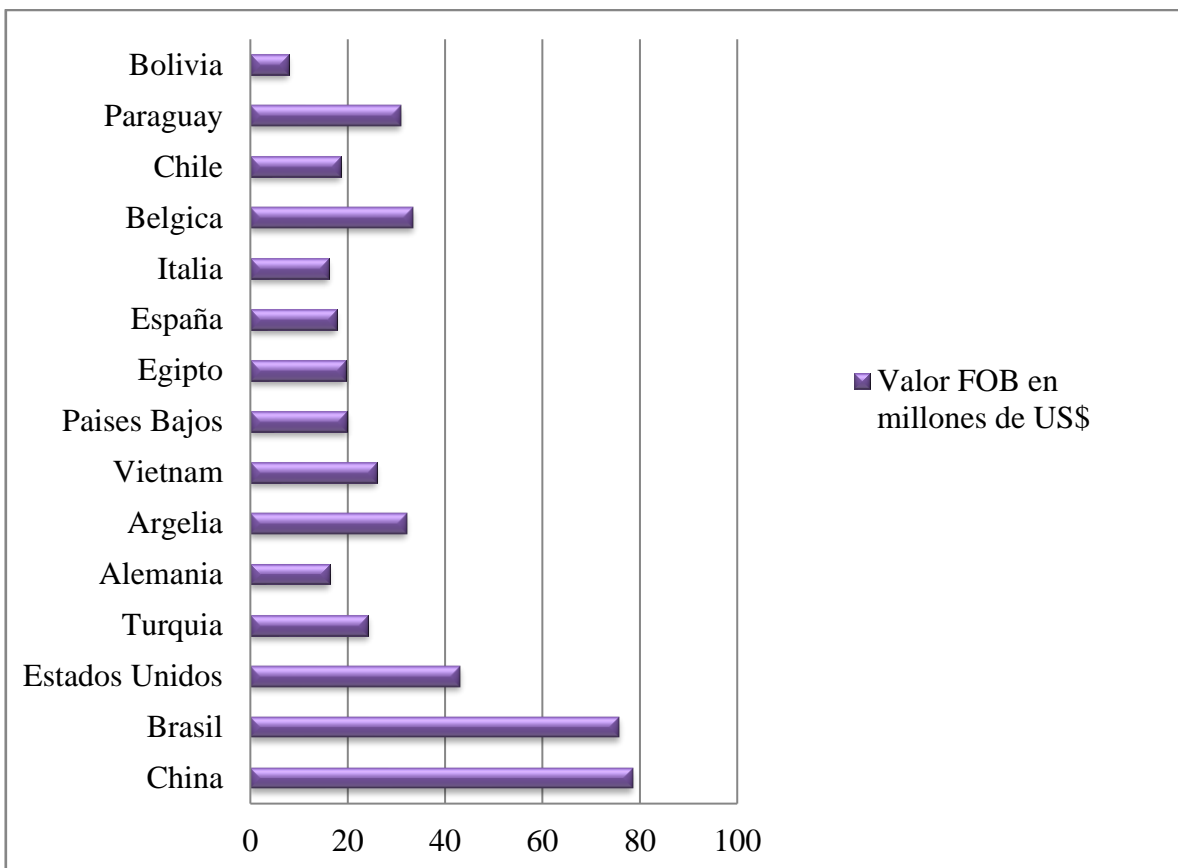
PRODUCTO	MILLONES DE DÓLARES FOB	PARTICIPACIÓN %
Maíz en grano	60,8	35%
Hojas de Tabaco tipo Virginia	24,1	14%
Porotos Blancos	22,83	13%

Porotos Negros	15,15	9%
Trigo	13,57	8%
Cloruro de Litio	10,81	6%
Azucares	7,39	4%
Garbanzos	7,3	4%
Fuel Oil	7,02	4%
Naftas: las demás	6,6	4%
<b>Total</b>	<b>175,57</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración propia con datos de [www.estadisticas.salta.gov.ar](http://www.estadisticas.salta.gov.ar).

El principal destino de las exportaciones salteñas, al tercer trimestre del año 2017, fue China con un valor exportado de 78.5 millones de US\$ FOB, seguida por Brasil y Estados Unidos con 75.8 y 43.15 millones de US\$ FOB respectivamente.

**Gráfico 7: Valor exportado de productos de origen salteño según país de destino. Tercer trimestre de 2017.**



Fuente: Elaboración propia con datos de [www.estadisticas.salta.gov.ar](http://www.estadisticas.salta.gov.ar).

### **2.3.3. Exportaciones de productos de origen salteño a Bolivia**

Según datos del INDEC, para el año 2018 las exportaciones de origen salteño con destino al Estado Plurinacional de Bolivia alcanzaron un total exportado de US\$ 7.550.188.

Se conformaron primordialmente por exportaciones de Harina de trigo, maíz, Tabaco y productos químicos.

Las exportaciones de Salta a Bolivia, fueron decayendo comparando el año 2017 y 2018 con el 2016 en un 33% aproximadamente. Esto se debió por la caída de la venta de Harina, maíz y aceite por el Régimen de Exportación General.

En la Aduana Integrada de Salvador Mazza- Yacuiba existe un Régimen Aduanero de tráfico vecinal fronterizo que permite el intercambio de mercancías destinadas al uso doméstico entre las poblaciones fronterizas, libre de formalidades y del pago de impuesto aduaneros, aprobado por Resolución General de AFIP N°1336/02.

Este Régimen admite el egreso de mercaderías por medios de acarreos cuya utilización asidua fue establecida por los usos y costumbres en el ámbito de la localidad fronteriza en que se encuentra ubicada la Aduana de jurisdicción.

Para controlar la libre salida hacia Bolivia de mercancías mediante este régimen, el 28 de Abril de 2009 se aprobó la Resolución General AFIP N° 2599/2009, con la intención de lograr el control de las mercaderías definidas como de alto riesgo fiscal que ingresan, circulan y permanecen en Zona de Vigilancia Especial. Se estableció un cupo de la cantidad de mercadería que podían ingresar los comerciantes que cumplían con ciertos requisitos establecidos en el Anexo II- RG 2599 (AFIP).

Los bienes sujetos a control fueron contenidos en el Anexo I- RG (AFIP) los que incluía entre otros, maíz, harina, aceite de girasol y soja, productos de fuerte producción y comercialización en la provincia de Salta.

En el año 2016 la Resolución General AFIP N° 2599/2009 fue derogada, dando entrada libre a todos los productos de alto riesgo fiscal a la Zona de Vigilancia Especial Salvador Mazza. Asimismo, tanto los comerciantes argentinos como los compradores de Bolivia eligen utilizar el Régimen de Trafico Vecinal Fronterizo, para el cual no existe restricción ni obligación alguna más que la presentación de ticket o factura electrónica de compra. Llevándose así una gran parte del comercio de exportación. Lo cual se vio reflejado en la cifras de las exportaciones a partir del año 2017, un año después de la derogación de la RG AFIP 2599/09.

#### **2.3.4. Salta como proveedora de productos a Bolivia**

Las importaciones bolivianas se componen principalmente de Materias Primas y Productos Intermedios, representando el 45% del total importado para dicho país. Para el 2018, Argentina ocupó el tercer puesto como país origen de las importaciones bolivianas con un valor importado de 1.167 miles de dólares.

Importante para prosperar es el desarrollo económico de Salta, crear riqueza a fin de promover el bienestar económico y social de la población. Una de las medidas para lograrlo es la explotación de los recursos y la trasmisión de estos recursos a través del comercio. Un

sector exportador próspero es un componente crítico del alto crecimiento de una región, empero las importaciones también deberían aumentar. El Informe sobre el Crecimiento, Estrategias para el crecimiento sostenido y el desarrollo incluyente publicado por el Banco Mundial (2008) expone: “el objetivo de una estrategia orientada a las exportaciones no es el de aumentar las reservas o crear un excedente comercial, sino aumentar las exportaciones para habilitar un empleo incremental productivo, mayores importaciones y en último término la rapidez del crecimiento” (pp. 44)

Salta es una provincia con mucho potencial, no solo por los recursos con los que cuenta sino también por la ubicación geográfica estratégica que tiene, limitando con tres países, es fundamental seguir aumentando las cifras del comercio exterior como se viene logrando año tras año.

Bolivia tiene como principales importaciones las materias primas y productos intermedios, específicamente, unos de los bienes importados en mayor medida por este país son las harinas de trigo, el trigo en grano y el maíz. Salta debe ver esta situación que se presenta actualmente en Bolivia, como una oportunidad para poder abastecer la mayor parte del mercado boliviano y buscar nuevos horizontes, no solo con productos primarios sino también con bienes que tengan mayor valor agregado y así, lograr el crecimiento de las exportaciones y de la integración regional.

## **2.4. COMERCIO EXTERIOR DE BOLIVIA**

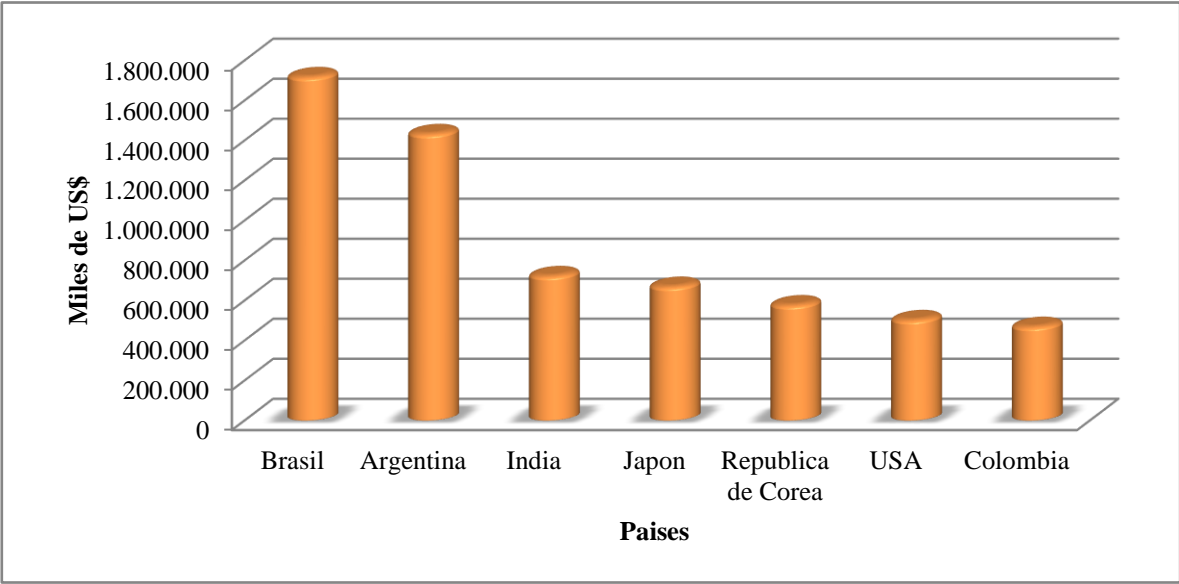
### **2.4.1. Exportaciones**

El principal mercado de destino de las exportaciones bolivianas en el 2018 fue el MERCOSUR, y esto se debió principalmente a las exportaciones de gas natural hacia Brasil y Argentina. Las exportaciones a la India también fueron representativas, este país importó desde Bolivia minerales y ocupó el tercer lugar después de Brasil y Argentina.

El total exportado para el año 2018 fue de US\$ 8964.9 millones de dólares según la base de datos del Instituto Nacional de Estadística- Estado Plurinacional de Bolivia (INE), cifra que destaca de igual manera el Centro de Comercio Internacional en la Base de Datos de

Comercio Internacional Trade Map. El principal socio comercial de Bolivia es Brasil, seguido por Argentina e India. Para el año 2018, el país exportó a Brasil un total de US\$ 1.717.884.343, a Argentina US\$ 1.432.978.161 y a la India US\$ 722.866.259, según datos del IBCE.

**Gráfico 8: Total de exportaciones de Bolivia por país en 2018**



Fuente: Elaboración propia con datos de [www.trademap.org](http://www.trademap.org).

El principal grupo de exportaciones bolivianas fue el de los minerales, cuyos números rodearon los 4.000 millones de dólares. Fue secundado por el sector hidrocarburos con 3.141 millones de dólares, enfatizando las ventas de gas natural como el mayor contribuidor individual a las exportaciones con 2.970 millones de dólares. La participación de las ventas de minerales e hidrocarburos representó un 80% del valor total exportado al mundo en 2018, mostrando la importancia que simbolizan para el país y la obtención de divisas los recursos extractivos no renovables. Por otro lado, las exportaciones de productos agrícolas, pecuarios, agroindustriales, forestales, manufactureras y artesanales aumentaron un 16% en valor totalizando 1.828 millones de dólares respecto al año anterior. El Departamento de Santa Cruz encabezó las exportaciones con una participación del 26% sobre el total, recalcando el aporte del gas natural y el complejo óleo proteico de la soya. En segundo lugar se ubicó el Departamento de Potosí con un 25% de participación enfatizando las transacciones de

minerales como zinc, plata y plomo y el tercero en relevancia fue el Departamento de Tarija con el 21% de participación dentro de las exportaciones.

Las principales vías de salida de las exportaciones bolivianas fueron Corumba - Puerto Suarez (US\$ 2030275.1), Uyuni- Ollague - Antofagasta (US\$ 1708543.7), Tambo Quemado – Charaña - Arica (US\$ 1475751.6) y Yacuiba - Pocitos (US\$1438791).

El siguiente cuadro presenta los principales productos que ingresaron a la Argentina desde Bolivia, por la Aduana de Pocitos:

**Tabla 3: Exportaciones por la vía Yacuiba-Pocitos, según principales productos**

Producto	Volumen en kilos brutos	Valor en US\$
Gas natural en estado gaseoso	7.801.849.186	1.350.985.412
Bananas frescas tipo Cavendish Valery	123.855.828	32.392.370
Alcohol etílico sin desnaturalizar	31.382.867	17.801.564
Aceite refinado de soya	12.975.220	11.088.859
Sulfato de bario natural	45.834.321	7.293.201
Resto de productos	24.174.902	19.229.568
<b>Total</b>	<b>8.040.072.324</b>	<b>1.438.790.974</b>

Fuente: www.ibce.org.bo

#### **2.4.2. Exportaciones de Bolivia a Argentina**

En relación a la participación de Argentina en las exportaciones bolivianas, cabe mencionar que ésta se posiciona en el puesto número dos de los países a los cuales Bolivia exporta, con un valor exportado para el año 2018 de US\$ 1.432.978.161 (INE, 2019).

Las exportaciones bolivianas hacia Argentina expusieron una tendencia creciente desde el 2005 al 2018, cruzando de US\$ 264.392.370 en 2005 a US\$ 1.432.978.161 en 2018, exhibiendo una baja importante (US\$ 806.310.646) en el año 2008 (UN Cometrade, 2019).

El mayor monto exportado por Bolivia, tomando los años en consideración, fue en el 2014 con 2.539.041.715 US\$ y el menor valor exportado, fue de 264.392.370 US\$ en 2005 como se ha indicado en párrafos anteriores.

El mayor porcentaje de las exportaciones bolivianas hacia Argentina están compuestas por Gas natural, seguido muy distanciamiento por las Bananas frescas.

La principal vía de entrada de los productos bolivianos a la Republica Argentina, es la Aduana de Pocitos - Yacuiba, dicho paso concentra más del 90% de la totalidad del intercambio comercial, el cual viene aumentando año tras año. A pesar de este incremento comercial, la infraestructura física del paso sigue siendo exactamente igual que hace 30 años, cuando no se proyectaba el crecimiento que existe actualmente.

### **2.4.3. Importaciones**

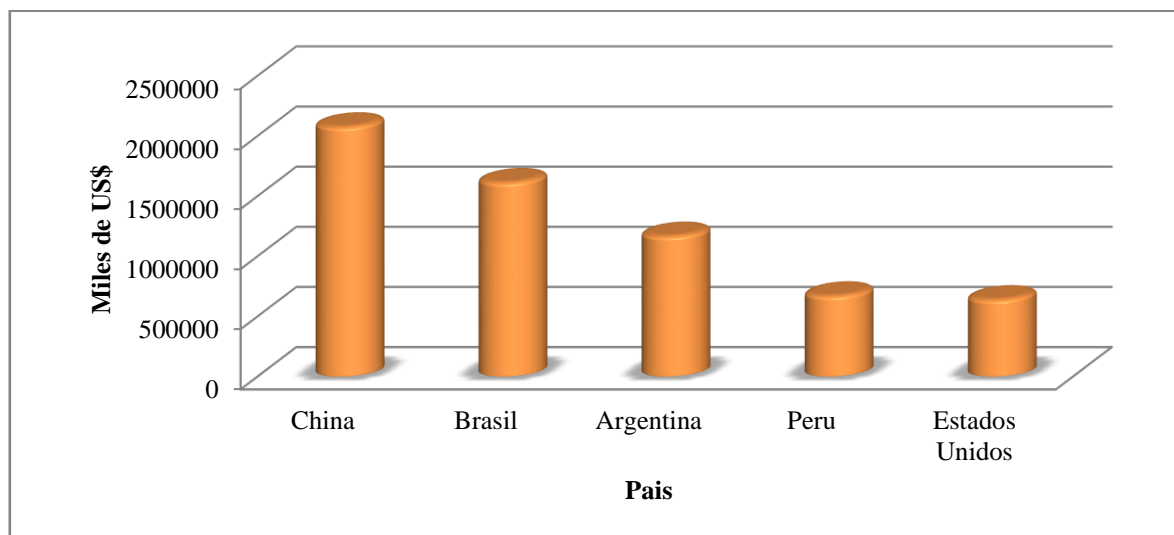
Históricamente Bolivia ha sido propensa a importar alimentos. Gradualmente el país fue ganando autosuficiencia alimentaria, aunque no en la producción de algunos alimentos, como en el caso del trigo. Es más, Bolivia importa alimentos en los que tiene capacidad exportadora, y esto se debe entre otros factores, al tipo de cambio apreciado del peso boliviano, lo cual genera importaciones baratas. Para la política del gobierno de turno es prioritario conservar los precios bajos e impedir la inflación, por lo que es de vital importancia favorecer la importación de alimentos baratos. Argentina junto con Brasil son los principales abastecedores de alimentos de Bolivia. La provincia de Salta es productora y exportadora esencialmente de productos primarios, como el maíz y el trigo en grano y de productos de origen agropecuario como la harina de trigo. El valor que genera la producción de granos para la economía salteña, tomando en consideración el maíz, la soja y el trigo, fue para la campaña de 2016/2017 a precios FOB de exportación, casi 720 millones de US\$, cifra realmente importante para la provincia (Calzada, Corina y Rozadilla, 2018).

Bolivia tiene como principales importaciones las materias primas y productos intermedios, específicamente, unos de los bienes importados en mayor medida por este país son las harinas de trigo, el trigo en grano y el maíz. Salta debe ver esta situación que se presenta actualmente en Bolivia, como una oportunidad para poder abastecer la mayor parte

del mercado boliviano, no solo con productos primarios sino también con bienes que tengan mayor valor agregado.

Para el 2018, Bolivia importó 10.046.181.556 dólares con una variación relativa según el año 2017 de 7,92%. El principal país del cual provienen las importaciones es China, según datos de IBCE (2019), con un total de 2.075.383.274 dólares importados. Es secundado por Brasil y Argentina, con 1.612.546.327 y 1.166.598.277 de dólares respectivamente. Argentina ocupa el tercer puesto en el ranking de países origen de las importaciones bolivianas.

### **Gráfico 9: Valor de las importaciones de Bolivia 2018**



Fuente: Elaboración propia con datos de IBCE.

### **2.4.4. Evolución de las Importaciones**

Las importaciones anuales de Bolivia presentaron un aumento para el 2017 y 2018 (US\$ 9.302.385.887 y US\$ 10.046.181.556 respectivamente), después de haber disminuido en el año 2015 (US\$ 9.766.442.452) y 2016 (US\$ 8.426.932.948) respecto al 2014 (US\$ 10.492.100.639), año en que presentó el máximo valor importado (IBCE, 2019).

Estuvieron compuestas principalmente por Materia Primas y Productos Intermedios (45%), Bienes de Capital (30%), Bienes de Consumo (24%) y Otros (1%).

El incremento en las compras se debió específicamente a la importación de combustibles y lubricantes, incrementándose en un 45% respecto al año anterior a consecuencia de la subida del precio del petróleo y de la alta dependencia del abastecimiento externo de este producto.

## **2.5. PASOS FRONTERIZOS POR DONDE SE LLEVA A CABO EL INTERCAMBIO COMERCIAL ARGENTINO-BOLIVIANO**

Todo el movimiento de mercaderías se realiza por tres pasos fronterizos entre Argentina y Bolivia, ellos son: Frontera Salvador Mazza - San José de Pocitos (Salta - Bolivia), Bermejo - Aguas Blancas (Salta - Bolivia) y La Quiaca - Villazón (Jujuy-Bolivia).

Hay rutas y vías ferroviarias relacionadas con estos pasos fronterizos, entre las que se destacan las Rutas Nacionales N° 9 y 34 y, los ramales del Ferrocarril Belgrano, que se unen con las redes camineras y ferroviarias de Bolivia, aunque únicamente por tramos pequeños.

El mayor porcentaje de intercambio comercial se lleva a cabo por la frontera de Salvador Mazza - Salta debido a diversos factores que hacen que este paso fronterizo sea el más conveniente. Entre estos factores se destacan las óptimas condiciones de las rutas, la distancia y los accesos a las mismas son más asequibles, del mismo modo, en el lado boliviano las rutas presentan iguales condiciones, y son más directas hacia la ciudad de Santa Cruz, una de las tres ciudades bolivianas que concentra el comercio de dicho país; en ambos países, las carreteras se desarrollan mayormente sobre terrenos con topografía mayormente plana o con suaves ondulaciones.

Es por esto que, a pesar de presentar serios y numerosos inconvenientes, se siga utilizando la frontera salteña de Salvador Mazza como la principal puerta de ingreso y egreso de las mercaderías que comercializan los países en cuestión.

Este paso no solo se utiliza para el movimiento de mercaderías de origen salteño, sino que la mayor parte de las exportaciones que se efectúen desde el país con destino a Bolivia, se llevan a cabo por Salvador Mazza.

La Provincia de Salta limita con tres países: Chile, Bolivia y Paraguay. En particular, la frontera con Bolivia es una de las más dinámicas, por donde ocurren movimientos de bienes, personas, automóviles y vehículos pesados. El paso de mayor movimiento comercial entre los países resulta ser el paso Pocitos-Yacuiba con volúmenes muy superiores al resto de los pasos fronterizos. En consecuencia, las relaciones productivas, sociales, comerciales y de integración son muy intensas ya que, en esta frontera, concurre un tráfico significativo de bienes y servicios con gran potencialidad para promover alianzas de integración en diferentes ámbitos.

Sin embargo, existen limitaciones en los pasos fronterizos que entorpecen el normal desarrollo de las funciones económicas fronterizas. Se pueden mencionar las demoras en las aduanas, debido principalmente a la falta de personal y de espacios para atención, largos tiempos de cruce de frontera para turistas en vehículos quienes deben realizar trámites en cuatro organismos distintos, riesgos de perder la mercadería de exportación e importación, principalmente las perecederas por la espera de “turnos” para cruzar la frontera en consecuencia de que solo existe un puente de 8 metros de ancho por donde se debe atender toda la problemática internacional de migraciones, tránsito vecinal fronterizo, exportaciones e importaciones y tránsito terrestre , y un sistema legal híbrido de normas mal utilizadas.

El desarrollo económico de un país y de una región depende, entre otros puntos, de contar con infraestructura de calidad y suficiente para competir desde una buena posición en el ambiente de comercio internacional, teniendo así la capacidad para trasladar productos de manera ágil, eficiente y con menores costos.

### **CAPÍTULO 3 - FRONTERA SALVADOR MAZZA- YACUIBA**

La República Argentina se une con Bolivia a través de tres pasos fronterizos localizados en la región Noroeste del país. Estos son La Quiaca (Argentina, Provincia de Jujuy) – Villazón (Bolivia), Salvador Mazza (Argentina, Provincia de Salta) – Yacuiba (Bolivia), y Aguas Blancas (Argentina, Provincia de Salta) – Bermejo (Bolivia).

Las rutas y líneas ferroviarias coligadas a estos pasos fronterizos son las Rutas Nacionales N° 9, 50 y 34 y los ramales del Ferrocarril Belgrano, que se acoplan con las redes camineras y ferroviarias de Bolivia.

#### **3.1. VINCULACIÓN CARRETERA Y FERROVIARIA ENTRE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA**

La Quiaca, mediante la Ruta Nacional N°9, comunica al país desde la Provincia de Buenos Aires con Bolivia, atravesando por Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy. En el lado boliviano, continúa hasta Potosí con el nombre de Ruta Potosí-Argentina N°14.

Por otro lado, la Ruta Nacional N°50 se empalma con la RN°34 en la ciudad de Pichanal para abrirse camino hacia el estado de Bolivia pasando por las ciudades de Hipólito Irigoyen, San Ramón de la Nueva Orán y Aguas Blancas hasta la ciudad fronteriza de Bermejo en Bolivia, donde continúa como la Ruta Nacional N°1 llegando hasta Tarija (Bolivia).

Asimismo, la Ruta Nacional N°34, se origina en la ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe y llega hasta Salvador Mazza, atravesando por Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy. En el límite con el vecino país, se une con la Ruta Nacional N°9 perteneciente a la Red Vial Fundamental que conduce hasta Santa Cruz de las Sierras. Este camino se encuentra totalmente asfaltado en ambos países, por lo que es el más elegido para el transporte pesado concerniente a las operaciones de importación y exportación.

Con relación a la red ferroviaria, la conexión entre Argentina y Bolivia se da mediante los ramales del ferrocarril Belgrano Cargas desde el año 1948 por parte de Argentina y 1958 en

Bolivia. Las vías férreas del Ramal C15 llegan hasta Salvador Mazza y cruzan a Bolivia por Yacuiba hasta Santa Cruz. El ramal C15 tiene 334 km desde Perico (Jujuy) hasta Salvador Mazza, el tramo entre Pichanal a Pocitos (167 km) se encuentra inoperable por derrumbes de puentes y vías en mal estado, solo funciona por tramos no conectados unos con otros. El tramo que se encuentra en Salvador Mazza está totalmente aislado del resto del ramal.

Durante casi treinta años el ferrocarril sirvió como medio de transporte de pasajeros y de cargas pero, debido a la lentitud y obsolescencia del servicio, los usuarios fueron cambiando hacia el transporte vial.

No obstante, el ferrocarril siguió operando como transporte de cargas que tenían destino de exportación. Esta situación tiene su particularidad en la actualidad: cuando en un determinado momento, en la década de 2010, los ferrocarriles argentinos dejaron de operar por el deterioro de las vías y la caída del puente ferroviario del Río Caraparí, la carga con destino a Bolivia comenzó a llegar en camiones, ésta era trasbordada a los vagones de la empresa boliviana ENFE ORIENTAL bajo control aduanero y una locomotora los llevaba hasta Bolivia. Las vías en el lado boliviano llegan hasta Santa Cruz, situación que se vio finiquitada en el presente año en consecuencia de las inundaciones ocurridas en el sur de Bolivia, lo que provocó la rotura de varios tramos del corredor.

En el caso de Aguas Blancas y Bermejo, hasta la fecha, no se cuenta con servicio de ferrocarril.

### **Ilustración 1: Mapa Ferroviario**



Fuente: [www.fo.com.bo](http://www.fo.com.bo)

## **3.2. LOCALIDADES FRONTERIZAS**

### **3.2.1. Profesor Salvador Mazza**

La localidad de Salvador Mazza, comúnmente conocida como “Pocitos”, está ubicada en el Departamento San Martín, Provincia de Salta. Fue fundada el 30 de agosto de 1947, cuando se erigió la Piedra Fundamental de Pocitos, realizada por Ley N°795. La comunidad dependía políticamente de la localidad de Aguaray hasta que el 21 de septiembre de 1951 se crea el municipio de Prof. Salvador Mazza por Ley N°1359, adquiriendo autonomía definitiva (Herrero, 2018).

El poblamiento de esta área inició alrededor de la primera década del siglo XX, momento en que se comenzó a perfilar el límite entre ambas Repúblicas. Los vecinos se fueron instalando en la zona por el requerimiento de productos alimenticios por parte de la población boliviana, mercantes que emprendieron con un gradual y constante comercio que aún perdura en la actualidad. Este crecimiento fue impulsado en 1944 con la llegada del ferrocarril

Belgrano Cargas (Ramal 40) acrecentando los vínculos comerciales con Yacuiba. Ligada a la creciente actividad mercantil de la zona, se instalaron entidades administrativas nacionales y provinciales (aduana, gendarmería, escuelas, policía) (Herrero, 2018).

### **3.2.2- Yacuiba y Cantón de San José de Pocitos**

Si bien el Puente Internacional lleva el nombre de Yacuiba, no es esta la ciudad con la que limita Salvador Mazza. El límite al llegar a la mitad del puente Internacional Salvador Mazza-Yacuiba en el lado boliviano es la ciudad de San José de Pocitos. Esta, es una población del municipio de Yacuiba, que está localizada en la Provincia del Gran Chaco- Departamento de Tarija. En Bolivia, los departamentos poseen un nivel jurisdiccional superior a una provincia, por el contrario, en Argentina el departamento no se considera como una unidad política.

Por la progresiva cantidad de habitantes y con el fin de sentar soberanía sobre aquel territorio situado dentro del Municipio de Yacuiba, se emitió el Decreto Supremo N°3026 de fecha 31 de Marzo de 1952 con el propósito de consolidar su nacimiento como pueblo chaqueño y fronterizo. Dicho decreto estipulaba que “la población fronteriza de San José de Pocitos, fundada durante el año 1949, adquiere cada día mayor importancia contando con oficinas privadas y públicas, por tales motivos se hace necesario elevarla al rango de Cantón dependiente de Yacuiba”.

Yacuiba y San José de Pocitos se encuentran en la frontera con Argentina, son dos localidades diferentes, con 3 kilómetros de distancia, pero que con el tiempo y el aumento poblacional se fueron uniendo hasta no quedar distancias entre ambas.

### **3.2.3- Vinculación Física entre Salvador Mazza y Yacuiba- Puente Internacional Salvador Mazza-Yacuiba**

El puente Internacional Salvador Mazza-Yacuiba une, precisamente, a estas dos ciudades fronterizas. Fue construido sobre la Quebrada de Yacuiba para unir los dos territorios en provecho de la expansión de las relaciones de comercio de los pueblos de América del Sur durante la última dictadura militar (1976-1983) como resultado de un acuerdo binacional, buscando la Argentina el apoyo boliviano en sus pretensiones soberanas sobre la zona austral

y las Islas Malvinas y, como producto de la fuerte influencia que tenía el sector comercial (Herrero, 2018).

Este puente, ansia de comerciantes bolivianos y argentinos, viabilizó la integración física permanente en una región de intenso y creciente tráfico internacional.

Gracias a la construcción del puente se afianzó el concepto de frontera cerrada, viéndose así la fuerte presencia del Estado en la misma a través de las diversas instituciones instaladas a partir de la necesidad de controlar la frontera. En consecuencia, crecieron los controles aduaneros, el de Gendarmería Nacional y el de Migraciones.

La construcción del puente se llevó a cabo durante la última dictadura militar (1976 -1983) y obedeció a un mandato explícito de la Cámara de Comercio de Profesor Salvador Mazza y, fue también, producto de un pacto binacional y de la necesidad del gobierno argentino de obtener el sostén efectivo del gobierno boliviano en sus pretensiones soberanas en la zona austral y las Islas Malvinas, a la vez que la Argentina apoyaba los deseos bolivianos de una salida al mar por Chile.

En el presente siglo, uno de los problemas que presenta el puente, son sus dimensiones. Éstas resultan obsoletas para el actual movimiento que se lleva a cabo por el mismo. Dicho paso, es una zona estrecha de aproximadamente 8 metros de ancho por 30 metros de largo al que acceden peatones, vehículos particulares, tránsito vecinal fronterizo y exportaciones e importaciones. Por otro lado, un segundo inconveniente es la zona en la que se encuentra ubicado, ya que está en el centro de ambas ciudades fronterizas, pasando por calles angostas, por donde caminan las personas y se instalan los vendedores ambulantes.

El comercio internacional con bases poco sólidas, involucra la mayor cantidad de familias del lado boliviano y otro tanto del argentino (bagayeros, carreros, comercios formales e informales). Sin embargo, el peso sobre la economía de estas actividades frágiles es mayor del lado argentino, por casi inexistencia de otras. La precariedad de la economía local y la escasez de empleo son mucho más agudas en Salvador Mazza que en Yacuiba. El sector terciario ocupa la mayor parte de la población y aporta más del 80% del empleo precario e informal de Yacuiba. El comercio formal e informal se encuentra diseminado en Yacuiba de manera caótica y sin respeto a normas básicas de urbanismo y sanidad, perjudica el desarrollo

de la actividad turística e incrementa la inseguridad ciudadana. Se trata de una combinación de usos conflictivos del espacio y territorios contiguos con la actividad fronteriza, por efecto del comercio internacional minorista.

### **3.3. ADUANA SALVADOR MAZZA- YACUIBA**

El surgimiento de nuevos pueblos, tales como Pocitos y Aguaray y, el crecimiento de ciudades ya existentes, como Tartagal y Yacuiba, suscitaron un aumento en el tráfico peatonal y en el tráfico de mercancías en la zona. Esta tesitura obligó a la instalación de la Aduana en la localidad de Salvador Mazza el 17 de junio de 1953. Es menester aclarar que la Jurisdicción de la Aduana depende de la Dirección General Aduanera Noroeste - Aduana de Pocitos.

El paso fronterizo se encuentra ubicado en la calle Salta con Intersección de la calle Belgrano, en el centro de la ciudad de Salvador Mazza. La sede Central administrativa está localizada sobre la Avenida 9 de Julio n°150, aproximadamente, a 500 metros del punto operativo.

#### **3.3.1. Marco Jurídico - Área de Control Integrado**

La Aduana de Salvador Mazza - Yacuiba se encuentra actualmente bajo la modalidad de Área de Control Integrado (ACI) que fue ratificado mediante Ley N°25253/2000 por el lado de Argentina y por Ley N°1882/1998 por Bolivia, comenzando a funcionar como tal desde el 29 de Septiembre del año 2000. Esta modalidad de control se enmarca en la Decisión N°5/93 del Consejo del Mercado Común del Mercosur por la cual se aprobó el “Acuerdo para la aplicación de los controles integrados en frontera entre los países del Mercosur denominado Acuerdo Recife” y por la Decisión N°5/00 “Primer Protocolo Adicional al Acuerdo Recife”.

Un ACI existe cuando en un punto fronterizo se utilizan procedimientos administrativos y operativos compatibles y simultáneos por los funcionarios de los distintos órganos que intervienen en los controles fronterizos de ambos países.

Para entender las medidas técnicas y las operaciones que regulan el marco general del referido control integrado, en el Artículo 1° de la Decisión N°5/93 Del Consejo del Mercado Común del Mercosur (1993), se describen algunos conceptos:

- a) Control: la verificación, por parte de las autoridades competentes, del cumplimiento de todas las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas referentes a la entrada y salida de personas, mercaderías y medios de transporte de personas y cargas por los puntos de frontera.
- b) Control Integrado: la actividad realizada en uno o más lugares, utilizando procedimientos administrativos y operativos compatibles y similares en forma secuencial y, siempre que sea posible, simultánea, por los funcionarios de los distintos organismos que intervienen en el control.
- c) Área De Control Integrado: la parte del territorio del País Sede, incluidas las instalaciones donde se realiza el Control Integrado por parte de los funcionarios de dos países.
- d) País Sede: país en cuyo territorio se encuentra el Área de Control Integrado.
- e) País Limítrofe: país vinculado por un punto de frontera con el País Sede.
- f) Punto De Frontera: el lugar de vinculación entre los países, habilitado para la entrada y salida de personas, mercaderías y medios de transporte de personas y cargas.
- g) Instalaciones: los bienes muebles e inmuebles que constan en el Área de Control Integrado.
- h) Funcionario: la persona, cualquiera sea su rango, perteneciente a los organismos encargados de realizar los controles.
- i) Libramiento: el acto por el cual los funcionarios responsables del control integrado autorizan a los interesados a disponer de los documentos, vehículos, mercaderías o cualquier otro objeto o artículo sujeto a dicho control.
- j) Organismo Coordinador: el organismo que determinará cada Estado Parte, que tendrá a su cargo la coordinación administrativa en el Área de Control Integrado.

Una vez por año, y cada vez que uno de los organismos que forman parte del ACI así lo solicite, se realizan reuniones coordinadas por el Comité de Integración Fronteriza Salvador Mazza - Yacuiba. Los Comités de frontera fueron creados por el acuerdo por canje de notas

firmado el 24 de Noviembre de 1987, y tienen como objetivo facilitar la circulación en las fronteras, promover el desarrollo y la integración de las localidades fronterizas. En dichas reuniones se tratan temas concernientes a migraciones, derechos humanos, justicia y seguridad, temas aduaneros, control fito y zoonosanitario, infraestructura y transporte, entre otros. De cada reunión se emite un Acta Final en la cual se describen resumidamente los puntos tratados.

Uno de los ítems considerado regularmente es respecto a la ineficiente infraestructura que ocasiona inconvenientes en la atención de transporte, largos tiempos de espera, malos controles, limitación de exportaciones e importaciones, entre otros. Así quedó plasmado, por ejemplo, en el Acta Final XXVI Comité de Integración Fronteriza Salvador Mazza - Yacuiba (2012) Acta de mesa de trabajo 2, punto 5 referido al paso de mercancías se expresa:

“El representante de los Exportadores de Bananos bolivianos solicitó que se incremente el personal de Aduana argentina para implementar en doble turno, a fin de atender una mayor cantidad de camiones de exportación de productos perecederos [...].

La Aduana argentina manifestó que la limitación en la cantidad de camiones y el horario de entrada responde principalmente a cuestiones de infraestructura. Asimismo, expresaron la necesidad de la pronta construcción del nuevo Puente YASMA que coadyudará a superar las limitaciones hoy existentes en los puntos de control.”

#### **Tabla 4: Organismos intervinientes en el ACI**

CONTROL	ORGANISMO ARGENTINO	ORGANISMO EXTRANJERO
ADUANERO	ADUANA POCITOS	ADUANA FRONTER YACUIBA (BOL)
MIGRATORIO	DNM	MIGRACIÓN BOLIVIA
SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA	SENASA	NO TIENE
SEGURIDAD	GENDARMERIA NACIONAL	NO TIENE

Fuente: Ficha Paso Internacional Salvador Mazza. Aduana Pocitos.

### **3.3.2. Nivel y tipo de Integración acordado**

La frontera con el Estado plurinacional de Bolivia ha llegado a un nivel de integración de Cabecera única, es decir que todos los controles de ingreso y egreso se realizan en un mismo lugar, tanto los controles de TVF y Turismo, Cargas y Cargas de Ferrocarril. En los tres casos el país sede o país cabecera es Argentina.

El tipo de control tanto aduanero como migratorio es secuencial, esto significa que las operaciones se realizan en primera instancia en aduana y migraciones del país de salida y del país de entrada en segunda instancia.

### **3.3.3. Instalaciones del Paso Internacional**

Como ya se ha mencionado en la introducción de Tesis, un elemento determinante para prosperar en el proceso de integración es la mejora y el aumento de la infraestructura fronteriza y, para lograrlo, los países deben invertir en el desarrollo físico de los espacios de modo que facilite las numerosas actividades económicas que realizan los entes y las empresas públicas y privadas.

La infraestructura hace más fácil la comercialización de mercancías, mejora la conectividad de las economías, puede reducir los costos de comercialización de bienes y servicios aumentando la competitividad de los mercados e incitando nuevas inversiones.

Actualmente, el paso fronterizo Salvador Mazza - San José de Pocitos, presenta un escenario en el cual la falta de infraestructura adecuada y de servicios eficientes constituye un gran inconveniente para la consumación efectiva del cumplimiento de los objetivos de integración y para el eficiente intercambio económico con todo lo que ello incluye.

Las condiciones generales del punto operativo se encuentran en situación de regulares a malas, tanto las edificaciones como las de higiene y mobiliario. La superficie asignada al control aduanero es de 9.340,75 metros cuadrados, de los cuales 273.25 son oficinas y 9067.5 pertenece a zona primaria de control.

El paso no posee un cerco perimetral, tiene portones inutilizables que no se cierran, permitiendo el ingreso y egreso sin control de personas, comúnmente denominados “pungas”, que aprovechan estos espacios abiertos para llevar y traer mercaderías de un país a otro, generalmente cobrando por esto al propietario de la mercancía que hacen “pasar”.

La atención de las personas que pasan debidamente por el control se realiza en un espacio que ha quedado reducido ya que se instalaron box de migraciones, y un scanner de valijas de Aduana de Bolivia. En el mismo espacio trabajan conjuntamente funcionarios de migraciones, Aduanas de Argentina y Bolivia y SENASA. El lugar cuenta con dos scanner de valijas, una perteneciente a cada aduana y un arco detector de metales. No hay sistema de extracción de aire, ni ventiladores de techo. El control, de constante paso de personas, no cuenta actualmente con baños públicos, de primordial importancia para las necesidades básicas de las personas.

Los ámbitos de control de equipaje y de peatón son adecuados, no así para la realización de los trámites migratorios que se efectúan antes del control. Las personas que deben ejecutar estos trámites lo hacen generalmente a la intemperie, demorando en los momentos en que llegan los colectivos de circulación internacional, generalmente en horas de la mañana. También realizan gestiones migratorias los choferes de los camiones, quienes deben hacer

largas filas para llegar a ser atendidos, junto a las personas que pasan por la aduana en sus vehículos particulares.

En cuanto al ámbito para la realización del control habitual de carga de tránsito pesado, ha quedado pequeño e insuficiente por lo que se han habilitado otros puntos de inspección en Zonas secundarias aduaneras para lograr la correcta verificación de las mercaderías y de los camiones, ya que en el paso se opera con diferentes tipos de cargas, como las refrigeradas, cargas peligrosas y de dimensiones extras.

### **3.4. PROCEDIMIENTOS EN EL ACI**

#### **3.4.1. Procedimiento para Peatones**

Las personas que transitan a pie con la intención de cruzar a Bolivia, y viceversa, tienen que realizar trámites migratorios únicamente. Dependiendo de cuántos días pretendan quedarse en el extranjero, es el tipo de trámite a realizar. Con la aprobación del Acuerdo de Recife, se posibilita la creación de los Controles Integrados de Frontera, unificándose el control de salida y el control de entrada en una sola área. Esta modalidad de control tiende a simplificar y agilizar los procedimientos habituales en el momento de efectuar el cruce fronterizo entre dos países.

Los peatones argentinos que cruzan a Bolivia por hasta 48 horas, solo tienen la obligación de presentar el documento de identidad ante Migraciones Argentinas, quienes lo registran en el sistema, haciendo exactamente lo mismo a su regreso.

Quienes planean una estadía más larga, deben realizar el egreso del país en Migraciones Argentina y el ingreso a Bolivia, en Migraciones Boliviana con el DNI o Pasaporte y, a su vuelta, deben realizar el mismo trámite en viceversa.

En el año 2018, transitaron por esta frontera aproximadamente 4.150.000 personas, mostrando un promedio diario de 11.500 peatones.

### **3.4.2. Procedimiento para Transito Vecinal Fronterizo de personas**

Según la RG N°2604/86, las personas que cumplen con ciertos requisitos pueden acceder a un procedimiento de control migratorio más ágil y sencillo que el resto de las personas cuyo ingreso se verifica en otras categorías migratorias, reduciendo así los tiempos que conlleva el cruce fronterizo propiamente dicho (Acuerdos aprobados por Dec.CMCN° 18 y 19/99; Acuerdos Reglamentarios aprobados por Dec.CMCN° 14 y 15/00).

Pueden beneficiarse aquellos ciudadanos nacionales o naturalizados de alguno de los Países Partes del MERCOSUR, Bolivia y Chile, con domicilio en alguna de las localidades establecidas en el Acuerdo y aquellos residentes legales, nacionales o naturalizados en alguno de los Países Partes del MERCOSUR, Bolivia y Chile, con domicilio en alguna de las localidades establecidas en el Acuerdo. Es decir, los ciudadanos de las ciudades fronterizas, en este caso Salvador Mazza, San José de Pocitos y Yacuiba son quienes pueden obtenerla.

Características de la tarjeta TVF:

- Es de naturaleza voluntaria y no reemplaza al Documento de identidad
- Habilita a su titular a ingresar a la localidad contigua del país vecino por un plazo de permanencia de setenta y dos horas (72), pudiendo reingresar cuantas veces desee mediante este procedimiento (excepto en casos de existencia de acuerdos bilaterales que especifiquen otro plazo).
- Tiene una validez de tres (3) años desde su expedición y es renovable.
- Permite a su titular cruzar la frontera hacia la localidad del país vecino haciéndose beneficiario de un procedimiento de control migratorio más ágil.

Este paso, sea cual fuere las dos opciones descriptas precedentemente, no lleva mucho tiempo, es sencillo y rápido, y habitualmente hay varios agentes de migraciones disponibles a la atención del público.

Está previsto optimizar el control migratorio mediante la dotación de tecnología que consiste en máquinas de lectura de tarjetas de TVF, donde las personas apoyan su tarjeta TVF en un lector y automáticamente quedan registrados.

### **3.4.3. Procedimiento para el cruce de Vehículos Particulares**

Las personas que tengan la intención de viajar en sus vehículos particulares deben realizar cuatro trámites obligatorios. Esto es así, tanto para quienes viajen desde Argentina hacia Bolivia, y para lo que transiten desde Bolivia hacia Argentina. Los mismos trámites se hacen tanto en la ida como en el regreso.

El régimen en el que se encuentra encuadrado el movimiento de vehículos particulares es el Régimen de Circulación de Vehículos Particulares desde y hacia el Estado Plurinacional de Bolivia, en Calidad de Turismo. El desarrollo de este acuerdo argentino-boliviano se basa en la Resolución General (AFIP) N°3473/2013 “Admisión y salida temporal de vehículos particulares utilizados en viajes de turismo desde y hacia el Estado Plurinacional de Bolivia”. La misma se efectúa en el marco del “Convenio de Cooperación y Facilitación en Materia de Turismo entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República de Bolivia”, aprobado por ley N°23.954.

A continuación, se explica en detalle una de las situaciones, aclarando que para las demás situaciones los trámites son exactamente los mismos, pero cambiando el orden de trámite.

Pasos para realizar la Salida temporal de vehículos particulares argentinos con fines de turismo hacia el Estado de Bolivia:

1. El primer trámite a realizar es el egreso del país en Migraciones Argentinas el cual tienen la obligación de realizar todos los turistas que viajan en el vehículo. La gestión es personal y un único funcionario de Migraciones está asignado a esta tarea por la falta de espacio; dicha diligencia se realiza en la misma ventanilla de migraciones donde se atiende a los choferes de vehículos de carga internacional generando, en consecuencia, una espera de aproximadamente una hora o, incluso, más.

2. El segundo trámite es el ingreso a Bolivia, y se realiza de la misma forma que en punto número 1 en la Dirección General de Migraciones de Bolivia. La ventanilla de atención se encuentra en diagonal y al frente cruzando una calle del lugar donde se realiza el primer trámite. Esto es así por la falta, nuevamente de espacio. Lo ideal sería que ambas ventanas estén contiguas. La gestión en sí dura aproximadamente 5 minutos por persona.

3. El paso número tres es un trámite aduanero para el vehículo y lo realiza únicamente la persona quien lo maneja, sea esta propietaria o autorizada, presentando la documentación correspondiente. El servicio aduanero argentino formaliza en el sistema ENYSA la salida del automotor mediante el formulario único OM-2262 “Salida y Admisión Temporal de Vehículos con fines Turísticos”, que será extendido en original y duplicado, para luego seguir con el último paso. Tanto este, como el siguiente trámite son rápidos, siempre y cuando no se presenten eventos excepcionales para cada caso.

4. La cuarta y última diligencia se realiza en Aduana Nacional boliviana, cuya ventana de atención se encuentra contigua a la del paso anterior. El trámite también es el mismo que en aduana argentina, presentando aquí el formulario OM-2262 y la documentación solicitada. Al quedar registrado el formulario en el Sistema ENYSA aquí solo se corroboran los datos de la documentación y se autoriza mediante firma en el formulario la admisión del vehículo, dejando esto también registrado en el sistema. Este sistema de Entradas y Salidas de Automóviles (ENYSA) comprende un registro vehicular e intercambio de información entre las aduanas de Argentina y Bolivia.

Estos cuatro pasos son los trámites formales que realizar, y por la falta de cualquiera de ellos se incurre en infracción para el interesado. El paso siguiente consiste en la revisión física del vehículo por Aduana Boliviana y Argentina, quienes realizarán un control selectivo de los vehículos particulares.

La lentitud de esta gestión va depender principalmente de la cantidad de choferes de camiones que tenga el personal de migraciones para atención. Los trámites formales son ordinariamente rápidos y sencillos.

La cantidad de vehículos particulares, tanto de ingreso como de egreso en el año 2018, fue de aproximadamente 30.000, con un promedio diario de 83 automotores.

#### **3.4.5. Régimen Aduanero de Tráfico Vecinal Fronterizo de Exportación**

El tráfico vecinal fronterizo es el régimen que, de acuerdo a compromisos internacionales asumidos, permite el intercambio de mercancías destinadas al uso doméstico entre las poblaciones fronterizas, libre de formalidades y del pago de impuesto aduaneros.

Por Resolución General de AFIP N°1336/02, se aprueba el ANEXO IV "A" Tráfico Fronterizo de Exportación, describiendo los requisitos y formalidades para hacer uso del Régimen aduanero.

**1.** El tráfico fronterizo podrá ser ejercido por todo poblador de país limítrofe que sea mayor de CATORCE (14) años y resida en localidad, paraje o zona considerada de frontera.

**2.** Para gozar de este régimen, los pobladores de países limítrofes deberán acreditar, con documento emitido por autoridad competente, identidad y residencia en localidad fronteriza.

**3.** El egreso de las mercaderías al amparo de las prescripciones del artículo 580 de la Ley N°22.415 queda sujeto a lo siguiente:

a) Se trate de mercaderías de origen nacional, para consumo uso personal, familiar o del hogar.

b) Se presente ante el servicio aduanero copia de la factura comercial respaldatoria emitida conforme la normativa vigente en la materia para la venta en el mercado interno.

**4.** Se admitirá el egreso de mercaderías por medios de acarreo cuya utilización asidua fue establecida por los usos y costumbres en el ámbito de la localidad fronteriza en que se encuentra ubicada la Aduana de jurisdicción.

**5.** Lo establecido en el punto anterior será de aplicación aún en aquellos casos en que los bienes sean trasladados por terceros, siempre y cuando se acredite la venta a nombre de un habitante residente en la localidad fronteriza del país limítrofe, por factura comercial emitida conforme lo indicado en el punto 3. apartado c).

**6.** Los medicamentos excepto los de venta libre sólo serán vendidos por las farmacias habilitadas, previa entrega de la receta pertinente y siempre que la dosis especificada responda a un tratamiento personal. Dicha receta deberá ser archivada por el farmacéutico junto al duplicado de la factura que otorgue.

**7.** Queda prohibido el egreso al amparo de este régimen las siguientes mercaderías:

a) Armas, municiones, explosivos, estupefacientes, y psicotrópicos cuya libre comercialización no está autorizada en el mercado interno.

b) Los combustibles en tanques suplementarios de vehículos, bidones o cualquier otro tipo de envase.

c) Toda mercadería cuya exportación se encuentre prohibida o suspendida por normas especiales vigentes o que se dicten en el futuro.

8. Las franquicias acordadas por el presente régimen alcanzarán a todos aquellos pobladores con residencia en el país limítrofe que ingresen al territorio nacional amparados en el régimen de trabajadores de temporada o bien lo hagan ocasionalmente bajo la autorización migratoria de tránsito vecinal.

Lo que sucede con este régimen habilitado, es que se malinterpreta y tergiversa la aplicación del mismo. El TVF es un régimen especial aduanero para beneficio de los pobladores de las fronteras para consumo personal y no fines comerciales.

Sin embargo, por uso y costumbre en la presente frontera, este régimen adopta una forma para aprovechar el tráfico vecinal de exportación, y para ello se utiliza una figura denominada “Bagayero”. Los Bagayeros son una asociación de trabajadores que se encargan de trasladar la mercadería comprada en Salvador Mazza hacia Bolivia, mediante el acarreo. En este caso, las aduanas en cuestión establecieron un horario habilitado para poder hacer uso del mismo, el cual es de 7:00 am hasta 12:00 pm, controlando la mercadería y los ticket o factura de la misma.

#### **3.4.6. Procedimiento de Exportación**

Una vez que el camión que contiene mercadería a ser exportada llega a Salvador Mazza, se ubica en el playón municipal a la espera de concluir las diligencias de exportación. Generalmente, la playa se llena con gran facilidad atento al flujo de camiones de ingreso y egreso con la que cuenta diariamente, por lo que los que quedaron afuera deben buscar otro espacio para estacionar mientras los despachantes y los choferes realizan los trámites pertinentes ante los organismos necesarios, que va a depender del tipo de mercadería que transportan. Generalmente los camiones que quedan fuera de la playa de estacionamiento se aparcan en las calles de la ciudad, más específicamente en el centro y sus alrededores, generando congestionamientos, colapsos y problemas varios de tránsito, ya que reducen el espacio de circulación de los vehículos, obstruyendo la correcta visualización en las esquinas,

generando posibles accidentes. Además de esto, las calles se deterioran con mayor rapidez. El primer desembolso que hacen los camiones es al llegar al pueblo, donde abonan un impuesto municipal de \$300.

Una vez que el camión logra estacionar, el chofer del mismo notifica a su representante, el cual puede ser un despachante de aduana o agente de transporte aduanero, a los efectos de que el mismo tome conocimiento de que el medio de transporte arribó a la aduana de salida (aduanas de Pocitos) y este pueda reunir la documentación exigida por ambas aduanas y demás organismos, con el objetivo de impedir posibles demoras.

En el caso en que el camión vaya a hacer aduana en Pocitos, el mismo no ingresa a la localidad hasta tanto no tener intervención aduanera en zona secundaria habilitada para tal fin. Una vez intervenido por terceros organismos y por el servicio aduanero continúa como el resto de los camiones.

La primera diligencia a realizar está a cargo del conductor del medio de transporte, quien se dirige al puente internacional a realizar los correspondientes trámites migratorios y de transporte en Gendarmería Nacional. El egreso del país con transporte de carga pesada lo hace en la Dirección Nacional de Migraciones y, como se explicó anteriormente, en Vehículos Particulares, existe una única ventanilla con un solo agente encargado del registro migratorio para estos casos, lo que demora y atrasa al chofer para continuar con el segundo trámite. La demora puede llegar a ser de hasta dos horas. El segundo trámite que debe realizar es en Gendarmería Nacional, presentando documentación propia del transporte (póliza de seguro, habilitación otorgada por el CNRT, autorización para conducir en caso de no ser propietario, carnet de conducir, permisos, entre otros).

Una vez finalizados ambos trámites, el chofer entrega los Manifiestos Internacionales de Carga por Carretera/ Declaración de Transito Aduanero (MIC/DTA), que habían sido extendidos en aduana de origen, en caso de ser tránsitos aduaneros de exportación, o en aduana de Pocitos con los sellos correspondientes para continuar con el despacho de la mercadería.

Se continúan con los trámites aduaneros mediante representante en la localidad, que puede ser un agente de transporte aduanero o un despachante de aduanas, quien se dirige con la

documentación a las oficinas aduaneras avocadas a la liberación de los camiones. Este trámite puede tardar de 45 minutos a 3 horas dependiendo de la cantidad de personal disponibles y de la cantidad de sobres de camiones en fila.

Una vez concluidos con los trámites en los organismos argentinos, se da inicio a los de los organismos bolivianos, que se encuentran en el mismo espacio físico. En este momento deben realizar dos diligencias, la primera es el ingreso a Bolivia en Migraciones boliviana, y el segundo, del mismo modo que en Argentina, Aduana Nacional de Bolivia. Sistemáticamente para exportación los programas aduaneros de ambos países no están integrados, esto significa que una aduana no puede ver los registros, datos y detalles específicos sobre determinado camión y mercadería ingresados por la otra aduana. Sin embargo, al ser una aduana integrada ambas trabajan en conjunto con el objetivo de identificar determinados camiones y mercaderías de manera más ágil, logrando esto con el denominado Cruce de Información de Datos. Esto significa que comparten un mismo número de registro para cada camión y operación.

Una vez finalizados los trámites de Bolivia, el representante entrega toda la documentación al chofer del medio de transporte quien deberá aguardar hasta que inicien los horarios de egreso físico establecido por ambas aduanas mediante acuerdo ACI (2017) pactado en fecha 10 de abril, el cual reza:

“Egreso de Argentina hacia Bolivia: Primer egreso de 15:00 a 17:00, que implica operaciones propias de la Aduana de Pocitos de camiones con carga y lastres que fueran liberados por ambas aduanas hasta la hora señalada. Segundo egreso: 21:00 a 23:00 de todos los medios de transporte con carga general, incluida peligrosa que fueran liberados por ambas aduanas en la jornada”.

Estos dos únicos horarios de egreso hacia el país de Bolivia son establecidos debido a la falta de espacio físico existente, ya que no pueden coincidir los camiones de exportación e importación en el horario de cruce de frontera en el puente internacional y las calles contiguas de ambas ciudades por su constante colapso. El paso fronterizo no resulta adecuado para la actividad actual por sus escasas dimensiones físicas. A esta problemática se le suma que el puente internacional fue construido en la zona céntrica de Salvador Mazza en donde coexiste

no solo con los residentes de la zona, sino que también con dos escuelas. El ingreso y salida de los alumnos implica un riesgo de posibles accidentes, que es evitado mediante el horario de egreso de camiones.

Esto incurre en un costo adicional para los exportadores, ya que el horario establecido de egreso de los camiones es a partir de las 21:00 hasta las 23:00 horas, y desde las 19:00 se debe abonar a la Aduana Argentina, por ser horario inhábil, la habilitación de servicio extraordinario. Se abona mediante OM 1330 por un importe de \$246 camiones cargados y \$165.50 camiones en lastre.

El promedio de camiones que transitan por el Puente Internacional Pocitos-Yacuiba, según datos de 2018, es de 180 camiones diarios aproximadamente, número importante comparado con el movimiento producido en Oran, con 14 camiones diarios tanto de importación como de exportación.

## **Ilustración 2: Resguardo II y FFCC**



Fuente: Google Earth en [www.google.com/earth/](http://www.google.com/earth/)

### **3.4.7. Procedimiento de Importación**

A continuación, se explica brevemente el trámite de importación haciendo hincapié únicamente en la problemática que se presenta en este caso.

Los camiones que van a ser exportados desde Bolivia a Argentina por la frontera Salvador Mazza - Yacuiba, pueden venir en tránsito desde otra aduana o desde un tercer país, o pueden hacer aduana en Yacuiba. Por la falta de espacio en el puente internacional tanto para oficinas como para control de cargas, Bolivia dispone a 20 km de éste, en Campo Pajoso, un Recinto Aduanero administrativo y operativo que se encuentra tercerizado. La empresa a cargo es

Almacenera Boliviana (ALBO S.A), que tiene por objeto ejecutar el contrato de concesión de los servicios de administración de depósitos de aduana y control de tránsitos emergente de la licitación pública GNAF. N 001/2002 convocada por Aduana Nacional (Almacenera Boliviana S.A., s.f.). Aquí los medios de transporte con mercadería de exportación deben ingresar para realizar un primer registro aduanero de egreso que luego se completa en el ACI una vez que los camiones llegan al puente Internacional.

Para poder cruzar la frontera, una vez que los camiones están registrados por aduana de Bolivia, en Campo Pajoso, deben esperar a ser llamados por la Policía Boliviana que, a su vez, es notificada por Aduana Nacional desde el ACI en los horarios habilitados para la entrada de los camiones. Para el ingreso de importación desde Bolivia, se acordaron 4 (cuatro) turnos en el Acta de Reunión del ACI del 10 de abril de 2017. Turnos: 00:30, 13:00, 17:00 y el último turno es a las 23:00 horas.

Solo está permitido el ingreso de 30 a 36 camiones por ser la máxima cantidad que entran en los canchones. Esto es así, porque todos los medios de transporte deben ser sometidos a un control exhaustivo por Aduana Argentina en virtud del alto riesgo de narcotráfico. Para ello, se dispone de un único Escáner móvil, que se encuentra en el Paso Internacional actual. Los camiones que ingresan se acomodan en dos playas de estacionamiento comúnmente denominadas “canchones”, a la espera de ser liberados por Aduana Argentina para luego ser escaneados y, finalmente, ser liberados.

Particularmente, los camiones que ingresan con frutas, una vez escaneados, deben ir al Resguardo II, zona primaria aduanera habilitada por Resolución General AFIP N 202/98, para ser inspeccionados nuevamente por Aduana Argentina de forma manual debido al alto riesgo de contrabando de sustancias ilícitas. En el acta acuerdo, el ingreso de estos medios de transporte con carga de fruta se realiza a las 11 de la noche como última tanda del día, por lo que son revisados y liberados finalmente al día siguiente en horario hábil para el servicio aduanero.

Todo camión que ingrese después de las 19:00 debe abonar mediante sistema una tarifa única, con los mismos montos que en el caso de la exportación.

Los camiones que no ingresaron en los turnos habilitados deben esperar al día siguiente o más, tomando en cuenta que entran 4 tandas de 30 camiones aproximadamente por día. Esto genera demoras en el tránsito de las mercaderías e incurre en más gastos para los operadores del comercio exterior.

### **Ilustración 3: Canchones**



Fuente: Google Earth en [www.google.com/earth/](http://www.google.com/earth/)

## **CAPÍTULO 4 - PROYECTO PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA-YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA**

### **4.1. COMIENZOS DE UN NUEVO PUENTE: YASMA**

El 16 de Junio de 1990, en la ciudad de Salta, se reunieron los Presidentes de la República Argentina, Dr. Carlos Saúl Menem, y de la República de Bolivia, Lic. Jaime Paz Samora, para labrar el Acta de Inauguración de los Comités de Frontera entre Salvador Mazza - Yacuiba y La Quiaca - Villazón (1990). La misma rezaba en su parte intermedia “los comités tendrán como objetivo facilitar la circulación de personas, bienes y servicios [...] promover el desarrollo conjunto y la integración de las localidades”. Los Comités de Frontera en Salvador Mazza-Yacuiba, se reunieron en diversas ocasiones, viendo la necesidad e importancia, entre otras cuestiones, de construir un nuevo paso fronterizo entre las ciudades en cuestión. Advirtiendo ya en ese entonces, como el comercio y el movimiento migratorio iban acrecentándose, percibiendo que el puente construido en la década del 40 pronto quedaría obsoleto, se notó la necesidad de llevar a cabo esta obra, es por ello que el 16 de febrero de 1998 se formalizó por medio del Acuerdo por canje de notas sobre creación de una Comisión Mixta Argentino-boliviana para la construcción de un nuevo Puente entre Salvador Mazza y Yacuiba. La comisión tenía como objetivo hacer viable la construcción y habilitación de un nuevo puente entre Salvador Mazza y Yacuiba.

A pedido del Ministerio de Infraestructura del Gobierno de la Provincia de Salta y de la Comisión Mixta Argentino – Boliviana, la empresa SETEC SA presento el Proyecto de Vinculación Internacional entre Salvador Mazza (Argentina) y Yacuiba (Bolivia) en el año 2000. El proyecto exhibía dos alternativas y así lo sintetizaba en su Resumen Ejecutivo:

“Sobre el territorio argentino, una alternativa situada al oeste de la Quebrada Internacional Yacuiba, cruzando al territorio boliviano por medio de un puente ubicado sobre la quebrada Internacional, al pie de la sierra Aguarague... La segunda alternativa tiene su mayor al este de la Quebrada Internacional Pocitos, pasando a territorio de Bolivia a

través de la frontera seca en el paralelo 22° sur... Se incluye en cada una de estas alternativas, el anteproyecto de Centro Integrado de Frontera.”

Para cada alternativa la empresa mostro el costo de las obras, una síntesis de la Evaluación Económica y Ambiental, la factibilidad de la vinculación internacional con financiación privada, una comparación de las alternativas y recomendaciones. Entre las recomendaciones sugería adoptar la alternativa oeste por ser económicamente más conveniente y producir menor impacto ambiental al medio.

A la hora de determinar alguna de las alternativas, nacieron divergencias entre los representantes de San José de Pocitos y Yacuiba. En consecuencia, los primeros, netamente vinculados a la actividad comercial en la frontera junto con los bagayeros, intentaron imponer que se optara por la Alternativa Este, dado que, por la Oeste, el cantón quedaría excluido del recorrido del tránsito. La imposición de este grupo de personas fue tan determinante y severa, amenazando con realizar cortes de ruta prolongados, lo que afectaría la actividad comercial argentina y otros problemas para los turistas, que lograron que las autoridades de turno desistieran, en ese momento de optar por la opción Oeste y por ende se truncaran los planes de concreción del nuevo puente.

Planes que, hasta el día de la fecha, siguen sin concretarse. El proyecto cumple ya 15 años desde que fue firmado en el año 2004, sin embargo, la idea de un nuevo puente existía ya de forma prematura a la firma del acuerdo, desde hace aproximadamente 28 años. El grupo de trabajo Binacional para la construcción del puente siguió y sigue reuniéndose periódicamente, pero por una u otra razón, no se avanzó en la realización del proyecto. Ya en el 2010 se retomó con mayor fuerza las ansias de concretar el trabajo, tal es así que en el 2016 el senado de salta aprobó su reactivación para impulsar el llamado a licitación de las obras para la concreción del nuevo paso fronterizo.

Actualmente, debido a la salida de Argentina de UNASUR, el futuro de la obra es incierto. Por un lado, Bolivia sigue formando parte del UNASUR, por el otro, no se ha exteriorizado comunicación alguna de parte del Consejo de Ministro al respecto.

Además, las expectativas de ser concretado, se han anunciado en diferentes ocasiones por los grupos y jefes políticos de turno, tanto por parte de Argentina como de la República

de Bolivia. En la última reunión del grupo de trabajo binacional, a los 6 días del mes de septiembre de 2018, se dejaron plasmadas las aspiraciones de continuar y avanzar con la ejecución del proyecto. El acta labrada expresa que debido al paso del tiempo se requiere una actualización que contemple las necesidades presentes a través de una visión integral del mismo.

#### **4.2. INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SUDAMERICANA (IIRSA)**

La iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) surge como resultado de la Primera Reunión de Presidentes Suramericanos, llevada a cabo en la capital de Brasil (Brasilia) en septiembre del año 2000. Se crea como un mecanismo institucional de coordinación de acciones de los doce países que la conforman para cimentar una agenda común a fin de promover proyectos de integración de infraestructura en el área de transporte, energía y comunicaciones.

En tal reunión se inicia un fuerte proceso de integración física entre los doce países de América del Sur: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela. Y así lo dejaron plasmado en el Comunicado de Brasilia del 2000, el cual expresa:

Integración y desarrollo de la infraestructura física son dos líneas de acción que se complementan. La formación del espacio económico ampliado suramericano, que anhelan las sociedades de la región, dependerá de la complementación y expansión de proyectos existentes y de la identificación de otros nuevos proyectos de infraestructura de integración (...). (Párrafo 37, p. 9)

En el mismo comunicado, los presidentes coincidieron en que es prioritario identificar las obras de interés bilateral y subregional, acordando que el financiamiento de las mismas debe ser compartido por los gobiernos, por el sector privado y por las instituciones financieras multilaterales. Para ello, en diciembre de idéntico año, se reunieron los Ministros de

Transporte, Energía y Telecomunicaciones de los doce países y aprobaron el Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur, que había sido elaborado por tres bancos multilaterales de desarrollo, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), quienes tenían a cargo la coordinación técnica de la Iniciativa. El plan instauró las líneas de acción primordiales de IIRSA. Se postuló el enfoque de Ejes de Integración y Desarrollo (EID), descritos como franjas multinacionales de territorio que tienen cierta concentración de recursos naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. Estas franjas están conectadas por infraestructura de transporte, energía y comunicaciones para el movimiento de bienes, servicios y personas. Gracias a ellos es posible identificar los requerimientos de infraestructura necesarios bajo un proceso de planificación territorial indicativa (COSIPLAN, 2015).

#### **4.2.1. Acciones Básicas del Plan de IIRSA**

La página web oficial de IIRSA enuncia que las actividades desarrolladas en IIRSA desde el principio han buscado identificar los requerimientos de tipo físico, normativo e institucional para la planificación e implementación de la infraestructura estructurante de la integración suramericana, utilizándose para ello tres ámbitos diferenciados: la coordinación de planes e inversiones; la compatibilización y armonización de los aspectos regulatorios e institucionales asociados; y la generación de mecanismos innovadores de financiamiento público y privado.

En tal contexto, fueron definidas nueve líneas de acción básicas:

1. Diseñar una visión más integral de la infraestructura
2. Encuadrar los proyectos dentro de una planificación estratégica a partir de la identificación de los EIDs regionales
3. Modernizar y actualizar los sistemas regulatorios e institucionales nacionales que norman el uso de la infraestructura
4. Armonizar las políticas, planes y marcos regulatorios e institucionales entre los Estados
5. Valorizar la dimensión ambiental y social de los proyectos

6. Mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales en los ejes de integración regional

7. Incorporar mecanismos de participación y consulta

8. Desarrollar nuevos mecanismos regionales para la programación, ejecución y gestión de proyectos

9. Estructurar esquemas financieros adaptados a la configuración específica de riesgos de cada proyecto

Una vez que se sentaron las bases de la Iniciativa con el Plan de Acción presentado por los Ministros de Transporte, Energía y Telecomunicaciones, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana se plasmó como un pretencioso plan que busca la integración física de América del Sur, integración que comprende el rubro de transporte, telecomunicaciones y energías.

Se instauró como un mecanismo institucional de coordinación de acciones intergubernamentales de los doce países suramericanos, con el objetivo de construir una agenda común para impulsar proyectos de integración de infraestructura, desde una visión regional y compartida de las oportunidades y obstáculos del subcontinente (COSIPLAN, 2015).

#### **4.2.2. Principios Orientadores**

Los Principios Orientadores se sustentan en la idea de que la optimización de la infraestructura va a conducir al logro del desarrollo sostenible y generador de trabajo e ingreso para las localidades implicadas.

Básicamente, estos Principios consisten, por un lado, en afianzar los vínculos entre la integración "de hecho" y la integración impulsada por políticas, de modo tal que aumente la competitividad de los países de la región y constituya, en la medida de lo posible, el cimiento que favorezca una economía internacional más abierta y transparente. Es decir, reducir las barreras internas al comercio y la ineficiencia de la infraestructura, mostrando a América del Sur como una gran economía competitiva a nivel global (Fuentes, 1994).

Asimismo, se han establecido nueve ejes en los que se ha dividido el subcontinente delimitando espacios geográficos caracterizados por concentrar flujos comerciales en los que se busca alcanzar un estándar mínimo común de calidad de servicios de infraestructura para promover el desarrollo de negocios y facilitar las transacciones comerciales.

Es menester aclarar que el proceso de la integración de infraestructura debe desarrollarse de forma sostenible, sobre un modelo que respete al espacio económico, social, ambiental y político, generando ámbitos adecuados y fiables de acción.

Más aún, para triunfar es indispensable la coordinación entre los gobiernos y el sector privado tanto para el financiamiento y ejecución de las obras, como para conseguir un espacio de diálogo y complementación constante entre todas las partes.

#### **4.2.3. Estructura institucional**

Para ordenar la Iniciativa, se han acogido tres instancias de toma de decisiones:

- Comité de Dirección Ejecutiva (CDE): es la instancia directiva de IIRSA y está integrado por representantes de alto nivel de cada uno de los doce países. Son encargados de aprobar planes de acción y definir los lineamientos estratégicos de la iniciativa.
- Comité de Coordinación Técnica: está conformado por instituciones de financiación, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), La Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). Sirve de soporte técnico y financiero.
- Grupos Técnicos Ejecutivos: se ocupan de temas específicos de cada IED, y están formados por funcionarios y expertos de los países.

#### **4.2.4. IIRSA incorporado a COSIPLAN y UNASUR**

Como ya se ha comentado en el capítulo primero de la presente tesis, el 23 de mayo de 2008 se aprobó el Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), firmado por los 12 países de América del Sur (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia,

Ecuador, Guayana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela) el cual entro en vigor el 11 de Marzo del año 2011.

Establecida como una organización dotada de personería jurídica internacional, en el Tratado Constitutivo de UNASUR, se implantó como objetivo construir, de manera equitativa y consensuada, un espacio de integración y unión en lo cultural, social, económico y político entre sus pueblos, otorgando prioridad al diálogo político, las políticas sociales, la educación, la energía, la infraestructura, el financiamiento y el medio ambiente.

La Unión está formada por cuatro órganos, cada uno de los cuales toma decisiones en función de su nivel jerárquico:

- 1) Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno
- 2) Consejo de Ministras y Ministros de Relaciones Exteriores
- 3) Consejo de Delegados y Delegadas
- 4) Secretaria General

Los consejos sectoriales a nivel ministerial actúan en diferentes áreas; siendo uno de ellos el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), creado el 28 de enero de 2009, durante la Tercera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. En el capítulo primero se han especificado los objetivos generales y específicos del Consejo.

El consejo se ha dotado de un Consejo de Ministros, un Comité coordinador, un Foro Técnico y varios Grupos de Trabajo.

El foro mencionado en el párrafo anterior es IIRSA, que fue incorporado como Foro Técnico del COSIPLAN en el año 2011 para apoyarlo en la planificación de infraestructura de conectividad regional.

De este modo, la Iniciativa ha formado parte del proceso de Integración dentro del marco de UNASUR, lo que le dio a la misma un tono más regionalista, siendo mejor aceptado por los grupos sociales de cada uno de los doce países integrantes de la Unión, que veían a la Iniciativa como una forma de imperialismo de las grandes financieras internacionales.

### **4.3. ORGANIZACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INTEGRACIÓN**

Para organizar los proyectos de infraestructura, se ha creado la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, que se encuentra en constante actualización a merced de los cambios que ocurren año tras año en los países de América del Sur. La cartera contiene cierta cantidad de proyectos que se organizan alrededor de los Ejes de Integración y Desarrollo (IED), los cuales están conformados cada uno por dos o más países articulados por infraestructura de transporte, energía y comunicaciones.

La metodología de planificación territorial busca un proceso sostenible, que potencie los beneficios y disminuya los impactos negativos; para ello, se consideran siempre los aspectos económicos, sociales y ambientales de cada obra.

#### **4.3.1. Ejes de integración y desarrollo (IED)**

Sobre la base de los preceptos y principios orientadores definidos por los Presidentes Suramericanos en el año 2000, los Ministros de Transporte, Energía y Comunicaciones de los doce países elaboraron un Plan de Acción para la Iniciativa, en el que primó el enfoque de Ejes de Integración y Desarrollo (EID), complementado por el desarrollo de acciones en materia de Procesos Sectoriales de Integración (PSI) a fin de mejorar la competitividad y promover el crecimiento sustentable de la región (COSIPLAN, 2009 a).

En este sentido, un IED es una franja multinacional de territorio que incluye una cierta dotación de recursos naturales, asentamientos humanos, áreas productivas y servicios logísticos. Esta franja es articulada por la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones que facilita el flujo de bienes y servicios, de personas y de información, tanto dentro de su propio territorio como hacia y desde el resto del mundo, permiten consensuar e identificar proyectos de infraestructura en el marco de un proceso de planificación territorial (COSIPLAN, 2009b).

En IIRSA se han reconocido diez ejes: Andino, Andino del Sur, Capricornio, Hidrovía Paraguay- Paraná, Amazonas, Escudo Guayanés, Del Sur, Interoceánico Central, MERCOSUR-Chile, Perú-Brasil-Bolivia.

Los EIDs representan un 97.7 % del territorio de Suramérica, y un 99.8 % de la población total. Tiene influencia prácticamente en todo el territorio, es por esto la importancia y la magnitud que representa la Iniciativa IIRSA para todos los países involucrados.

#### **4.3.2. Cartera de Proyectos**

Usando la metodología de EID se especifican para cada uno determinada cantidad de obras, las cuales están contenidas en la Cartera de Proyectos del COSIPLAN. La cartera fue consolidada en el 2004 y está formada por proyectos de transporte, energía y comunicación que promuevan la conectividad regional y generen desarrollo económico y social sustentable para América del Sur (COSIPLAN, 2017).

Esta cartera es revisada y actualizada de forma anual. Actualmente cuenta con 562 proyectos, teniendo en cuenta a los que se encuentran en estado de perfil, ejecución, pre-ejecución y concluidos. Los proyectos concluidos fueron de 153 entre los años 2016-2017 y fueron financiados principalmente por fondos públicos. La inversión estimada para el 2017 fue de U\$150.405 millones para los 409 restantes. Presenta proyectos nacionales, binacionales y multinacionales, la mayoría de los cuales son del ámbito del transporte.

Respecto a los costos, fueron aumentando año tras año, según el Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN (2017), la inversión estimada creció en un 4% respecto del año anterior.

Con el objeto de focalizar en un subconjunto de obras los proyectos de alto impacto para la integración y el desarrollo, se creó la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) compuesta por uno o más proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN (2017), considerados en forma individual.

Durante los últimos años la disposición de la cartera se fue variando y actualizando por el constante proceso de planificación territorial de los países. Entre 2016 y 2017 la cantidad total de proyectos de la cartera se redujo por una reorganización de prioridades. Muchos de los que fueron descartados de la cartera pertenecían a Argentina y Brasil.

#### **4.4. API: AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN**

La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración se establece como una de las acciones de UNASUR para coordinar los esfuerzos de los países de Suramérica para promover el desarrollo sostenible y el bienestar social de sus pueblos comprende a 31 proyectos de la Cartera del COSIPLAN fundamentales y de alto impacto para el desarrollo y la integración de los países que conforman UNASUR. Representa el 17% de la Cartera. Cada Proyecto está estructurado sobre dos o más obras que fortalecen la conexión de infraestructura para superar las deficiencias que existen actualmente, y lograr un movimiento más fluido de bienes, servicios y personas, buscando fortalecer la conectividad de todo el territorio. El valor de inversión estimado es de US\$ 20.148,6 millones (Secretaría del CCT, Foro Técnico COSIPLAN-IIRSA, 2017).

Uno de los resultados más valiosos de la Iniciativa IIRSA fue la invención de la Cartera de Proyectos IIRSA y de la Agenda de Implementación Consensuada (AIC), las cuales sentaron las bases y antecedentes para la conformación de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración.

Como ya se explicó en párrafos precedentes, la Cartera fue consolidada en el 2004 por proyectos de transporte, energía y comunicación que tienen por fin promover la conectividad de la región, contando a la fecha con 562 proyectos.

La Agenda de Implementación Consensuada fue acordada en Lima, Perú en 2004, en la VI Reunión de Comité de Dirección Ejecutiva de IIRSA y presentada formalmente en diciembre del mismo año en la III Cumbre de Presidentes de América del Sur.

La Agenda presentó 31 proyectos de ejecución prioritaria entre los periodos 2005 a 2010, con obras que obtendrían resultados concretos en la integración y conectividad de los países, mostrando efectos positivos para la pronta atracción de inversiones.

En el año 2010, se encargó al COSIPLAN la labor de determinar obras que tengan un alto impacto para la integración y desarrollo del subcontinente. A partir de este mandamiento, en el marco del COSIPLAN, los doce países conformaron la API en base a la Agenda de

Implementación Consensuada y a la Cartera de Proyectos, que fue presentada en la segunda Reunión Ordinaria de COSIPLAN en el mes de Noviembre del 2011 en Brasilia, y ratificada en el mismo mes del año siguiente por los Presidentes en la Sexta Reunión del Consejo de Jefes y Jefes de Estado de UNASUR. Dejándolo plasmado en la Decisión N°5 del Consejo de Jefes y Jefes de Estado y de Gobierno, en el Artículo 1, el cual reza: Aprobar la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API), elaborado por el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento, en la ciudad de Brasilia – República Federativa del Brasil, el 30 de Noviembre de 2011, que consta como Anexo y forma parte de la presente Decisión.

Esta Agenda ubica a la infraestructura como herramienta principal de la planificación territorial de América del Sur, dado que el mejoramiento de la conectividad entre los países favorece el proceso de integración regional. Sin embargo, las intervenciones en el territorio que promueve la API van más allá de la ejecución de la obra física, ya que incorporan desde su origen el concepto de sostenibilidad económica, ambiental y social, en consistencia con los objetivos de la UNASUR.

#### **4.4.1. Fundamentos de la API (2009)**

- El desarrollo de la infraestructura de integración es una herramienta del desarrollo sostenible económico, social y ambiental
- La Agenda está conformada por proyectos de alto impacto para la integración física regional, pudiendo ser estos nacionales, binacionales o multinacionales
- Los 12 países están representados y existe equilibrio en el número de proyectos impulsado por cada país
- Los proyectos son seleccionados por consenso a partir de los criterios definidos
- Los proyectos buscan siempre que sea viable y conveniente el incremento relativo de los distintos modos de transporte
- Los proyectos prioritarios podrán ser complementados por acciones en materia regulatoria y de planificación territorial que constituirán un Programa Territorial de Integración
- Los proyectos de la AIC que no fueron concluidos podrán ser seleccionados para formar parte de la API, toda vez que cumplan con los criterios de la Agenda.

Para la selección de los proyectos que conforma la Agenda, los países establecieron 4 criterios a seguir: criterio 1: El proyecto debe pertenecer a la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, ser prioridad en la acción de gobierno y contar con compromiso de realización (evidenciada por asignación de fondos en planes plurianuales, legislación aprobada, presupuesto, etc.). - criterio 2: El proyecto dispone de estudios de factibilidad, o el país tiene asignados los recursos en el presupuesto para iniciar la ejecución de los mismos. - criterio 3: El proyecto consolida redes de conectividad con alcance regional. Existen sinergias transfronterizas. - criterio 4: Existe oportunidad o necesidad de desarrollo de un programa de acciones complementarias para la prestación efectiva de servicios y el desarrollo sostenible del territorio, según las características y modalidades de cada proyecto (IIRSA, 2011).

#### **4.4.2. Los proyectos de la API**

En un principio la API estaba conformada por 31 proyectos estructurados incluyendo a 88 obras individuales con una inversión estimada de US\$ 13.653 millones. Cada obra de integración formaba parte de al menos un proyecto de la API.

Actualmente la Agenda cuenta con 26 proyectos estructurados, sin contar con los proyectos ya finalizados, conteniendo un total de 77 obras por una inversión estimada de 23.097 millones de US\$.

Dentro de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración, en el Eje Capricornio, se encontraba incluido el Proyecto tratado en esta Tesis, como su título lo indica, Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza- Yacuiba y Centro de frontera.

De acuerdo a la agenda de gobierno, la obra reviste de gran importancia debido a la situación compleja por la cual atraviesa el transporte internacional de carga que debe transitar entre Argentina y Bolivia. Es por ello, que desde la década del noventa se ha propuesto como solución la construcción del Puente y Centro de Frontera. El proyecto fue propuesto como iniciativa de parte de la empresa SETEC como un pedido especial del gobierno de Salta a través de su Ministerio de Infraestructura y de la Comisión Mixta Argentino-Boliviana; para luego, ser incluido en la Cartera del COSIPLAN.

#### **4.5. PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA-YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA EN LA AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN**

Como ya se ha descrito al inicio del capítulo, la idea de construir un nuevo puente, nombrado en un principio como YASMA, data del año 1990 aproximadamente. La primera presentación formal del proyecto fue exteriorizada por la empresa SETEC SA en el año 2000.

Luego fue incorporado a la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración por su carácter estratégico y de alto impacto para la integración física y el desarrollo de la región. A este paso fronterizo se llega a través de la Ruta Nacional N°34 por el lado argentino, que comienza en la ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe, cruzando por Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy y, finalmente, se une con la Ruta Nacional N°9 que llega hasta el centro comercial y de distribución nacional de Bolivia, Santa Cruz de las Sierras. Es revisado y actualizado año tras año por los grupos binacionales de trabajo.

##### **4.5.1. Ficha del Proyecto en COSIPLAN**

Nombre: Desarrollo territorial para la integración de frontera y conectividad en Salvador Mazza- Yacuiba.

Eje: Capricornio

Ámbito: Binacional

Países: Argentina-Bolivia

Tipo de Financiamiento: Público

Monto de Inversión: US\$ 45.000 millones

Etapas del Proyecto: Pre-ejecución

La etapa de pre-ejecución incluye tres fases, pre-factibilidad, factibilidad e inversión. La primera hace referencia a inspeccionar de forma minuciosa las alternativas consideradas,

teniendo en cuenta la factibilidad y rentabilidad de cada una. El proyecto ya ha pasado esta fase, habiéndose optado por la Alternativa Oeste presentada por el equipo SETEC en el año 2000, con las respectivas modificaciones surgidas de análisis realizados en tiempos más recientes.

La segunda fase consiste en analizar en forma exhaustiva la opción elegida en la fase anterior, se incluyen aspectos relacionados con la obra física, la puesta en marcha y el programa de inversión.

Y, la última fase es la de inversión, refiriéndose a las acciones destinadas a la obtención de los fondos para financiar la obra. Asimismo, se enfoca en un estudio de ingeniería para la construcción, montaje y puesta en marcha del proyecto. Aquí resulta pertinente aclarar que YASMA se encuentra en la última fase, como se expuso en el Acta de la VIII Reunión de Grupo de Trabajo Binacional para la Construcción del Puente Salvador Mazza-Yacuiba, donde se expresó que se deben llevar a cabo estudios de ingeniería con base en el trabajo ya realizado, es decir, que previamente existía un estudio de ingeniería, pero debe actualizarse.

### **Características específicas**

Planimetría: Accesos y Puentes Alternativa Oeste

Longitud total: 9.726 km

Longitud en Territorio Argentino: 5.515 Km

Longitud en Territorio Boliviano: 4.211 Km

Puente Internacional (longitud): 30 metros

### **Movimiento de Tierra**

Terraplén: 225.536 m<sup>3</sup>

Desmante: 293.741 m<sup>3</sup>

Planimetría: Centro de Frontera

Como lo estipula la Ley N°22352 en su artículo primero:

“Será considerado Centro de Frontera, el complejo que reúna en un área delimitada y próxima a un Paso Internacional habilitado, a los Organismos Nacionales cuya misión en el control del tránsito de personas, transportes y mercaderías, desde y hacia el país, como asimismo de todos los servicios auxiliares, playas de carga y descarga, y de estacionamiento de transportes.”

Intentando satisfacer todas las cuestiones que implica un proyecto binacional de infraestructura, sin dejar detalle por fuera, se realizó la presentación de la obra del Centro de Frontera.

Centro de Frontera: 24.8 ha

Edificio de Control de Pasajeros, vehículos livianos y ómnibus: 1130 m<sup>2</sup>

Playa cubierta de control de vehículos livianos y ómnibus: 750 m<sup>2</sup>

Edificio de control de cargas y control fitosanitario: 1000 m<sup>2</sup>

Edificio de aduana: 860 m<sup>2</sup>

Vestuarios y sanitarios de apoyo a camioneros: 105 m<sup>2</sup>

Almacén de Cargas retenidas: 300 m<sup>2</sup>

Edificio de Bomberos: 82 m<sup>2</sup>

La construcción del Puente Binacional Salvador Mazza- Yacuiba es considerado como un proyecto estructurado estratégico porque consolida redes de conectividad de alcance regional y porque produciría sinergias transfronterizas. IIRSA presenta el siguiente fundamento, explicando cuáles son las razones por las que se considera como un proyecto estratégico al expuesto en este trabajo y, así también, exhibe una propuesta para demostrar la solución que se pretende alcanzar mediante la implementación del proyecto.

#### **4.5.2 Fundamento del COSIPLAN**

En la Ficha del Proyecto<sup>11</sup> presentada por COSIPLAN se establece:

*“Este proyecto estructurado consolida las redes regionales y favorece sinergias transfronterizas entre Argentina y Bolivia.*

*El cruce de frontera actual cuenta con un puente internacional de 34 m de longitud y 8,3 m de ancho, el cual vincula zonas muy urbanizadas a ambos lados de la frontera. Las localidades cercanas al paso son Salvador Mazza en Argentina y Yacuiba en Bolivia. La construcción de un nuevo puente busca solucionar la compleja situación del paso fronterizo entre ambos países y permitir la comunicación fluida de los medios de transporte para cargas internacionales juntamente con los vehículos particulares y los peatones. El problema existente es que el puente actual tiene características de un cruce vial urbano en el que se confunde el tránsito vecinal fronterizo con el internacional.*

*El objetivo es revertir dicha congestión ordenando y articulando los flujos entre las ciudades fronterizas, bajo consideraciones de ordenamiento territorial como así también la promoción de las actividades productivas y sociales en la región.”*

Asimismo, en la *Propuesta* del COSIPLAN se plantea:

*“La construcción de un nuevo puente internacional, la implementación de un Centro de Frontera y el acondicionamiento de los accesos. El cruce fronterizo integra el principal corredor vial entre Argentina y Bolivia formado por la Ruta Nacional (RN) N° 34 en Argentina y la Ruta N° 9 de la Red Vial Fundamental en Bolivia. Estas vías vinculan a la provincia de Salta (Argentina) con los departamentos del sureste de Bolivia, particularmente con Santa Cruz de la Sierra, donde se inicia el único corredor de transporte consolidado de Bolivia hacia Cochabamba y La Paz.”*

El nuevo puente y el Centro de Frontera se ubicarán cercanos al puente actual “Salvador Mazza - Yacuiba” que comunica a Argentina con Bolivia. Al futuro puente se accederá a

---

<sup>11</sup> COSIPLAN (s.f.). Desarrollo territorial para la integración de frontera y conectividad en Salvador Mazza – Yacuiba. Recuperado de [http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto\\_api.aspx?h=9](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto_api.aspx?h=9)

través de la Ruta Nacional N°34, evitando el paso de los vehículos pesados por el centro de la ciudad.

Conjuntamente en la ficha del proyecto en IIRSA, también se describe un resumen del análisis y evaluación de avance del proyecto, mostrando los avances y retrasos.

#### Análisis y evaluación del avance del COSIPLAN

*El único proyecto individual que conforma este proyecto estructurado pertenece a la Cartera del COSIPLAN y está incluido en el Plan Estratégico Territorial de Argentina y en el Plan de Desarrollo de Bolivia. Asimismo, existe un acuerdo por canje de notas reversales entre ambos países que avalan dicho proyecto. Actualmente este proyecto se encuentra en etapa de pre-ejecución.*

*Se conformó un grupo de trabajo binacional que permitirá tomar acciones y seguimiento a la construcción del Puente YASMA, analizando la construcción de la cabecera única presentada por la Argentina.*

La fecha estimada de finalización en la ficha del COSIPLAN es para el 31 de diciembre del año 2019.

Sin embargo, al presente, a pesar de haber llamado a licitación, todavía no se ha logrado concretar la obra por diferentes circunstancias. Falta de decisión de los gobiernos de comenzar con los trabajos y con las nuevas licitaciones para el financiamiento. Otro de los problemas por los que se retrasó también el proyecto, deviene de la población local, quienes se han expandido hasta la zona donde estaría establecido el centro de frontera, por lo que ya se están analizando las posibles alternativas para poder suplir esta problemática según se informó en la última reunión del ACI del 2018.

Una de las opciones para subsanar la principal problemática es tomar en cuenta la Alternativa Este mencionada al inicio del capítulo, que va a ser mostrada mediante un plano en los anexos. Así lo indicaron en la última Reunión del ACI llevada a cabo en Noviembre del 2018. Esta segunda alternativa no está incluida en el COSIPLAN como lo estaba la Oeste.

Actualmente se está realizando un Estudio de Desarrollo para la Integración de los Territorios e Infraestructura de Frontera de Argentina-Bolivia con la asistencia del BID, que

tiene por fin analizar la situación real del paso Fronterizo en cuestión. Mientras tanto, el BID presentó un Estudio Preliminar Plan de Desarrollo para la Integración de los Territorios e Infraestructura de Frontera, en la Reunión de Taller Intermedio que tuvo lugar en Agosto del año pasado. En ese marco, se exhibió un diagnóstico de situación y se analizaron obras del ámbito nacional y binacional, entre ellas la Construcción del puente YASMA. Respecto al mismo, se determinó que es necesario evaluar las distintas posibilidades de una nueva ubicación para la realización del proyecto debido a que se torna imposible, por distintas cuestiones, realizarlo en la ubicación que se había determinado en un principio.

En cuanto a las conclusiones finales de la reunión respecto de los proyectos binacionales, se determina en forma consensuada que es necesario avanzar hacia una solución definitiva al problema de congestión y colapso de las instalaciones actuales del paso, mediante la construcción de un nuevo puente y accesos viales alejados de la ubicación actual. Asimismo, se determina necesario buscar la mejora de las condiciones operativas debido al alto flujo de movimientos de personas, vehículos particulares y carga pesada.

En base al estudio final es que se dará punta pie para la concreción de la obra. Las conversaciones entre ambos países buscan dar continuidad a los planes, quedando sujetos a la espera del estudio ya mencionado.

#### **4.6. EVALUACIÓN AMBIENTAL**

En el Tratado Constitutivo de UNASUR, la integración y la unión suramericanas se basan en principios como participación ciudadana y pluralismo y, en la reducción de las asimetrías y armonía con la naturaleza para alcanzar el desarrollo sostenible, se promueve la participación ciudadana a través del establecimiento de canales efectivos de comunicación, consulta y discusión en las diferentes instancias de UNASUR. La Iniciativa IIRSA, como foro técnico dependiente del COSIPLAN para alcanzar sus objetivos, agrega una agenda ambiental y social que propicie la obtención de desarrollo sostenible. Esto lo hace incorporando un instrumento denominado Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE) que es apoyado por el CAF y el BID. El organismo que propuso de forma

pionera, y quien conceptualizó y estructuró EASE fue la Corporación Andina de Fomento (CAF).

#### **4.6.1. Metodología EASE**

La Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE) tiene como objetivo identificar acciones complementarias para potenciar, desde el punto de vista social, ambiental y cultural, los efectos positivos de los proyectos y minimizar sus impactos negativos. La misma utiliza como unidad de análisis el área de influencia de los Grupos de Proyectos de la Cartera y/o los proyectos de la API (COSIPLAN, 2017).

Los principales aspectos para la formulación de la metodología EASE son:

- Esta metodología es una herramienta valiosa para incorporar los temas ambientales y sociales a la planificación de los proyectos de infraestructura, tanto a nivel nacional como regional.
- El Plan de Participación que propone, es una manera adecuada para conducir el involucramiento de la sociedad civil en la planificación de los proyectos y difundir las acciones del COSIPLAN
- Es importante promover la aplicación de la metodología a otros proyectos de la API, Grupos de Proyectos o proyectos nacionales, a fin de generar conocimiento homogéneo sobre el uso y utilidades de la herramienta.
- Es relevante articular la Metodología EASE con otras herramientas de planificación previstas en el PAE, como por ejemplo los PTI.

El proyecto en vista mejora la situación socio económica de toda la región disminuyendo los tiempos de cruce de frontera y mejora los intercambios económicos y culturales entre ambos países, los accidentes, la congestión del tráfico, la polución atmosférica, los ruidos y vibraciones. Como contrapartida se produce un impacto negativo a la flora y fauna en cuanto se necesitan desmontar los espacios en los que se van a llevar a cabo las obras y por la emisión de contaminantes producidos y derivados de actividades de la construcción. Según el análisis

realizado por la empresa SETEC en base al análisis de las acciones positivas y negativas que provocan las obras durante la etapa de construcción y explotación, se determinó que la alternativa que se desarrolla sobre el oeste del valle de Yacuiba presenta en general un balance de impactos ambientales más favorables que la que se desarrolla por el este de las ciudades.

## **CONCLUSIÓN**

Llegados al final de la investigación cuyo propósito principal fue conocer el impacto de la cimentación del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba en el comercio exterior de Salta, es posible concluir que efectuar dicha obra es indispensable si se quiere brindar una solución definitiva a los problemas que plantea la infraestructura actual: tanto aquellos referidos al cruce de peatones, camiones y vehículos como aquellos relacionados al control de cargas y costos de exportación e importación y al desarrollo de las actividades de funcionarios de Aduanas, SENASA y Migraciones.

En función al primer y tercer objetivo, la construcción del puente y centro de frontera con las características descritas en el capítulo 4.5.1, van a optimizar las tareas de control y fiscalización del tráfico de mercaderías porque ofrecen instalaciones con la capacidad para inspeccionar los medios de transportes, en espacios techados resguardando las mercaderías y agilizando los tiempos y condiciones de control.

Asimismo, en base al segundo objetivo, se ha visto que Bolivia es importadora neta de alimentos y que, si bien actualmente Salta no posee la capacidad productiva de abastecer tal mercado, tiene la oportunidad, con vistas a aumentar y diversificar la producción en un futuro, de dirigir gran parte de su resultado hacia este destino, tomando en cuenta la disminución de costos que implicaría para las operaciones de comercio exterior efectuar las destinaciones por la Aduana de Salvador Mazza.

En lo concerniente al cuarto objetivo y en base a la teoría de cepalina, los procesos de integración se pueden potenciar y acelerar emprendiendo en forma conjunta proyectos de infraestructura, que impulsan el crecimiento socioeconómico de la región basado en mejoras y aumento de la productividad y competitividad de los bienes, instituyendo nuevas fuentes de trabajo para las comunidades en cuestión.

Sin embargo, como contrapartida y respondiendo al quinto objetivo, con la edificación se produce un impacto negativo en la flora y fauna en cuanto se necesitan desmontar los espacios en los que se llevarían a cabo las obras y por la emisión de contaminantes producidos y derivados de actividades de la construcción. Según el análisis realizado por la empresa SETEC sobre el impacto ambiental de la obra, se concluye que la alternativa

que se desarrolla sobre el oeste del valle de Yacuiba presenta en general un balance de impactos ambientales más favorables que la que se desarrolla por el este de las ciudades.

En síntesis, teniendo en consideración todo lo expuesto a lo largo del presente estudio, se puede confirmar la hipótesis planteada: “La incidencia que tiene la infraestructura de la construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba y el Centro de Frontera en el comercio exterior de Salta es positiva ya que mejoraría el intercambio, potenciaría la integración, promovería la competitividad y el crecimiento económico.” A pesar de todos los beneficios que generaría la construcción del puente y el centro de frontera para ambos países, hoy en día la obra no es viable de llevarse a cabo debido a la falta de consenso entre los gobiernos para iniciar la misma.

## **BIBLIOGRAFÍA**

ACI (2017). Acuerdo entre aduanas Bolivia-Argentina. 10 de abril de 2017.

Acta Final XXVI (2012). *Comité de Integración Fronteriza Salvador Mazza-Yacuiba, Ciudad de Salvador Mazza*. Recuperado de [https://tratados.cancilleria.gob.ar/tratado\\_archivo.php?tratados\\_id=kp2onpM=&tipo=kg=&id=kp2kmpY=&caso=pdf](https://tratados.cancilleria.gob.ar/tratado_archivo.php?tratados_id=kp2onpM=&tipo=kg=&id=kp2kmpY=&caso=pdf)

ALADI (1980). *Tratado constitutivo de la Asociación Latinoamericana de Integración ALADI, Montevideo*. Recuperado de <http://www.aladi.org/nsfaladi/juridica.nsf/tratadoweb/tm80>

ALALC. (1960). Tratado constitutivo de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), Montevideo, 18 de febrero de 1960. Recuperado de [http://www.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria\\_General/Documentos\\_Sin\\_Codigos/Caja\\_062\\_001.pdf](http://www.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria_General/Documentos_Sin_Codigos/Caja_062_001.pdf)

Almacenera Boliviana S.A. (ALBO S.A.). Recuperado de <http://www.albo.com.bo/>

Altamirano, J. L. (2013). *Factibilidad de implementación de un sistema multimodal de transporte de cargas para las provincias del Noroeste Argentino con vistas a la salida por los puertos del Norte Grande de Chile*. (tesis de grado) Salta: Universidad Católica de Salta, Escuela de negocios.

Arias, F. (1999). *El proyecto de investigación. Guía para su elaboración*. Caracas; Venezuela: Editorial Episteme-Orial Ediciones.

Asociación Latinoamericana de Integración ALADI. (2016). Recuperado de [www.aladi.org](http://www.aladi.org)

Balassa, B. (1964). *Teoría de la integración económica*. México: Uteha.

Banco Interamericano de Desarrollo. (2000). *Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur* [archivo PDF]. Recuperado de [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Un%20Nuevo%20Impulso%20a%20la%20Integracion%20de%20la%20Infraestructura.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Un%20Nuevo%20Impulso%20a%20la%20Integracion%20de%20la%20Infraestructura.pdf)

- Banco Mundial (2008). Informe sobre el crecimiento. Estrategias para el crecimiento sostenido y el desarrollo incluyente. [Archivo PDF]. Recuperado de <http://documentos.bancomundial.org/curated/es/282811468321254594/pdf/449860PUB0SPAN101OFFICIAL0USE0ONLY1.pdf>
- BID (2018). Informe sobre el crecimiento, estrategias para el crecimiento sostenido y el desarrollo excluyente. Recuperado de: <http://www.bid.org>
- Biehl, D. (1988). *Las infraestructuras y el desarrollo regional*. Papeles de Economía Española, (35): 293-310
- Bogado, L. y Bono, L. (s.f.). *El fondo de convergencia estructural del Mercosur como herramienta de desarrollo e integración*. [Archivo PDF]. Instituto de Relaciones Internacionales Universidad Nacional de La Plata. CENSUD Boletín N° 34 / Julio – Agosto 2012. Recuperado de [http://www.iri.edu.ar/images/Documentos/CENSUD/boletines/34/boletin\\_nro\\_34.pdf](http://www.iri.edu.ar/images/Documentos/CENSUD/boletines/34/boletin_nro_34.pdf)
- Bono, M. L. (2014). *Los proyectos de infraestructura física en la región sudamericana y su relación con los procesos de integración comercial (2000-2010)*. La Plata, Universidad Nacional de la Plata, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Instituto de Relaciones Internacionales.
- Calzada J., Corina S. y Rozadilla B. (2018). *El importante aporte de la provincia de Salta y Jujuy a la producción de granos de Argentina, Edición 1863*. Informativo semanal Bolsa de Comercio de Rosario. Recuperado de [https://www.bcr.com.ar/Pages/Publicaciones/informativosemanal\\_noticias.aspx?PIDNoticia=1125](https://www.bcr.com.ar/Pages/Publicaciones/informativosemanal_noticias.aspx?PIDNoticia=1125)
- Cámara Argentina de Comercio y Servicios. (2018). Recuperado de [www.cac.com.ar](http://www.cac.com.ar)
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe (1994). El regionalismo abierto en América Latina y el Caribe: la integración económica al servicio de la

transformación productiva con equidad. (1994). *Libros De La CEPAL*, (39), 109. Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/2140>

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2014). *Integración regional: hacia una estrategia de cadenas de valor inclusivas*. [Archivo PDF]. LC/G.2594 (SES.35/11). Santiago de Chile. Recuperado de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36733/1/S2014216\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36733/1/S2014216_es.pdf)

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe). (1994). *El regionalismo abierto en América Latina y el Caribe. La integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad*. Santiago de Chile: CEPAL. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/2140-regionalismo-abierto-america-latina-caribe-la-integracion-economica-al-servicio>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y Secretaría General de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). (2011). *Infraestructura para la integración regional*. Recuperado de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3121/S2012341\\_es.pdf?sequence=1](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3121/S2012341_es.pdf?sequence=1)

Comités de Frontera entre Salvador Mazza- Yacuiba y La Quiaca- Villazón (1990). Acta de Inauguración.

Comtrade (2018). *Base de datos sobre comercio internacional*. Naciones Unidas. Recuperado de: [www.comtrade.un.org](http://www.comtrade.un.org).

*COSIPLAN - IIRSA*. (2011) Recuperado de [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

COSIPLAN (2009 a). Áreas de acción. Recuperado de <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=81>

COSIPLAN (2009 b). Ejes de Integración y Desarrollo. Recuperado de <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=68>.

- COSIPLAN (2013). *Estatuto del COSIPLAN*. [Archivo PDF]. Recuperado de [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/cosiplan\\_estatuto.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cosiplan_estatuto.pdf)
- COSIPLAN (2015). VI Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. Informe de actividades. Montevideo, Uruguay: COSIPLAN. Recuperado de <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemid=28>
- COSIPLAN (2017). Ejes de Integración y Desarrollo. Recuperado de <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemid=126>
- COSIPLAN (s.f.). Desarrollo territorial para la integración de frontera y conectividad en Salvador Mazza – Yacuiba. Recuperado de [http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto\\_api.aspx?h=9](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto_api.aspx?h=9)
- Decreto Supremo N°3026/1952 *Creación de San José de Pocitos. Sección de la Provincia de Gran Chaco- Departamento de Tarija*.
- Díaz Colodrero, Y. (s.f.). *El Comercio Internacional*. Manuscrito no publicado.
- Dirección General de Estadísticas de Salta (DGE) (2018). *Informe Exportaciones del Primer Trimestre 2018*. [Archivo PDF]. Recuperado de <http://estadisticas.salta.gov.ar/web/archivos/documentos/Informe%20Exportaciones%20-1T18.pdf>
- Ferrovial Oriental- FO. (2009). Recuperado de [www.fo.com.bo](http://www.fo.com.bo)
- Foro Técnico IIRSA- Comité de Coordinación Técnica. (2017). *Cartera de Proyectos 2017* [Archivo PDF]. Recuperado de [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/CARTERA\\_DIGITAL.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_DIGITAL.pdf)
- Fuentes, J. A. (1994). El regionalismo abierto y la integración económica. *Revista de la Cepal* (53): 81-89 LC/G.1832 Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/11951-regionalismo-abierto-la-integracion-economica>

- Gobierno de la Provincia de Salta (2013). Recuperado de [www.salta.gob.ar](http://www.salta.gob.ar)
- Gutiérrez Casas, L. (2006). “Teorías del crecimiento regional y el desarrollo divergente. Propuesta de un marco de referencia.” *Nósis. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 15 (30): 185-227.
- Hernández Sampieri, R.; Fernández Collado, C. y Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación*. 6° ed. México DF, México: Mc Graw-Hill Interamericana Editores.
- Herrero, S. (2018a). *La formación de la Aduana*. Manuscrito inédito.
- Herrero, S. (2018b). *La formación de la frontera argentino –boliviana. El poblamiento a partir de la delimitación definitiva*. Manuscrito inédito.
- Herrero, S. (2018c). *La Urbanización*. Manuscrito inédito.
- Hirschman, Albert O. (1964). *La estrategia del desarrollo económico*. México: Fondo de cultura económica.
- IIRSA (2015). VI Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. Informe de actividades [Archivo PDF]. Montevideo, Uruguay. Recuperado de [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/6m\\_Montevideo15\\_Presentaci%C3%B3nInstitucional\\_final.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/6m_Montevideo15_Presentaci%C3%B3nInstitucional_final.pdf)
- IIRSA (2015). VI Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. Informe de actividades [Archivo PDF] Montevideo, Uruguay. Recuperado de [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/6m\\_Montevideo15\\_Presentaci%C3%B3nInstitucional\\_final.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/6m_Montevideo15_Presentaci%C3%B3nInstitucional_final.pdf)
- IIRSA. (2011). *API Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración*. [Archivo PDF]. Recuperado de [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/rp\\_lima12\\_anexo\\_decision5.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/rp_lima12_anexo_decision5.pdf)
- INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos) (2016). Recuperado de [www.indec.gob.ar](http://www.indec.gob.ar)

Instituto Boliviano de Comercio Exterior- IBCE (2017). Recuperado de [www.ibce.org.bo](http://www.ibce.org.bo)

Jefes y Jefes de Estado y de Gobierno de la UNASUR (2008). Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas, Salvador de Bahía, Brasil.

Ley N° 23.954/ 1989 Convenio de Cooperación Facilitación en Materia de Turismo suscripto con la República de Bolivia.

Ley N°1882/1998 Controles Integrados de Frontera. Hugo Banzer Suarez Presidente de la Republica, Congreso Nacional, 25 de junio de 1998.

Ley N°25253/ 2000 Controles Integrados de Frontera (Bolivia). Promulgada por el Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, publicada en Boletín Oficial del 25/07/2000.

Ley N°27328/ 2016 sobre Contratos de Participación público-privada.

Mercosur. (1999). *Dec.CMCN° 19/99*. [Archivo PDF]. Recuperado de [https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/DEC\\_0191999\\_ES\\_Entendimiento\\_Tr%C3%A1ns-Vecinal\\_Fronterizo\\_MCS\\_BOLICHE\\_Acta%202\\_99.pdf](https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/DEC_0191999_ES_Entendimiento_Tr%C3%A1ns-Vecinal_Fronterizo_MCS_BOLICHE_Acta%202_99.pdf)

Mercosur. (2000). *Dec.CMCN° 15/00*. [Archivo PDF]. Recuperado de [https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/DEC\\_0152000\\_ES\\_ReglR%C3%A9gimen\\_Tr%C3%A0nsVecFronterizo\\_MCS\\_BOLCHI\\_Acta%201\\_00.pdf](https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/DEC_0152000_ES_ReglR%C3%A9gimen_Tr%C3%A0nsVecFronterizo_MCS_BOLCHI_Acta%201_00.pdf)

Ministerio de Relaciones Exteriores - Viceministerio de Comercio Exterior e Integración. (2015). Boletín mensual sobre comercio exterior de Bolivia. [Archivo PDF]. Recuperado de <http://boliviauruguay.org/wp-content/uploads/2015/05/Boletin-mensual-comercio-exterior-de-Bolivia-a-marzo-de-2015.pdf>

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (2019). Información para la Prensa N°: 145/19 del 12 de abril 2019. Recuperado de: <https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/la-argentina-se-retira-de-la-unasur>

MRE (1991). *Tratado para la Constitución de un Mercado Común entre la República de Argentina, la República Federativa de Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay*, Asunción, 26 de marzo de 1991. Recuperado de [http://www.mre.gov.py/tratados/public\\_web/DetallesTratado.aspx?id=0GXnoF+V0qWCz+EoiVAdUg%3d%3d&em=lc4aLYHVB0dF+kNrtEvsmZ96BovjLlz0mcrZruYPcn8%3d](http://www.mre.gov.py/tratados/public_web/DetallesTratado.aspx?id=0GXnoF+V0qWCz+EoiVAdUg%3d%3d&em=lc4aLYHVB0dF+kNrtEvsmZ96BovjLlz0mcrZruYPcn8%3d)

Norma DC-5-1993-CMC. Consejo Mercado Común. Llave Operativa Aduanera, 05 de diciembre de 1993. Recuperado de <http://www.loa.org.ar/legNormaDetalle.aspx?id=650>

Novelo Urdanivia, F. (2006). Un recorrido por las teorías de la integración regional. México: Red Análisis Económico. 136 p.

Relaciones Internacionales. Gobierno de la Provincia de Salta. (s.f.). Salvador Mazza - Yacuiba. Recuperado de <http://www.internacionalsalta.gob.ar/index.php/gestion/pasosfronterizos/pfbolivia/smazza-yacuiba>

Resolución General (AFIP) N°1336/2002. Régimen de Tráfico Vecinal Fronterizo de Exportación. Reglamentación de alcances. Publicada en B.O. 09/09/2002.

Resolución General (AFIP) N°3473/2013. Admisión y salida temporal de vehículos particulares utilizados en viajes de turismo desde y hacia el Estado Plurinacional de Bolivia. Publicada en B.O. 10/04/2013.

Resolución General 202/98. Administración General de Ingresos Públicos, Argentina, 18 de septiembre de 1998. Recuperado de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/5000054999/53149/norma.htm>

Resolución General AFIP N 202/98. Determinense los límites de las Zonas Primarias Aduaneras en jurisdicción de la Aduana de Pocitos. Publicada en B.O. 23/09/1998.

Resolución General Nro. 1336/02 Administración General de Ingresos Públicos, Boletín Oficial, Llave Operativa Aduanera. Argentina, 09 de septiembre de 2002. Recuperado de <http://www.loa.org.ar/legNormaDetalle.aspx?id=8232>

Rozas, P. y Sánchez, R. (2004). Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura N° 75. Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6441>

Safarov, A. G. (2003). “El territorio como factor dinámico de la integración: La ZICOSUR.” *Revista Persona*, (21). Recuperado de <http://www.revistapersona.com.ar/Persona21/21Safarov.htm>

Sánchez R. J. y Wilmsmeier G. (2005). *Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados*. [Archivo PDF]. División Recursos Naturales e Infraestructura, N°94; Santiago de Chile, CEPAL. Recuperado de <https://archivo.cepal.org/pdfs/Waterguide/lcl2360s.pdf>

Secretaria del CCT Foro Técnico COSIPLAN-IIRSA; Intal- Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe. (2017). *Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración 2017*. Recuperado de <https://www.flipsnack.com/IIRSA/informe-de-avance-de-la-api-2017-fdc5bjkh4.html>

Secretaria del CCT Foro Técnico COSIPLAN-IIRSA; Intal- Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe. (2017). *Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración 2017*. Recuperado de <https://www.flipsnack.com/IIRSA/informe-de-avance-de-la-api-2017-fdc5bjkh4.html>

Sela (2000). *Comunicado de Brasilia*. 1° de septiembre de 2000. Recuperado de [http://www.sela.org/media/266251/t023600002377-0-comunicado\\_de\\_brasilia.pdf](http://www.sela.org/media/266251/t023600002377-0-comunicado_de_brasilia.pdf)

SETEC S.A. (2000). Proyecto de Vinculación Internacional entre Salvador Mazza (Argentina) y Yacuiba (Bolivia)

Sociedad de Estudios Técnicos y Económicos. (2000). *Vinculación Internacional entre Salvador Mazza (Argentina) y Yacuiba (Bolivia)*. Córdoba

UN Comtrade - International TradeStatisticsDatabase (s.f). *UN ComtradeDatabase*.  
Recuperado de <http://comtrade.un.org>.

Unión de Naciones Suramericanas (2008). *Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas*. Brasilia. Recuperado de <http://docs.unasursg.org/most-viewed-documents>

Vásquez, C. A. y Bendezu Medina, L. (2008). *Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú*. Lima: Consorcio de Investigación Económica y Social (CIES).

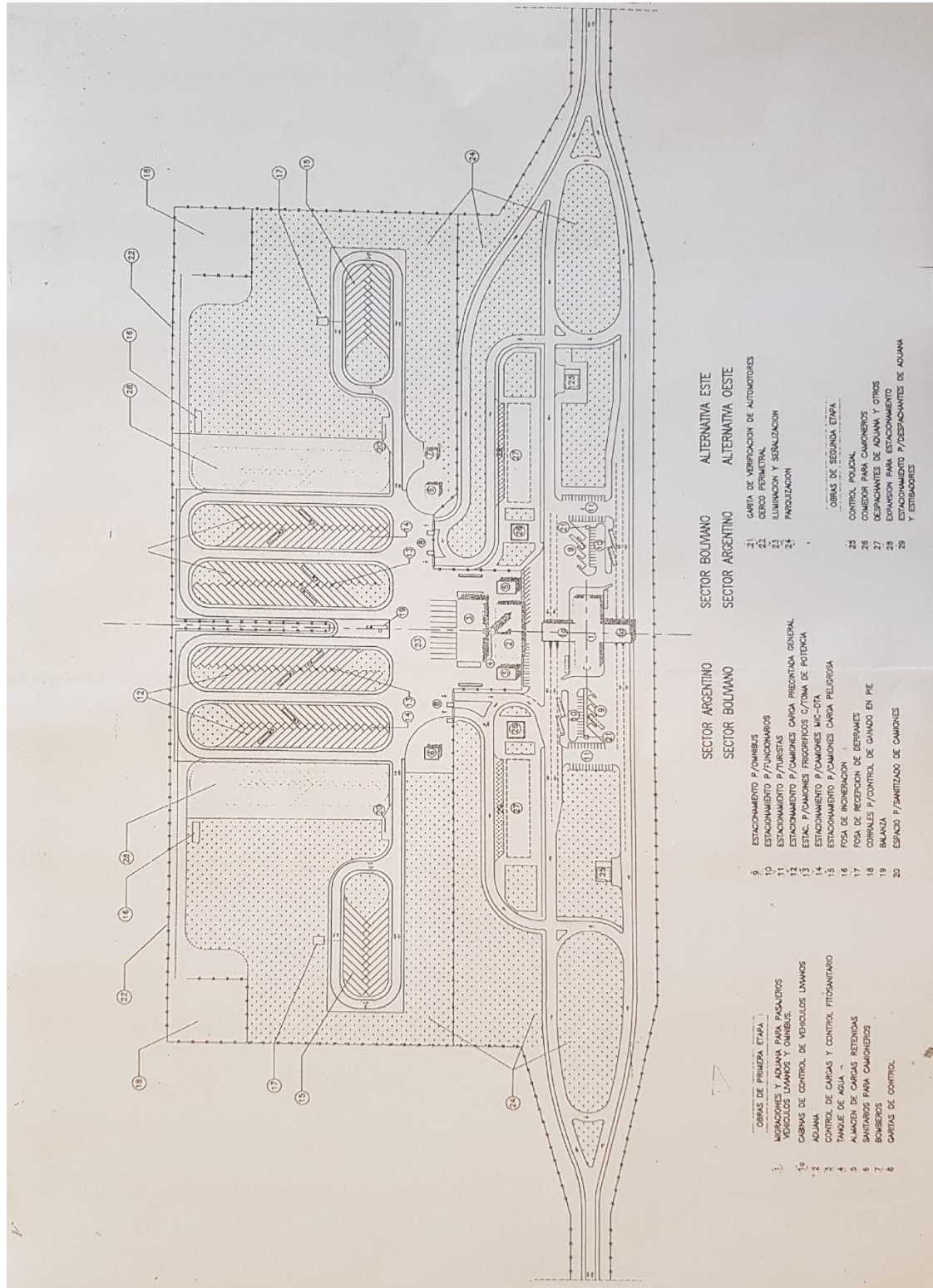
## **ANEXOS**

### **Anexo A: Planimetría general de las alternativas Este y Oeste**



Fuente: Cámara de Comercio de Salvador Mazza

**Anexo B: Plano del Centro Integrado de Frontera**



Fuente: Cámara de Comercio de Salvador Mazza

**Anexo C: Foto del Puente Internacional en hora pico**



Fuente: Elaboración propia.

**Anexo D: Foto del actual paso tomada con Dron**



Fuente: Fotografía tomada por la Aduana de Pocitos

**Anexo E: Acta de Inauguración de los Comités de Frontera**

ACTA

DE INAUGURACION DE LOS COMITES DE FRONTERA

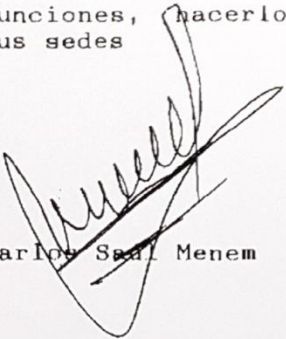
SALTA, 16 DE JUNIO DE 1990

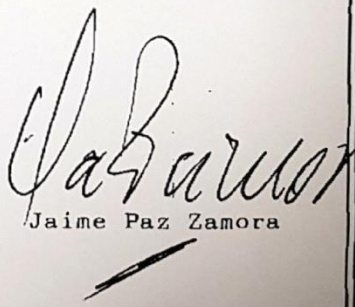
En la ciudad de Salta, República Argentina, a los dieciseis días del mes de junio del año mil novecientos noventa, se reunieron los Presidentes de la República Argentina, Dr. Carlos Saúl Menem, y de la República de Bolivia, Lic. Jaime Paz Zamora.

Los Presidentes pusieron de manifiesto su satisfacción por la inauguración en esta fecha de los Comités de Frontera de La Quiaca-Villazón y Yacuiba-Salvador-Maza, creados por el acuerdo por canje de notas firmado el 24 de noviembre de 1987, y que serán presididos por las autoridades consulares de cada país con asiento en las mencionadas ciudades fronterizas, sede de los respectivos organismos.

Los Comités tendrán como objetivo facilitar la circulación de personas, bienes y servicios en el área de frontera, promover el desarrollo conjunto y la integración de las localidades vecinas de ambos países, dentro del espíritu de la Declaración Presidencial, suscripta el 13 de diciembre de 1989.

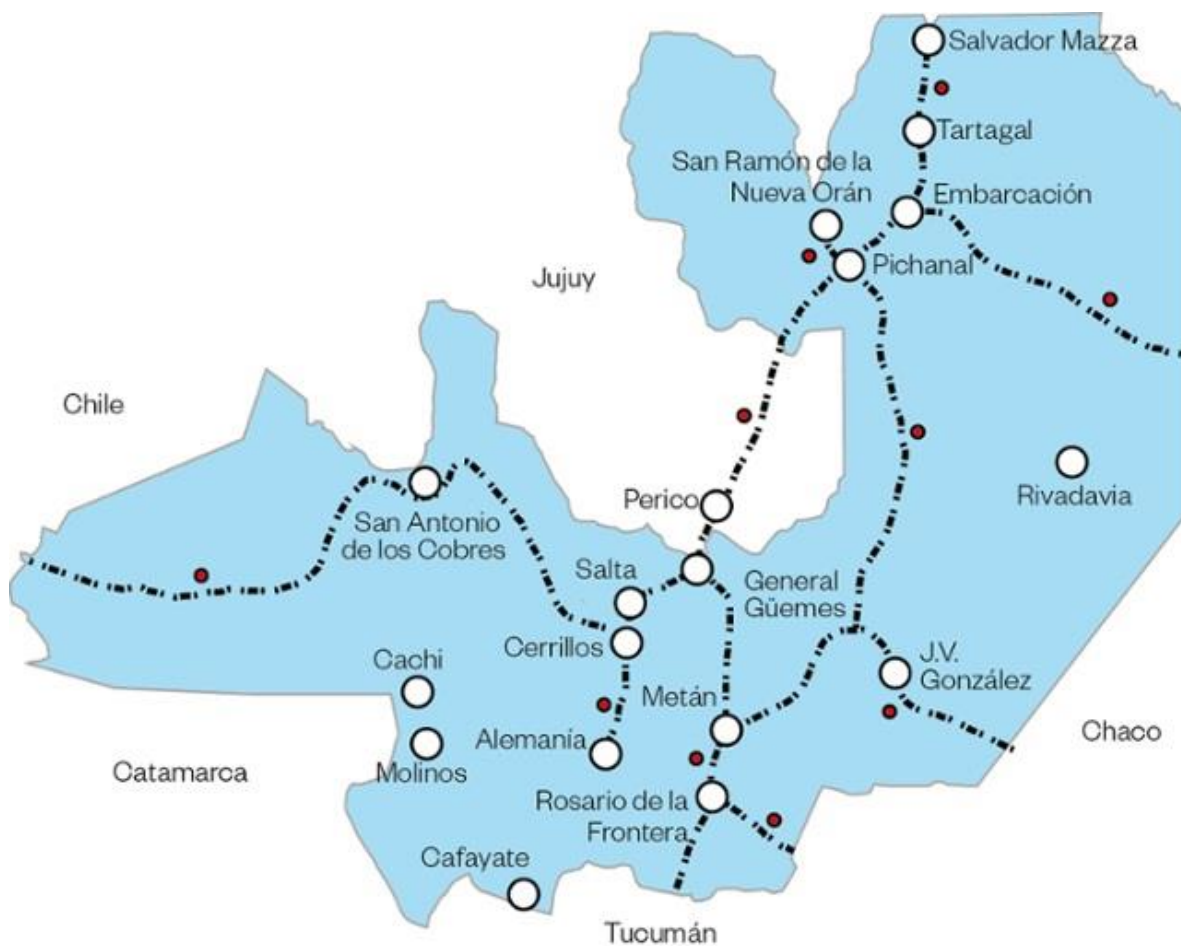
A los efectos de comenzar sus tareas, los Comités celebrarán su primera reunión el día cuatro de julio del corriente año. Los Comités se reunirán con la frecuencia que estimen necesaria pudiendo, para el mejor desempeño de sus funciones, hacerlo en las localidades fronterizas distintas de sus sedes

  
Carlos Saúl Menem

  
Jaime Paz Zamora

Fuente: Cámara de Comercio de Salvador Mazza

**Anexo F: Mapa del Ramal 15 del Belgrano Cargas**



Fuente: [www.eltribuno.com](http://www.eltribuno.com)

## **Anexo G : Entrevistas**

### **Entrevista a Camioneros**

#### **Entrevista N° 1**

- Nombre del entrevistado: Lorenzo Domingo García
- Nombre del entrevistador: Danila Raquel Facciuto
- Fecha: miércoles 20 de Marzo de 2019
- Forma de entrevista: directa
- Lugar: Salvador Mazza- Salta- Argentina

Preguntas:

1. ¿Qué clase de camión maneja?

Termo. Camión refrigerado, ahora estoy llevando bananas.

2. ¿Hace cuánto tiempo cruza por esta frontera?

Y hace aproximadamente 20 años.

3. ¿Tiene alguna idea de cuántos camiones cruzan la frontera entre Salvador Mazza y Bolivia diariamente?

Calculo que 100 o 120 camiones, y un poco más también.

4. ¿Es común tener costos adicionales por problemas, por ejemplo, de tiempos de espera?

Y sí, a veces te perjudica. Fíjate, yo estoy desde el jueves (en Salvador Mazza) para cruzar y mira voy a cruzar el domingo, ósea (estuve) jueves, viernes, sábado, domingo y eso genera costos.

5. ¿Cuáles son los principales problemas que se presentan en Pocitos para transitar?

Y acá Bolivia, la calle de la feria y los taxis, te perjudica un montón.

6. ¿Sabe si existen acuerdos de control fronterizo que faciliten las operaciones de transporte?

No, que yo conozca no. Haces aduana, migraciones y transporte como siempre, todos los pasos.

**7.** ¿Cómo cree que influiría en el flujo internacional de transporte contar con un espacio mejor adaptado para el actual volumen de camiones que cruzan la frontera?

Y una playa como hay en Brasil, en Chile, en Mendoza, cosa de que se agilice todo el trámite y no pierdes tiempo para pasar, de este modo una vez que estés liberado pasas.

**8.** ¿Considera necesario contar con tecnología para agilizar el control de vehículos, como por ejemplo escáner?

Y yo calculo que sí, porque vos fijate, éste (refiriéndose al escáner que hay en la aduana de Pocitos) es para camiones, para colectivos y por ahí tienen alguna duda con algún vehículo (particular) y lo traen para acá (canchón de escaneo) y es una pérdida de tiempo para mí.

**9.** ¿En qué estado se encuentran las carreteras de Salta?

Mal. Mal.

**10.** ¿Cuánto tiempo aproximadamente toma cruzar los 8 kilómetros desde que se ingresa a Salvador Mazza hasta llegar a Yacuiba?

Y bastante tiempo. Una hora más o menos. Una hora y pico.

**11.** Como es sabido, la aduana de Pocitos establece horarios por los cuales circula el tránsito de exportación e importación. Si no ha conseguido cruzar la frontera ¿dónde guarda el camión con la mercadería?

Si estás del lado argentino, tenés que quedarte en la avenida y viste como es, es peligroso, te roban en cualquier momento.

**12.** ¿Considera necesario contar con un centro de frontera el cual ofrezca servicios de estacionamiento, controles de cargas y fitosanitarios, cuente con sanitarios, comedor, balanza, entre otros?

Si, muy positivo eso, muy positivo. Como hay en Brasil, en Chile, en Mendoza.

Saludo Final.

## **Entrevista N° 2**

- Nombre del entrevistado: Anónimo
- Nombre del entrevistador: Danila Raquel Facciuto
- Fecha: miércoles 25 de Julio de 2019
- Forma de entrevista: directa
- Lugar: Salvador Mazza- Salta- Argentina

Preguntas:

1. ¿Qué clase de camión maneja?

Un Volvo semi.

2. ¿Hace cuánto tiempo cruza por esta frontera?

Hace cinco seis años

3. ¿En qué estado se encuentran las carreteras de Salta?

Del 1 al 100, 60

4. ¿Tiene alguna idea de cuantos camiones pasan la frontera entre Salvador Mazza y Bolivia diariamente?

No, ni idea.

5. Como es sabido, la aduana de Pocitos establece horarios por los cuales circula el tránsito de exportación e importación. Si no ha conseguido cruzar la frontera ¿dónde guarda el camión con la mercadería?

Hay un parcadero privado antes de entrar donde investigan los camiones de carga peligrosa.

6. ¿Es común tener costos adicionales por problemas, por ejemplo, de tiempos de espera?

Si, muy común.

7. ¿Cuáles son los principales problemas que se presentan en Pocitos para transitar con el camión?

Por empezar las calles que son chiquitas y bueno, los puestos que hay de venta y el pasar por

el centro que es inevitable.

8. ¿Cuánto tiempo aproximadamente toma cruzar los 8 kilómetros desde que se ingresa a Salvador Mazza hasta llegar a Yacuiba?

Si es transitando, tenés más de una hora, pero si es por espera, he llegado un día viernes y he salido un día domingo.

9. ¿Sabe si existen acuerdos de control fronterizo que faciliten las operaciones de transporte?

En Chile, Uruguay y Paraguay, hay. Vos llegas y cruzas. En esta frontera, no.

10. ¿Considera necesario contar con tecnología para agilizar el control de vehículos, como por ejemplo escáner?

Sí.

11. ¿Cómo cree que influiría en el flujo internacional de transporte contar con un espacio mejor adaptado para el actual volumen de camiones que cruzan la frontera?

Y sería mucho mejor.

12. ¿Considera necesario contar con un centro de frontera el cual ofrezca servicios de estacionamiento, controles de cargas y fitosanitarios, cuente con sanitarios, comedor, balanza, entre otros?

Si, sería bueno.

### **Entrevista N° 3**

- Nombre del entrevistado: Anónimo
- Nombre del entrevistador: Danila Raquel Facciuto
- Fecha: miércoles 25 de Julio de 2019
- Forma de entrevista: directa
- Lugar: Salvador Mazza- Salta- Argentina

Preguntas:

1. ¿Qué clase de camión maneja?

Un tractor con acoplado.

2. ¿Hace cuánto tiempo cruza por esta frontera?

Y, hace 20 años por ahí.

3. ¿En qué estado se encuentran las carreteras de Salta?

Uf, están muy feas. Muchos baches y muy mal señalizadas.

4. ¿Tiene alguna idea de cuantos camiones pasan la frontera entre Salvador Mazza y Bolivia diariamente?

Calculo que entre 100 y 200. Depende de la época del año porque generalmente en esta época somos pocos y, a fin de año sé que somos más camiones exportando e importando.

5. Como es sabido, la aduana de Pocitos establece horarios por los cuales circula el tránsito de exportación e importación. Si no ha conseguido cruzar la frontera ¿dónde guarda el camión con la mercadería?

Ese es un gran problema. Si hay lugar lo guardo en la playa donde cruza la vía del tren o sino, estaciono en las calles de Pocitos, con el riesgo de que me roben la mercadería.

6. ¿Es común tener costos adicionales por problemas, por ejemplo, de tiempos de espera?

Y si, si, si, es muy frecuente eso. Con mucha suerte paso el mismo día pero, por lo general debo quedarme un día o hasta tres para poder pasar. Entonces, tengo que buscar playa, baño, comida...sí, genera gastos adicionales.

7. ¿Cuáles son los principales problemas que se presentan en Pocitos para transitar con el camión?

Y mirá, yo creo que es el hecho de tener que atravesar el pueblo. Las calles son chicas, hay muchos vehículos y motos transitando diariamente, camiones estacionados por todas partes...es un quilombo llegar hasta Aduana para poder cruzar. Y, del lado Boliviano, otra más. Tenés puestos en las calles, taxis mal estacionados y amontonados, la gente que camina por la calle, un “bolonqui”.

8. ¿Cuánto tiempo aproximadamente toma cruzar los 8 kilómetros desde que se ingresa a Salvador Mazza hasta llegar a Yacuiba?

Ya con todos los papeles, por lo menos una hora se tarda. Generalmente es un poco más.

9. ¿Sabe si existen acuerdos de control fronterizo que faciliten las operaciones de transporte?

En esta frontera no hay. Tenés que hacer los papeles por separado en cada uno de los organismos, o sea, Aduana Argentina, Aduana Boliviana, Migraciones y eso. En cambio, en Chile o Brasil, es mucho rápido el trámite.

10. ¿Considera necesario contar con tecnología para agilizar el control de vehículos, como por ejemplo escáner?

Sí, sería buenísimo contar con equipos tecnológicos, acá hay igual un escáner, siempre me escanean el camión a la vuelta.

11. ¿Cómo cree que influiría en el flujo internacional de transporte contar con un espacio mejor adaptado para el actual volumen de camiones que cruzan la frontera?

Positivamente, definitivamente sería algo muy positivo. No sé por qué no lo hacen, no hubo mejoras en los últimos 20 años. Que exista un cruce a Bolivia sin tener que entrar al centro de Pocitos ni pasar por Pocitos Boliviano, sería ideal y, también, que se agilicen los trámites, eso implica perder mucho tiempo y los más perjudicados somos los camioneros.

12. ¿Considera necesario contar con un centro de frontera el cual ofrezca servicios de estacionamiento, controles de cargas y fitosanitarios, que cuente con sanitarios, comedor, balanza, entre otros?

Tener todo eso sería como estar en un hotel de cinco estrellas (se ríe). Sería muy bueno tener todas esas comodidades y servicios.

#### **Entrevista N° 4**

- Nombre del entrevistado: Anónimo
- Nombre del entrevistador: Danila Raquel Facciuto
- Fecha: miércoles 25 de Julio de 2019
- Forma de entrevista: directa

- Lugar: Salvador Mazza- Salta- Argentina

Preguntas:

1. ¿Qué clase de camión maneja?

Un Mercedes, frigorífico.

2. ¿Hace cuánto tiempo cruza por esta frontera?

Por esta frontera, hace poquito, deben ser unos tres años noma. Yo viajaba mucho para Chile, pero como ahora estoy trabajando para otra empresa, vengo para acá o voy para Paraguay.

3. ¿En qué estado se encuentran las carreteras de Salta?

Hay partes que están muy feas. Si viajo de noche es muy probable que me coma unos cuantos pozos.

4. ¿Tiene alguna idea de cuantos camiones pasan la frontera entre Salvador Mazza y Bolivia diariamente?

No.

5. Como es sabido, la aduana de Pocitos establece horarios por los cuales circula el tránsito de exportación e importación. Si no ha conseguido cruzar la frontera ¿dónde guarda el camión con la mercadería?

Donde encuentre lugar.trato de estacionar sobre las dos avenidas principales de Pocitos por la seguridad.

6. ¿Es común tener costos adicionales por problemas, por ejemplo, de tiempos de espera?

Re común. Esa es fija. Si o si tengo gastos adicionales.

7. ¿Cuáles son los principales problemas que se presentan en Pocitos para transitar con el camión?

Las calles son muy estrechas, los vehículos estacionados por todas partes, la gente cruza la calle en cualquier lado, para girar hay que maniobrar mucho.

8. ¿Cuánto tiempo aproximadamente toma cruzar los 8 kilómetros desde que se ingresa a Salvador Mazza hasta llegar a Yacuiba?

Dos horas más o menos.

9. ¿Sabe si existen acuerdos de control fronterizo que faciliten las operaciones de transporte?

No sé pero, supongo que no porque tengo que hacer Aduana de este lado y de Bolivia, Migraciones también y todo por separado.

**10.** ¿Considera necesario contar con tecnología para agilizar el control de vehículos, como por ejemplo escáner?

Sí, claro.

**11.** ¿Cómo cree que influiría en el flujo internacional de transporte contar con un espacio mejor adaptado para el actual volumen de camiones que cruzan la frontera?

Reduciría costos y tiempo, definitivamente.

**12.** ¿Considera necesario contar con un centro de frontera el cual ofrezca servicios de estacionamiento, controles de cargas y fitosanitarios, cuente con sanitarios, comedor, balanza, entre otros?

Por supuesto. Acá no hay eso. Osea, no tenemos un lugar específico para el control de los camiones y que al mismo tiempo nos ofrezca playa, baños y todas esas cosas.

## **Entrevistas a Aduaneros**

### **Entrevista N°5**

- Nombre del entrevistado: No es obligatorio
- Nombre del entrevistador: Danila Raquel Facciuto
- Cargo: Verificador
- Tiempo trabajando en DGA: 20 años en Aduana de Pocitos
- Fecha: miércoles 30 de Julio de 2019
- Forma de entrevista: directa
- Lugar: Salvador Mazza- Salta- Argentina

Preguntas:

**1.** Desde que comenzó a trabajar ¿Existieron modificaciones en la infraestructura que existe actualmente?

No. Lo que existieron fueron cambios de ubicación. O sea, Aduana por ejemplo, trabajaba

originalmente en el medio, luego se fue a trabajar en una de las alas, saliendo de Argentina, en el ala izquierda, después volvió al medio...o sea, lo que se cambió fue la ubicación de las instituciones, no de la infraestructura.

2. ¿Cuáles son las tareas principales de Aduana con respecto a las exportaciones e importaciones?

Y la tarea principal es todo lo relativo al control de los camiones, la mercadería, los papeles...

3. Aduana trabaja conjuntamente con Migraciones, Senasa y Gendarmería ¿Cree que es necesario agrandar los espacios?

Afirmativo. Sí, sí, sí. Es muy necesario agrandar los espacios.

4. ¿Existen acuerdos de control fronterizo que faciliten las operaciones de transporte?

Si hay, no recuerdo exactamente el número.

5. Como es sabido, la Aduana de Pocitos establece horarios por los cuales circula el tránsito de exportación e importación ¿Cuál es el motivo que el cruce de camiones esté limitado a un horario?

Y el motivo siempre se debió a la gran afluencia de gente en el pueblo ya que tenemos mercaderías peligrosas, como combustible, los cuales se trata de sacarlos, durante muchos años se trató de sacarlos fuera del horario de donde hay mayor confluencia del público, es decir, después de las siete de la tarde cuando los colegios no están actuando. Como la Aduana está ubicada en el centro, los camiones tienen que atravesar el centro del pueblo, por eso se ha establecido un horario.

6. Comparando el cruce de camiones de hace 10 años a la fecha ¿Aumentaron las exportaciones y las Importaciones? ¿Por qué crees que se produjo el aumento?

Mmm, es relativo. Hubo situaciones de aumento, otras que bajaron, depende de las épocas, depende el tipo de cambio. No tenemos, digamos, una línea que nos diga que han subido las exportaciones ni tampoco una que hayan descendido totalmente, siempre se mantuvo un nivel parejo. Es decir, año a año se repiten las cantidades.

7. ¿Tiene alguna idea aproximada sobre cuántos camiones cruzan la frontera entre Salvador Mazza y Bolivia diariamente?

No, aproximadamente unos 100 camiones por día, entre salida y entrada. Ahora de expo, 70 camiones aproximadamente por día.

8. ¿Cuáles son los principales problemas que se presentan en Pocitos para transitar

vehículos pesados?

Y principalmente es que tengan que cruzar el pueblo, el centro del pueblo, para poder pasar al país vecino. Considerando que hay dos escuelas a una cuadra de la Aduana, comercios y paradas de taxis se dificulta el tránsito y, además, es peligroso porque no solo se transportan granos o frutas, sino que hay muchas cargas peligrosas que deben atravesar sí o sí el centro del pueblo.

- 9.** ¿Piensa que es imperioso contar con un centro de frontera que ofrezca servicios varios a los camioneros, a la gente del comercio exterior, a los tramitadores de los despachantes de aduana y a los aduaneros?

Totalmente.

- 10.** ¿Cómo crees que se podría mejorar el paso de los camiones por Aduana?

En este momento no contamos con espacio para crear otra infraestructura que sea más funcional. Con el espacio que tenemos es imposible, tendría que crearse un Centro de Frontera o algo por estilo u otro lugar para sacar los camiones.

- 11.** ¿Considera necesario contar con tecnología para agilizar el control de vehículos?

Actualmente contamos con tecnología, pero muy básica. Existen nuevos aparatos que facilitarían y agilizarían el control.

- 12.** ¿Cómo cree que influiría en el flujo internacional de transporte contar con un espacio mejor adaptado para el actual volumen de camiones que cruzan la frontera?

Sin duda alguna, contar con un nuevo espacio aceleraría todos los tiempos, evitaría costos al comercio exterior, al exportador.

- 13.** ¿Consideras que la construcción del Puente Binacional agilizaría su trabajo?

Definitivamente sí agilizaría el trabajo. No solo el de los Aduaneros sino también de todos los organismos que formamos parte del Área de Control. Y, además, reduciría costos para los exportadores e importadores y, sobre todo, reduciría el tiempo de cruce al país vecino.

- 14.** ¿Tiene conocimiento sobre la construcción del Puente Binacional incluido en el Proyecto YASMA?

Desde que llegué, hace 20 años se habla del proyecto YASMA y, el proyecto hasta el día de hoy no, por diversos motivos.

- 15.** Si el Puente Binacional se construye en otro espacio ¿Podría aumentar el intercambio comercial y disminuir los costos de los exportadores e importadores?

Si, sin duda alguna sí. Totalmente sí.

### **Entrevista N°6**

- Nombre del entrevistado: Francisco Nogalo
- Nombre del entrevistador: Danila Raquel Facciuto
- Cargo: Jefe de la Sección Puente Internacional
- Tiempo trabajando en DGA: desde el 2005
- Fecha: miércoles 30 de Julio de 2019
- Forma de entrevista: directa
- Lugar: Salvador Mazza- Salta- Argentina

Preguntas:

**1.** Desde que comenzó a trabajar ¿Se hicieron modificaciones a la infraestructura actual? Existían, si existieron modificaciones a la infraestructura del paso internacional sí.

**2.** ¿Qué clase de modificaciones? Hicieron remodelaciones de las paredes, del techo, de las oficinas, del ACI (Área de Control Integrado)

**3.** ¿Cuáles son las tareas principales de Aduana con respecto a las exportaciones e importaciones?

Con respecto a las exportaciones e importaciones las principales tareas son las de control, control de la mercadería, del medio de transporte, verificación de la mercadería, clasificación.

**4.** Aduana trabaja conjuntamente con Migraciones, Senasa y Gendarmería ¿Cree que es necesario ampliar la infraestructura actual?

Considero necesario si porque he quedado colapsado, por ejemplo, para los organismos que pertenecen al ACI, resultan muy chicas e incómodas las actuales instalaciones. Si considero necesario ampliar.

**5.** A tu parecer, ¿cree que hace falta personal en Aduana, Migraciones, Senasa y Gendarmería? ¿Por qué?

Que se incremente el personal, sí. Es necesario.

**6.** ¿Existen acuerdos de control fronterizo que faciliten las operaciones de transporte?  
Existe, si existen. Por ejemplo, está la Ley 25253 que es con la que se creó el Área de Control Integrado en este espacio.

**7.** Como es sabido, la aduana de Pocitos establece horarios por los cuales circula el tránsito de exportación e importación ¿Cuál es el motivo que el cruce de camiones esté limitado a un horario?

El motivo fue porque se coordinó con todos los organismos del paso dado que actualmente hay una sola vía, un solo acceso para el cruce para Bolivia entonces, se ve colapsado, por lo tanto, se coordinaron los horarios de entrada y salida de medios de transporte para que pueda funcionar de alguna manera el comercio internacional.

**8.** ¿Tiene alguna idea aproximada sobre cuántos camiones cruzan la frontera entre Salvador Mazza y Bolivia diariamente?

Si, más o menos 120 camiones de entrada y lo mismo de salida.

**9.** ¿Cuáles son los principales problemas que se presentan en Pocitos para transitar vehículos pesados?

Dado que el único paso que existe, está colapsado y está dentro de la localidad, los camiones tienen que circular por frente de escuelas, por frente de comercios, entonces, el principal problema es ese, de que el único paso internacional está dentro de la localidad y se tendría que tener otro paso para que sea más ágil el comercio, el tránsito internacional.

**10.** ¿Considera imperioso contar con un centro de frontera que ofrezca servicios varios a los camioneros, a la gente del comercio exterior, a los tramitadores de los despachantes de aduana y a los aduaneros?

Sí, es muy necesario contar con otro espacio internacional por el hecho que comenté, que está colapsado el actual y un Centro de Frontera sería ideal para descongestionar el actual colapso que existe de demoras en el paso.

**11.** ¿Considera necesario contar con tecnología para agilizar el control de vehículos?  
Actualmente tenemos tecnología, por ejemplo, un escáner para escanear los medios de transporte; para los vehículos tenemos videoscopio, fibroscopios pero, existen tecnologías nuevas que sería necesario contar con ellas en este espacio.

**12.** ¿Cómo cree que influiría en el flujo internacional de transporte contar con un espacio mejor adaptado para el actual volumen de camiones que cruzan la frontera?

Sería muy conveniente dado que no existirían demoras para el cruce, el camionero no tendría que esperar su horario para cruzar la frontera. O sea, arribaría a la localidad y cruzaría en el mismo día sin demora; no estaría estacionado en la calle, en una playa de estacionamiento, directamente arribaría, haría los trámites correspondientes y cruzaría a Bolivia.

**13.** ¿Tiene conocimiento sobre la construcción del Puente Binacional incluido en el Proyecto YASMA?

Escuché sí, en su momento, que había un proyecto entre ambas naciones de hacer el espacio nuevo que se iba a llamar YASMA, pero pobladores del vecino país se opusieron atento que decían que iba a quedar como un pueblo fantasma la localidad vecina, entonces, se opusieron y quedó relegado el proyecto, no se hizo.

**14.** ¿Consideras que la construcción del Puente Binacional agilizaría su trabajo y contrarrestaría los problemas acaecidos por el actual paso? ¿Cómo?

Considero sí, que agilizaría el paso. El paso, el comercio internacional, agilizaría todo la construcción de un nuevo paso internacional. Agilizaría todo con respecto al comercio internacional.

**15.** ¿El Puente aumentaría el intercambio comercial y disminuiría los costos de exportadores e importadores?

Por supuesto. Atento que no habría demora, no habría los costos que hay actualmente. Entonces, le felicitaría al exportador e importador que las operaciones se hagan en el día y disminuirían los costos.

## Entrevista a Agentes de Tránsito

### Entrevista N° 7

- Nombre del entrevistado: Susana Sosa
- Nombre del entrevistador: Danila Raquel Facciuto
- Fecha: miércoles 26 de Julio de 2019
- Forma de entrevista: directa
- Lugar: Salvador Mazza- Salta- Argentina

Preguntas:

1. ¿Hace cuántos años desempeña su función como agente de tránsito?

Hace 16 años.

2. ¿Cuál es su función con respecto al tránsito pesado?

Nos abocamos no solo al tránsito pesado sino al tránsito vehicular, al transporte pesado y al transporte liviano también y, al tránsito peatonal que es indispensable acá en la ciudad.

3. ¿Cuántos camiones ingresan a diario aproximadamente a Salvador Mazza?

Y depende de la temporada. Cerca de fin de año se aumenta más o menos 200 camiones por día. 100 a 200 camiones, después si en época invernal, ya reduce un poco.

4. ¿Actúan independientemente o trabajan en conjunto con Aduana?

Eh, para la liberación de los camiones al exterior se trabaja en conjunto con Aduana.

5. Al igual que Aduana tiene un horario establecido para el cruce de frontera de los camiones, ¿ustedes tienen uno para el ingreso de los mismos al Pueblo?

No, los camiones ingresan al pueblo durante las 24 horas. Nos ingresan todas las cargas, camiones con diferentes cargas las 24 horas del día.

6. ¿Consideras que las calles de Salvador Mazza dan abasto a la cantidad de camiones que ingresan diariamente al pueblo?

No. No porque contamos con un microcentro que cuenta apenas con tres calles principales que son tres arterias principales que constantemente están congestionadas. En la mañana viste que no puedes transitar por los carritos del TVF y por los mismos peatones que están en las calles, gente que viene de otros lados a hacer las compras.

7. ¿Qué dificultades se generan al momento del paso de los camiones por el casco céntrico?

Y acá como tenemos...es el único pueblo que tiene la parada de taxi en doble mano, doble fila y, se nos dificulta viste el tránsito vehicular. Y, en los momentos de horario escolar con los jóvenes de las escuelas, de primaria y secundaria, son dos escuelas que están en el caso céntrico, en pleno casco céntrico.

8. ¿Crees que es necesario la construcción de una nueva ruta de acceso por las afueras del casco urbano para el cruce de tránsito pesado y que, en la misma, se incorporen los controles de Aduana, Migraciones, Senasa, Gendarmería y Tránsito?

Si, es muy necesario porque es mucho tránsito vehicular el que hay. Desde hace mucho subió el tránsito. Yo vivo desde hace más de 50 años acá, fui nacida y criada acá pero nunca se ha visto tanta afluencia de vehículos, tantos chicos, grandes, colectivos... hay muchísimos vehículos, mucha cantidad.

9. ¿Cómo cree que influiría en el flujo internacional de transporte contar con un espacio mejor adaptado para el actual volumen de camiones que cruzan la frontera?

Es indispensable un nuevo espacio. Descongestionaría el tránsito de no solo las arterias principales del pueblo sino que también descongestionaría las demás calles donde estacionan los camiones. Y eso facilitaría el tránsito vehicular liviano, el cruce de peatones, sobre todo a la salida de los colegios. Contar con un acceso y egreso solo para camiones sería estupendo.

10. ¿Dónde estacionan los camiones una vez ingresados al pueblo?

Y tenemos una playa de camiones que está acá sobre la Avenida 9 de Julio que tiene capacidad para más o menos 60 – 70 camiones, una vez que se llena esa playa tienen que salir a buscar en las otras arterias, en las otras avenidas. No hay capacidad. Hace falta también incorporar una playa de camiones como hay en Bolivia, en Pajoso.

**11. ¿Esa playa tiene algún costo para los camioneros?**

No, es gratuita porque se les cobra un peaje cuando ingresan al pueblo por eso no se le cobra nada.

**Entrevista N° 8**

- Nombre del entrevistado: Anónimo
- Nombre del entrevistador: Danila Raquel Facciuto
- Fecha: miércoles 26 de Julio de 2019
- Forma de entrevista: directa
- Lugar: Salvador Mazza- Salta- Argentina

Preguntas:

**1. ¿Hace cuántos años desempeña su función como agente de tránsito?**

Hace más de 20 años.

**2. ¿Cuál es su función con respecto al tránsito pesado?**

Y controlar el ingreso de los camiones al pueblo, cobrar el peaje. Dirigir el tránsito liviano y el cruce de peatones para que los camiones puedan ingresar al pueblo y, también, cuando salgan controlar el tránsito en las esquinas principales sobre todo.

**3. ¿Cuántos camiones ingresan a diario aproximadamente a Salvador Mazza?**

Y alrededor de 130 camiones pero varía, pueden llegar a ingresar hasta 200 camiones.

**4. ¿Actúan independientemente o trabajan en conjunto con Aduana?**

Concerniente al tránsito pesado actuamos en conjunto con Aduana porque ellos establecieron un horario para las exportaciones y las importaciones, entonces, nosotros nos amoldamos a ese horario.

**5. Al igual que Aduana tiene un horario establecido para el cruce de frontera de los camiones, ¿ustedes tienen uno para el ingreso de los mismos al Pueblo?**

No, no. Los camiones pueden ingresar a cualquier hora al pueblo pero, los que exportan si tienen un horario establecido para cruzar.

6. ¿Consideras que las calles de Salvador Mazza dan abasto a la cantidad de camiones que ingresan diariamente al pueblo?

Para nada. No solo por los camiones sino por la cantidad de vehículos livianos que hay, sobre todo taxis en el casco céntrico. Es casi imposible circular por las mañanas porque tenés los bagayeros, la gente del pueblo que sale a hacer las compras, gente de afuera que viene o circula por acá, los taxis estacionados por todos lados y, los camiones que estacionan donde pueden.

7. ¿Qué dificultades se generan al momento del paso de los camiones por el casco céntrico?

Y como te decía recién, las calles no dan abasto. Nosotros tenemos que dirigir el tránsito liviano, pesado y el de peatones al mismo tiempo porque todos circulan por las mismas calles. Y, los camiones si o si tienen que pasar por el casco céntrico para llegar a la playa o buscar donde estacionar.

8. ¿Crees que es necesario la construcción de una nueva ruta de acceso por las afueras del casco urbano para el cruce de tránsito pesado y que, en la misma, se incorporen los controles de Aduana, Migraciones, Senasa, Gendarmería y Tránsito?

Absolutamente sí. Es muy necesario una nueva infraestructura para el transporte pesado y que cuente con todos los organismos encargados de controlar el ingreso y egreso de los mismos.

9. ¿Cómo cree que influiría en el flujo internacional de transporte contar con un espacio mejor adaptado para el actual volumen de camiones que cruzan la frontera?

Va a descomprimir el pueblo de tantos camiones circulando y los que están estacionados.

10. ¿Dónde estacionan los camiones una vez ingresados al pueblo?

Y si hay lugar, los camioneros estacionan en la playa gratuita o sino, deben buscar donde estacionar. Generalmente lo hacen la Avenida San Martin o en la 9 de Julio, ambas arterias principales del pueblo.

## Anexo H: Matriz de Análisis de Entrevistas

CATEGORÍA	Importancia de la construcción del Puente Binacional Salvador Mazza – Yacuiba (YASMA)			
SUB CATEGORÍAS DE ANÁLISIS	RESPUESTAS			INTERPRETACIÓN
	CHOFERES DE CAMIÓN	AGENTES DE TRÁNSITO	ADUANEROS	
<p><b>Cantidad de camiones que cruzan la frontera.</b></p>	<p><i>“Y, la verdad que no lo sé con seguridad, pero calculo que entre 100 y 200. Depende de la época del año porque generalmente en esta época somos pocos y, a fin de año sé que somos más camiones exportando e importando.”</i></p> <p><i>“Exactamente no sé, calculo que 160 camiones.”</i></p>	<p><i>“Y depende de la temporada. Cerca de fin de año se aumenta más o menos 200 camiones por día. 100 a 200 camiones, después si en época invernal, ya reduce un poco.”</i></p> <p><i>“Y alrededor de 130 camiones pero varía, pueden llegar a ingresar hasta 200 camiones.”</i></p>	<p><i>“No, aproximadamente unos 100 camiones por día, entre salida y entrada. Ahora de expo, 70 camiones aproximadamente por día.”</i></p> <p><i>“Si, más o menos 120 camiones de entrada y lo mismo de salida.”</i></p>	<p>Los entrevistados se aproximan a la cantidad de camiones que cruzan la frontera, siendo un total promedio de 180 camiones por día. Este número varía respecto a la temporada. En el mes de Julio entre exportaciones e importaciones, cruzan un promedio de 60 camiones diarios y, a partir de Agosto, el número se incrementa llegando hasta 200 camiones.</p>
<p><b>Horario para ingresar a Salvador Mazza y cruzar la frontera.</b></p>		<p><i>“No, los camiones ingresan al pueblo durante las 24 horas. Nos ingresan todas las cargas, camiones con diferentes cargas las 24 horas del día.”</i></p>	<p><i>“Y el motivo siempre se debió a la gran afluencia de gente en el pueblo ya que tenemos mercaderías peligrosas, como combustible, los cuales se trata de sacarlos, durante</i></p>	<p>Efectivamente, dado que los camiones deben atravesar el casco céntrico de la localidad de Salvador Mazza y, atravesar por San</p>

		<p><i>“No, no. Los camiones pueden ingresar a cualquier hora al pueblo pero, los que exportan si tienen un horario establecido para cruzar.”</i></p>	<p><i>muchos años se trató de sacarlos fuera del horario de donde hay mayor confluencia del público, es decir, después de las siete de la tarde cuando los colegios no están actuando. Como la Aduana está ubicada en el centro, los camiones tienen que atravesar el centro del pueblo, por eso se ha establecido un horario.”</i></p> <p><i>“El motivo fue porque se coordinó con todos los organismos del paso dado que actualmente hay una sola vía, un solo acceso para el cruce para Bolivia entonces, se ve colapsado, por lo tanto, se coordinaron los horarios de entrada y salida de medios de transporte para que pueda funcionar de alguna manera el comercio internacional.”</i></p>	<p>José de Pocitos, se estableció un horario para el cruce de los mismos y así disminuir el riesgo de accidentes. Además, al ser el único paso, durante las mañanas está colapsado por los bagayeros, los taxis y las personas que cruzan la frontera, tanto de Bolivia hacia Argentina como de Argentina hacia Bolivia, para realizar compras en los comercios dispuestos en ambos países.</p> <p>Específicamente, el horario de ingreso está distribuido en cuatro tandas: 1 am; 2 pm; 6 pm y 11 pm. Y, dos de salida (exportaciones) 16 pm y 21 pm.</p>
<p><b>Costos adicionales para</b></p>	<p><i>“Si, es muy frecuente eso. Con mucha</i></p>			<p>Por la falta de infraestructuras,</p>

<p><b>cruzar la frontera.</b></p>	<p><i>suerte paso el mismo día pero, por lo general debo quedarme un día o hasta tres para poder pasar. Entonces, tengo que buscar playa, baño, comida...sí, genera gastos adicionales.”</i></p> <p><i>“Re común. Es algo fijo en realidad. Si o si tengo gastos adicionales.”</i></p> <p><i>“Si, muy común.”</i></p>			<p>muchas veces los choferes deben permanecer varios días en Salvador Mazza antes de cruzar, lo que les genera gastos adicionales (comida, baño, entre otros).</p>
<p><b>Principales problemáticas de la infraestructura actual.</b></p>	<p><i>“Por empezar las calles que son chiquitas y bueno, los puestos que hay de venta.”</i></p> <p><i>“Y mirá, yo creo que es el hecho de tener que atravesar el pueblo. Las calles son chicas, hay muchos vehículos y motos transitando diariamente, camiones estacionados por todas</i></p>	<p><i>“Y como te decía recién, las calles no dan abasto. Nosotros tenemos que dirigir el tránsito liviano, pesado y el de peatones al mismo tiempo porque todos circulan por las mismas calles. Y, los camiones si o si tienen que pasar por el casco céntrico para llegar a la playa o buscar donde estacionar.”</i></p>	<p><i>“Y principalmente es que tengan que cruzar el pueblo, el centro del pueblo, para poder pasar al país vecino. Considerando que hay dos escuelas a una cuadra de la Aduana, comercios y paradas de taxis se dificulta el tránsito y, además, es peligroso porque no solo se transportan granos o frutas, sino que hay muchas cargas peligrosas que deben atravesar sí</i></p>	<p>Además de las problemáticas mencionadas por los entrevistados se pueden agregar: largos tiempos de cruce de frontera; ineficientes intercambios comerciales; riesgos de perder la mercadería de exportación e importación; accidentes; congestión del tráfico en ambas ciudades</p>

	<p><i>partes...es una odisea llegar hasta Aduana para poder cruzar. Y, del lado Boliviano, otra más. Tenes puestos en las calles, taxis mal estacionados y amontonados, la gente que camina por la calle.”</i></p> <p><i>“Las calles son muy estrechas, los vehículos estacionados por todas partes, la gente cruza la calle en cualquier lado, para girar hay que maniobrar mucho por los autos mal estacionados.”</i></p>	<p><i>“Y acá como tenemos...es el único pueblo que tiene la parada de taxi en doble mano, doble fila y, se nos dificulta viste el tránsito vehicular. Y, en los momentos de horario escolar con los jóvenes de las escuelas, de primaria y secundaria, son dos escuelas que están en el caso céntrico, en pleno casco céntrico.”</i></p> <p><i>“[...]contamos con un microcentro que cuenta apenas con tres calles principales que son tres arterias principales que constantemente están congestionadas. En la mañana viste que no puedes transitar por los carritos del TVF y por los mismos peatones que están en las calles, gente que viene de otros lados a hacer las compras.”</i></p> <p><i>“Es casi imposible circular por las mañanas</i></p>	<p><i>o sí el centro del pueblo.”</i></p> <p><i>“Dado que el único paso que existe, está colapsado y está dentro de la localidad, los camiones tienen que circular por frente de escuelas, por frente de comercios, entonces, el principal problema es ese, de que el único paso internacional está dentro de la localidad y se tendría que tener otro paso para que sea más ágil el comercio, el tránsito internacional.”</i></p> <p><i>“Considero necesario si porque he quedado colapsado, por ejemplo, para los organismos que pertenecen al ACI, resultan muy chicas e incomodas las actuales instalaciones. Si considero necesario ampliar.”</i></p>	<p>fronterizas; inadecuado cumplimiento de la funciones de los organismos de control por problemas de espacios e infraestructura y; un sistema legal híbrido, de normas mal utilizadas.</p>
--	---	---	--	---

		<p><i>porque tenés los vagalleros, la gente del pueblo que sale a hacer las compras, gente de afuera que viene o circula por acá, los taxis estacionados por todos lados y, los camiones que estacionan donde pueden.”</i></p>		
<p><b>Acuerdos de Control fronterizo entre los Organismos encargados de controlar las exportaciones e importaciones.</b></p>	<p><i>“En Chile, Uruguay y Paraguay hay. Vos llegás y cruzás. En esta frontera, no.”</i></p> <p><i>“En esta frontera no hay. Tenés que hacer los papeles por separado en cada uno de los organismos, o sea, Aduana Argentina, Aduana Boliviana, Migraciones y eso. En cambio, en Chile o Brasil, es mucho rápido el trámite.”</i></p> <p><i>“No sé pero, supongo que no porque tengo que hacer Aduana de este lado y de Bolivia,</i></p>	<p><i>“Eh, para la liberación de los camiones al exterior se trabaja en conjunto con Aduana.”</i></p> <p><i>“Concerniente al tránsito pesado actuamos en conjunto con Aduana porque ellos establecieron un horario para las exportaciones y las importaciones, entonces, nosotros nos amoldamos a ese horario.”</i></p>	<p><i>“Existe, si existen. Por ejemplo, está la Ley 25253 que es con la que se creó el Área de Control Integrado en este espacio.”</i></p>	<p>Aduana Argentina, Aduana Boliviana y Migraciones son organismos independientes, por lo que no existen acuerdos que faciliten los trámites.</p> <p>En la ley 25253 sancionada en Mayo de 2018 se acuerda entre Argentina y Bolivia el control integrado de frontera. Si bien, este acuerdo se hizo con el propósito de crear condiciones favorables para facilitar el tránsito fronterizo de personas y el tráfico de bienes, los trámites se deben</p>

	<i>Migraciones también y todo por separado.”</i>			realizar en cada organismo por separado y, en ambos países.
<b>Necesidad de un nuevo espacio que ofrezca atención de Aduana, Migraciones, Senasa, Tránsito. Necesidad de infraestructura para los choferes de camión.</b>	<p><i>“Si, sería bueno. Eso en Chile lo tenés, en Paraguay lo tenes y en Brasil y Uruguay también lo tenes al sistema ese. Tenes baño, tenes todas las comodidades.”</i></p> <p><i>“Tener todo eso sería como estar en un hotel de cinco estrellas (se ríe). Sería muy bueno tener todas esas comodidades y servicios.”</i></p> <p><i>“Por supuesto. Acá no hay eso. Osea, no tenemos un lugar específico para el control de los camiones y que al mismo tiempo nos ofrezca playa, sanitarios y todas esas cosas.”</i></p>	<p><i>“Absolutamente sí. Es muy necesario una nueva infraestructura para el transporte pesado y que cuente con todos los organismos encargados de controlar el ingreso y egreso de los mismos.”</i></p> <p><i>“Si, es muy necesario porque es mucho tránsito vehicular el que hay. Desde hace mucho subió el tránsito. Yo vivo desde hace más de 50 años acá, fui nacida y criada acá pero nunca se ha visto tanta afluencia de vehículos, tantos chicos, grandes, colectivos... hay muchísimos vehículos, mucha cantidad.”</i></p> <p><i>“Y si hay lugar, los camioneros estacionan en la playa gratuita o sino, deben buscar donde</i></p>	<p><i>“Afirmativo. Si, sí, sí. Es muy necesario agrandar los espacios.”</i></p> <p><i>“Sin duda alguna, contar con un nuevo espacio aceleraría todos los tiempos, evitaría costos al comercio exterior, al exportador.”</i></p> <p><i>“Definitivamente sí agilizaría el trabajo. No solo el de los Aduaneros sino también de todos los organismos que formamos parte del Área de Control. Y, además, reduciría costos para los exportadores e importadores y, sobre todo, reduciría el tiempo de cruce al país vecino.”</i></p> <p><i>“Sí, es muy necesario contar con otro espacio internacional por el hecho que</i></p>	<p>Justamente, el paso fronterizo está conformado por un puente construido hace más de 50 años por el cual se lleva a cabo todo el tráfico internacional. Dicho paso, es un espacio estrecho de aproximadamente 12 x 50 metros, por donde se debe atender toda la problemática internacional de migraciones, tránsito vecinal fronterizo, exportaciones e importaciones y tránsito terrestre.</p> <p>La playa se llena con gran facilidad atento al flujo de camiones de ingreso y egreso con la que cuenta diariamente, por lo que los que quedaron afuera</p>

		<p><i>estacionar. Generalmete lo hacen la Avenida San Martin o en la 9 de Julio, ambas arterias principales del pueblo.”</i></p> <p><i>“Y tenemos una playa de camiones que está acá sobre la Avenida 9 de Julio que tiene capacidad para más o menos 60 – 70 camiones, una vez que se llena esa playa tienen que salir a buscar en las otras arterias, en las otras avenidas. No hay capacidad. Hace falta también incorporar una playa de camiones como hay en Bolivia, en Pajoso.”</i></p>	<p><i>comenté, que está colapsado el actual y un Centro de Frontera sería ideal para descongestionar el actual colapso que existe de demoras en el paso.”</i></p>	<p>deben buscar otro espacio para estacionar mientras los despachantes y los choferes realizan los trámites pertinentes ante los organismos necesarios.</p>
--	--	---	---	---

<p><b>Impacto en el flujo internacional de transporte el hecho de contar con un espacio mejor adaptado para el actual volumen de camiones que cruzan la frontera.</b></p>	<p><i>“Positivamente, definitivamente sería algo muy positivo. No sé por qué no lo hacen, esta frontera es muy arcaica en cuanto al tema de las exportaciones e importaciones, no hubo mejoras en los últimos 20 años. Que exista un cruce al país vecino sin tener que entrar a Salvador Mazza ni pasar por Pocitos Boliviano, sería ideal y, también, que se agilicen los trámites, eso implica perder mucho tiempo y los más perjudicados somos los camioneros.”</i></p> <p><i>“Reduciría costos y tiempo, definitivamente.”</i></p>	<p><i>“Va a descomprimir el pueblo de tantos camiones circulando y los que están estacionados.”</i></p> <p><i>“Es indispensable un nuevo espacio. Descongestionaré a el tránsito de no solo las arterias principales del pueblo sino que también descongestionaría las demás calles donde estacionan los camiones. Y eso facilitaría el tránsito vehicular liviano, el cruce de peatones, sobre todo a la salida de los colegios. Contar con un acceso y egreso solo para camiones sería estupendo.”</i></p>	<p><i>“Sería muy conveniente dado que no existirían demoras para el cruce, el camionero no tendría que esperar su horario para cruzar la frontera. O sea, arribaría a la localidad y cruzaría en el mismo día sin demora; no estaría estacionado en la calle, en una playa de estacionamiento, directamente arribaría, haría los trámites correspondientes y cruzaría a Bolivia.”</i></p> <p><i>“Considero si, que agilizaría el paso. El paso, el comercio internacional, agilizaría todo la construcción de un nuevo paso internacional. Agilizaría todo con respecto al comercio internacional.”</i></p> <p><i>“Por supuesto. Atento que no habría demora, no habría los costos que hay actualmente.”</i></p>	<p>La construcción del puente y centro de frontera es positiva porque facilitaría la integración, promovería la competitividad y el crecimiento económico. A la vez que reduciría tiempo de tramitación, aminoraría costos, disminuiría el riesgo de accidentes, descongestionaría el centro de control y las calles tanto en Salvador Mazza como en San José de Pocitos y Yacuiba.</p>
---	---	--	--	---

			<p><i>Entonces, le felicitaría al exportador e importador que las operaciones se hagan en el día y disminuirían los costos.”</i></p>	
<p><b>Necesidad de Recursos Tecnológicos</b></p>	<p><i>“Sí, creo que es necesario contar con nuevas tecnologías.”</i></p> <p><i>“Sí, sería buenísimo contar con equipos tecnológicos tanto para nosotros, los camioneros, como para los de Aduana y Senasa porque agilizaría mucho más las cosas.”</i></p>		<p><i>“Contamos con tecnología, pero muy básica. Existen nuevos aparatos que facilitarían y agilizarían el control.”</i></p> <p><i>“Actualmente tenemos tecnología, por ejemplo, un escáner para escanear los medios de transporte; para los vehículos tenemos videoscopio, fibroscopios pero, existen tecnologías nuevas que sería necesario contar con ellas en este espacio.”</i></p>	<p>Otra problemática que se puede observar es la falta de recursos tecnológicos.</p> <p>Invertir en ello agilizaría el control para el cruce de un país a otro.</p>

## **Hoja de Corrección**

**Título:** *“La incidencia del Proyecto de la API -Construcción del puente binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera- en el comercio exterior de Salta”*

**Alumno:** Danila Raquel Facciuto **DNI:** 37.163.980

**Director de la Tesis:**

**Fecha de Defensa Oral:**

**Miembros del Jurado:**

-

-

-

**Nota presentación escrita:**

**Nota defensa oral:**

**Nota final promedio:**

**Observaciones:**