

## La gestión internacional de Jujuy en el Comité Noroeste NOA-Norte Grande

La infraestructura física como herramienta para el fortalecimiento de las relaciones bilaterales, la integración fronteriza y la macro-región argentino-chilena. El caso de la provincia de Jujuy (periodo 2010-2015).

### Jujuy's International Management in the NOA-Norte Grande Committee

Physical Infrastructure as a Tool for the Strengthening of Bilateral Relations, Border Integration and the Argentine-Chilean Macro-Region. The Case of the Province of Jujuy (Period 2010-2015).

Ingrid Anahí Karen Bautista<sup>1</sup>

#### Resumen

El siguiente trabajo de investigación presentado bajo el título "La infraestructura física como herramienta para el fortalecimiento de las relaciones bilaterales, la integración fronteriza y la macro región argentino-chilena. El caso de la provincia de Jujuy (período 2010-2015)" es un análisis sobre la actuación internacional de Jujuy a través del desarrollo de políticas en dicha materia en el marco del Comité NOA-Norte Grande. Nuestro objetivo consiste en analizar la actuación internacional de Jujuy a través del desarrollo de políticas en materia de infraestructura física, esto es porque la infraestructura "posee un valor estratégico tanto a nivel nacional como regional. Considerándolo como un factor acelerador de desarrollo y reductor de asimetrías" (CEPAL, 1994: 3).

**Palabras claves:** infraestructura – Jujuy – gestión internacional – integración fronteriza – relaciones bilaterales – macro-región – Comité NOA-Norte Grande

#### Abstract

The research paper "Physical Infrastructure as a Tool for Strengthening Bilateral Relations, Border Integration and the Argentinean-Chilean Macro Region: the Case of the Province of Jujuy (Period 2010-2015)" is an analysis of Jujuy's international performance through the development of policies in the area within the framework of the NOA-Norte Grande Committee. Our aim is to analyze Jujuy's international performance through the development of physical infrastructure policies, since infrastructure "has strategic value both at national and regional level, considering it as a development accelerator and asymmetry reduction factor" (CELAC, 1994: 3).

**Keywords:** infrastructure – Jujuy – international management – border integration – bilateral relations – macro-region – NOA-Norte Grande Committee

#### Derecho / Ensayo científico

Citar: Bautista, I. A. K.; (2019) La gestión internacional de Jujuy en el Comité Noroeste NOA-Norte Grande. *Omnia. Derecho y sociedad*, 2 (2), pp. 55-76.

<sup>1</sup> Licenciada en Relaciones Internacionales. Docente en la Universidad Católica de Santiago del Estero-Sede San Salvador de Jujuy. El artículo constituye un resumen extendido de la tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales presentado en 2017.

## INTRODUCCIÓN

El presente artículo científico tiene como objetivo analizar la actuación internacional de Jujuy a través del desarrollo de políticas en materia de infraestructura física dentro del marco institucional Comité NOA-Norte Grande para el fortalecimiento de sus relaciones bilaterales, la integración fronteriza y la consolidación de la macro-región argentino chilena.

A partir de este objetivo podemos plantearnos que la actuación internacional de las provincias es un fenómeno novedoso en la escena internacional, y que donde dicha actividad se ha visto más desarrollada es en aquellas zonas fronterizas que por su distancia se encuentran alejadas de los centros o núcleos de urbanización.

Debemos aclarar que, si bien existen diferentes términos para denominar a este tipo de actividad, como por ejemplo “paradiplomacia” (Duchacek, 1984), nosotros emplearemos el término “gestión internacional”; ya que el término paradiplomacia puede interpretarse como

una actividad que duplica o compite con la del Estado nacional en un contexto cultural (el argentino) en el que el prefijo ‘para’ tiene más bien una connotación negativa incluso con visos de actividad ilegal (parapolicial, paramilitar) más que de acciones simultaneas o concurrentes. (Colacrai y Zubelzú, 1994: 37)

Retomando la cuestión, debemos decir que Jujuy es una provincia con gran potencial y que cuenta con un perfil internacional característico, teniendo en cuenta que es una provincia fronteriza que comparte fronteras con los Estados de Chile y Bolivia.

En esta investigación, la relación argentino-chilena nos resultó interesante por los vaive-

nes que han tenido sus relaciones bilaterales y el giro hacia la integración de las políticas exteriores de ambos Estados en esta década del dos mil.

Muestra de este giro trascendental que se dio en la década de los 90 fue la creación de los “comités de frontera”, que con el tiempo pasarían a denominarse “comités de integración”. Esto permitió el contacto de actores subnacionales, en este caso el contacto entre las regiones chilenas y las provincias argentinas.

Una de las principales preocupaciones dentro de estos foros de integración fue en materia de infraestructura física, cuya asignatura se encontraba muy descuidada como consecuencia de las tensas relaciones bilaterales que atravesaban ambos Estados en la época de los gobiernos dictatoriales, cuando la seguridad nacional ocupaba la agenda de la política exterior y los llevaba a resguardar sus fronteras.

Por todo ello nos planteamos la siguiente problemática: ¿cuál fue la actuación internacional de Jujuy a través del desarrollo de políticas en materia de infraestructura física en el Comité NOA-Norte Grande para el fortalecimiento de las relaciones bilaterales, la integración fronteriza y la consolidación de la macro-región argentino-chilena?

Con todo ello intentaremos demostrar que “el desarrollo de políticas en infraestructura de la provincia de Jujuy dentro del Comité NOA-Norte Grande significó la consolidación de las relaciones bilaterales, la integración fronteriza y la macro-región argentino-chilena a través de los vínculos fronterizos en el comercio, el turismo y las inversiones”.

## BREVE INCURSIÓN POR LA HISTORIA DE LAS RELACIONES BILATERALES ARGENTINO-CHILENAS. PERÍODO 1984-2010

Antes de introducirnos a hablar de las relaciones bilaterales argentino-chilenas, es nece-

sario entender el contexto internacional en que se produjeron. Según Keohane y Nye (1988) el número de intercambios sociales, políticos, y económicos está creciendo y los vínculos que se producen en la frontera también van en aumento, por ello los autores nos dicen que hoy en día debemos hablar de un mundo interdependiente. Es así que esta realidad interdependiente viene a complementar a la visión realista de las relaciones internacionales, donde dicho enfoque solo reconocía las relaciones interestatales (entre Estados) como única unidad de análisis en el sistema internacional.

En contraparte, el paradigma de la interdependencia suponía un contexto distinto concebido como una telaraña de vínculos entre distintos actores, donde trataban diversas cuestiones, más allá de la militar (Keohane y Nye, 1988). Dicho contexto internacional ha tenido influencia en las relaciones bilaterales argentino-chilenas.

Fue en ese contexto que se firmó el Tratado de Paz y Amistad, en 1984, entre el Estado argentino y el Estado chileno. Este significó un salto cualitativo en sus relaciones bilaterales, las cuales en ese momento se caracterizaban por la rivalidad y el constante peligro de concluir en un enfrentamiento militar.

Podemos decir que los factores exógenos, como la globalización, hicieron posible llegar a un acuerdo definitivo en sus relaciones bilaterales con el objetivo de enfrentar las individualidades económicas y políticas que un mundo globalizado imponía. También debemos resaltar que los factores endógenos, como el retorno de la democracia, les facilitaron el proceso de construcción hacia una relación pacífica.

Es así que el Tratado de Paz y Amistad marcó la adopción por parte de cada Estado de una política exterior sentada en las bases de la cooperación y la integración física. Entendemos por política exterior a “la acción que cada

Estado desarrolla en el plano internacional. Esta acción puede desenvolverse en forma bilateral, respecto de cada uno de los miembros de la comunidad internacional, o en forma multilateral en el seno de las organizaciones internacionales” (Melo, 1983: 405).

Anterior a la suscripción del tratado, ambos Estados adoptaron una política exterior regida por el principio realista de la seguridad nacional, razón por la cual muchos historiadores lo caracterizan como un periodo de relaciones tensas entre ambos Estados. Debemos entender que esto era muchas veces motivado por el mismo contexto internacional, del cual hemos hablado al principio, en donde la “seguridad nacional” como premisa fundamental significaba una mayor protección a sus fronteras, dándoles una connotación negativa como líneas divisorias, separatistas, aislantes y conflictivas.

Además, en este marco de la integración dentro del Tratado de Paz y Amistad, se planteó la formación de una comisión binacional de carácter permanente con el objeto de intensificar la cooperación económica y la integración física (Tratado de Paz y Amistad, artículo 12). Se instauraron también las bases para el Acta de Entendimiento de Buenos Aires, firmada ese mismo año, punto que es importante ya que es allí donde se reconoce la participación de las regiones chilenas y las provincias argentinas en el proceso de construcción de unas relaciones bilaterales sólidas y armoniosas.

Por eso coincidimos con Soura y León (2010) al decir que por medio del Tratado de Paz y Amistad de 1984 comienza la formalización de las relaciones subnacionales, ya que –tal como resaltan los autores– se sentaron las bases para la creación de los comités de frontera, que luego cambiarían de nombre a comités de integración como reconocimiento de la ampliación de sus objetivos y de aquellos logros alcanzados desde su establecimiento.

“La experiencia de las relaciones argentino-chilenas comprueba que la dinámica de los vínculos subnacionales aparece como una variable subordinada a la calidad de las relaciones bilaterales que se pueden establecer entre dos Estados” (Soura y León 2010: 272). Es decir, si el Tratado de Paz y Amistad firmado por Argentina y Chile perseguía alcanzar relaciones amistosas, los vínculos de sus actores subnacionales también iban a ser de ese modo.

El valor del Acta de Entendimiento de Buenos Aires, como hemos dicho, radica en el reconocimiento de nuevas instancias de vinculación, como aquellas en la que se daba especial participación tanto a las regiones chilenas como argentinas. Es en el artículo 4 de dicha acta donde se propuso la creación gradual de comités de frontera, cuya misión era la de coordinar y resolver los problemas operativos que se presentaran en el tratado fronterizo.

En materia de infraestructura y conectividad física merece destacar que esa labor de la Comisión Binacional y el compromiso asumido por quienes comparten una de las fronteras más extensas y diversas en el mundo, en 1992 permitió que ambos Estados constituyeran un Grupo Técnico Mixto. La misión de dicho grupo fue la identificación de los pasos fronterizos que mejor sirvieran a las conexiones entre los dos países y se gestó un plan de inversiones viales que posteriormente fue recogido en el Acuerdo de Complementación Económica 35 Mercosur-Chile (ACE 35), firmado en julio de 1996. De este modo Argentina y Chile continuaban reafirmando la nueva filosofía de frontera, de la que hablábamos anteriormente, a través de la explotación de su potencial como espacio de integración.

Pasaron 13 años, cuando finalmente se reglamentó el funcionamiento de los siete comités de frontera que vincularían a las regiones chilenas con las provincias argentinas. En 1997

queda estipulado, mediante acuerdo entre ambos países suscrito en Santiago, el establecimiento de un nuevo reglamento para los comités de frontera, del cual hablaremos en mayor extensión en el apartado siguiente.

Retomando lo dicho, esta nueva imagen de las relaciones bilaterales se hace aún más visible tras 25 años de la firma del Tratado de Paz y Amistad, de 1984, cuando se firma el Tratado de Maipú en el año 2009. Este fue una muestra de la reivindicación de la integración entre los Estados de Argentina y Chile. En este sentido, coincidimos con Soura y León al decir que “el objetivo de este nuevo instrumento jurídico ha sido recoger los avances efectuados en los últimos 25 años entre ambos países y proyectar la relación estratégica que actualmente mantienen” (Soura y León, 2010: 274).

El Tratado de Maipú (2009) afirma el fortalecimiento de las relaciones bilaterales a través de la creación de diferentes mecanismos institucionales, entre los que podemos nombrar los encuentros presidenciales; las reuniones binacionales de ministros; el sistema de consulta permanente de los ministerios de Relaciones Exteriores; la Comisión Binacional de Cooperación Económica e Integración Física, la Comisión Binacional de Comercio, Inversiones y Relaciones Económicas; la Comisión Parlamentaria Conjunta y, por último –y los que más nos interesan en nuestra investigación– los comités de integración. En este sentido coincidimos con Colacrai (2013) que nos dice que no debemos interpretar que estos mecanismos no existían hasta ese momento, sino que se les reconoce como parte constitutiva de la institucionalidad que fortalece esta relación bilateral.

Por eso ambos Estados, conscientes de la necesidad de perfeccionar su estructura institucional existente, dan un renovado impulso y reorientación al trabajo que se desarrolla en el marco de ella para lograr un aprovechamiento

más eficaz de los mecanismos y de sus recursos humanos y materiales disponibles, con el fin de atender las crecientes demandas y retos que plantea el desarrollo social y cultural de sus habitantes.

El Tratado de Maipú resalta los grandes logros alcanzados hasta esa fecha, como la interconexión de sus territorios y el conocimiento y entendimiento recíproco de sus sociedades. Es por eso que destaca la importante actividad realizada a lo largo de más de dos décadas por los comités de integración en materia de cooperación e integración fronteriza y la gradual incorporación a estos por parte de diversos actores de la sociedad civil, que refleja la valoración de esos foros por las comunidades involucradas.

Entre los objetivos que el tratado se propone encontramos:

- Profundizar la relación estratégica bilateral.
- Impulsar acciones conjuntas para dar una orientación renovada a las iniciativas y a los proyectos bilaterales, especialmente aquellos que tienen mayor coincidencia o afinidad con las respectivas agendas sociales.
- Favorecer acciones, tanto de los Gobiernos nacionales como de las provincias argentinas y regiones chilenas, tendientes a profundizar la cooperación, la integración y la complementación entre ambos Estados.
- Impulsar la confluencia de inversiones, intereses sociales, económicos y comerciales destinados a afianzar, profundizar la integración y fomentar la creación de empleo, con miras a crear una mejor calidad de vida de las sociedades.
- Intensificar las acciones tendientes a mejorar y ampliar la conexión física entre los territorios de cada una de las partes mediante la promoción o la realización conjunta o coordinada de obras de infraestructura en materia de energía, transporte y comunicaciones.

- Fortalecer la participación de las regiones chilenas y de las provincias argentinas en el proceso de integración binacional, mediante el apoyo de las instituciones y los foros que favorezcan la confluencia de intereses y la profundización de vínculos entre ellas.
- Reforzar la coordinación existente entre las autoridades locales de ambos Estados en espacios ampliados que agrupen a las provincias argentinas y a las regiones chilenas vinculadas por su vecindad y complementariedad natural.

Para finalizar, y tal como se dijo con anterioridad, lo importante de estos instrumentos jurídicos es que permiten caracterizar los vínculos subnacionales argentino-chilenos como el resultado de una apropiada complementación con las políticas exteriores planteadas por los gobiernos centrales, y que la cuestión de la infraestructura ha sido siempre una preocupación para ambas administraciones nacionales.

## **LOS COMITÉS DE FRONTERA. COMITÉ NOA-NORTE GRANDE**

La conformación de los comités de frontera demuestra que la integración ya no es materia exclusiva de los Estados nacionales; al contrario, se van generando procesos de cooperación en el vínculo entre unidades fronterizas, fomentando las relaciones subnacionales.

Con respecto a la formación y el funcionamiento de los comités de frontera entre el territorio argentino y chileno, una parte se ha desarrollado en el Acta de Entendimiento de Buenos Aires; otra, en el acuerdo para establecer un reglamento para los comités de frontera y luego en el Tratado de Maipú, donde se hacen algunas modificaciones con el fin de perfeccionar su funcionamiento para el eficaz trabajo de las unidades subnacionales.

Como dijimos anteriormente, el proceso de su institucionalización quedó reflejado en el Tratado de Paz y Amistad de 1984 donde se manifiesta la intención de ambos Estados de generar vínculos que consoliden sus relaciones bilaterales, es decir, de generar los caminos viables para el desarrollo de políticas que promuevan la integración, teniendo en cuenta que el flujo de movimientos entre ambos Estados era muy grande porque constituían parte de una de las fronteras más extensas del mundo.

La definición expuesta en el Acta de Entendimiento de 1984 fue mutando con el tiempo debido a que las exigencias aumentaban. La integración y la apertura de la frontera hacia los pueblos traía sus beneficios, pero, a su vez, aparejadas con ellos traía otras prácticas ilegales, por lo que se hacía necesario un mayor control y legislación por parte de los Estados nacionales.

Fue a través del instrumento jurídico firmado en Maipú (Mendoza, Argentina), que dichos comités de frontera pasaron a denominarse "comités de integración", como consecuencia de estas exigencias y para su perfeccionamiento institucional.

En una primera instancia los comités de frontera constituían foros que tenían por objeto la coordinación bilateral, destinada a proponer procedimientos y soluciones ágiles y oportunas a los problemas del tránsito y tráfico fronterizo de personas, vehículos y bienes, en un marco para promover la cooperación, la integración y el desarrollo de áreas de frontera (Acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina..., 1997).

Cabe decir que el escenario de actuación se extiende, ya no se refiere solamente a una coordinación bilateral por parte de los Estados nacionales, sino que hace hincapié a la participación subnacional que tienen las provincias argentinas y las regiones chilenas. Y, también, la participación ya no está avocada únicamen-

te al sector gubernamental sino al privado (Tratado de Maipú, 2009).

Es importante destacar cuál es la actuación que tienen dichos comités.

La principal actividad de los comités de integración es la realización de encuentros anuales, que sirven de foros para el intercambio de ideas, información y en general para el tratamiento de temas prioritarios para el proceso de integración de las regiones de la zona fronteriza entre Chile y Argentina. (Soura y León, 2010: 261).

Estos no poseen decisión vinculante. Adoptan las propuestas emitidas por los organismos locales, ya sea públicos o privados, las cuales son enviadas a los Gobiernos nacionales para su aprobación. Según Safarov y Calleja (2007) los actores que participan en los comités no poseen capacidad decisoria sobre tópicos de índole nacional, ello se trata en otros niveles de gestión estatal, cosa que no impide la discusión y debate sobre las legislaciones nacionales y hasta incluso el pedido de modificación, adaptación, etcétera, de las normativas para poder impulsar una mayor cooperación entre las regiones.

Fue así que en el año 1997 se reconocía el funcionamiento de los siete comités a través de la aplicación del reglamento para los comités de frontera. Como se puede deducir por medio del cuadro siguiente, en el caso chileno no participan las regiones de Parinacota, Arica e Iquique porque no tienen límites con Argentina.

Los comités son: NOA-Norte Grande; Catamarca-La rioja-Atacama; Agua Negra; Sistema Cristo Redentor; Región de los Lagos e Integración Austral. Nos queda por decir que la lista anterior no es *numerus clausus*, al contrario, está abierta a la conformación de otros futuros comités en caso de que sea necesario. En el acuerdo para establecer un reglamento para

los comités de frontera se nos dice que este se extenderá “a los futuros comités de frontera que los Gobiernos de Chile y Argentina constituyan mediante el canje de notas diplomáticas” (Acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina..., 1997: art. 2).

Entre los diversos objetivos que se proponen dichos comités podemos nombrar la facilitación fronteriza; el desarrollo y la planificación de planes de infraestructura, comunicación y transporte, especialmente aquellos proyectos de integración bioceánica que benefician a las regiones chilenas y a las provincias argentinas; la elaboración de proyectos productivos conjuntos; la promoción de proyectos de turismo; el impulso de la vinculación y la cooperación académica, entre otros; pero lo interesante de este artículo es destacar que se propone como objetivo el desarrollo de obras en infraestructura (Acta de Entendimiento de Buenos Aires..., 1997: art.17).

En cuanto al Comité de Integración NOA-Norte Grande, este está conformado por las provincias argentinas de Jujuy, Salta y Tucumán y por las regiones chilenas de Antofagasta y Tarapacá.

En lo que se refiere a la participación de las regiones chilenas y de las provincias argentinas tenemos organismos especializados que participan en las reuniones de los comités, diferenciando quienes participan por el lado de Chile y quienes lo hacen por el de Argentina.

Por Chile tenemos: Servicio Nacional de Aduanas, policías de investigaciones (Policía Internacional), Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), Carabineros de Chile (O.S.3) y, por el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado (Acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina..., 1997: art. 21).

Por Argentina participan: Dirección de Seguridad de Frontera, Gendarmería Nacional, Dirección Nacional de Migraciones, Dirección General de Aduana, Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA), y la Subsecretaría de Política Latinoamericana del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto (SUALA). Podrán asistir, asimismo, representantes del sector público y privado, provincial, regional y municipal, provenientes de las áreas de turismo, comer-

#### COMITÉ NOA-NORTE GRANDE

ARGENTINA			
Región	Jujuy	Salta	Tucumán
Población	673.307	1.214.441	1.448.200
Superficie (km <sup>2</sup> )	53.219	155.488	22.524
Principales actividades económicas	Tabaco, azúcar, siderurgia, minería, cítricos, porotos, ganadería.	Petróleo y gas natural, tabaco, porotos, pomelo, vid y vinos, minería.	Azúcar, limón, granos, hortalizas, tabaco.

Fuente: elaboración propia.

COMITÉ NOA-NORTE GRANDE		
CHILE		
Región	Antofagasta	Tarapaca
<b>Población</b>	475.800	631.875
<b>Superficie (km<sup>2</sup>)</b>	126.049	344.760
<b>Principales actividades económicas</b>	Minería, pesca, agricultura, turismo.	Extracción de recursos naturales mineros, pesqueros. Agricultura. Turismo.

Fuente: elaboración propia.

cio, industria y actividades afines de ambos países, quienes podrán ser invitados cuando el temario haga pertinente su participación y puedan contribuir a la tarea de orientación y asesoramiento a las materias propias del comité (Acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina..., 1997: art. 21).

A continuación, procederemos a detallar el funcionamiento de los comités expuesto en el Acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina para Establecer un Reglamento para los Comités de Frontera.

Con respecto a la cuestión, son los cónsules quienes tienen la competencia de llamar a reuniones ordinarias y extraordinarias. Ordinariamente, los comités sesionarán dos veces al año en forma alternada en cada país, se llamará a sesiones extraordinarias cuando la importancia o urgencia del tema lo requiera (Acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina..., 1997: art 9 y 10).

Cada reunión cuenta con la asistencia de las autoridades, representantes e invitados especiales. Los temas a tratar en las reuniones consistirán en una agenda elaborada que debe ser aprobada por los órganos superiores de coordinación, y ello deberá ser comunicado a todos

los miembros. Al término de las reuniones se redacta un acta final, cuya redacción estará a cargo de los cónsules, y su contenido serán las proposiciones formuladas por las comisiones e incluirá las opiniones de los cónsules.

Las recomendaciones que se adopten en las reuniones del comité deberán ser elevadas a las respectivas cancillerías para su evaluación y decisión, ya que hemos dicho anteriormente que los comités no poseen decisión vinculante. Para la adopción de decisiones en las reuniones que celebre el comité solo se considerará el voto de los cónsules. Cuando la decisión sobre un tema exceda el marco de su competencia de los funcionarios designados en el paso fronterizo, el cónsul elevará el tema para evaluación y consulta con su cancillería.

Finalmente, hacemos referencia a la formación de distintas comisiones dentro de los comités para facilitar su trabajo. Las comisiones estarán integradas por los representantes de los organismos o entidades que sean afines a los temas a tratar en cada una de ellas y su labor será coordinada por el cónsul en ejercicio de la Secretaría Permanente.

Se habilitan tres comisiones que trabajarán en primer lugar en el comité, son la Co-

misión de Facilitación Fronteriza, la Comisión de Infraestructura y la Comisión de Comercio y Producción, pero se permite la apertura de otras comisiones en caso de ser necesarias para el tratamiento de diferentes problemáticas (Acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina..., 1997: art. 23). Aquí debemos aclarar que, en la actualidad, las comisiones se han extendido como veremos más adelante, siendo mayor el número de mesas.

### **LA IMPORTANCIA DE LAS POLÍTICAS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA**

Por infraestructura nos referimos a su uso estratégico, como el “conjunto de estructuras de ingeniería, equipos e instalaciones de larga vida útil, que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios para los sectores productivos y hogares” (CEPAL, 1994: 29).

Una de las preocupaciones principales que surgió al momento de la conformación de los comités fue el desarrollo de obras de infraestructura física. Esto es porque la realidad en ese entonces obligaba a los Estados a poner la atención en cuestiones relacionadas con la “seguridad nacional” por medio de una mayor protección de sus fronteras.

Por ello la infraestructura ha sido la herramienta más descuidada en aquellos tiempos, cuando –como dijimos– primaba la seguridad nacional como principal interés, lo que llevaba a los Estados a proteger con mucho recelo las zonas fronterizas perjudicando de este modo a la conectividad de las zonas colindantes, dejándolas incomunicadas e impidiéndoles cualquier proyección de crecimiento.

Además, “la infraestructura y sus servicios actúan como vehículos de cohesión territorial, económica y social al integrar y articular el territorio y hacerlo accesible desde el exterior

permitiendo a sus habitantes conectarse con el territorio” (CEPAL, 2011: 13).

Según Colacrai (2004) debemos focalizar la atención en el valor estratégico que tienen las obras de infraestructura tanto a escala nacional como regional. Asimismo, esta autora considera a la infraestructura como requisito esencial para la promoción de la cooperación de los actores subnacionales y el Estado federal en las zonas fronterizas.

En esta línea, seguiremos haciendo referencia a la actuación de las provincias por medio de Zubelzú (2006), autora que nos dice que el lugar de su actuación internacional –de las provincias– es en las zonas fronterizas, porque según su criterio es allí donde se produce la conexión entre la actividad provincial y las obras de infraestructura.

Zubelzú indica que este tipo de emprendimientos resultan vitales en los vínculos con los actores estatales y subnacionales, tal como varios autores mencionados anteriormente ya lo han reiterado.

Por último, podemos decir que la infraestructura permite la conectividad de zonas periféricas alejadas de los centros urbanísticos, por ello es importante que como recurso humano y estratégico sea utilizado y explotado en la mayor medida posible para el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

### **GESTIÓN INTERNACIONAL DE JUJUY. POLÍTICAS EN INFRAESTRUCTURA EN EL MARCO DEL COMITÉ NOA-NORTE GRANDE**

Jujuy forma parte de las provincias argentinas integrantes del Comité NOA-Norte Grande. En el presente trabajo hablaremos de gestión internacional, ya que nos referimos con esto a cuál es su accionar.

De acuerdo a lo versado anteriormente adoptamos el mismo interrogante que se plan-

tean Carbajales y Gasol en *Las provincias argentinas en el escenario internacional* y, en efecto, nos preguntamos “¿cuáles son los alcances de la gestión internacional de las provincias argentinas a la luz de la Constitución Nacional reformada en 1994?” (Carbajales y Gasol, 2008: 47).

Teniendo en cuenta este interrogante, nos remitimos al artículo 124 de la Constitución Nacional el cual establece que “las provincias podrán crear regiones para el desarrollo económico social y establecer órganos con facultades para el cumplimiento de sus fines y podrán también celebrar convenios internacionales (...)” (Constitución de la Nación Argentina, 2013: art.124).

Las provincias en general, y en particular la provincia de Jujuy, tienen un marco de actuación que presenta ciertos límites. Uno de ellos es que la firma de convenios internacionales debe ir en consonancia con la política exterior, no debe afectar al crédito público de la Nación ni las facultades delegadas al Gobierno federal.

También nos parece relevante estudiar cómo ha sido tratada la cuestión internacional desde la perspectiva de las constituciones provinciales, ya que las distintas administraciones provinciales se refieren a la temática internacional en sus textos dándole un diferente abordaje o tratamiento.

Según Carbajales y Gasol (2008) algunas provincias han modificado su letra constitucional después de la reforma de 1994, como son los casos de Chaco, La Pampa, o la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, entre otros.

Es distinta la situación de la provincia de Jujuy, ya que la cuestión se ha tratado con anterioridad en nuestra carta magna; como lo demuestra la constitución del año 1986, donde la administración provincial ha incluido expresamente en su texto constitucional lo referente a la gestión internacional de Jujuy.

También nos resulta interesante destacar que la provincia de Jujuy incluye referencia dentro de su marco jurídico sobre la integración regional. En el caso jujeño se puede apreciar que, además de la capacidad de celebrar tratados internacionales, se menciona la promoción de la integración económica regional y, al referirse a la planificación de la obra pública, indica que esta debe realizarse de manera integral contemplando las relaciones de interdependencia de factores regionales, entre otros (Constitución de la Provincia de Jujuy, s/f: art.72 inc. 9).

Retomando el tratamiento de los comités, en cuanto al Comité NOA-Norte Grande y ya conociendo el marco de actuación de nuestra provincia, sabemos que este se rige por el reglamento de 1997 que establecía diferentes comisiones para su mejor desempeño, y que el establecimiento del número de comisiones no es “taxativo” sino que puede extenderse.

El 23 de agosto de 1991 se suscribió en Antofagasta un acuerdo que formalizó la constitución del Comité de Frontera Argentino-Chileno NOA-Norte Grande, el cual vinculaba a las regiones chilenas de Antofagasta y Tarapacá con las provincias argentinas de Jujuy, Salta y Tucumán. La primera reunión del Comité NOA-Norte Grande tuvo lugar en la ciudad de Antofagasta, ese mismo día (Ballatore, 2011).

En la quinta reunión de la Comisión Binacional Argentino-Chilena de Cooperación Económica e Integración Física, los representantes chilenos expresaron que “en su política sobre habilitación de nuevos pasos fronterizos no está contemplado el Paso de Jama” pero estimaron que

(...) la futura instalación del comité de frontera en la región NOA-Norte chileno es propicia para que este nuevo ins-

trumento actualice toda la información disponible en materia de pasos transcor-dilleranos, accesos viales y ferroviarios, presencia e instalaciones de servicios de frontera, flujos de carga y persona e infraestructura disponible en general. (Ballatore, 2011: 293).

El Comité NOA-Norte Grande está compuesto por diferentes comisiones y algunas de ellas subdivididas en subcomisiones. A continuación, las nombramos:

- Comisión de Facilitación Fronteriza
  - Subcomisión de Aduanas.
  - Subcomisión de Migraciones.
  - Subcomisión de Temas Fito-Zoosanitarios.
  - Subcomisión de Cooperación Judicial.
  - Subcomisión de Minería.
- Comisión de Infraestructura y Transporte
  - Subcomisión de Infraestructura.
  - Subcomisión de Transporte.
- Comisión de Comercio, Producción e Inversiones y Turismo
  - Subcomisión de Comercio, Producción e Inversiones.
  - Subcomisión de Turismo.
- Comisión de Salud.
- Comisión de Medioambiente.
- Comisión de Universidades, Ciencia y Tecnología.
- Comisión de Cooperación Judicial.
- Comisión de Educación y Deportes.
- Comisión de Cultura.
- Comisión de Municipalidades.
- Comisión de Género y Desarrollo Social.

A los fines de responder el interrogante nos dedicaremos al estudio de la Comisión de Infraestructura y Transporte (Subcomisión de Infraestructura), ya que nuestra investigación se centra en determinar cuál es el accionar de Jujuy respecto del desarrollo

de políticas en infraestructura para el fortalecimiento de las relaciones bilaterales, la integración fronteriza y la macro-región argentino-chilena.

La realización o propuestas de obras de infraestructura llevadas a cabo por los actores subnacionales de un Estado constituyen una de las distintas facetas que puede tener su gestión internacional. Estas iniciativas surgen para alcanzar beneficios o explotar al máximo sus potencialidades.

Al respecto, Zubelzú (2008) nos dice que la gestión internacional de las provincias posee una estrecha relación con el Estado nacional porque es al que le competen las cuestiones de infraestructura física de conexión internacional. Generalmente este contexto se da en las zonas de frontera.

En consecuencia,

las acciones provinciales tienen como principal destinatario al nivel nacional a quien procuran convencer para que este privilegie obras que resultan vitales para el propio desarrollo de sus economías y su proyección, por tal motivo los Comités de Integración constituyen un mecanismo institucional fundamental para las mismas. (Zubelzú, 2008: 204).

La acción provincial destinada a que se concreten obras de infraestructura se realiza en pos de alcanzar mayor integración física con sus países fronterizos (Iglesias, Iglesias y Zubelzú, 2008). En este caso se buscaba alcanzar mayor integración física entre Argentina y Chile por medio de los vínculos subnacionales, como así también afianzar las relaciones bilaterales.

El tema infraestructura es una cuestión sensible para el Estado nacional. Lo referente a la construcción de rutas y complejos fronterizos

es responsabilidad de la Nación, aunque en determinados casos las provincias proponen al gobierno central la realización de obras en los pasos internacionales a fin de facilitar la integración con países vecinos y, en ciertos casos, las ejecutan empleando sus propios recursos (Iglesias, Iglesias y Zubeizú, 2008).

Una de las principales obras de infraestructura que se realizaron en conjunto con la provincia de Jujuy es el Paso de Jama.

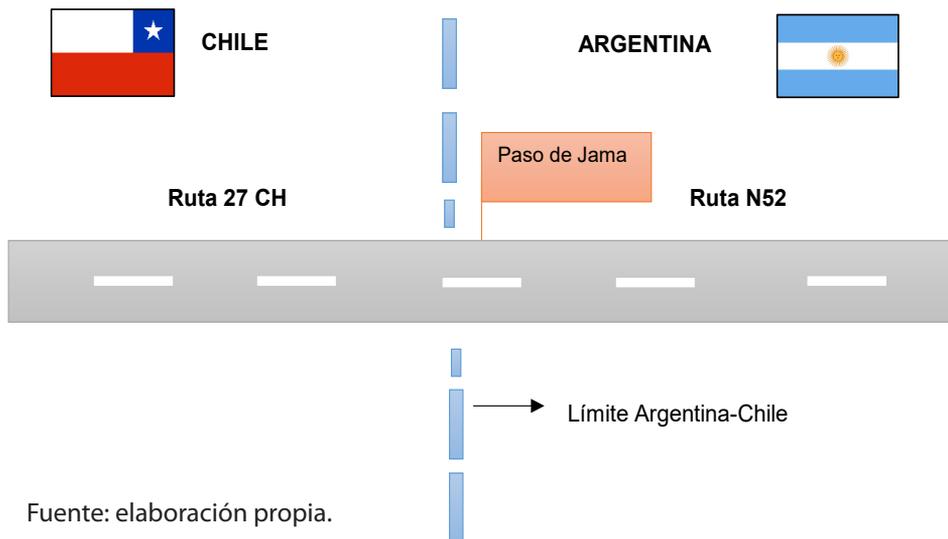
El Paso de Jama es la puerta de acceso a nuestro Noroeste Argentino (NOA). Es un paso de frontera entre las Repúblicas de Chile y Argentina, ubicado en la provincia de Jujuy, a 4200 m s. n. m.

Permite una fluida vinculación por carretera, uniendo la región norte de ambos Estados, a la vez que constituye un sector estratégico del Corredor Bioceánico de Capricornio, el cual comunica a los océanos Atlántico y Pacífico (Ballatore, 2011).

A continuación, presentamos a modo representativo un gráfico que ilustra lo expresado:

En la Argentina, el organismo encargado del control de los pasos de frontera es el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Presidencia de la Nación. Tiene injerencia en el área de los pasos de frontera en lo que respecta a la infraestructura de los pasos y centros de frontera. Desempeña las actividades de coordinación de los organismos de ambos Estados en los pasos de frontera, gestiona las licitaciones para la explotación de servicios complementarios en los pasos, tramita las habilitaciones ocasionales de los pasos fronterizos, y la extensión del horario de atención en ellos como así también la apertura anticipada de los pasos establecidos como temporales (MININTERIOR, 2016).

El Paso de Jama conecta a las regiones chilenas de Antofagasta y Tarapacá con la provincia de Jujuy mediante la conexión vial de la ruta internacional 27 CH y la ruta N52 del lado argentino, vinculando más precisamente a la



Fuente: elaboración propia.

región de San Pedro de Atacama y al pueblo de Jama. Dicha obra de infraestructura vial ha permitido la conexión física de ambos Estados y de sus regiones.

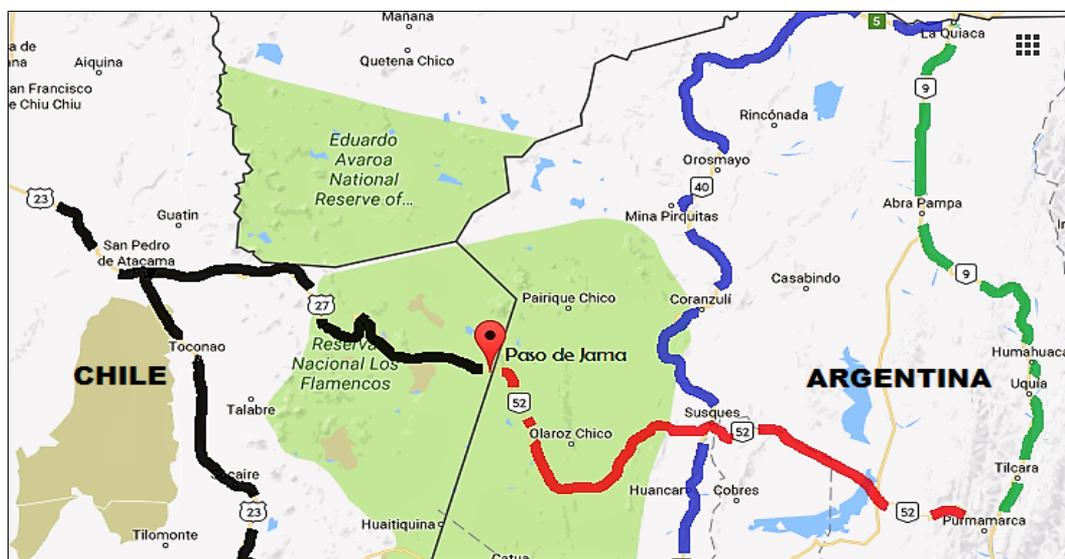
El siguiente gráfico ilustra el sistema de rutas viales que comunica a las regiones chilenas y a las provincias argentinas.

La conexión de las distintas rutas que conectan a la Ruta Nacional 52, argentina, con la Ruta Internacional 27 CH, chilena, permite pensar en Jama no solo como un paso fronterizo entre Argentina y Chile sino como un sistema de elementos interrelacionados y ordenados.

La intersección de las rutas 9 y 40 con la Ruta 52 nos provee de una variedad de servicios, desde medios de circulación de vehículos y tránsito de personas por turismo hasta comercio internacional. Empezando por la Ruta Nacional 40, cuyo recorrido se extiende desde Santa Cruz (cabo de Vírgenes) hasta la ciudad de La Quiaca, en Jujuy, en el límite con Bolivia. Mientras, la Ruta 9 es una carretera argentina que une la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con la frontera boliviana, pasando por la provincia de Jujuy hasta llegar a la ciudad de La Quiaca.

Muchos autores coinciden en que la Ruta Nacional 52 es una obra de altísima calidad,

### Red de rutas viales Argentina-Chile



- Ruta Nacional 52 (Argentina).
- Ruta Nacional 40 (Argentina).
- Ruta Nacional 9 (Argentina).
- Ruta Internacional 27 CH (Chile).

\*Fuente: elaboración propia.

cuyo trabajo se ha realizado en el marco de la cooperación internacional. Es un tramo que es relativamente nuevo, en donde se están haciendo cambios de manera permanente. Allí se produjo un pequeño desvío por el tema de los camiones de gran porte, para que no pasaran por el medio del pueblo de Purmamarca.

Los avances de la ruta 52 se lograron a través de la actuación de Jujuy en estos comités. Además, se potenció al pueblo de Jama para que tuviera un desarrollo importante, hoy en día cuenta con una estación de servicio, una pequeña hostería, un sistema de comunicación, y todo esto se logró en cuanto al desarrollo de infraestructura.

Con respecto a la ruta 9, no debemos restarle importancia; ya que es la que nos une con la Ruta Nacional 52, ya sea viniendo desde La Quiaca hasta Purmamarca para luego ir por la Cuesta de Lipán hacia Jama, o viniendo por San Salvador de Jujuy hasta la localidad de Purmamarca. El recorrido por la ruta 9 nos hace transitar por localidades que cuentan con gran afluencia turística, si tenemos en cuenta que dicha ruta pasa por la Quebrada de Humahuaca. Todas estas cuestiones forman parte de una infraestructura vial planificada e interconectada que otorgan relevancia al Paso de Jama, siendo atractivo no solo en la oferta turística que puede ofrecer sino en lo comercial, para las futuras inversiones, teniendo en cuenta la salida al Pacífico que ofrece.

Con respecto a la ruta 40, dicha ruta es importante para la provincia por su comienzo en el límite con Bolivia. Debemos considerar que Bolivia busca una salida al Pacífico por Jama y esto es una gran oportunidad, ya que se sumaría otro flujo comercial al que se posee con Chile por medio de la conexión con la ruta 40, es decir, lo que faltaría sumar a esta integración transversal sería una integración longitudinal.

Esta red vial permite la unión con el país vecino de Chile a través de la Ruta Internacional 27 CH. Es una ruta internacional que se encuentra en el Norte Grande de Chile sobre la región de Antofagasta, uniendo San Pedro de Atacama y Calama con el paso fronterizo de Jama.

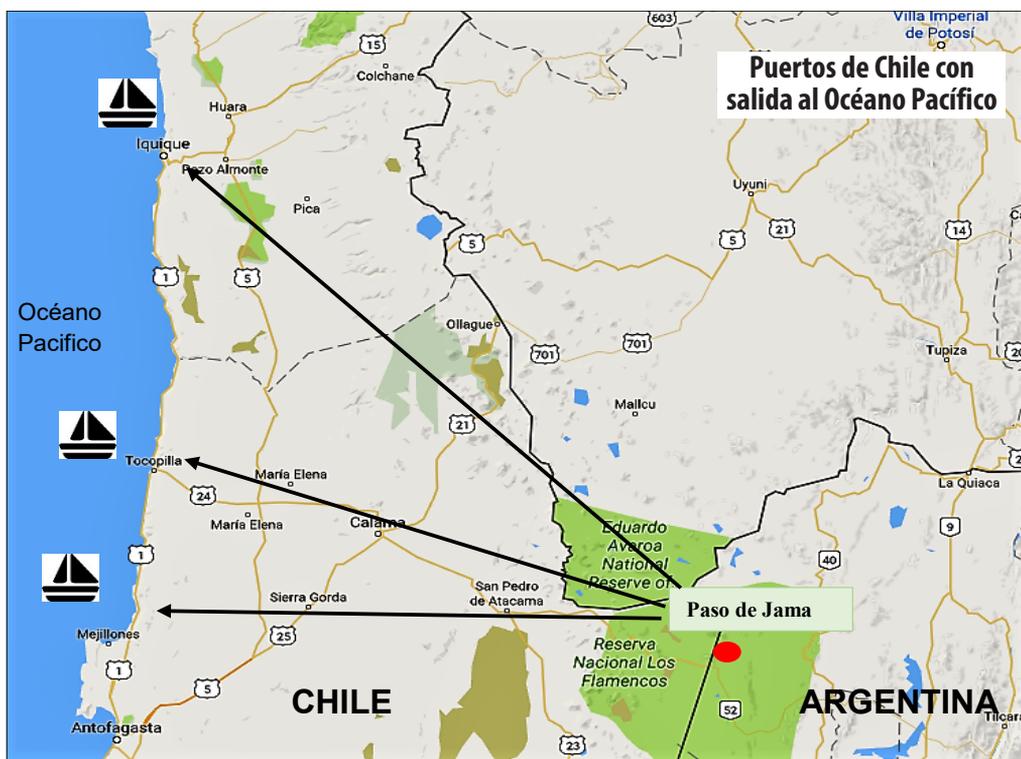
Otro aspecto que le brinda importancia a la conexión con Chile por medio de las rutas es la llegada a los puertos marítimos, en específico el puerto de Iquique, el puerto de Tocopilla y el puerto de Mejillones, que nos abre la puerta hacia el océano Pacífico como una gran oportunidad para la exportación de productos jujeños y que, a su vez, resulta atractivo para la inversión.

Iquique pertenece a la I Región de Tarapacá, es una ciudad-puerto y zona franca. Tiene uno de los derechos comerciales de puerto más grandes de centro de América del Sur y ha recibido la denominación de ZOFRI (Zona Franca de Iquique). Hay alrededor de 2.4 km<sup>2</sup> de depósitos, sucursales bancarias y restaurantes.

Tocopilla se ubica en la II Región de Chile de Antofagasta. Ciudad ubicada al norte de Chile, que nos ofrece sus servicios portuarios.

Mejillones pertenece a la II Región de Chile de Antofagasta, se sitúa a una distancia de 65 km del norte de la ciudad de Antofagasta, y su crecimiento se vio afectado por el creciente proceso de industrialización.

La cuestión del Paso de Jama además es importante –como ya dijimos– por su ubicación estratégica, pues constituye una parte de lo que es el Corredor Bioceánico de Capricornio. Su influencia comprende los estados de Mato Grosso do Sul, San Paulo, Paraná, Santa Catarina y Rio Grande do Sul de la República Federativa de Brasil; los departamentos de Potosí, Chuquisaca, Tarija y Santa Cruz en la República de Bolivia; la totalidad de la República del Paraguay; las provincias argentinas de Jujuy, Salta, Formosa, Chaco,



Fuente: elaboración propia.

Misiones, Corrientes, Tucumán, Santiago del Estero, Norte de Santa Fe y Córdoba y las regiones Primera, Segunda, Tercera y Decimoquinta de la República de Chile y el sur de Perú (Anuario SIRRI, 2015).

"Jama es el eslabón estratégico del Corredor Bioceánico que une los puertos del Atlántico con los del Pacífico por el Trópico de Capricornio" (Ballatore, 2011: 27).

Retomando la cuestión con un poco de historia, fue el 2 de agosto de 1991 cuando los presidentes Alwyn (Chile) y Menem (Argentina) concretaron la habilitación permanente del Paso de Jama.

Todo esto fue producto de una larga historia de intensas tratativas por parte de diferentes funcionarios de la provincia de Jujuy,

como así también de los Estados de Argentina y Chile. Aquí remarcamos que muchos proyectos en obras de infraestructura surgen como iniciativas de los Estados provinciales. La concreción de la habilitación del Paso de Jama fue producto en su mayoría de las incesantes tratativas llevadas a cabo por los delegados jujeños para convencer a sus pares chilenos. Y, con su apertura oficial en 1991, se plantearon para los nortes chileno y argentino promisorias perspectivas económicas. Si bien la habilitación del Paso fue en ese año, es destacable la preminencia que ha tenido en el marco del Comité NOA-Norte Grande, lo que nos ha permitido posicionarnos en los foros.

En la actualidad el Paso de Jama solo ha presentado algunos inconvenientes con respecto a



las cuestiones climáticas, en especial en las temporadas invernales. En el transcurso de tiempo estudiado, el Paso de Jama se ha encontrado en diversas ocasiones cerrado por su inhabilitación para el tránsito. Debemos aclarar que el periodo que el Paso se ha encontrado cerrado no es de la misma magnitud que la que presenta, por las mismas razones, el Paso de Cristo Redentor en Mendoza. Esto presenta una ventaja con la que cuenta la provincia de Jujuy.

Otra gran obra de infraestructura que ha tenido relevancia para la provincia de Jujuy y que se ha trabajado en el marco del Comité NOA-Norte Grande es el Complejo Integrado.

Con respecto al Complejo Integrado, este constituye un gran logro para la provincia. El Complejo representa una obra de infraestructura física de gran importancia en donde se coordinan los servicios nacionales de Argentina y Chile.

El Complejo Fronterizo Jama se encuentra ubicado en el departamento de Susques, perteneciente a la provincia de Jujuy, a 4200 m s. n. m., a 360 km de San Salvador de Jujuy y a 4 km del límite Argentina-Chile. Posee gran relevancia, ya que es el único complejo integrado de

cabecera única de la frontera Argentina-Chile que se extiende por 5308 kilómetros.

En cuanto a las modalidades de funcionamiento del Complejo Integrado, queda establecido a través del Reglamento de Complejos Integrados. Este surge como consecuencia del tratado suscripto entre la República Argentina y la República de Chile sobre los controles integrados de frontera. El referido tratado fue firmado en el año 1997, como muestra del deseo de ambos Estados de seguir avanzando en el marco de la integración física.

Con todo ello podemos decir que en Jama se ubica un área de control integrado. Se denomina control integrado a "la actividad realizada en uno o más lugares utilizando procedimientos administrativos y operativos compatibles y semejantes en forma secuencial y, siempre que sea posible simultánea, por los funcionarios de los distintos organismos de ambos Estados que intervienen en el control" (Reglamento del Tratado..., 2002: art. 1).

El control implica la aplicación de todas las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas tanto del Estado argentino como del Estado chileno referentes al paso de

la frontera por personas, así como la entrada, salida y tránsito de los equipajes, mercaderías, cargas, vehículos y otros bienes por los puntos habilitados de la frontera.

Cuando nos referimos a “punto habilitado de frontera” hablamos del lugar de vinculación entre los dos Estados, en este caso el punto habilitado que es el Paso de Jama se encuentra a 4 km del límite entre Argentina y Chile. Dicha vinculación habilita el ingreso y egreso de personas, mercaderías y de medios de transporte de personas y cargas, y todo tipo de operaciones aduaneras.

Al encontrarse en territorio argentino tanto el área de control integrado como el punto habilitado de frontera, la Argentina es categorizada como “país sede”, porque es aquí donde se asienta dicha área, mientras que Chile es el país limítrofe.

El área de control integrado no solo abarca la realización de actividades administrativas y operativas, sino que incluye la ruta y los recintos, es decir, los bienes muebles e inmuebles afectos al Área de Control Integrado.

La ruta comprendida entre los recintos y la línea limítrofe internacional entre el país sede (Argentina) y el país limítrofe (Chile) es la Ruta Nacional 52 argentina, que une a la provincia de Jujuy con la región chilena de Antofagasta continuando la ruta 27 CH, precisamente con las ciudades de San Pedro de Atacama y Calama.

El Complejo Integrado Jama es la obra más importante ejecutada en la puna jujeña en los últimos decenios. Consta de dos edificios, uno destinado al control de pasajeros y el otro al control de camiones, que suman una superficie cubierta de 1800 m<sup>2</sup> aproximadamente. Ambos edificios han sido diseñados con la metodología “de espejo”, esto es, el ala izquierda posee las mismas características que el ala derecha.

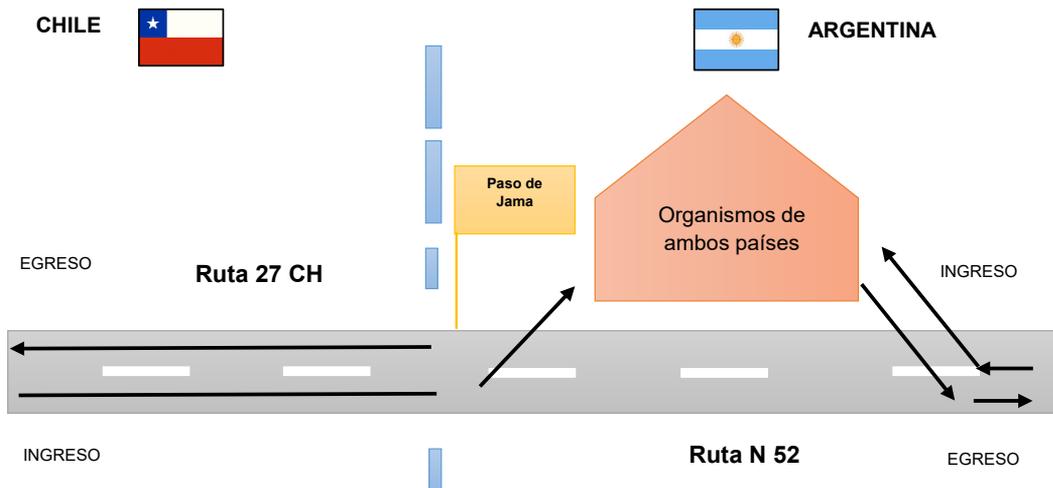
La razón de este diseño se corresponde con brindar las condiciones arquitectónicas necesarias para que los edificios puedan operar como complejo integrado de cabecera única, es decir, que las autoridades de control de ambos países pueden realizar un único control en la frontera.

### **Complejo integrado Jama**



Diseño con metodología “de espejo”

### Control integrado de cabecera única



En el Área de Control Integrado se realizan múltiples controles, como los migratorios, los aduaneros, los fitosanitarios y los zoonosanitarios.

Con respecto a los controles migratorios, el control de salida y entrada de personas en el territorio de un Estado parte se realiza por los funcionarios competentes tanto de Argentina como de Chile, situados en el Área de Control Integrado, en el Complejo Jama.

Los controles aduaneros corresponden al ingreso y egreso de mercancías en donde se aplicará el régimen aduanero establecido por el Estado argentino y el Estado chileno. También los despachos de exportación e importación de mercancías por el régimen especial de comercio o tráfico fronterizo. Se encargará del egreso de vehículos particulares y de transporte de pasajeros y de mercancías incluido el tránsito vecinal.

En el año 2013, el administrador de aduana en Jujuy, por ese entonces Javier Bach, expresó lo siguiente: "Desde que estamos trabajando de manera justificada con los colegas chilenos en

lo que ellos denominan la marcha blanca, venimos teniendo novedades muy significativas en lo que hace al control" (*Todo Jujuy*, 2013).

En ese mismo diario el funcionario destacó que el Paso de Jama es cabecera única de todo el territorio nacional y que en los más de 5000 km de frontera que tenemos con el país hermano es la primera aduana que reúne estas características físicas. Según Bach,

esto fue posible porque el complejo fronterizo ha sido pensado así hace más de dos décadas y cuentan con una infraestructura y con unos edificios que permiten que los usuarios no realicen los tramites a la intemperie sino que los puedan realizar dentro de las oficinas (*Todo Jujuy*, 2013).

Los controles fitosanitarios y zoonosanitarios se refieren al conjunto de medidas de sanidad relativas a las especies vegetales y animales realizadas por las autoridades competentes, en este caso por el Servicio Agrícola Ganadero de Chile (SAG) y el Servicio Nacional de Sani-

dad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) de Argentina. La inspección fitosanitaria se ajustará a un listado de productos vegetales intercambiados de acuerdo al riesgo fitosanitario (Reglamento del Tratado..., 2002).

El control específico que los organismos correspondientes (SENASA y SAG) realizan tiene la instancia de que, una vez que las personas se disponen a pasar al otro lado de la frontera, se les hace firmar una declaración jurada donde manifiestan no llevar ningún producto de procedencia animal o vegetal. El transporte de productos de origen animal o vegetal es prohibido para los particulares, con motivo de evitar la propagación de enfermedades.

Con respecto a la exportación de productos se debe cumplir con ciertas reglas y condiciones sanitarias que permiten que un producto sea apto para ser comercializado. Uno de los inconvenientes que se había generalizado era el transporte de la mosca en las frutas o verduras. Este descuido muchas veces podía ocasionar la pérdida de toda una producción.

El transporte de mercaderías es controlado mediante un sistema informático denominado Malvinas, que fue modificado ya que antes se llamaba SIM (Sistema Informático María). El Sistema Informático María pretende crear un mecanismo de consulta a destinaciones de importaciones y exportaciones totalmente abierto al público en general, a fin de obtener, con base en distintos campos seleccionados, el detalle de la información requerida, en pantalla, o bien armar un archivo. Su funcionalidad se acota exclusivamente a automatizar y acelerar operaciones de comercio exterior.

El control de equipajes pasa por un escáner donde se visualizan los productos que son transportados, si es un producto sospechoso entonces es retenido para su evaluación, a su vez se posee de un detector de metales por el que pasan las personas.

Se crean perfiles de riesgos para determinar cuáles podrían ser las posibles situaciones en las que se dé el traspaso de mercadería ilegal, como narcóticos. Según comentarios, lo que más se comercia ilegalmente es la cocaína y marihuana procedente de Paraguay.

Asimismo, se poseen caninos especializados y entrenados en la detección de sustancias ilegales como la droga.

El coordinador local del Complejo Integrado de Jama es, en el caso de la República de Chile, un funcionario civil perteneciente al gobierno provincial de LOA (gobierno que depende del Ministerio del Interior del Gobierno Nacional de Chile). En el caso de la República Argentina, el coordinador de Jama es el comandante principal del Escuadrón W 53 de Gendarmería Nacional, organismo que depende del Ministerio del Interior, Seguridad y Transporte de la Nación.

El Tratado entre la República de Chile y la República Argentina sobre Controles Integrados de Frontera establece en su artículo primero que el organismo coordinador es aquel determinado por cada Estado que tendrá a su cargo la coordinación administrativa en el área de control integrado (Reglamento del Tratado..., 2002: art. 48).

En cuanto al funcionamiento del Complejo Integrado de Jama, podemos decir que lo positivo en el Complejo es la agilización del Paso, ya que los usuarios no deben pasar por dos controles sino que, al encontrarse las autoridades chilenas y argentinas en un solo núcleo (control integrado), solo deben pasar por un único control. Esto además de agilizar el Paso, simplifica los trámites y el usuario tiene una sola detención por frontera.

En comparación al paso Cristo Redentor en Mendoza, la afluencia en el Paso de Jama es muy tranquila; pero debemos pensar que de aquí a quince años vamos a contar con mayor

afluencia y, para ello, se deben proporcionar mejoras en lo que sea necesario.

Lo más importante y característico que se hizo en la región en cuanto a infraestructura vial fue la habilitación del Paso de Jama y luego, más adelante, como infraestructura física fue la inauguración del Complejo Fronterizo Integrado para la facilitación fronteriza entre ambas regiones.

La conclusión en primer lugar de la habilitación del Paso de Jama significó un gran paso para la integración entre Argentina y Chile, respondiendo al compromiso asumido por sus respectivas administraciones nacionales. Esto más adelante posibilitó la concreción de una infraestructura física, tal como lo fue la inauguración del Complejo Integrado luego de intensas tratativas por parte de nuestros representantes en el Comité NOA-Norte Grande.

Dichas obras de infraestructura reflejaron la importancia que le dieron a la integración fronteriza ambas administraciones nacionales; pero no debemos dejar de lado la iniciativa, por parte de nuestra provincia como así también las constantes tratativas que fueron llevadas a cabo, para el convencimiento de las autoridades chilenas para que apostaran al proyecto.

La visión que se tenía era estratégica, ya que en primera instancia se buscaba alcanzar los mercados internacionales y en especial el mercado asiático, luego se sumó el atractivo turístico que ofrecía, creciendo así la afluencia de turistas que llegaban a nuestra provincia.

El Paso de Jama y el Complejo Fronterizo Único Integrado colocaron a Jujuy en un lugar privilegiado con respecto a las otras provincias que conforman el NOA-Norte Grande.

## CONCLUSIONES

Hoy en día resulta indiscutible el papel que ocupan los actores subnacionales en el sistema

internacional. Es una realidad que forma parte de los debates teóricos sobre las relaciones internacionales, así como también el fenómeno de la integración fronteriza. Este es el espacio básico donde se suelen dar este tipo de vinculaciones. Principalmente, el motivo que lleva a emprender dichas relaciones con sus regiones fronterizas es la búsqueda de la conectividad y aquí es donde la infraestructura es la herramienta fundamental para cumplir con ello.

Jujuy ha tenido una destacada participación en el Comité NOA-Norte Grande a través del desarrollo de políticas en materia de infraestructura física. Entre las obras de infraestructura más importantes que se desarrollaron se encuentra la habilitación del Paso de Jama, como paso internacional totalmente pavimentado y en condiciones adecuadas para el tránsito. Luego el Complejo Fronterizo Integrado Jama, como infraestructura física, complementaria y funcional al Paso de Jama. Son obras que posicionaron internacionalmente a nuestra provincia.

Los Estados nacionales han demostrado interés en modificar el rumbo de sus relaciones bilaterales, entendiendo que eso se logra si se consigue unir la totalidad de extensión de la frontera a través de la integración de las regiones chilenas con las provincias argentinas. Para ello pensaron en la infraestructura como herramienta clave para el fortalecimiento de la integración fronteriza, las relaciones bilaterales y la macro-región argentino-chilena.

Las obras de infraestructura entre ambas regiones, que tuvieron apoyo de los Estados nacionales, fueron precisamente la habilitación del Paso de Jama y el Complejo Integrado. Somos la única provincia donde convergen en un solo lugar tanto autoridades argentinas como chilenas con un fin en común, el cual es agilizar el paso tanto de camiones como de transeúntes.

Para finalizar, podemos afirmar que nuestro supuesto el cual expresaba que “el desarrollo de políticas en infraestructura de la provincia de Jujuy dentro del Comité NOA-Norte Grande significó la consolidación de las relaciones bilaterales, la integración fronteriza y la macro-región argentino-chilena a través de los vínculos fronterizos en el comercio, el turismo y las inversiones” es verdadero.

Porque el Comité NOA-Norte Grande ha permitido que Jujuy tenga mayor relevancia a nivel internacional, las obras de infraestructura emprendidas como el Paso de Jama y el Complejo Integrado de Jama nos posicionaron dentro de estos foros de integración.

Además, la participación de la provincia de Jujuy todos los años es muestra del interés por responder afirmativamente a la política exterior de Argentina y Chile. El aporte que hacen los vínculos subnacionales a las relaciones bilaterales es un componente importante y que marca la pauta de continuar en ese camino.

La integración fronteriza también se vio fortalecida no solo porque las obras de infraestructura como el Paso de Jama y el Complejo Integrado permitieron la conectividad entre ambas regiones, es decir, tanto para las provincias argentinas (Jujuy, Salta, Tucumán) como para las regiones chilenas (Tarapacá y Antofagasta), sino que posibilitaron otro tipo de vínculos en materia turística, comercial, económica, etc. Tal es así que consecutivamente se ha hecho hincapié en fomentar el fortalecimiento a la macro-región argentino-chilena a través de los distintos encuentros en estos comités.

Consideramos que se debería trabajar en buscar alternativas para potenciar el desarrollo económico de Jujuy. Si bien los esfuerzos en fomentar el comercio han sido visibles, consideramos que se debe establecer un perfil productivo que nos abra al mercado internacional, ya que nuestras falencias están en ello,

y buscar modos en que el Paso de Jama, siendo un paso internacional, no quede solo como un paso de vehículos, sino que se deberían generar polos de atracción.

Para finalizar, concluimos que Jujuy le ha otorgado una gran importancia geopolítica y geoestratégica al desarrollo de políticas en materia de infraestructura y que, con el transcurso de los años y gracias a las obras de infraestructura desarrolladas, ha adquirido mayor notoriedad su actuación dentro del Comité NOA-Norte Grande.

## BIBLIOGRAFIA

- Ballatore, I. (2011). *Jama la causa que movió montañas*. PGA: Jujuy.
- Carbajales, J. J. y Gasol, C. (2008) en Iglesias, E.; Iglesias, V.; Zubelzú, G. **Las provincias argentinas en el escenario internacional**: “La gestión internacional de las provincias en el marco del sistema federal argentino y a la luz de sus propias constituciones”. - 1a ed. - Buenos Aires: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD, 2008.
- Colacrai, M. (2004). *La cooperación entre los actores subnacionales y el gobierno federal en áreas de frontera y en el desarrollo de infraestructura física. Integración & Comercio*. Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe. INTAL. 21(8).
- Colacrai, M. (2013). “Las relaciones bilaterales argentino-chilenas en perspectiva subnacional. Potencialidades para incrementar la cooperación e integración”. *Dos Puntas*. Año V. n.º 8.
- Colacrai, M. y Zubelzú, G. (1994). “Las provincias y sus relaciones externas: Federalización de la política exterior o protagonismo provincial es sus relaciones internacionales”. Cuadernos de política exterior argentina, Rosario. Argentina. Centro de estudios

- de relaciones internacionales de Rosario. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (1994). "Notas sobre económica y desarrollo". N.º 561. Agosto.
- Duchacek, I. D. (1984). "The International Dimension of Subnational Self-Government". *Publius: The Journal of Federalism*. Volumen 14. CFS Associates Inc.
- Iglesias, E.; Iglesias, V.; Zubelzú, G. (2008). *Las provincias en el escenario internacional: Desafíos y obstáculos de un sistema federal*. 1<sup>era</sup> ed. Buenos Aires: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo-PNUD.
- Kehoane, R. y Nye, J. (1988). *Poder e Interdependencia: La política mundial en transición*. Argentina: GEL.
- Soura y León en Maira, L. (2010). **La política internacional subnacional en América Latina**: "Relaciones subnacionales. El caso de Chile y Argentina"-1<sup>era</sup> ed. Buenos Aires: Libros del Zorzal.
- Safarov, A. (2004). "Avances y retrocesos en la integración del corredor bioceánico del norte: La zona de integración del centro oeste de América del Sur (ZICOSUR) y el Comité de Frontera NOA-Norte Grande". Trabajo presentado en el "II Congreso en Relaciones Internacionales del IRI". La Plata, Buenos Aires, Argentina.
- Safarov, A. y Calleja, M. (2007). "La importancia de los Comités de Frontera en la Política Exterior del Estado Argentino". Trabajo presentado en III Encuentro del CERPI "Desafíos y Alternativas de nuestra política exterior" y en la I Jornadas del CENSUD "Análisis de la inserción de Sudamérica en el Mundo". La Plata, Buenos Aires, Argentina.
- Secretaría de Integración Regional y Relaciones Internacionales (SIRRI) (2015). *Anuario*. Jujuy: SIRRI.

- Zubelzú, G. (2006). *La acción internacional de las provincias argentinas. Reflexiones generales y análisis de algunos perfiles de gestión*. Córdoba, Argentina: Centro de Estudios Avanzados, Universidad Nacional de Córdoba.

## DOCUMENTOS NORMATIVOS

- Acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina para establecer un reglamento para los Comités de Frontera, 1997.
- Acta de Entendimiento de Buenos Aires entre la República de Chile y la República Argentina, 1984.
- Acta Final Comité NOA-Norte Grande
- Acta de Subcomisión de Infraestructura
- Constitución Nacional Argentina, 2013.
- Constitución Provincia de Jujuy, s/f.
- Reglamento del Tratado entre la República de Chile y la República de Argentina sobre Controles Integrados de Frontera, 2002.
- Tratado entre la República de Chile y la República Argentina sobre Controles Integrados de Frontera, 1997.
- Tratado de Maipú de Integración y Cooperación entre la República de Chile y la República Argentina, 2009.
- Tratado de Paz y Amistad entre la República de Chile y la República de Argentina, 1984.

## SITIOS DIGITALES

- Diario Todo Jujuy. [http://www.todojujuy.com/todojujuy/mejoras-en-los-trabajos-aduaneros-entre-argentina-y-chile\\_15578/](http://www.todojujuy.com/todojujuy/mejoras-en-los-trabajos-aduaneros-entre-argentina-y-chile_15578/) [Consulta: noviembre de 2016].
- MININTERIOR (2016). Ministerio del Interior, Obras públicas y vivienda. <https://www.mininterior.gov.ar/> (Consulta: noviembre de 2016).