



UNIVERSIDAD DE CHILE
Instituto de Estudios Internacionales

***Corredor Bioceánico "Cristo Redentor":
Plataforma de integración física y socio-económica***

Bioceanic Corridor "Cristo Redentor": Platform for
physical and socio-economic integration

Tesis para optar al grado de Magíster en Estudios Internacionales

Candidato: Omar Oriel Osorio Gaete

Profesora guía: Dorotea López Giral

Santiago de Chile

Julio de 2021

AGRADECIMIENTOS

Quisiera agradecer a mis papás, Nancy e Ismael, por todo su apoyo en mis decisiones, por el amor y dedicación que siempre han puesto en mí, ya que sin ellos, jamás hubiese podido concretar nada en mí vida. Para mis dos hermanas; Jennifer y Scarlette, que son un pilar fundamental en mí vida, ya que desde pequeños, hemos compartido todos los logros, tristezas y alegrías; les agradezco su amor incondicional hacia mí persona. Agradecerles también a mí tía Gilda, quien siempre ha estado conmigo en todos los altos y bajos de mí vida.

Agradecerle de todo corazón a mí profesora guía, Dorotea López, por su paciencia, por jugársela por mí, comprensión, su ayuda, sus correcciones y sin las cuales, no hubiese podido realizar mí tesis. También agradecerle a la profesora Astrid Espaliat, quien también al igual que todos y todas las integrantes del comité, tuvieron la paciencia suficiente para esperarme en este proceso.

Agradecer también a los funcionarios del Instituto con los que compartí prácticamente todos los días. Muchas gracias a Patricia Cavieres, Guido Arias, Héctor Gaete, Carlos Mardones, José Olmedo y Alfredo Cortés, por su paciencia, buena disposición, cariño, y amistad.

Les agradezco profundamente a mis amigos y amigas que conocí en este magíster: Felipe, María Ignacia y Sofía, con quienes pude compartir todo este largo proceso académico, gracias por su apoyo incondicional son el mejor regalo de todos estos años en el Instituto. También a mí amigo Leonardo Arriagada, con quien tuve el privilegio de cursar mí carrera universitaria, gracias por sus consejos en todo ámbito de mí vida.

TABLA DE CONTENIDO

Resumen/Abstract	3
Introducción	4
Antecedentes generales.	5
Planteamiento del problema.	7
Objetivos	11
Metodología	12
Marco Teórico	13
Capítulo I: Contexto histórico del Proyecto	17
Procesos de globalización	18
Economía Regional en la globalización	19
Experiencia Sudamericana del Mercosur	20
Transporte vial en la integración económica	21
Transporte vial en la integración de Sudamérica	22
Carreteras terrestres como soportes de competitividad e integración económica	23
Factores que inciden en la construcción de los Corredores Bioceánicos	24
Capítulo II: Proyecto de Corredor Bioceánico Cristo Redentor	26
Marco Institucional y Legal	29
Descripción de los Controles Operacionales	30
Capítulo III: Resultados obtenidos de las entrevistas en profundidad	35
Conclusiones	46
Bibliografía	50
Anexos	56

RESUMEN

La globalización ha traído nuevos patrones en las relaciones comerciales en todo el mundo, priorizando la conformación de regiones transfronterizas, que viene acompañado de un creciente intercambio económico entre distintas latitudes del mundo. Sudamérica, no ha estado exenta de este proceso, ya que desde el comienzo del siglo XXI, se ha generado un creciente intercambio económico con la cuenca del Pacífico, muy especialmente, con el sudoeste asiático, fomentando la conformación de infraestructura vial eficiente para el traslado de las mercancías. Es así, que en noviembre de 2019, se inició la construcción del Corredor Bioceánico Cristo Redentor, que unirá a Chile con Argentina, a través de una infraestructura vial, que atravesará la cordillera de los Andes, para potenciar la integración económica de ambos países y hacer más eficiente el traslado de mercancías. Es así que la presente investigación estudiará los aspectos socio-económicos que generará el corredor en ambos países que lo conformaran.

PALABRAS CLAVES: Corredor Bioceánico, Globalización, Sector público y privado, Complejos fronterizos, Integración.

ABSTRACT

Globalization has brought new patterns in trade relations around the world, prioritizing the formation of cross-border regions, which is accompanied by a growing economic exchange between different latitudes of the world. South America has not been exempt from this process, since since the beginning of the 21st century, a growing economic exchange has been generated with the Pacific basin, especially with Southwest Asia, promoting the creation of efficient road infrastructure for transportation. of the goods. Thus, in November 2019, the construction of the Cristo Redentor Bioceanic Corridor began, which will link Chile with Argentina, through a road infrastructure, which will cross the Andes mountain range, to promote the economic integration of both countries and make the movement of goods more efficient. Thus, this research will study the socio-economic aspects that the corridor will generate in both countries that make it up.

KEYWORDS: Bi-oceanic corridor, Globalization, Public and private sector, Complex international borders, Integration.

INTRODUCCIÓN

Al final de la década de 1990 comienza a circular, en ambos lados de la cordillera de los Andes, la idea de generar una carretera que conectara los océanos Atlántico y del Pacífico. Es así, que comienzan aparecer la idea de construir Corredores Biocéánicos, en adelante (C.B.), con el fin de generar infraestructura vial que una ambas naciones, con la promesa de acercar más nuestras economías en el mercado internacional.

Con esta premisa, es que esta investigación trata de demostrar que: "la puesta en marcha del (C.B.) Cristo Redentor entre Argentina y Chile, además de contribuir en la integración física de ambas naciones, generará mayores posibilidades de inserción de nuestros productos en la economía mundial y con ello, integración socio-económica".

En la investigación se utilizó una metodología de carácter descriptivo, con el fin de indagar los diversos aspectos, dimensiones o componentes de esta, permitiéndonos analizar, evaluar e integrar los distintos conceptos, que una vez tenido los resultados, se lleguen a las conclusiones que correspondan. La recolección de los datos para el análisis, se realizará siguiendo un método cualitativo, estableciendo conclusiones a partir de la reflexión y comparación de los datos recabados, a través de la investigación de campo, en entrevistas de informantes claves para la investigación.

Existe poca literatura en los dos países, acerca del impacto socio-económico que tendrá el (C.B.) de su trayecto, especialmente, en los distintos actores que inciden en su construcción o a los que afectará de una u otra manera. Existen estudios sobre los (C.B.) principalmente ligados al impacto económico (como los llevados a cabo del I.I.R.S.A.), los cuales sin lugar a dudas son importantes, pero dejan de lado el componente social, que consideramos deben ir de la mano.

En el Capítulo I, se desarrollará el contexto histórico en que se desarrollará el (C.B.) Cristo Redentor entre Argentina y Chile. El Capítulo II, consta de una descripción del proyecto del (C.B.), usando como base, el estudio que llevó a cabo el BID. En el Capítulo III, se realizará un análisis de los datos obtenidos de las entrevistas en profundidad. En el Capítulo IV se presentarán las conclusiones de la investigación y se comprobará si se respondió a la pregunta de investigación.

ANTECEDENTES GENERALES

La economía actual, inserta en la globalización, insta a los países a integrarse a la economía mundial mediante la apertura de sus mercados, los cuales están condicionados por esta nueva estructura de comercio, que favorece sin lugar a dudas, el valor agregado del producto y también a la reducción de costos logísticos de transporte y tiempo. Es así que frente a esta nueva modalidad del comercio internacional, los países productores de materias primas -como los nuestros-, deben hacer más competitivas sus mercancías, lo cual se puede alcanzar con la reducción de los costos logísticos del transporte y tiempo en que llegue a destino. Precisamente, la integración vial se convierte en un púlpito, para lograr una mejor y más conveniente inserción en el mercado internacional. Frente a este contexto, en la mayoría de los países de Sudamérica, la infraestructura vial (camino y carreteras) es deficitaria, convirtiéndose en un obstáculo para la integración con la economía mundial, frustrando la difusión de nuestros productos en el mundo e incluso en la región misma. Aún así, el año 2019, en el informe anual de comercio de la OMC, nos plantea que el comercio entre América Latina y Asia, había pasado desde un 8% en 2014 a un 14% en el año 2019. Aunado a lo anterior, en el mismo año del informe; tanto Argentina como Chile, sumaron el 45% de todas sus exportaciones al Sudoeste asiático.

A pesar del aumento exponencial del comercio entre países sudamericanos (como Argentina y Chile) con esta región en particular, ha revelado una vez más, el déficit de infraestructura vial que existe al interior de nuestros países, sumado además al

costo de transporte marítimo para los países de la costa Atlántica como Argentina, por su lejanía con la cuenca del Pacífico. Frente a este contexto, cabría preguntarse qué posibilidades tenemos ambos países, en lograr un mejor desempeño en la producción y por consiguiente, un desarrollo de nuestras economías, teniendo en cuenta de que existe un déficit de infraestructura de transportes y nuestras economías están especializadas en la explotación de materias primas, altamente concentrados en ciertos espacios de nuestros propios territorios.

Es frente a esta realidad, que se hacen imperantes los procesos de cooperación e integración vial entre nuestros países, con el fin de reducir los costo de transporte y que nuestros productos, -aunque sean materias primas-, sean más competitivos en el comercio internacional. Al respecto, Herruzo-Gómez (2019) nos señala que:

"el desarrollo se basa en la apertura de la economía, como un mecanismo para dinamizarla y encontrar nuevos mercados, adquiriendo una mayor importancia la integración entre los países, de modo que juntos tengan mejores herramientas de inserción en la economía mundial, convirtiendo a la infraestructura una fuente de integración vital, especialmente para el Cono Sur de América" (Pp. 821)

Frente a tal escenario, es que el proyecto (C.B.) entre Argentina y Chile, representa un camino virtuoso, para que ambas naciones se vean beneficiadas de mayor crecimiento y desarrollo económico, que al unir ambas costas, bajaran los costos de transporte; y así se hace más competitivos nuestros productos. Junto con lo anterior, el proyecto adquiere un componente persuasivo, ya que busca atraer a otros países de la región (como Brasil) a unirse al proyecto o que incluso lo usen como ejemplo, para urdir otros proyectos de infraestructura -como este- en el continente. Junto con esto, también se deben generar mecanismos para diversificar el sector exportador, además de expandir y rehabilitar la infraestructura interna de ambos estados, lo cual se traducirá indudablemente en una mayor competitividad internacional de nuestros productos.

Las primeras ideas de proyectos de (C.B.), comenzaron a vislumbrarse en la década de 1990, en un foro llamado "Integración de la Infraestructura Regional

Sudamericana", I.I.R.S.A. desde ahora, allí se planteaba una estrategia de integración física de los países, privilegiando las carreteras y líneas ferroviarias. No fue hasta el año 1997, en la inauguración del Gaseoducto GasAndes, en que los gobiernos de Carlos Menen [1989-1999] (Argentina) y Eduardo Frei Ruiz-Tagle [1994-2000] (Chile) comenzaron a visibilizar su interés en este tipo de proyectos, aunque muy incipientemente. Ya entrado el siglo XXI, se comenzó a masificar la idea de los proyectos de (C.B.) en las Universidades y en los medios de comunicación de ambas naciones, despertando el interés del sector privado en la concreción de estos. Es así que en el año 2009 se creó una Comisión Binacional "Corredor Cristo Redentor", el cuál fue declarado de interés público por los Gobiernos de Michelle Bachelet [2006-2010] (Chile) y Cristina Fernández [2007-2015] (Argentina), con el fin de fijar una hoja de ruta para su realización y a la vez, conseguir la inversión necesaria para su construcción. Finalmente, ocho años más tarde (2017) y gracias a un crédito aprobado por el Banco Interamericano de Desarrollo -BID desde ahora-, se comenzaron las obras para la habilitación de ex-túnel ferroviario -Los Caracoles-, con lo que se podrá ampliar a una doble calzada en ambos sentidos del paso y junto con ello, inversión en seguridad vial, las cuales tendrían que estar finalizadas el año 2024.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El comercio internacional, ha alcanzado un notable progreso en el mundo, del cual Latinoamérica no se debe quedar fuera. Desde las reformas y la apertura comercial a comienzos de los años ochenta, en el conjunto de los países sudamericanos y del sudoeste asiático, se ha producido un incremento importante en las exportaciones. Chile y China -por ejemplo-, el primero viene impulsando desde los años noventa una apertura económica, con el fin de llegar a nuevos mercados y así diversificar su matriz económica (Cepal, 2015; 14) y en el caso del gigante asiático; llevó a cabo reformas económicas a

finales de la década de 1970, que han conllevado a un crecimiento económico explosivo durante las últimas décadas. En el caso de Argentina, Guarino (2016) nos señala:

"durante el gobierno de Mauricio Macri, se llevó a cabo un proceso de apertura de su economía, con el fin de conectarse con los mercados gigantes del sudoeste asiático, pero que sin embargo, no ha estado exenta de obstáculos, especialmente con los poderes económicos de su industria nacional y también, por estar adscrito al Mercosur" (p. 56)

No hay que olvidar además, que en Chile es el sector minero la columna vertebral de su economía, y en el caso de Argentina, es el sector agropecuario, lo que deja en evidencia, la urgente necesidad de diversificar las matrices económicas nacionales de ambos países. Por tal razón, como nos plantea Gorentein (2016):

"hay que tomar en cuenta de que el sector de alimentos ha comenzado a tener una ascendente participación en Chile y se ha exacerbado más en Argentina, lo que sin lugar a dudas, se puede convertir -de manera incipiente- en un futuro, en nuevas cadenas globales de valor, lo que ha sido uno de los objetivos pendientes en ambas economías durante los dos últimos siglos" (p. 10).

En este contexto, ambas naciones tenemos nuevos desafíos a sortear, puesto que tenemos mercado pujantes en la Cuenca del Pacífico que demandan materias primas, pero que sin embargo, al tener un déficit en infraestructura interno, sin lugar a dudas, se convierte en un talón de Aquiles para el desarrollo de nuestras economías. Es por esto que la construcción de los (C.B.) han cobrado una fuerza importante en el cono sur de Sudamérica, ya que se convierten no solo en una plataforma de integración, sino que fundamentalmente; por ser una tribuna para dinamizar nuestras propias economías internas.

Es así que de acuerdo con lo anterior, la pregunta que pretende responder esta investigación es *¿qué efectos económicos producirá el Corredor Bioceánico Cristo Redentor en Argentina y Chile?* y en derivación de ello *¿a través de qué medios los sectores públicos y privados -de ambas naciones- se pueden integrar para llevar adelante este proyecto?* Con el fin de comprobar si los corredores son un punto de

inflexión para el desarrollo y posterior inserción en la economía mundial de nuestros países; al bajar los costos del transporte vial y si finalmente, contribuirán en la integración socio-económica de ambos países.

Es así que el territorio, alcanza una importancia relevante, como muy bien lo explican Bolívar e Inostroza (2004):

"-el territorio- en íntima convivencia con la innovación tecnológica, con la generación de infraestructura de comunicación y con el desarrollo del transporte expedito, entre otros, forman parte de las condiciones imprescindibles para la obtención de ventajas competitivas a escala internacional, regional y subregional" (p. 4).

La visión estratégica que tiene la construcción del corredor, es una precondition para la integración económica intrarregional, con el fin de ser la pionera para la modernización y desarrollo de la infraestructura regional de Sudamérica. El (C.B.) que conectará a Chile con Argentina; fue ratificado por el XXXVII Comité de integración Cristo Redentor el año 2018, y su antecesor Grupo de trabajo de Corredores Biocénicos, compuesto por técnicos de ambos Estados para llevar a cabo el proyecto, que más adelante, quiere incluir a Paraguay y Brasil. Atendiendo a esta realidad, uno de los ejes de integración y desarrollo de la Infraestructura Regional en América del Sur es el Eje Interoceánico Central, Romegealli (2007) nos plantea al respecto que "tornar realidad esta conexión eficiente y rentable entre el Atlántico y el Pacífico es prerequisite para el desarrollo económico regional sudamericano" (p. 1).

El BID viene impulsando la iniciativa del (C.B.) desde el año 2016, para ampliar y modernizar varios kilómetros de carretera que concentran el 65% de la carga terrestre de ambas naciones. Los tramos de esta obra ya fueron adjudicados, y junto con programas para reducir trámites en el paso fronterizo, producirán grandes ahorros de tiempos y costos de transporte.

Es así, que el desafío todavía pendiente, radica en cómo avanzar en la generación de esa infraestructura, para redundar en un mayor protagonismo de las empresas de origen local (argentina y chilena) en la región y desde allí, para todo el mundo, con el fin

de profundizar los procesos de internacionalización, además de vincular las actividades productivas, para favorecer el desarrollo de los pueblos y ciudades, localizados en el trazado del (C.B.). Este proyecto, constituye situaciones de especial importancia en múltiples sentidos, uno de ellos el más evidente, es el mutuo desarrollo económico que provoca en los nudos de desarrollo, con la oportunidad para la implementación de políticas locales o subregionales. En este mismo proceso, todas las localidades cercanas se beneficiarán con los intercambios comerciales entre ciudades, al bajar de escala se pasa a lo subregional, donde la integración económica se da entre países vecinos; cuando éstos establecen corredores, hay derrames de la inversión y comercio que van a lo nacional, provincial y municipal.

Finalmente, los flujos permanentes de personas y mercancías, harán que las distancias entre el Océano Pacífico y Atlántico se acorten, comunicando así a nuestros países con otras latitudes con realidades económicas y culturales diferentes.

OBJETIVOS

Objetivo general

Determinar los efectos económicos que el (C.B.) Cristo Redentor producirá en las economías de ambas naciones. Identificando los medios a través de los cuales los sectores públicos y privados pueden integrarse para lograr este proyecto.

Objetivos específicos

Examinar los medios por los cuales, se integran los sectores tanto públicos como privados de ambos países, para influir en la concreción del proyecto.

Determinar cómo los Corredores Bioceánicos, se convierten en ejes de integración socio-económica.

Evaluar los posibles beneficios que tendrá la implementación del (C.B.), en las regiones o provincias de ambos países.

METODOLOGÍA UTILIZADA

La metodología de estudio que se desarrolló en esta investigación es de carácter descriptivo; con el fin de especificar las características más relevantes del objeto de estudio, así como indagar los diversos aspectos, dimensiones o componentes de la investigación, que nos permitirán analizar, evaluar e integrar los distintos conceptos en base a pregunta de investigación planteada, para así poder describir y llegar a las conclusiones que correspondan al tema de la investigación.

La recolección de los datos para el análisis se realizará siguiendo un método cualitativo, estableciendo conclusiones a partir de la reflexión y comparación de los datos recolectados. Estas fueron recabadas a través de investigación de campo en entrevistas en profundidad con informantes claves, con la finalidad de recoger aquellos antecedentes que permitan construir un panorama específico respecto al tema central de nuestro estudio, desde su participación y agencia en el caso abordado. De esta forma se tendrá una aproximación de primera fuente al caso en cuestión.

También de tipo documental; en específico un estudio llevado a cabo por el BID el año 2016, con el fin de recabar la sostenibilidad del proyecto y la obtención de financiamiento para su construcción.

Posteriormente, basándose en categorías teóricas estructuradas y los objetivos, se procedió a la construcción del objeto empírico, con la finalidad de identificar las categorías que influyen en el tema de estudio.

MARCO TEÓRICO

En el presente marco teórico, quisiéramos introducir en la discusión académica la naturaleza diversa de los (C.B.); algunas de las dimensiones que se asocian o forman parte de los mismos y, algunas de las características que adoptan cuando se les considera como políticas y estrategias de integración. Por otro lado, no hay que dejar de decir, que la construcción de este, es un hito importante para América Latina, por lo que la conceptualización del mismo, es prácticamente nuevo.

Los antecedentes históricos de los (C.B.), proceden de diversas culturas como Egipto, Grecia y Roma; en el desarrollo del capital comercial de Europa y Oriente; y en las rutas de las grandes civilizaciones de Oriente y África; que han constituido extensos territorios de comunicación, algunos de los cuales funcionan hasta el presente. Es por tal, que los (C.B.), conforman una de las condiciones dinámicas de la globalización, especialmente "en la conformación de grandes encadenamientos productivos y a la vez; en generadores de innovaciones territoriales diversas" (BID, 2000, p. 134)., los cuales merecen una especial atención en las cimentación de políticas y estrategias de integración e infraestructura, para todos los países de América Latina; ya que forman parte de las condiciones imprescindibles para la obtención de ventajas competitivas a escala regional e internacional.

Como lo dije en un principio, el concepto de (C.B.) es reciente, pues convoca a diferentes significados y no ha adquirido un estatuto teórico reconocido, eso a pesar de que existen cada vez más iniciativas -subregionales- que explícitamente lo invocan. En la mayoría de las veces, según Moncayo (2012) se le conceptualiza "en relación con un significado más primitivo; el de vías de comunicación para el comercio y en perspectiva, de ofrecer mejores condiciones comerciales exclusivamente" (p. 12).

Brasil es pionero en estudiar el concepto de (C.B.), ya que en la década de los 90, en su Comisión Interministerial de Brasil -(C.I.B.)-, los denomina como Corredores de exportaciones, entendida sí con un carácter más nacional:

"como un conjunto coordinado de medios y facilidades que, a lo largo de determinados ejes de circulación, hacían viables los movimientos de cargas en escala económica [...] presentando como componentes básicos la infraestructura vial, a los vehículos, a los equipamientos a las terminales (inclusive los puertos), a los medios de operación, gerencia y soporte institucional, de financiamiento y organizativos, así como otros recursos necesarios al funcionamiento del transporte en su vinculación con las actividades de recolección, almacenaje y distribución" (C.I.B, 1996, p. 18).

Es así que desde el punto de vista del mercado interno, los corredores de exportación permitirían una creciente integración de grandes centros industriales con las regiones abastecedoras de materias primas y alimentos. Ante el rápido proceso de la globalización, las regiones periféricas donde la producción es limitada y los mercados locales son frágiles -por el nivel de renta o la baja densidad demográfica- los corredores de transporte toman un papel estratégico, integrando a las regiones periféricas con los centros industriales, como nos ejemplifica el brasileño Cicero Lucena (1995):

"un corredor bioceánico, unido a un eje de desarrollo integrado, necesita de la construcción de una red vial asfaltada, que articule a todos los factores estratégicos, el cual puede alterar los patrones de desarrollo de áreas menos desarrolladas, generando beneficios derivados y ventajas comparativas (p. 12).

Por otro lado, los (C.B.) pueden ser considerados como políticas específicas de los Estados, para resolver problemas de integración subregional, como los plantea Datar (2000):

"son considerados como instancias políticas de seguridad y cooperación entre los Estados, con el fin de impulsar a las comunidades y a la ciudadanía en su conjunto, en la medida que afectan la cooperación geopolítica de una vasta región que supone la participación de varios Estados (p. 11).

En un primer término, porque traspasan a varios Estados y a la vez afectan (positiva o negativamente) a varias estructuras medianas y locales. En segundo término, y a pesar de que la mayoría de las políticas de los corredores tienen su origen en los

centros hegemónicos de poder, no es menos cierto, que éstas no se pueden llevar a cabo sin un apoyo importante de los gobiernos nacionales y de sus relaciones intergubernamentales. Por lo tanto, los acuerdos entre diferentes instancias políticas y las comunidades locales se hace imprescindible, muy especialmente en los lugares físicos donde se encuentra el trazado del Corredor, ya que allí es donde se desarrollaran el cambio organizacional, las nuevas formas de asociación y principalmente; la conformación de relaciones comerciales.

A pesar de ser un concepto relativamente nuevo, este solamente se ha quedado enmarcado en la dimensión física, pero aparte de este, debe sumar los complejos procesos mundiales internacionales, referente a la percepción del mundo local, con un cruce de criterios. Es así que el concepto de (C.B.) convoca tres dimensiones significativas: su realidad territorial, la multidimensionalidad y en las estrategias de integración subregional: en lo que se ha denominado como realidad territorial, expresada por Nuñez (1996):

"es entendido como un puente terrestre, a través de un continente que une a mercados de continentes distantes, separados por océanos, los cuales permiten que una carga proveniente de Oriente a Occidente -o vice versa- transite por un corredor terrestre continental y retome la vía marítima, para arribar a las costas de otro continente (pp. 1–2).

En lo que se refiere a Multidimensionalidad, planteada por Foxley (2004):

"los corredores no solo se especializan en el movimiento de mercancías, sino también de personas, que coinciden con flujos de turismo, cultura e incluso ideas, donde todas las partes se retroalimentan de dicho proceso y podrían incluso desembocar en procesos de descentralización del subcontinente (p. 33).

Finalmente, en lo que se refiere a las estrategias de integración subregional, está resumida por Le Dantec (1998):

"como fin, la integración de los países que la componen, con el fin de generar beneficios públicos a escala internacional, múltiples y complejos, ya que toda inclusión debe

suponer tener en cuenta la percepción del mundo local, los referentes ideológicos que están detrás y finalmente, la evaluación de instituciones nacionales como internaciones y regionales" (p. 44).

Ahora bien, el enfoque que tendrá la investigación es el Neo-estructuralismo, ya que una de sus ideas claves, consiste en el aprovechamiento de la globalización como motor del crecimiento económico, pero a la vez se deben generar las articulaciones de políticas públicas adecuadas, para que los frutos de las actividades promuevan el crecimiento con equidad. En este contexto aparecen los (C.B.), que aparte de ser carreteras viales que unen a dos océanos, son infraestructura donde transitan personas y se intercambian bienes, como también se ponen en contacto poblaciones antes aisladas y situadas en un entorno puramente nacional. Asimismo, Bernal-Meza (2000) plantea que los (C.B) "integran micro-zonas mediterráneas, tradicionalmente no conectadas con suficiente fuerza ni con los centros nacionales ni con los circuitos internacionales" (p. 71). Sumado a esto, en el enfoque neo-estructural los (C.B.) empujan a una redefinición del rol del Estado:

"debe fortalecerse en sus funciones clásicas (entre ellas, la oferta de bienes públicos, el mantenimiento de los equilibrios macroeconómicos, la seguridad ciudadana, entre otras; también la eliminación o compensación de distorsiones de precios o de tipo estructural como los derechos de propiedad), en sus funciones básicas (salud, educación, vivienda, infraestructura), y funciones auxiliares (de apoyo a la competitividad estructural de la economía, la compensación de las fallas de mercado, el acceso a la información y su difusión, entre otras), más que en las funciones empresariales y productivas (Salazar-Xirinachs, 1995, pp. 455-456)."

Los neo-estructuralistas, a pesar de otorgarle importancia al mercado, no descartan la intervención del Estado para resolver sus fallas, pero le dan más importancia a la generación de las debidas regulaciones en las estrategias público-privadas, ya que allí ven que se puede impulsar la innovación, la difusión de tecnologías, la educación y por ende, el desarrollo sostenible en el tiempo. Además, sin los Estados,

no es posible hacer realidad los corredores, puesto que el componente dialéctico Estado-Sociedad Civil es indispensable para los (C.B.), ya que integran micro-zonas al interior de los estados y con otros estados. Lo que intensifica las comunicaciones al interior de Sudamérica y promueve un desarrollo integral de los actores comprometidos.

Siguiendo en la idea del enfoque, los (C.B.) en la reunión del Mercosur en el año 2015, se realiza la Declaración de Asunción sobre los (C.B.), en la que se plantea que estos: "se complementan con esquemas que incluyen facilidades en materia de depósito y zonas francas de los puertos, aduanas integradas y procedimientos comunes entre los estados de la región; como el reemplazo progresivo de agentes militares por policiales y aduaneros; y profundización de la libertad para el tránsito de las personas" (p. 1).

Es así que los (C.B.) son la expresión física del enfoque neo-estructuralista, ya que reflejan las nuevas tendencias de apertura de la región al mundo, la redefinición del rol del Estado, el rol del mercado en la economía y la sinergia contenida en el aumento del intercambio y el flujo de personas entre los diversos países de la región.

CAPÍTULO I: CONTEXTO HISTÓRICO DEL CORREDOR BIOCEÁNICO

En el siguiente capítulo, se pretende establecer el contexto histórico en el que nacen los (C.B.) en Sudamérica. En la actualidad nos hallamos inmersos en un sistema mundial caracterizado por los procesos de la globalización, estructurado en un nuevo orden mundial de carácter multipolar. Es así, Wong-Gonzalez (2001) nos señala que:

"La organización territorial resultante es de tipo insular, fragmentada o discontinua, con espacios articulados a la red de transporte de comercio internacional, constituyendo una insularidad tecnológica que deja rupturas de continuidad territorial entre las áreas integradas a la globalización y donde la distancia física que las separa, pierde importancia relativa frente a la distancia-costos y la distancia-tiempo para alcanzar los mercados en forma competitiva y justo a tiempo" (p.71)

Según las ideas matrices de Borja y Castells (1997) "el proceso de la globalización es omnipresente en lo relativo a la vinculación global-local, ya que esta representa una oportunidad de establecer una articulación complementaria que sea generadora de la sinergia económica y social de las naciones (p. 66).

Es por tal razón, que la globalización es el componente principal en la conformación de conexiones viales, que promovidas por el comercio internacional, conlleva a los países a la integración de la infraestructura vial para el transporte de carga; que finalmente desembocan en construcción de los (C.B.).

1.1.- PROCESO DE GLOBALIZACION

La globalización es la expresión de la interdependencia exponencial que existe entre las naciones, como muy bien lo plantea Herdegen (2005):

"nos brinda acceso a bienes y servicios, no solo en condición de consumidores, sino también, en condición de proveedores de ellos, lo cual amplía las fronteras y los mercados potenciales a los cuales se pueden acceder. En conjunto y con una perspectiva integracionista, cada economía aporta aquello en lo que posee ventajas comparativas y competitivas en relación con el resto de los Estados, posibilitando de esta manera a las personas, acceso directo a bienes y servicios a precios razonables y de manera inmediata. Todo lo anterior, a raíz del acelerado progreso de la tecnología; de información y de transporte, generando una interdependencia entre las distintas naciones" (p. 105)

Este proceso, junto a la liberalización de las economías nacionales, conduce a una interdependencia total de los estados; que gracias a la tecnología y a la inmediatez de la información, generan un esquema imposible de escapar. Asimismo, la innovación adquiere un papel trascendental en las dinámicas globales, donde las estrategias empresariales al contar con esta, pueden ejercer influencia decisiva en la economía global. Además, la inversión extranjera es vital para los países subdesarrollados, que al

no contar entre sus productos exportados valor agregado, se les hace más difícil poder acumular capital, viéndose obligados en abrir sus economías, para así llegar al comercio internacional. Sumado a esto, se hace indispensable para estos países, dotarse de infraestructura vial y portuaria, para así hacer más competitivos sus productos, que al no tener valor agregado, es necesario que busquen métodos a corto y mediano plazo, los haga más competitivos. Finalmente, es imprescindible para nuestros países, acercarnos a la tecnología e ir perfeccionando a nuestra matriz económica, siendo la única manera de atraerla, a través de la integración al mercado mundial.

Para Naser (2017) la globalización para los países subdesarrollados "es un hecho ineluctable y significa tanto una oportunidad como un desafío" (p. 67). Al ser sinónimo de oportunidad, se constituye en un marco de referencia que ambos países (y en Sudamérica en general) podamos integrarnos de mejor manera a las corrientes de inversión, comercio y tecnología. Sin embargo, esta se convierte en un desafío para muchos países, ya que genera tendencias a la concentración y desigualdad espacial, sumado a esto, también muchos países de Latinoamérica presentan carencias estructurales como; un bajo desarrollo tecnológico, infraestructura deficiente, economías cerradas, bancos centrales intervenidos, inexistencia de mercados de capitales y por supuesto, baja certidumbre política y legislativa.

Es así que la globalización antes de oportunidad, representa un desafío para los países en vías del desarrollo, ya que es preciso primero rectificar alguna de estas carencias, pero principalmente, las que se refieren a la infraestructura, para que así se pueda aprovechar las oportunidades que esta genera y por ende; dar mejor calidad de vida a sus ciudadanos, generando interacción e integración con otras naciones.

1.1.2 ECONOMÍA REGIONAL EN LA GLOBALIZACION

En la era de la globalización, la economía regional adquiere una interesante matriz de investigación económica, siendo que hoy en día, la regionalización está ligada

con la conformación de bloques de países con distintas formas de integración económica, para aprovechar de mejor manera, los desafíos que conlleva la globalización. Según Álvarez (2001):

"estas formas de integración van desde los acuerdos de libre comercio y flujos de inversión, la complementación de mercados y el tránsito libre de personas, hasta el establecimiento de una moneda única. Este proceso que engloba un conjunto de naciones, estableciéndose de manera formal o por una estrecha relación económica, que podemos observar en casos como Unión Europea, la Zona de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA), el MERCOSUR, entre otros (p. 116)".

Hay que tener claro, que existen varias escalas de regionalización económica; la internacional que engloba a un conjunto de diversos países o la intra-estatal, que son las regiones o unidades geográficas-políticas internas de un país. Sumado a esto, también este término se asocia con los mercados mundiales, como empresas multinacionales o transnacionales, que en definitiva, generan la circulación de bienes y servicios.

1.1.3 EXPERIENCIA SUDAMERICANA DEL MERCOSUR

El 26 de marzo de 1991, Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay firman el acuerdo de integración económica, denominado MERCOSUR (Mercado Común del Sur), buscando generar una zona de libre comercio en los países que lo suscribieran. Estos países, conscientes que la liberalización del comercio, combinado con ciertos esfuerzos específicos de integración, permitirá una reconstrucción estable de los vínculos comerciales regionales, para poder multiplicar su competitividad en los mercados internacionales. Es así que el 1 de enero de 1995 entra en funcionamiento, al cual el año 2007 se adhiere Venezuela y en 2012 en proceso de adhesión Bolivia. Los miembros de Mercosur imponen el AEC (arancel externo común) a los productos y servicios provenientes de países fuera del bloque, el cual sirve para proteger la producción local frente a las importaciones, sin embargo, su incremento también impide

la competencia en el mercado regional. La regla de consenso es el tratado de Asunción de 1995, en la cual se exige que cualquiera de los miembros que quiera generar acuerdos comerciales fuera del bloque, tiene que hacerlo en forma conjunta, para proteger el Mercado común que existe. A parte de la dimensión económica, existen otras dimensiones como la política, social y cultural que se desarrollan entre los países. El año 2019, siguiendo con una clausula política que adhirieron los Estado, se procedió a la suspensión de Venezuela, hasta que no resuelta la crisis económica, política e institucional que se encuentra el país caribeño. Finalmente, el 08 Julio del año 2021, Uruguay comunicó a sus socios del MERCOSUR, que comenzaría a negociar acuerdos económicos fuera del bloque, lo que ha generado roses con los demás países que lo componen y ha creado incertidumbre en la viabilidad de este mismo. [<https://www.mercosur.int/quienes-somos/en-pocas-palabras/>]

1.2 TRANSPORTE VIAL EN LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA

La búsqueda de la integración sub-regional como medios del desarrollo económico y social sostenible, constituye un anhelo de muchas naciones de Sudamérica (como Argentina y Chile). Una herramienta efectiva para lograr dicho objetivo, es el transporte vial, con una posición bastante promisoria en alcanzar ese propósito.

En la década de los años 90 y gracias a las políticas implantadas por gobiernos (como el nuestro) que buscaban insertarse en la economía mundial, se propusieron como meta generar infraestructura física del sector transporte, con la finalidad de subsanar el déficit que habían generado sus predecesores. Teniendo en cuenta además, que el transporte vial (carretero) ascendió en las últimas décadas a un nivel prominente en casi todo el mundo, que ni siquiera la crisis del petróleo en los años 70, llegó a afectar su posición relativa frente a los otros medios de transporte (CEPAL, 2005).

A comienzos del siglo XX, fue el transporte ferroviario el elegido para dicha integración, incluso se construyó un tren que unió a Valparaíso y Buenos Aires, sin

embargo, en la actualidad, se ha llegado a un consenso de que la infraestructura vial se puede concretar de manera más rápida y por ende, con efectos inmediatos en las economías de ambos países, eso sí, debe existir una alianza estratégica entre el sector privado y los estados, para cubrir ciertos requerimientos físicos y operativos para que sean sostenibles.

1.2.1 TRANSPORTE VIAL EN LA INTEGRACIÓN DE SUDAMÉRICA

El enlace vial de países en una sub-región, presupone la disponibilidad efectiva de carreteras de uso permanente. Sin embargo, en Sudamérica (y América Latina en general) en un primer momento, se buscó la integración en base de los ferrocarriles, pero estos solamente vieron la luz cuando los intereses económicos lo justificaron. Junto con ello, la dificultad geográfica jugó un papel crucial, en que estos proyectos ferroviarios de integración, solamente se quedaron en el papel. Incluso, si alguno de estos vio la luz, "a despecho de la falta de justificaciones a nivel nacional, constituyeron un desvío de modestos recursos financieros que más bien pudieron ser aplicados con mayor ventaja a otros proyectos" (Kuntz, 2013. p. 69). Es así que la experiencia de grandes inversiones ferroviarias de integración de América Latina, solamente se quedaron como idea.

En el caso de las carreteras viales, sucede lo mismo: "la construcción de una carretera de larga distancia, siempre estará sujeta como subproducto del tráfico nacional, en los casos exitosos. Eso porque en su momento, los flujos comerciales internacionales, estaban lejos de justificar la construcción de cualquier carretera de alto costo (Londoño-Gómez, 1997, p. 90)". O sea, siempre que la carretera pueda servir a claros objetivos nacionales; como la apertura de una nueva área productiva (como por ejemplo el turismo), aumentar en la capacidad del transporte de cargas o incluso, si aumentó la demanda automotriz, se justificará su construcción, haciendo de la integración vial internacional, un efecto secundario.

Ahora, es importante tener en claro que en la actualidad este argumento ha ido variando, principalmente, por el crecimiento del comercio internacional, que ha empujado a las regiones productivas de los países a buscar nuevos mercados, preferentemente fuera de sus fronteras, empujando así proyectos de infraestructura vial - como el de esta investigación-. De igual forma, hay que tener presente que cualquier infraestructura vial internacional, tendrá como eje el conjunto de carreteras nacionales que están entrelazadas con sus puntos productivos internos, que al verse en la necesidad de acceder a otros mercados, conseguirán el apoyo político interno, con el cual podrán negociar con el otro estado (en cuestión) y así concretar una carretera internacional.

1.2.2 CARRETERAS TERRESTRES COMO SOPORTES DE COMPETITIVIDAD E INTEGRACION ECONOMICA

Actualmente en Latinoamérica, existen multiplicidad de enlaces por carreteras internacionales, especialmente los que comparten la carretera Panamericana. Ante el contexto actual, la oscilación de personas y mercancías, ha generado que muchos países las consideren como plataformas de integración económica, pero que sin embargo, se ven detenidas por condiciones operativas y aduaneras en las fronteras de los estados. Por tal razón, es que se hace imperioso acuerdos bilaterales entre los países, para que se generen las condiciones de flexibilidad; para el intercambio de mercancías entre dos o más estados, haciendo menos engorrosa su circulación.

Una vez resuelto eso, es necesario enfocarse en que la construcción de infraestructura vial conecte a las regiones productivas con los puertos, para hacer así más rápido el trayecto de las mercancías, hacia los lugares de embarque. Es importante este punto, ya que el costo de transporte constituye una variable que afecta de forma directa la competitividad de los productos a exportar, como muy bien lo señala Londoño-Gómez (1997): "si su incidencia es mayor frente otros países proveedores con similitud de costos de producción, será el que ofrezca las mejores condiciones de flete,

tiempo de entrega, calidad y empaques quien conquiste los mercados" (p. 113). Es así que el valor de una mercancía, depende tanto del volumen que se pueda transportar, como también el tiempo a la distancia que recorre en llegar al punto de embarque, lo cual termina siendo decisivo en la competitividad del producto a exportar. Es por tal, que las carreteras terrestres, se convierten en factores decisivos en la competitividad que pueden adquirir las mercancías a exportar, lo cual insta a los sectores tanto privados como públicos, hacer lo posible en llevar adelante este tipo de inversiones en las carreteras (como los C.B.). Por lo tanto, es importante contar con una buena red de carreteras terrestres, seguras y bien construidas, que a la par de una mayor eficiencia por parte del Estado (en por ejemplo apurar los procedimientos de las aduanas), el producto exportado, tendrá un nivel mejor competitivo y se podrá vender a mejor precio en el mercado internacional.

1.3 FACTORES QUE INCIDEN EN LA CONSTRUCCIÓN DE LOS (C.B.)

a) *Promoción de grandes inversiones en carreteras de integración*: El ejemplo claro de promoción de carreteras de integración, es sin lugar a dudas la "Carretera Panamericana". La idea de esta se concibió en la Quinta Conferencia Internacional de los Estados Americano el año 1923, fuertemente respaldada por el Presidente de Brasil Washington Luis en 1928. En palabras de Braga (2011) "este proyecto vial, tenía como propósito la interconexión vial de las 3 Américas, con un fuerte impulso en generar los lazos multidimensionales en los distintos países del Continente" (p. 44). Esta comenzó su construcción a finales de los años 30, constituyéndose así, en una de las hazañas más grandes registradas en la Historia mundial, solamente comparada con la Ruta de la Seda, transformándose así en la Columna Vertebral vial de la mayoría de los países de Sudamérica. Este antecedente histórico vial, se ha convertido en un factor importante a tener en cuenta, especialmente cuando se quieren llevar a cabo proyectos como el (C.B.).

b) *Alianza público-privado en la construcción de infraestructura vial*: Para que se lleven a cabo todo tipo de infraestructura vial internacional, es de vital importancia que los sectores públicos y privados de ambos países, en concordancia por el interés regional (o provincial), generen una alianza o frente común. Por ejemplo, el año 2009 el Comité de Integración Cristo Redentor, liderados por el gobierno regional de Valparaíso (Chile) y el gobierno provincial de Cuyo (Argentina), y por supuesto, motivados por los sectores privados en ambas regiones o provincias; llevaron a cabo un accionar coordinado y concertado de instar a sus respectivos gobiernos centrales a estudiar la factibilidad de la construcción de un (C.B.), que uniera ambos estados, lo cual finalmente sucedió. Es así que el interés público regional + el interés del regional del sector privado, genera una alianza virtuosa, que al unirse, pueden presionar a sus gobiernos centrales a responder sus intereses.

c) *Decisiones tomadas a nivel diplomático en favor de la construcción de carreteras internacionales*: El Tratado de Paz y Amistad firmado por Argentina y Chile en 1984 -en su Art. 12-, bajo el título "Cooperación Económica e Integración Física" creó una Comisión Binacional denominada Comités de Frontera, que con el tiempo devinieron en Comités de Integración, los cuales tiene como fin, intensificar la cooperación económica y sobre esta, la integración física, expresamente consignados en el Tratado, poniendo en marcha un proceso que hasta hoy está en pleno desarrollo y cuya dinámica es cada vez más intensa. Es así que la diplomacia es un factor muy importante en la generación de este tipo de proyectos, ya que profundiza la cooperación en ámbitos económicos -e integración física-, generando así una mayor certidumbre en los países y finalmente, atrae al sector privado a invertir en este tipo de proyectos.

Es así que la unión de los factores diplomáticos y la alianza público-privada, conlleva a la promoción y ejecución de proyectos viales internacionales, como el de esta investigación.

CAPÍTULO II: PROYECTO DE CORREDOR BIOCEÁNICO CRISTO REDENTOR

Los estados que conforman el (C.B.) Cristo Redentor, reconocen la importancia del proceso de integración física como un instrumento imprescindible para la creación de un espacio económico ampliado, el cual facilitará el tránsito de personas y principalmente de mercancías, "con el fin de promover el tráfico de exportaciones en dirección a terceros mercados -principalmente al Sudoeste asiático-, mediante la plena operatividad de vinculaciones terrestres hacia las rutas marítimas" (Montecinos, 2009, p. 25). Como se había planteado en el capítulo anterior, el tratado de Paz y Amistad de 1984, fue la base para la conformación de los Comités de Frontera que derivarían en los Comités de Integración, Bonadeo y D'Agostino (2011) los señalan como: "foros de encuentro y colaboración entre los sectores público y privado nacionales de las regiones chilenas y provincias argentinas para promover su integración, con el apoyo de los organismos nacionales, provinciales, regionales y municipales." (p. 11)

Es así, que el año 2009 nace el Comité de Integración Cristo Redentor. En esa ocasión, tanto la región de Valparaíso (Chile) y la provincia de Cuyo (Argentina), idearon una estrategia de gestión internacional sub-nacional, con la cual instaban a sus respectivos gobiernos centrales a estudiar la construcción de un (C.B.), lo cual finalmente se produjo el año 2011, donde ambos gobiernos se comprometieron a estudiar la ejecución de este proyecto y de ser factible, comenzar a buscar el financiamiento para llevarlo a cabo.

Es así que el año 2016, el BID, llevó a cabo un informe para la adjudicación de préstamos para la construcción del (C.B.) "Cristo Redentor", el estudio fue llevado a cabo por la consultora argentina Serman & Asociados, en colaboración con la consultora chilena Geotécnica Consultores S.A., quienes en conjunto de la participación de Alex Foxley (por parte de Chile) y Federico Ingacio Poli (por parte de Argentina), elaboraron un informe, (http://www.dirplan.cl/centrodedocumentacion/Documents/Estudios/Desarrollados/2010/Cristo_Redentor/Resumen_Ejecutivo_Informe.pdf) presentado a continuación.

En primer lugar, el estudio constató, que los caminos de ambos estados, en el trayecto de Buenos Aires – Valparaíso correspondientes a 1.433 km., estaban en buenas condiciones y pavimentados en su totalidad. Es así que el estudio, se enfoca en la habilitación de los túneles en la Cordillera.

La Fase 1, consta en la transformación del túnel Los Caracoles de ferroviario a vial, para que así junto con el túnel Cristo Redentor, cada uno pueda tener 2 pistas unidireccionales, siendo el primero unidireccional hacia Chile y el segundo unidireccional hacia Argentina, como se puede ver en la figura 1:



Mientras las obras se estén llevando a cabo en el túnel Los Caracoles, el túnel Cristo Redentor mantendrá el flujo vehicular bi-direccional.

Con una visión estratégica y pensando en el crecimiento del comercio internacional, el nuevo acceso vial desviará el flujo vehicular dejando liberado el Túnel Cristo Redentor, que se utiliza actualmente, para encarar otras reparaciones. Cuando ambos estén en funcionamiento, uno se utilizará para la ida (túnel los Libertadores) y el otro para la

vuelta (túnel Los Caracoles), generando un sistema de doble túnel que estarán interconectados por 5 inter-estaciones. La construcción, tendrán los parámetros de calificación (B.I.D.) de mitigación, equipamiento y seguridad. (OP.CIT p.15)

Las obras del túnel los Caracoles, ya fueron licitadas por el Gobierno argentino el año 2019, comenzado las faenas en Marzo de 2020, con una duración de 27 meses, que sin embargo están en evaluación debido a la crisis de la Pandemia de Covid-19.

El crédito para el (C.B.) Cristo Redentor, contempla dos líneas de financiamiento: la primera de US\$ 524,3 millones destinada al “Programa de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en el Sistema de (C.B.) Cristo Redentor”. La segunda línea de crédito se trata de un primer préstamo individual de hasta US\$ 200 millones (para cada país) para la construcción de accesos a áreas urbanas, además de obras de mitigación de impacto socio-ambiental y adquisición de predios.

Sin lugar a dudas, el objetivo general de la línea de crédito es contribuir a mejorar la integración transfronteriza entre Argentina y Chile, reduciendo los tiempos y costos de transporte en el Sistema de (C.B.), a través de la provisión de infraestructura de transporte y de un sistema de integración fronteriza que facilite la conectividad regional (OP.CT, p.17)

El (C.B.), que conecta a la provincia de Mendoza, Argentina, con la Quinta región de Valparaíso en Chile, registra el mayor volumen de tránsito pesado, representando el 40 por ciento de camiones y un total del 77% del comercio carretero de ambos países. El (C.B.) beneficiará directamente a 2.314.000 personas por año, entre pasajeros y usuarios del transporte de carga y demás actores de las cadenas logísticas de exportación e importación de Argentina y Chile que circulen por el Corredor. También beneficiará indirectamente a 920.896 habitantes de ciudades mendocinas por el impacto socio-económico de la obra.

Finalmente, para la obtención del crédito, ambos países se comprometieron en ejecutar un programa coordinado de inversiones en obras viales en cada lado de la cordillera, a fin de ampliar las interconexiones de tránsito terrestre con el (C.B.), en tal sentido, se

compromete a mejorar y diversificar las vías terrestres orientadas con el camino del corredor, que decantan en las zonas portuarias, garantizando la libre utilización de las misas.

2.1 Marco Institucional y Legal

El tratado entre la República Argentina y la República de Chile sobre Controles Integrados en Frontera (1997) [<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=186077>] se convierte en una base, para la creación de condiciones favorables para facilitar el tránsito fronterizo de personas y muy especialmente; el tráfico de bienes, en el entendido que la regulación de los controles integrados de frontera mejora las condiciones generales de esos desplazamientos. El Tratado explicita definiciones y avanza en el control unificado por funcionarios de ambos países en forma simultánea, manteniendo la normativa interna de cada país en materia aduanera, migratoria y de sanidad. Asimismo los países han firmado el Reglamento de dicho tratado en 2002, para ordenar la forma de ejecución del tratado y contiene, entre otras, disposiciones referidas al control aduanero, al control migratorio, de sanidad, de transporte y la descripción del funcionamiento de las instituciones coordinadoras y de control de cada país y sus actividades específicas. En dicho reglamento, se constatan los siguientes puntos:

1) Ambos países asumirán los costos de adecuación y operación, incluyendo el mantenimiento, reparaciones y mejoras necesarias para el funcionamiento normal de los complejos en sus respectivos territorios y el desempeño de los funcionarios.

2) El Área de Control Integrado, conforme al artículo 1º, letra f) y 15º del Tratado y al Capítulo I del Reglamento, estará constituida por los recintos de los dos complejos y las rutas de acceso desde estos recintos hasta el límite internacional.

3) Los aspectos comunes y administrativos de los organismos y servicios que actúen en el Área de Control Integrado, exceptuando los de carácter técnico, se regularán conforme lo establecido en el artículo 44° y siguientes del Reglamento.

4) Corresponderá al Coordinador Local designado por el País -sede de cada complejo-, desempeñarse conforme a lo previsto en los artículos 46°, 47°, 48°, 49°, 50°, 51° y 52° del citado Reglamento.

5) Los organismos de ambos países que operen en el Área de Control Integrado, contarán con las facilidades previstas en el Tratado y su Reglamento, así actuarán conforme a sus respectivas competencias. Los complejos de control integrado contarán con los espacios adecuados para las funciones operativas de los organismos de ambos países, con una playa de estacionamiento para los vehículos de dichos organismos, así como con facilidades y comodidades para los funcionarios, considerando ambos sexos.

6) En cuanto a las medidas de coordinación sobre aspectos prácticos, como los horarios de funcionamiento u otros, los coordinadores de los complejos de control integrado darán cumplimiento a lo establecido en el Tratado y su Reglamento, así como a la respectiva legislación interna aplicable y adoptarán acuerdos operativos con su contraparte designada.

7) Los equipos, mobiliario y materiales necesarios para el desempeño de los funcionarios del País Limítrofe en el País Sede se ajustarán a lo previsto en los artículos 22° y 23° del Tratado y en los artículos correspondientes del Reglamento.

2.2 Descripción de los Controles Operacionales

Los controles en Chile, se ubican en el complejo Los Libertadores a unos 4 kilómetros de la salida occidental del túnel internacional y allí se realizan trámites aduaneros, migratorios, sanitarios, etc. En Argentina, por su parte, los controles se encuentran

localizados y diseminados a lo largo de una franja de 100 kilómetros desde la frontera en los parajes de Uspallata, como se ve en la Figura 2:



Considerando que la modernización del Paso de Frontera pasa por la resolución de la ecuación “Infraestructura + Procesos” más conveniente, es necesario innovar y perfeccionar todas las etapas del Proceso de Control (también denominados Sistemas Logísticos Articulados) ya que, a partir de ello, es posible alcanzar mejores condiciones para el tránsito más expedito, especialmente el de carga.

Ahora, no hay que olvidar, de que el BID condicionó el préstamo, al compromiso de que ambos países, generaran Sistemas Logísticos Articulados (S.L.A.), los cuales tienen que tener las siguientes características:

- Lograr la implementación de control simultáneo en materia migratoria y aduanera.
- Tender a una armonización en materia de control sanitario entre ambos países.

- Implementar un sistema informático integrado de acceso para todos los organismos y servicios de control, que permita un seguimiento adecuado de la gestión del Sistema Cristo Redentor.

Aquí podemos observar, que la idea principal de los (S.L.A.) es que ambos países pongan a sus funcionarios en la misma entidad, por ejemplo, en el Complejo de control Los Libertadores, se agreguen funcionarios argentinos y así, unificar los controles de frontera, y hacer lo propio en el Control de Uspallata.

Hay que añadir además, que el estudio para el préstamo del (B.I.D.), puso como condición, que ambos estados dispongan de 2 áreas de Sistemas Logísticos Articulados (o Control Operacionales Integrados) en ambos lados de la Cordillera, proponiendo que se localicen en estos lugares: Uspallata (Argentina) y Los Libertadores (Chile), que serán presentados a continuación:

Control Operacionales Integrados Uspallata - Argentina

Este se implementará en un predio de 47,3 hectáreas, de forma trapezoidal, sobre una longitud de aproximadamente ciento veinte (120) metros. El proyecto le corresponde implementarlo a la República de Argentina, el cual se encontrará 100 kilómetros antes del túnel Los Caracoles, en dirección hacia Chile. En este complejo, se distinguen cuatro zonas principales, a saber:

- Zona de Accesos, Administración y Servicios: constará de varias edificaciones livianas y de una primera fase de servicios.
- Área de Estacionamiento y Espera de Camiones: dispone de una capacidad de parqueo de quinientos (500) vehículos de carga destinados exclusivamente a Camiones con Carga en uno u otro sentido de circulación, los que tendrán una vía de circulación dedicada y de rápido trámite, evitando congestionar innecesariamente el área.

- Zona Aduanera Primaria: contendrá las instalaciones específicas y adecuadas y con sus respectivos equipamientos, para la ejecución de los controles físicos sobre las Cargas y eventualmente sobre los Medios de Transporte.
- Zona de Depósito de Mercaderías: La disponibilidad plena de esta zona interna es la que viabilizará que el Área de Control Integrado Cargas Cabecera Única (ACI-US) no solo se comporte como una “Aduana de Paso o de Avanzada” sino también como una “Aduana de Despacho”.

Control Operacionales Integrados Los Libertadores – Chile

Este complejo, se encuentra solo a 4 kilómetros del túnel Cristo Redentor hacia Argentina. En este momento, su infraestructura fue prevista para volúmenes muy inferiores, a los que estadísticamente se registran en la actualidad, es así que la reformulación de su infraestructura está descrita en la siguientes etapas:

- Construcción de módulo con tres carriles de circulación, tres conjuntos de y tres casetas, cada uno totalizando nueve carriles de control para automóviles particulares. Con una nueva edificación de estructura liviana, sus casetas y requerimientos de servicios.
- Reingeniería de la Planta Baja del actual edificio principal con tres Recintos de Control estancos en sí mismos para la atención de pasajeros de ómnibus. Ello considerando la eliminación del requerimiento de recursos que antes se dedicaban a control de camiones y el rediseño de control para automóviles citado precedentemente.
- Construcción de seis Puestos de Control para camiones en nueva edificación de construcción liviana, sus casetas y áreas dedicadas para la revisión de cabina y compartimentos e informe de resultado de tales actuaciones. También se valida integridad de datos migratorios y aduaneros efectuados en (S.L.A.).
- Reciclado total de seis plantas de más de tres mil (3.000) metros cuadrados más áreas de servicios y descanso social. Además de las mejores condiciones de habitabilidad y

convivencia para funcionarios de ambos países limítrofes, se triplicará la oferta de dormitorios actualmente disponibles en el área actual.

Junto con lo anterior, tanto Argentina como Chile, deben armonizar sus procedimientos de las instituciones de ambos países, de modo tal que la verificación documental y la inspección física de las mercancías se realice en forma simultánea y conjunta con pautas preestablecidas y acordadas. Ello requerirá una re-formalización de acuerdos entre instituciones de control afines en el marco del Tratado de Controles Integrados en Frontera (<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=186077>).

CAPÍTULO III: RESULTADOS OBTENIDOS DE LAS ENTEVISTAS EN PROFUNDIDAD

Para conocer la percepción de los informantes claves, se realizaron seis entrevistas en profundidad, las cuales posibilitan organizar la información y dan flexibilidad en la orientación de la entrevista, pero siempre en dirección hacia los tópicos centrales de la investigación. Estas serán transcritas y codificadas en una malla temática bajo conceptos centrales, con el fin de responder las preguntas de investigación (Gainza, 2004, pp. 223). Para eso, se llevaron a cabo dos fases de codificación, la primera es donde todas las entrevistas se recopilan por categorías de análisis (generados por el investigador) y la segunda; estas categorías se comparan entre sí, agrupándola en temas y buscando posibles vinculaciones. (Hernández, 2003, p. 47)

Los 3 categorías de análisis son: (i) efectos socio-económicos, (ii) alianza de los sectores público-privado e (iii) integración vial regional, los cuales al estar relacionados entre sí, orientaran de mejor forma el proceso investigativo y van en concordancia con las preguntas de investigación.

La primera categoría, son los efectos socio-económicos -en ambos países- que generará al entrar en funcionamiento el (C.B.). Sin lugar a dudas, los primeros beneficiados serán los centros urbanos del trayecto; quienes dispondrán de una plataforma para proveer sus servicios (tales como hospedajes, servicios gastronómicos, etc.) para quienes transiten por él, e incluso, podría derivar en una cadena logística de servicios de turismo. En segundo lugar, serían los puertos, quienes verán aumentar su demanda por servicios portuarios portuaria y a la vez; podrán proveer de servicios gastronómicos, hoteleros y logísticos. Finalmente, el sector privado, ya que el acelerado proceso globalizador de la economía internacional, intensifica la búsqueda de nuevos mercados -en este caso el del sudoeste asiático- y junto con eso, se deben hacer más competitivos sus mercancías a exportar, por lo que él (C.B.), se convertiría en una alternativa potencialmente ventajosa, al ser una alternativa que reducirá los tiempos del transporte terrestre y por ende, mejorar la logística.

La segunda categoría, es la alianza del sector privado con el público. Este punto tiene dos ejes: el primero es la generación de una alianza que pueden desarrollar los sectores privados o públicos de ambos lados de la cordillera, como una forma de presionar a sus respectivos gobiernos centrales, para la generación de infraestructura vial como la del (C.B.); el segundo eje, es una alianza público-privada interna de los países. En este sentido, el sector público debe encomendar al sector privado el desarrollo de evaluaciones financieras y técnicas, para llevar a cabo proyectos de esta envergadura, y en caso de ser viables, conseguir el financiamiento.

Finalmente, la tercera categoría es la integración vial regional. Este punto trata en determinar como el (C.B.) genera vínculos estables de integración vial entre Argentina y Chile, los cuales pueden derivar en la inclusión de los países vecinos en este u otros proyectos viales de la misma índole.

ANÁLISIS DE LAS ENTREVISTAS

En lo que se refiere a la primera categoría: los efectos socio-económicos que tendría la puesta en marcha del (C.B.), el ex-ministro de obras públicas (de Chile), dividió esta categoría en 2 aristas, una de ellas es el aumento en la capacidad que deberán llevar a cabo los puertos chilenos del litoral central, ya que para poder responder al aumento de la demanda, estos tendrán que mejorar su logística e infraestructura portuaria; para hacerlos más competitivos y atractivos, muy especialmente, para los empresarios de la franja argentina (en este caso los de la provincia de Cuyo). En la segunda arista, habla del reforzamiento que se puede generar en las economías de ambos países, ya que al contar con esta infraestructural vial bi-nacional, se pueden intercambiar productos de ambos países, en una especie de reciprocidad económica, ejemplificándonos productos como el cuero argentino, que puede llegar de manera más conveniente al mercado chileno. Junto con esa reciprocidad, también nos habla del desarrollo de una "plataforma de servicios alrededor del corredor", donde los distintos

centros urbanos que se localicen en su trayecto, podrán poner a disposición sus servicios; financieros, de alojamiento, gastronómicos; para el flujo oscilante de personas que transitará por él.

El experto argentino, nos hace hincapié de la disminución de los costos de transporte que generará el corredor, especialmente para los empresarios de la provincia de Cuyo, incluso haciendo una estimación a la baja, en un 47% menos de ese costo, en sacar sus mercancías por los puertos chilenos. Por otro lado, dice que la provincia de Cuyo, siempre ha tenido vínculos históricos con Chile, que el corredor solo los viene a fortalecer, especialmente al turismo de ambas regiones de su trayecto. Finalmente, considera que desde el lado chileno, el mayor beneficiado del corredor, sería el puerto de Valparaíso, ya que lo considera el puerto de salida de los productos cuyanos y al que dice conocer bien, como un puerto confiable. Ahora, en este punto es fundamental tener presente, que la literatura actual nos esboza que el puerto de Valparaíso, para responder de mejor manera al aumento de la demanda, debe aumentar su capacidad portuaria y con eso, ampliar su infraestructura actual. Para eso, se necesita un plan de inversiones potentes en él, que hasta el momento no ha ocurrido.

En el caso del ex-funcionario de la subsecretaria de obras públicas (de Chile), el impacto socio-económico que traerá el (C.B.), se verá reflejado en todos los centros urbanos cercanos al trayecto de este, especialmente para Uspallata (Argentina) y Los Andes (Chile), ya que ambas ciudades podrán poner a disposición sus servicios (hoteleros y gastronómicos) para la población flotante que transitará por el corredor, convirtiendo a este en un corredor multisectorial de turismo. Junto con ello, considera de que el (C.B.) puede ser la salvación del puerto de Valparaíso, ya que este en la última década, ha tenido un decrecimiento económico, principalmente por la falta de inversión en su capacidad portuaria. Lo cual, el corredor le abre la puerta a un -como lo llamó él- en un renacer del puerto histórico, ya que encontrará la justificación perfecta, para presionar al gobierno regional en incentivar las inversiones necesarias para extender su capacidad

portuaria y logística, que junto con ello, podrá también incentivar el desarrollo de su sector de servicios.

Para el funcionario de la sección económica de la embajada argentina (en Chile), las ciudades de Mendoza (Argentina) y Valparaíso (Chile) serán las más beneficiadas, especialmente porque podrán poner a disposición sus servicios a la población que ocupará el corredor. Sumado a esto, también cree que un efecto colateral del (C.B.), será la integración económica que podrán llevar a cabo ambas naciones, poniendo una vez más como ejemplo; la llegada del cuero argentino a Chile. Finalmente, considera que muchos empresarios argentinos de la provincia de Cuyo y de las provincias aledañas -de la frontera con Chile- miran expectantes la construcción de este (C.B.), ya que están seguros que les bajaría los costos de transporte vial, poder exportar sus productos por los puertos chilenos, que por los puertos propios -nacionales- del Atlántico.

Para el actual funcionario del ministerio de obras públicas (chileno), el corredor traerá beneficios para la provincia de Aconcagua (Chile), ya que se convertirá en la puerta de entrada para el tránsito que llegue desde Argentina, disponiendo a su vez de todos los servicios que los centros poblados podrán desplegar. Sumado a demás, que considera que el puerto que se verá beneficiado del corredor, será sin lugar a dudas el de San Antonio, ya que en la actualidad, se lo está proyectando como el "Mega Puerto de Chile" y según sus palabras, posee una bahía más amplia -que la de Valparaíso-, a demás de un mayor equipamiento portuario, que lo proyectaran sin lugar a dudas, como una alternativa mejor para exportar los productos.

Para el funcionario y experto de la embajada argentina en Chile, pone énfasis en el sector empresarial de las provincias argentinas que limitan con Chile, incluso plantea que muchos de ellos -pequeños y medianos empresarios- podrán exportar sus mercancías a las economías de la cuenca del Pacífico, pero que solo lo pueden hacer vía puertos chilenos. Ya que el abaratamiento de los costos de transporte terrestre será importante, sumado al factor tiempo, harán sus productos más atractivos que sacarlos por el puerto de Buenos Aires.

Es así, que en modo de resumen, se puede constatar que los entrevistados coinciden en que los centros urbanos que se encuentran en el trayecto del corredor, se verán beneficiados de este, ya que podrán poner a disposición de la población oscilante, el sector de servicios como hoteleros y gastronómicos, incluso se habla de un corredor de servicios o multisectorial, sumado a lo anterior, lógicamente se desarrollará el turismo, ya que al contar con esta plataforma vial, se podrá incluso duplicar los más de dos millones de personas que transitan actualmente por el paso Los Libertadores. Dentro de los efectos evidentes del (C.B.) será el desarrollo de los puertos chilenos, esto porque la nueva demanda que provocará, significará la generación de inversión en sus infraestructuras (como muelles, grúas de mayor capacidad de carga y patios de almacenamientos). Ahora, a pesar de que la mayoría de los entrevistados piensa que el puerto de Valparaíso será el beneficiado e incluso ven en el corredor una llave de renacimiento, uno de los entrevistados considera que será el puerto de San Antonio el destino preferido de la demanda argentina, ya que presenta mejores proyecciones de infraestructura y logística (al contar con una bahía más grande y junto con ello; se lo está concibiendo como el futuro Mega puerto de Chile)

En otros aspectos socio-económicos, los 3 entrevistados argentinos, creen que los mayores beneficiados serán los empresarios argentinos que se encuentran en las provincias con frontera con Chile, ya que podrán exportar sus mercancías a través de los puertos chilenos. Esto ya que disminuirán los costos de transporte de sus exportaciones, sumado a que tienen una ruta más directa con la cuenca del Pacífico. Finalmente, no hay que dejar de lado, que solo 2 entrevistados consideraron que el comercio entre ambos lados de la cordillera se pueden integrar. Lo más curioso, es que en ambos casos, consideraron que el cuero argentino, es el producto por excelencia, que puede llegar al mercado chileno. Sin embargo, ninguno de ellos dio luces del producto chileno, que puede llegar al mercado argentino, solamente dieron algunas ideas que puede ser un producto en base de la minería; el Cobre para ser más preciso, pero que se debe estudiar más detalladamente.

En lo que se refiere a la segunda categoría, el de la alianza de los sectores público y privado, el ex-ministro de obras públicas hace hincapié en la asociación que deben generar los sectores públicos de ambas naciones, en lo que denomina "integrar los procesos", la idea del concepto, se refiere a la modernización de los complejos fronterizos de ambos estados, especialmente los complejos aduaneros, siendo considerados por él como los cuellos de botella de las fronteras. Incluso plantea que en un futuro, lo mejor sería integrarlos en uno solo, para eso nos plantea conformar in Comité Legislativo Integral -entre ambos países- que pueda construir a corto plazo, un proyecto que haga menos engorroso los pasos fronterizos y a la vez, integrar los complejos aduaneros, lo que hará más expedito el tránsito y por ende, se acortaría la distancia-tiempo en dichos lugares.

Para el experto y empresario argentino, pone el acento en la alianza que generan los sectores privados de ambos países, poniendo como ejemplo: el encuentro que llevaron a cabo las cámaras de comercio de las ciudades de Mendoza y Valparaíso el año 2017, según él esta es una alianza virtuosa, que sirve para presionar a sus respectivos gobiernos centrales, en la construcción de los (C.B.). Junto con ello, también explora la generación de lazos gubernamentales como la creación de ministerios binacionales; en distintas áreas. Además, considera provechoso el mejoramiento de los complejos fronterizos e insta a los dos gobiernos a solicitar el asesoramiento del BID, ya que lo considera como un ente prolijo y objetivo, que derivará en planes para hacer más expeditos los trámites y el paso más rápido por la frontera. Finalmente, considera extremadamente imperioso la asociación público-privada en la construcción del (C.B.), ya que sin esta, el corredor va directo al fracaso.

Para el ex-funcionario y experto en obras públicas, considera que es fundamental la asociación del sector público con el privado, ya que según él, los estados no tienen la suficiente capacidad en inversión para llevar a construir este tipo de infraestructura. Junto con ello, considera muy positivo que instituciones como el BID sean las principales vías de financiamiento, ya que este genera la suficiente certidumbre de que el

(C.B.) será sostenible en el tiempo. El dice esto, producto de lo sucedido con el proyecto energético GasAndes (llevado a cabo entre Chile y Argentina) que para él, al no contar con suficientes estudios técnicos objetivos, llevó a considerar este proyecto, como el mayor fracaso de generación de política pública para Chile. Es por esto, que el entrevistado considera que la alianza público-privada, ejemplificada en los estudios que generó el BID, son prueba suficiente de que este proyecto es sostenible en el tiempo y que no se repetirán casos como el proyecto de GasAndes. Finalmente, una vez concluida la etapa de construcción del Corredor, considera que una empresa mixta (público-privada) en ambos países, se debe hacer cargo de la mantención y gestión del corredor, con lo cual se aseguraría la coordinación bi-nacional y perduración de esta infraestructura en el tiempo.

Para el funcionario de la embajada argentina en Chile, considera que la alianza entre la sociedad civil y el sector privado de las provincias argentinas, serán quienes presionen al gobierno central a construir el (C.B.) y a la vez, llevar a cabo una modernización y mejoramiento paulatino de las carreteras y caminos aledaños a este. Esto, porque plantea que los caminos que se encuentran más cercanos a la capital argentina (Buenos Aires) se encuentran en buen estado, pero los que se alejan de ella, les falta mantenimiento. Sumado a lo anterior, plantea a demás las inversiones del sector privado en la mantención y gestión de las carreteras, puesto que considera al estado como un mal administrador en el mantenimiento de su infraestructura vial. Finalmente, invoca como tercera sugerencia, la modernización de los pasos fronterizos, al considerarlos arcaicos en el presente y que pueden ser el talón de Aquiles en el funcionamiento del corredor.

Para el funcionario de la subsecretaría de obras públicas (de Chile), considera que la falta de una asociación del sector público con el privado, ha generado un déficit en toda Latinoamérica, considerándolo en el principal escollo para llegar al desarrollo. Sin embargo, considera que Chile ha logrado sortear esa valla, especialmente a través del sistema de concesiones, lo cual ha forjado que tengamos una red vial, pavimentada casi en su plenitud e insta Argentina a seguir el mismo modelo.

El funcionario de la embajada argentina en Chile, pone su énfasis en la asociación que pueden generar los sectores públicos y privados internos de su país, para poder presionar a su gobierno central en la toma de decisiones de proyectos (como el de esta investigación). Para fundamentar su idea, pone como ejemplo el proyecto que existe en la Provincia de Cuyo, para que en las elecciones legislativas del año 2021, se lleve a consulta a los ciudadanos de la provincia si quieren convertirse en una república independiente o seguir formando parte de Argentina. Justifica este accionar, como una manera de asociarse en un propósito común y así, ser escuchados por el Gobierno central.

Existe una opinión homogénea en todas las entrevistas, acerca de la modernización de los complejos fronterizos, ya que la virtud que tiene el (C.B.) es reducir los tiempos de desplazamiento y por otro lado, que se haga más expedito llegar de un punto a otro. Para alcanzar dicha meta, los complejos fronterizos se deben modernizar y en las entrevistas, aparecieron varios métodos, por ejemplo el ex-ministro propuso la generación de un Comité Legislativo Bi-nacional, con el fin de crear una política integral mixta en los complejos aduaneros, donde en ambas direcciones del (C.B.) se tenga que pasar por solo un complejo fronterizo con personal institucional de ambos países en un solo lugar. Por otro lado, el experto argentino, considera que sería provechoso que ambos estados generaran ministerios bi-nacionales, para avanzar en legislación y políticas públicas, como sería la modernización de los complejos fronterizos. Por otro lado, insta a los sectores privados de ambos lados de la cordillera, a generar algún tipo de asociación o entidad que los aglutine, con el fin de presionar a sus respectivos gobiernos regionales, a la generación de políticas públicas enfocadas en la integración económica.

Para el ex-funcionario de la subsecretaría de obras públicas y el experto argentino; la única manera de que se desarrolle exitosamente el (C.B.) es a través de la asociación público-privada y que dicha asociación, esté acompañada del respaldo financiero y técnico del BID, ya que da la certeza de la sostenibilidad en el tiempo del proyecto. Para el ex-funcionario público, considera que una vez terminada la obra -del (C.B.)-, será

necesario la creación de una empresa mixta, en ambos lados de la cordillera, para que se preocupe de la gestión y mantención del corredor y no dependa su funcionamiento del gobierno de turno. Siguiendo en la misma idea, el funcionario de la embajada argentina, considera que el gobierno argentino tiene que dar espacios al sector privado, en la mantención de los caminos y carreteras, ya que lamentablemente el sector público, no da a bastos en su buen funcionamiento.

Ahora, el funcionario de la subsecretaría de obras públicas, considera que el sistema de concesiones viales llevado a cabo por Chile, ha generado que tengamos un sistema de carreteras moderno e insta al gobierno argentino a imitar el modelo chileno. Finalmente, el funcionario de la embajada argentina, considera que la sociedad civil y los grupos gremiales empresariales se deben unir, para poder influir en la toma de decisiones de proyectos de esta envergadura.

En lo que respecta a la categoría integración vial regional, el ex-ministro considera que por el solo hecho de que se construya una carretera entre países, ya existe integración desde distintos ámbitos, como el turismo o culturalmente. Nos plantea que como continente, hemos tenido condiciones geográficas desfavorables para la integración física, sumado a demás, a las desavenencias limítrofes que han interferido aún más en la integración. Sin embargo, gracias a la diplomacia y a la madurez de ambos pueblos, hemos entendido que la integración es el único camino con el que alcanzaremos el desarrollo. Sumado a lo anterior, considera que es necesario que en el futuro, se lleve adelante el proyecto de (C.B.) Aguas Negras -que uniría la región de Coquimbo (Chile) con la provincia de San Luis (Argentina)- como una alternativa para integrar a Brasil a este tipo de proyectos.

El experto argentino, considera que ambos países hemos alcanzado una integración multidimensional (diplomática, vial y educacional), lo cual ha quedado palpable en la generación de proyectos como este. Junto con lo anterior, exhorta ambos gobiernos a generar estudios técnicos y de factibilidad, para que en el futuro se pueda construir un tren de carga y pasajeros, lo cual puede ser un imán para países como Brasil, al que

considera el corazón del continente. Curiosamente, considera que sería lo mejor reeditar el tratado A-B.C entre las tres naciones, pero esta vez con tinte económico y vial, para que todos obtengamos beneficios de él.

Para el ex-funcionario de la subsecretaría de obras públicas, toda infraestructura que compete a dos países es un elemento de integración, poniendo como ejemplo el tren que une Arica con La Paz (Bolivia); que a pesar de las diferencias que históricamente hemos tenido ambos estados, la infraestructura es un punto de unión e integración. Es así que nos plantea una la siguiente hipótesis: al existir infraestructura vial, ferroviaria o energética bien estudiada y sostenible en el tiempo, siempre será un símbolo de integración entre distintos países.

Para el funcionario del área económica de la embajada argentina en Chile, considera que es importante que nuestros dos países continúen en el sendero de la integración por medio de la infraestructura, sea vial o ferroviaria, además considera que el (C.B.) es comparable con la carretera Panamericana, por el hecho de su influencia en los países en que pasa. Por último, considera que sería muy importante sumar a Brasil en un futuro proyecto de corredor u otro (como el Aguas Negras), puesto lo considera el motor económico de Sudamérica.

Para el funcionario del ministerio de obras públicas de Chile, considera que ambos países hemos forjado una inmejorable integración bi-nacional, especialmente en la zona sur de ambas naciones, incluso dice que ya existe integración vial como lo es para las regiones chilenas de Carlos Ibáñez del Campo y Magallanes; que al no contar con una conexión vial con Chile, lo pueden hacer a través de Argentina, generándose así una infraestructura compartida entre ambos estados. Junto con ello, cree que a través de la infraestructura vial, podemos llegar a una integración regional, por lo mismo, insta ambos países a ejecutar el (C.B.) Aguas negras y así, poder atraer a Brasil.

Finalmente, el funcionario del departamento jurídico y fronteras de la embajada argentina en Chile, considera que los corredores son un punto fundamental de integración entre nuestros países, por lo mismo, plantea que este corredor y el de Aguas

Negras, se deben llevar a cabo paralelamente, a demás de un tren de carga entre Argentina y Chile, con lo cual, da por hecho de que Brasil se uniría a él y se alcanzaría así, una integración importante en Sudamérica.

Es así que para todos los entrevistados, la construcción del (C.B.) sin duda ahondará aún más el proceso de integración que existe entre nuestros países, desde 1990. A pesar de que tenemos condiciones geográficas, que en el pasado no permitieron un proceso de integración físico más fluido, en la actualidad y gracias a la tecnología, hemos podido superarlos y a la vez, constituir este tipo de infraestructura única en nuestro continente. Ahora, es importante tener en cuenta, de que todos los entrevistados, consideraron que a parte de este (C.B.), también se debe llevar a cabo el de Aguas Negras y también, ver la posibilidad de que en un futuro no muy lejano, se vea la factibilidad de la construcción de un tren de carga, que una ambos países. Siguiendo en el mismo punto, consideran que al tener más alternativas de integración, en el corto plazo, se podría integrar Brasil a la integración física, ya que al tener tangible el proyecto, podrá generar estudios técnicos y ver si los costos de exportar por Chile, le serían más convenientes.

Finalmente, es que consideramos que, a pesar de no estar categorizado, los 6 entrevistados concuerdan que tanto Argentina como Chile, han alcanzado una madurez consistente en sus relaciones diplomáticas en el tiempo, puesto que hay un respeto irrestricto por las dinámicas políticas internas -de ambos países- y que, a pesar del cambio de signo ideológico que pueda ocurrir en el interior de estos, estas no han significado en ningún caso, la paralización de proyectos de esta envergadura.

CONCLUSIONES

La globalización hoy en día, nos ofrece la posibilidad de abrir nuestros mercados al mundo, y así establecer relaciones comerciales con las distintas economías del orbe. Es así que para responder a nuestra pregunta de investigación: *¿qué efectos económicos producirá el Corredor Bioceánico Cristo Redentor en Argentina y Chile?* y en derivación de ello *¿a través de qué medios los sectores públicos y privados -de ambas naciones- se pueden integrar para llevar adelante este proyecto?*. Partiremos por corroborar si se cumplieron los objetivos de la investigación.

Teniendo como base lo anterior, es que nos planteamos 3 objetivos específicos: el primero de ellos fue examinar los medios por los cuales se integran los sectores tanto públicos y privados de ambos países, para influir en la concreción del (C.B.). Al recabar los datos de los informantes claves de las entrevistas, concluimos que los sectores (públicos y privados) de ambos países, se pueden integrar de múltiples formas; (1) a través de los acuerdos llevados a cabo por los gobiernos centrales, en este caso los denominados Comités de Integración, los cuales tienen la finalidad de generar bases para lograr una integración más exhaustiva en todos los ámbitos posibles -de ambos países-. En el año 2009, nació el comité Cristo Redentor, generado desde los gobiernos provinciales de Cuyo y el gobierno regional de Valparaíso, los cuales instaron a sus propios gobiernos a llevar a cabo estudios técnicos, para ver la factibilidad o no de construir un corredor vial entre ambas naciones, lo que finalmente sucedió en el año 2011. Junto con ello, se le solicita a los gobiernos centrales, la constitución de ministerios bi-nacionales sectoriales -como de Obras Públicas por ejemplo-, para que se dediquen a generar los estudios técnicos y sostenibles, de proyectos viales conjuntos entre ambas naciones. Otro medio de integración, (2) es la asociación de los sectores privados de ambos países, como las cámaras de comercio de ciudades localizadas -en el trayecto del (C.B.)- en ambos lados de la cordillera, un ejemplo de esta idea, se llevó a cabo en la ciudad de Mendoza el año 2017, con el propósito de ejercer presión a sus

respectivos gobiernos centrales, y así buscar las inversiones necesarias para construir esta infraestructura. Finalmente, el tercer medio de integración, es la alianza entre el sector público y privado de ambos países, cuyo propósito es modernizar los complejos aduaneros, en el mismo punto, no hay que olvidar que esta fue una de las exigencias del BID para conceder el préstamo, y así poder llevar a cabo la construcción del (C.B.). La modernización de los complejos aduaneros, se les denominó como Sistemas Logísticos Articulados (S.L.A.) y que derivarán en el Área de Control Integrado (A.C.I.), en ellos las distintas instituciones estatales -de Argentina y Chile- encargadas de fiscalizar los pasos fronterizos, se fusionarán en una sola área, donde por ejemplo el complejo Los Libertadores (ubicado en Chile) en dirección hacia Argentina y el Complejo Uspallata (ubicado en Argentina) en dirección a Chile, contarán con la infraestructura adecuada, para llevar a cabo los procesos aduaneros y además, teniendo funcionarios de ambos países, trabajando en un solo recinto. La generación de estos complejos, tiene como finalidad hacer más expedito los trámites fronterizos y por ende, una mejorar logística del tiempo.

El segundo objetivo específico, es determinar cómo los (C.B.), se convierten en ejes de integración socio-económica. En las entrevistas llevadas a cabo a los informantes claves, se considera que el corredor, puede generar integración socio-económica a través del turismo, ya que al contar con esta plataforma vial, aumentará el flujo de personas de lado a lado de la Cordillera de los Andes, lo que a su vez conllevará a la conformación de verdaderos corredores de servicios en los distintos centros urbanos, localizados en el trazado del proyecto. Ahora, no hay que dejar de lado, que la mayoría de los entrevistados considera que en un futuro próximo, convendría generar un proyecto ferroviario de una a los dos países, para así tener alternativas terrestres, que redundarán en la integración socio-económica. Finalmente, es compartido por todos los entrevistados, que se debe sumar a Brasil en este o en otros proyectos de (C.B.) como el del túnel de Aguas Negras (que uniría a la región de Coquimbo con la provincia de San Juan), ya que este país es considerado como el corazón de Sudamérica.

El tercer y último objetivo específico, es evaluar los posibles beneficios que tendrá la implementación del (C.B.) en las regiones o provincias de ambas naciones. En este punto, todos los informantes argentinos, consideran que será la provincia de Cuyo la principal beneficiada del Corredor, ya que podrá poner a disposición de sus ciudadanos, una infraestructura, que al entrar en funcionamiento, podrán llegar a los puertos chilenos de manera más rápida. Siguiendo con la misma idea, no hay que olvidar que una de las aristas fundamentales del proyecto, es la reformulación del ex-túnel ferroviario los Caracoles, el cual se transformará en vial (con doble pista unidireccional hacia Chile) y por ende, se transformará el túnel Cristo Redentor en unidireccional hacia Argentina.

En el caso de la región de Valparaíso, las ciudades del trayecto del Corredor (como Los Andes) verán un aumento en el flujo de personas, que derivará en una mayor demanda de servicios (de hospedaje o gastronómicos). Por otro lado, los puertos localizados como el de Valparaíso y San Antonio, serán los mayores beneficiados del (C.B.), puesto que ellos recibirán las cargas de mercancías y de allí a sus distintos destinos. Eso sí, también tendrán el desafío de aumentar su infraestructura portuaria y a la vez, dotar de una mejor logística de los puertos.

Es así, que pudimos corroborar que la investigación, sí respondió a las preguntas de investigación, ya que quedó claro los efectos económicos que producirá el corredor, especialmente en los centros urbanos de su trayecto, como su impacto en las mercancías a comerciar. Sumado a esto, también se dejó en evidencia, los medios en que se integran los sectores públicos y privados de ambas naciones, para llevar a delante el proyecto y además, su forma de poder incidir en decisiones como esta.

Sumado a esto también es importante plantear, que más allá de las similitudes o diferencias ideológicas que pueden generarse en la política interna de nuestros países, el vínculo bilateral que han generado Argentina con Chile, se ha logrado mantener en el tiempo y como política de Estado. Ya que por ejemplo, los Comités de integración, han sido verdaderos puentes de integración y con el pasar de los distintos gobiernos, de diferentes tendencias, han logrado mantenerse.

Finalmente, esta investigación, podrá servir como base, para futuras del mismo tipo, porque como lo dije en mí justificación, la mayoría de las investigaciones del tema, son desde la perspectiva de lo físico-económico, dejando de lado la perspectiva socio-integral. Por ejemplo, toma un punto importante, sobre la integración de los complejos fronterizos y como esta infraestructura, será compartida entre funcionarios de ambos países; lo cual podrá servir de base investigativa, para otras investigaciones de este tipo.

BIBLIOGRAFÍA

Alvares A. Rui de Britto (2001) *Las Regiones ante la Globalización*. Ciudad de México: Centro de estudios mexicanos y Centroamericanos.

Benavente José. y West Peter. (1992) *Globalización y Convergencia: América Latina frente a un Mundo de Cambio*, Revista de la Cepal No. 47, Santiago de Chile.

Bernal-Meza, Ricardo. (2000) *Sistema Mundial y Mercosur: Globalización, Regionalismo y Políticas Exteriores Comparadas*. Buenos Aires: Universidad Nacional del Centro.

Bonadeo, D. y D'Agostino, Lucrecia (2011) *Análisis del funcionamiento de los comités de integración argentino-chilenos Paso Cristo Redentor y El Pehuenche*. Publicado en la Plataforma de información para políticas públicas de la Universidad Nacional de Cuyo el 28 de agosto, en <http://www.politicaspUBLICAS.uncu.edu.ar/articulos/index/repaso-del-funcionamiento-de-los-comite-de-integracion-argentino-chilenos-paso-cristo-redentor-y-el-pehuenche->

Borja J. y Castell M. (1997) *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. Naciones Unidas. Madrid, España.

BID (2000) *Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur*, 12 de diciembre, Banco Interamericano de Desarrollo. Santiago de Chile.

Bolívar E, Augusto y Inostroza F, Luis (2004) "*Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración subregional*". Editorial Análisis Económico. México D.F.

Braga, Beto. (2011) *El Brasil a través de las tres Américas*. Editora Canal 6. Río de Janeiro.

CEPAL (2005) *Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.

CEPAL. (2008). *La transformación productiva 20 años después. Viejos problemas, nuevas oportunidades*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.

CEPAL (2015) *América Latina y el Caribe: políticas para mejorar la inserción en la economía mundial*. Fondo de Cultura Económica. Santiago.

Datar (2000). *Aménager la France de 2020, nettre les terrtoires en Mouvement, Paris*, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, la Documentation Française. París, Francia.

Foxley. Alejandro (2004). Revista *Qué pasa*, Revista N°88, Marzo de 2004. Santiago de Chile.

Gainza, A. (2006). *La entrevista en profundidad individual*. En: Canales, Manuel (editor): Metodologías de investigación social. LOM ediciones, Santiago de Chile.

Guarino, Julián (2016) *Mitos de la Economía Argentina*. Ediciones B Argentina S.A. Ciudad autónoma de Buenos Aires.

Gorentein, Silvia (2016) *Empresas Transnacionales en la agricultura y la producción de alimentos en América Latina y el Caribe*. Revista Nueva Sociedad. Buenos Aires, Argentina.

Hernández S. Roberto, Fernández C. Carlos y Baptista L. Pilar (2003) *Metodología de la investigación*. Tercera edición, España, McGraw-Hill Interamericana.

Herdegen, Matthias, Derecho internacional económico (2005), Editorial Aranzadi, Cizur Menor, España.

Herruzo-Gómez, Exequiel (2019) "Emprendimiento e Innovación: Oportunidades para todos" *Las relaciones comerciales entre América Latina y Asia Pacífico*. Universidad de Salamanca.

Informe anual de la Organización Mundial de Comercio (OMC) (2019) en https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep19_s.pdf [15 de Noviembre de 2019]

Informe anual del BID (2016). Con participación de Alex Foxley (Chile) y Federico Ignacio Poli (Argentina) en http://www.dirplan.cl/centrodedocumentacion/Documents/Estudios/Desarrollados/2010/Cristo_Redentor/Resumen_Ejecutivo_Informe.pdf

Kuntz F. Sandra (2013) *Historia mínima de la expansión ferroviaria en Latinoamérica*, Editorial el colegio de México, D.F. México.

Le Dantec, Cristián (1998). *El escenario en el nivel estratégico* elaborado por el autor, Coronel chileno, con base en datos del CESIM. Santiago de Chile.

Londoño G. Jorge (1997), *Transporte Factor de Competitividad*, Imprenta Nacional de Colombia, Santa Fé de Bogotá.

Lucena, Cicero (1995). *Corredores de transporte e desenvolvimento regional* palestra no Seminario Eixos de Integração SulAmericana e Corredores de Transporte, copatrocinado pela SAE e Ministerio dos Transportes, Setembro, Brasil.

Mercosur (2021) en <https://www.mercosur.int/quienes-somos/en-pocas-palabras/>

Moncayo Jiménez, Edgar (2002) *Nuevos enfoques teóricos, evolución de las políticas regionales e impacto territorial de la globalización* en Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planeación Económica y Social-ILPES, Santiago de Chile.

Montecinos F. Claudio (2009) *MERCOSUR y Corredores de Desarrollo Internacional de la V Región: Sus Influencias en los Impactos Territoriales Vinculados a la Estructura Vial* PUCV. Valparaíso, Chile.

Náser, Alejandra (2017) *Desde el gobierno abierto al Estado abierto en América Latina y el Caribe*. Editorial Cepal. Santiago de Chile.

Núñez R. Sergio (1996) *Los Corredores bioceánicos* conferencia dictada en la Academia de Guerra Naval de Chile el 17 de junio, Santiago de Chile.

Ocampo, JA. (2015). América Latina frente a la turbulencia económica mundial. En Bárcena, A y Prado, A (eds.) Neoestructuralismo y corrientes heterodoxas en América Latina y el Caribe a inicios del siglo XXI, Santiago de Chile: Naciones Unidas.

Romegealli, Mónica (2007) *Los corredores bioceánicos en el contexto sudamericano: las potencialidades del eje interoceánico central*. Editorial CERPI, México D.F.

Rosales, Osvaldo (2014) en "Observatorio América Latina y Asia Pacífico" *Las relaciones comerciales entre América Latina y Asia Pacífico*. Montevideo.

Salazar-Xirinachs, J (1995) El papel del Estado y del Mercado en el desarrollo económico. En Sunkel, O (ed) El desarrollo desde dentro. Un enfoque neoestructuralista para la América Latina, Chile: Fondo de la Cultura Económica.

Tratado Internacional de Paz y Amistad entre la República de Argentina y la República de Chile (1987) en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/35109/1/Tratado_de_Paz_y_Amistad

Tratado Internacional entre Argentina y Chile sobre los Controles integrados de la Frontera en <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=186077>

Wong-González, Pablo (2001) *Globalización y vitalización de la economía: impactos territoriales* Editorial este país, México D.F. en https://archivo.estepais.com/inicio/historicos/118/2_Propuesta2_Globalizacion_Wong_118.pdf

XXXVII Comité de integración Cristo Redentor (2018) en https://integracionfronteriza.cancilleria.gob.ar/userfiles/acta_final_64.pdf

ANEXOS

Entrevista I

Llevada a cabo en vivo el Jueves 20 de Junio del año 2019.

* Alberto Undurraga (A.U.), Ex-Ministro de Obras Públicas de la ex-presidenta Michele Bachelet (2014-2018).

* Omar Osorio (O.O.), estudiante de Magíster de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile.

* Corredor Binacional "*Cristo Redentor*" (C.B.)

- (O.O.): Yo aquí me encuentro con don Alberto Undurraga. Y le pido que se presente por favor.

- (A.U.): *¿Cómo está don Omar? Un gusto poder concederte la entrevista, desde futuro 3030 Asociados, colaborando con el futuro del país.*

- (O.O.): Bueno, don Alberto, como le expliqué, yo soy estudiante de Magíster de estudios internacionales de la Universidad de Chile y yo estoy haciendo entrevistas para mí tesis y necesito entrevistar a alguien que sepa de obras públicas y en su calidad de ex ministro en me ayudaría bastante su opinión.

- (A.U.): *Muy bien pues, bienvenido!*

- (O.O.): Perfecto, la primera pregunta es; De acuerdo con la iniciativa IIRSA [Le puedo explicar lo que es IIRSA] ¿qué inversiones en infraestructura deberán llevar a cabo los Estados miembros del corredor para su pleno funcionamiento?

- (A.U.): Si entiendo lo que es el IIRSA, haber para ponernos en contexto, en la época de los gobierno de Frei (Ruiz Tagle) y Menen (Chile y Argentina respectivamente) los presidentes firmaron un acuerdo de priorizar 13 pasos fronterizos, que la priorización significaba poner ahí los recursos, para mejorar el estándar, pero no solo el estándar fronterizo del pavimento, si no que el estándar aduanero, de los servicios de policía de uno de los 2 lados. Respecto Argentina, en el año 2014 siendo la Presidenta Michelle Bachelet y siendo yo Ministro de Obras Públicas, la verdad es que ampliamos ese convenio con Argentina y la Presidenta Bachelet con la Presidenta Fernández [Argentina], definieron priorizar 26 pasos fronterizos, o sea duplicar la cantidad de pasos fronterizos, habilitados y con buen estándar. Ello por cuanto, que estábamos convencidos que la integración no sólo son esfuerzo cultural, no sólo económico, no solo político, sino que es un esfuerzo físico y en el caso de países como los nuestros que tenemos una frontera natural que es la Cordillera de los Andes, requiere un esfuerzo mayor de inversión, en otras latitudes como Europa, donde no hay fronteras naturales; cruzan una línea imaginaria es más fácil. Entonces, nos encargaron a los ministros en Chile y Argentina, que nos pusiéramos de acuerdo en esos 26 pasos fronterizos. Y con más mapas en mano y equipos técnicos, llegamos a la conclusión de priorizar inversiones en esos 26 pasos fronterizos en ambos lados de la Cordillera, esta decisión esto tiene un criterio nacional, ya que estos 26 pasos parten desde Jamas en el Norte hasta el paso (no recuerdo en nombre) en Tierra del Fuego por el sur, San Sebastian ahora me acordé, y si bien hay otros pasos también en el resto del país [en el sur] especialmente, priorizamos en estos 26 pasos y a pesar de que tenemos un carácter nacional, también hay 1 regional (en Chile) y provincial (en argentina); convirtiéndose así en una definición político-estratégica de los 2 países. En Chile se significó cambiar nuestro plan de inversiones, porque en Chile en general para hacer las inversiones, las carreteras tienen que tener una característica más técnica; que pase una cantidad de autos al año, lo que se llama TDMA [Tránsito diario medio anual], y si no hay un tránsito diario de autos, no se hace la inversión porque técnicamente desde el punto de

vista económico, no hay rentabilidad social certificada de acuerdo al criterio anterior. Sin embargo, en estos 26 pasos se definió que si se hacían, por una razón política, porque naturalmente un paso que hoy no se ocupa, el TDMA será bajo, pero ambos países aspiramos que sea más alto; entonces en estos 26 (pasos fronterizos) lo que se hace es que se buscó otra forma de hacer 1 estudio de rentabilidad social, de manera tal que se pudieran hacer estos 26 pasos, dicho de otra forma, se integran los beneficios a los beneficios de la integración, estos [pasos] tienen diferentes ritmos y a veces claro, como somos 2 países con ciclos políticos distintos, el ideal es que estos [pasos] es que se avance en paralelo de ambos lados de la cordillera; pero a veces eso no es exacto, sino que en una línea de tiempo un poco más amplia se puede ver, pero en una [línea de tiempo] inmediata, a veces hay un desfase, pero esta situación global es bueno tenerla en su contexto, pero hay un acuerdo de ambos países: en sus regiones y provincias [por ejemplo el Agua Negra en Coquimbo, Las Leñas en O'higgins, Libertadores aquí en la Metropolitana, etc.], pero como nunca se avanzó en esos 4 años que fui Ministro de Obras Públicas, pero no sabría decirte de la realidad y en que quedó eso; en estos 2 últimos años. Ahora, en el paso "Los Libertadores" el más transitado [con Argentina] la dificultad del paso [y es bueno tenerlo presente], no es tan solo la infraestructura (si se amplía o no el túnel o si hacemos 1 tren) esto es relevante, sin embargo el cuello de botella no está en eso, si no en el complejo fronterizo, en 2 dimensiones: uno es la infraestructura [que se está resolviendo ahora y está en etapa final de construcción que lo dejamos avanzado en el gobierno anterior] a 3.000 metros de altura, a través de concesiones sin costo a los usuarios, pero también la otra dimensión que debemos avanzar como país, que es integrar los procesos como la Policía, Gendarmería con la PDI y ambas aduanas, etc; en este aspecto nos queda un trabajo para avanzar. y esto es relevante en una Tesis, porque podemos tener la mejor infraestructura por ejemplo el paso Pehuenche en el Maule; un paso extraordinario que lleva al Puerto de San Vicente, pero insisto el cuello de botella fundamental está en los complejos aduaneros; servicios sanitarios estas escenas educado, y en que con Argentina, nos pongamos de

acuerdo en cómo estos procesos salen de manera más expedita y más integrada. Déjame decirte algo, el anterior embajador en Argentina (no el actual) me decía "Ya entiendo por qué se llaman complejos fronterizos"; porque es muy engorroso hacer todos los trámites, a pesar que era en broma, denota de que es algo más serio: que si queremos mejorar la integración con Argentina, tenemos que trabajar también los procesos; de Aduana, de la policía, del SAG y SENAZA.

- (O.O.): Perfecto don Alberto, ahora la siguiente pregunta, en este sentido ¿se podría considerar que el C.B. sería un primer paso para la integración política multilateral de las totalidad de los países del cono sur? O sea, desde lo particular a lo general, en el sentido, que si podríamos ser pioneros con Argentina, para que otros complejos se puedan expandir por toda América del sur [ejemplo; entre Brasil con Perú o Brasil con Argentina]

- (A.U.): *No conozco la realidad de las distintas fronteras, pero al ver por la TV que la frontera entre Colombia y Venezuela es muy transitada y que ahora está muy marcada por el conflicto político (recuerda Cúcuta), pero se podría pensar en integración si te fijas!. La frontera entre Perú y Ecuador también uno podría pensar en integración, nosotros también tenemos una frontera [Chungará] con Bolivia [como tú sabes Omar] donde construimos un complejo fronterizo a 4.000 metros de altura con infraestructura realmente extraordinaria y sin olvidar, el complejo Chacalluta con Perú, si bien la más transitada en carga es "Los Libertadores", la más transitada en personas, es Chacalluta, por lo tanto hay que mirarlo en su conjunto, no hay un solo ejemplo, no es solo un ejemplo todos son muy buenos, pero te repito, hay que integrar los procesos y allí te aseguro, que podremos ser un ejemplo para el resto.*

- (O.O.): Gracias don Alberto, tendré ese punto siempre en consideración. Mire y ahora siguiendo con esa misma idea, a parte de los procesos, que me quedó muy claro; ¿qué

estrategias se podrían llevar a cabo para ampliar esta integración? (Entiéndase Brasil, Paraguay y Uruguay), ya que allí se quería construir el corredor bioceánico entre Porto Alegre con Iquique.

- (A.U.): *Primero, los Corredores Bioceánicos sin duda que marcan el mapa si se mira que hay una carretera que cruza desde Buenos Aires hasta Valparaíso por ejemplo, o desde Sao Paulo o Porto Alegre hacia Antofagasta. Y eso uno podría pensarlo románticamente como que la carga se dejará en Buenos Aires y se bajará en Valparaíso; eso en general no es así, los Corredores Bioceánicos hay que pensarlos como integración pero de manera tal que se puedan ocupar por tramos, porque trasladar la carga en camión desde Buenos Aires a Valparaíso o vice versa, en general es más barato hacerlo en barcos, ya que suele ser más barata. Por eso los corredores no hay que pensarlos para ir de un tramo al otro, sin perjuicio que nació hace sino que para que la Reintegración económica es mejor para ocuparlo por tramos; por ejemplo el sur de Brasil está x distante del puerto de Antofagasta y al de Porto Alegre, entonces la pregunta es ¿a qué lado se van a ir?, entonces tú dices si se va a Europa probablemente se vayan a Porto Alegre y si van a China, probablemente se vayan Antofagasta, uno podría pensar eso, pero no es la única variable, la otra variable cuál es el costo logístico del puerto; ejemplo si va a llegar Antofagasta y va a estar 5 días para poder llevar la carga, no es competitivo, pero si lo hacen de forma inmediata, si lo es. Entonces los corredores son necesarios por qué dan mayor movilidad y dan alternativas, pero no es de inmediato si está más cerca, se irá por ese lado, porque hay otros componentes en la decisión final, pero por eso nosotros como país, deberíamos desarrollar nuestros puertos, para transformarlos en plataformas no solo para el Mercado chileno, si no que para toda una franja con Argentina, Paraguay y el sur de Brasil, aunque te digo que la parte del sur de Argentina le convenga salir por Chile, sin embargo, las opciones tienen que estar abiertas.*

- (O.O.): Claro, siempre deben haber opciones, gracias don Alberto. Mire, la siguiente pregunta es: ¿Qué impactos podría tener el Corredor Bioceánico en los mercados internos de ambas naciones? (por ejemplo, yo entrevisté a un empresario gremial argentino de la Provincia de Cuyo, y le encantaba la idea de poder sacar la carga por el puerto de Valparaíso o San Antonio que ir al de Buenos Aires propiamente tal)

- (A.U.): *Haber el impacto primero, es que hay que ver qué es más barato, salir por un puerto chileno ya sea porque la distancia más corta 1 y 2 la logística del puerto lo permite, pero acuérdate siempre del segundo punto, pero si la distancia es más corta y la logística del puerto lo permite y hace que sea más barato, naturalmente hace que sean más competitivos esos productos, a tal punto que le puede ir mejor o incluso productos que no eran rentables, se transforman en rentables, por lo tanto eso es muy relevante, pero ese punto de vista eso es de los otros países [Argentina]. Ahora, desde el punto de vista de Chile hay 2 ventajas: 1 es que ampliamos la línea de comercio o sea, podemos comerciar con el vecino y no solo exportar a grandes latitudes, pero segundo, el desarrollar una plataforma de servicios alrededor del Corredor [principalmente los puertos], ya que estos no son solo la carga, sino plataformas de servicios (financieros, servicios hoteleros, servicios gastronómicos, servicios logísticos) lo cual claramente trae desarrollo.*

- (O.O.): Muy bien don Alberto, la siguiente interrogante es ¿cómo podría el C.B. transformarse en una base para generar cadenas globales de valor para sus miembros? ([con las grandes economías de Asia])

- (A.U.): *Ok, mira primero que todo hay que hablar de varios corredores, por ejemplo el Corredor de Agua Negra [Coquimbo] está a 400 kilómetros al norte del "Corredor Los Libertadores" lo cual son zonas de influencias distintas, finalmente hay que tener claro*

de que para que genere valor, tiene que ver con la infraestructura y los procesos [aduaneros me refiero].

- (O.O.): La siguiente interrogante es: la continuidad del funcionamiento del C.B. podría verse afectada en el futuro, si llegasen asumir el poder gobiernos (en ambos países) de distinta orientación política.

- (A.U.): *Mira, si la fuerza de integración trae beneficios para Chile y Argentina, el signo político en cada uno de los lados, no debería cambiar esto. Ahora, si alguno de los 2 lados percibe que los beneficios se los lleva 1 país a costa del otro, naturalmente eso puede generar una tensión. Sin embargo, yo creo que hemos construido con Argentina en los últimos 30 y 40 años una integración, donde los beneficios se perciben en ambos lados de la Cordillera; hay comercio, turismo, hay servicios, etc, y hemos tenido gobiernos de izquierda en Argentina con gobiernos de derecha en Chile [Cristina Fernández con Piñera uno] y hemos tenido la inversa en Chile gobiernos de centro-izquierda y derecha en Argentina [Bachelet dos y Macri], por lo tanto nunca se ha visto afectado la relación, por lo tanto si hipotéticamente uno podría pensar que eso podría llegar a ser un riesgo; yo no lo creo, ya que hemos construido una relación en base a beneficios conjuntos y parejos para ambas partes.*

- (O.O.): Perfecto y la última interrogante don Alberto es: según su perspectiva [Como ex-ministro y persona que está ahora en el mundo privado] ¿el corredor bioceánico es una respuesta -por parte de los Estados que lo componen- al grado de marginación en que se encuentra Sudamérica en comparación al resto del mundo? Le puedo dar unos ejemplos, la Unión Europea [que son varios Estados que la componen] el puerto de Róterdam; lo ocupa prácticamente la totalidad de los países (no sé si todos) pero el 70% de los Estados que componen la Unión y desde allí se distribuye por toda Europa, o por ejemplo, en Norteamérica; los une una gran cantidad de carreteras e incluso trenes de

carga en ambos países y vemos Sudamérica y nosotros solamente tenemos la carretera Panamericana y nada más.

- (A.U.): *A ver, primero pongamos las cosas en su contexto, en Europa llevan siglos cruzando las fronteras porque se puede cruzar caminando [Los prusianos fueron a Francia, los Alemanes fueron a Rusia y vice versa], por lo que hay una condicionante geográfica natural (al menos en el caso de Chile) que nos ha dificultado la integración física, segundo en los últimos años no solo hemos avanzado en resolver problemas limítrofes y sacando de nuestro vocabulario alternativas de romper la paz, sino que en los últimos años, hemos construido una integración y a demás la tecnología ha avanzado. Por eso, la integración no es sólo física sino también en aeronáutica, en energía, etc. por lo tanto, son una respuesta pero no tenemos que poner todo [y aquí puede sonar contradictorio de lo que dije anteriormente], pero tenemos que seguir invirtiendo en infraestructura; por ende, estos 26 pasos (ya mencionados), tienen que estar impecables y no solo en infraestructura, si no en procesos aduaneros, pero esto es más denso, tenemos más cosas que hacer. Las líneas lowcost van a permitir el aumento del tránsito de un lado para el otro, por ejemplo si hoy vas al Aeropuerto; no solo vas a Buenos Aires, si no que a Mendoza, Rosario o Córdoba; también hacia el sur Neuquen o San Carlos de Bariloche [todo desde Santiago] o vice versa; desde Antofagasta a Tucumán, etc; lo que hace que la integración sea más densa y sin duda los corredores son un camino, pero no miremos con nostalgia comparándolos con Europa en los corredores, porque Europa no tiene una Cordillera de la magnitud de la nuestra, es cierto tiene los Pirineos pero estos son más bajos y en el caso de la frontera entre Suiza y Francia es plano, tú no te das cuenta cuando cambias de un lugar a otro y así en varios otros lugares. Por supuesto están los autos, entre Italia y Suiza hay una dificultad, pero eso es en algunos países, nosotros tenemos esa condición casi completa, ya que nuestra frontera natural que nos divide hacia el este.*

- (O.O.): Perfecto don Alberto, de antemano muchas gracias por otorgarme esta entrevista que ha sido muy interesante y muy facilitadora para muchos temas, se lo agradezco.

- (A.U.): *No hay de qué y muy gustoso de poder contribuir.*

Entrevista II

Llevada a cabo vía Skype el Sábado 8 de Junio del año 2019

* Adolfo Brennan (A.B.), Vicepresidente de la Federación económica de Mendoza.

* Omar Osorio (O.O.), estudiante de Magíster de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile.

* Corredor Binacional "*Cristo Redentor*" (C.B.)

- (O.O.): Buenas tardes don Adolfo, soy Omar Osorio quien le llevará a cabo la entrevista para la elaboración de mi tesis como lo habíamos hablado.

- (A.B.): *Soy Adolfo Brennan, Vicepresidente de la Federación Económica de Mendoza, además de farmacéutico de profesión de las farmacias del centro -ahora Audifarma-, vitivinícola de amansados Wines y dirigente gremial de mi ciudad.*

- (O.O.): Perfecto don Adolfo, partamos con la entrevista:

De acuerdo con la iniciativa IIRSA ¿qué inversiones en infraestructura deberá llevar a cabo los Estados miembros del corredor para su pleno funcionamiento?

- (A.B.) *¿Qué es IIRSA? ¿perdón?*

- (O.O.): Es un foro de diálogos de países Sudamericanos y que sus siglas significan "Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana" -de la cual Chile y Argentina pertenecen- con el fin de planificar proyectos de mejoramientos de la infraestructura regional de transporte, energía y telecomunicaciones.

- (A.B.): *A ok, en mí caso vos tenés que entender que te puedo hablar desde el caso de la República de la Argentina! En este caso, considero que es urgente, implementar cuanto antes la Variante hacia Palmira, para poder descongestionar el paso hacia Uspallata. A demás, proseguiría en modernizar el paso "Los Caracoles", en el sentido que se puedan realizar 2 carriles 1 para autos y 1 carriles para camiones o carros de peso unidireccionales. Con estos 2 -por el momento- me haría cargo, ya que vos sabes que estos proyectos llevan años en concretarse, en pedir créditos las inversiones y que va todo eso.*

- (O.O.): Muy bien don Adolfo, me quedó claro todo lo que me expuso. Ahora, en este sentido ¿se podría considerar que el C.B. sería un primer paso para la integración política multilateral de las totalidad de los países del cono sur?

- (A.B.): *Bueno, como te dije en la otra pregunta, yo solo te puedo exponer de un punto de vista, de un ciudadano de la cuarta provincia más poblada de la República de la Argentina. Como vos sabes, la provincia de Cuyo siempre ha tenido una conexión histórica con Chile, desde los tiempos de la colonia española y el cruce por los Andes de San Martín. Yo sé que vos lo sabes [porque me dijiste que eres profesor de Historia], pero tenés que tener en cuenta que todos los proyectos en viabilidad, carreteras o trenes, siempre devendrán en integraciones entre los Estados y muy especialmente en las personas. Acá en Mendoza viven muchos chilenos y siempre que hay feriados largos se producen cruces, por eso las obras publicas en viabilidad, se pueden considerar puntos de encuentro entre los países, no de todos, pero si en el caso de Chile con la*

República de la Argentina, por mí, que se lleven a cabo este corredor y otros más en las distintas provincias para que se integren aún más nuestros pueblos.

- (O.O.): Gracias don Adolfo!, Ahora ¿Qué estrategias se podrían llevar a cabo para ampliar esta integración? (Entiéndase Brasil, Paraguay y Uruguay).

- (A.B.): *Mira, siempre la historia [como vos sabes] nos ha enseñado que a pesar de las guerras y la sangre derramada en el pasado, cuando se mira al futuro lo único que podemos hacer es integrarnos e ir en una dirección conjunta. Nosotros (Chile y la Argentina), hemos tenido buenas relaciones y ya hemos llegado a un punto, de estar mirando al Mercado asiático en conjunto. Creo yo que para estas 3 naciones mencionadas, les haría bien poder unírseles en estos proyectos, tal vez no en este que estamos conversando, si no a otros proyectos que sé, que se están llevando a cabo en las provincias del Norte. Ojalá que alguna vez, pudiésemos tener trenes de pasajeros y de carga como los que conectan a Europa. Sé que en nuestras naciones, se ha llegado a una madurez de dejar los conflictos en el pasado e integrarnos de una vez por todas [ché], espero que en este ámbito de lo económico del transporte y vialidad, sea un primer paso para que esto prospere.*

- (O.O.): Entonces, considera que en el transporte y lo vial, ¿sería el primer paso?

- (A.B.): *Por supuesto, te aseguro que si hacés una encuesta a las personas, empresarios, gente común y corriente, de distintos barrios los ricos o los miserias, te aseguro que todos estarán por ampliar la integración en todos los ámbitos, pero creo que en lo vial y en lo económico esto es vital [ché], después los lazos culturales -como por ejemplo- hermandad entre las ciudades o incluso asociaciones empresariales de nosotros y los chilenos, te aseguro que con esto florecerían los lazos en todos los ámbitos habidos y por haber.*

- (O.O.): Perfecto don Adolfo, ahora ¿Qué impactos podría tener el Corredor Bioceánico en los mercados internos de ambas naciones?

- (A.B.): *En el caso de la Argentina y específicamente en la Provincia de Cuyo, sería uno de mis rubros los mayores beneficiados, que es el vitivinícola. Vós sabes que en esta provincia se generan muchos vinos y -a pesar de que sé que le haríamos la competencia a los ricos vinos chilenos [jaja!]- el impacto que podría tener el corredor, es aumentar nuestro nivel de exportación de la vid cuyana por los puertos chilenos que dan para el Pacífico, en especial el que conozco Valparaíso, ya que nos acerca a los mercados de China y Asia. Mirá te pongo un ejemplo, aquí en Mendoza el año 2017 tuvimos con la contraparte de Valparaíso, un encuentro entre las provincias de acá y de Chile, se presentó un estudio que veía los costos de exportar nuestros productos por el puerto de Buenos Aires y hacerlos por Chile, imagínate que si todo sale bien, los costos de exportación bajarían en un 47%, ya sea por cercanía, ya no se pagaría el paso por el Canal de Panamá, en fin, todos esos costos que implican. Por eso ya podrás entenderme, que la mayoría de los exportadores cuyanos, nos ponemos ansiosos para que el proyecto esté listo lo antes posible. Ojalá que aparte del mejoramiento en la vialidad del paso Cristo Redentor, en un futuro [próximo, digo] derive en la creación de un Tren de carga, lo que te aseguro a vós, sería lo mejor que le podría pasar al millón de cuyanos que vive en esta provincia, porque aumentaría el volumen de exportación hacia China y el Asia por Chile.*

- (O.O.): Y siguiendo en el tema don Adolfo, ¿a través de qué medios los sectores públicos y privados de ambas naciones se pueden relacionar para concretar este proyecto?

- (A.B.): *Mirá muchacho, esas especificidades más técnicas no te las sabría decir, pero desde mí forma de ver las cosas; se podrían por ejemplo vincular las cámaras de comercio de las ciudades argentinas y las chilenas como lo hicimos en 2017, hacer ministerios binacionales con Chile y la Argentina, o también que ambas naciones hermanas; pidan a un organismo internacional, como el BID que ya me habías mencionado ché, que preste asistencia técnica, capacitando a las aduanas u organismos públicos fronterizos, como también a las empresas del sector privado, un sin fin de ideas así ché, pero tenés que entender, que sin el eje público-privado, esto no va andar, es allí donde está centrado todo, por es buenísimo que los ministerios o las mismas universidades se asociaran e investigaran los impactos de este y otros Corredor en otras provincias! En ambos países hay gente capacitada.*

- (O.O.): A muy bien don Adolfo, con esta respuesta, ya me deja claro los impactos que podría tener este proyecto. Ahora pues bien, ¿podría el C.B. transformarse en una base para generar cadenas globales de valor para sus miembros?

- (A.B.): *Me podés decir vos ¿qué son las Cadenas globales de valor por favor? Algo sé, pero ayúdame.*

- (O.O.): En simples palabras estimado, las Cadenas Globales de valor (CGV) son la externalización que realizan las empresas multinacionales en las diferentes etapas de los procesos productivos, por ejemplo el diseño, fabricación o distribución de ciertos productos.

- (A.B.): *A ya te entiendo, es como cuando la Reanult [Empresa] armaba los carros aquí o en Córdoba.*

- (O.O.): Sí, a eso me refiero cuando hablo de las (CGV).

- (A.B.): *Bueno, ya con lo que me dijiste vos, sin lugar a dudas este mejoramiento vial y corredor, se convertiría en un atractivo para los empresarios de ambas naciones, y te lo habla uno de ellos y te aseguro que beneficiaría a las ramas empresariales chilenas y argentinas. Ahora, de qué productos, yo sé que vos me entenderás que no sé, podría ser del vino cuyano o de una futura empresa de productos agrícolas por acá del lado argentino, de verdad no sé, pero te puedo poner las manos al fuego que sí será atractivo para las ramas empresariales de esta provincia y de las aledañas a la de Cuyo, pero como te lo dije, yo solo te hablo desde el lado argentino, no te puedo hablar del lado chileno, allá le tenés que consultar a los tuyos [jaja!!]*

- (O.O.): Si tiene razón don Adolfo, pero le insisto, ¿cree que este corredor puede convertirse en una base para futuras CGV?

- (A.B.): *Totalmente de acuerdo y espero que así sea, lo importante Omar, es que ambos países creemos las condiciones para atraer inversiones en ambas naciones, porque por acá en el lado argentino, vos entenderás que estamos muy flojos en atraer inversión extranjera, por las turbulencias políticas, pero sí la Argentina trabaja junto con Chile (un país estable y confiable) y generan este tipo de infraestructura, te aseguro que será atractivo para los inversionistas o multinacionales [como vos me dijiste] poner sus fábricas en ambos lados de la Cordillera y será una base, un ejemplo, para replicarlo aquí en Sudamérica.*

- (O.O.): Ok don Adolfo, ahora le tomaré algo que usted me acaba de decir, considera usted que la continuidad del funcionamiento del C.B. podría verse afectada en el futuro, si llegasen asumir el poder gobiernos (en ambos países) de distinta orientación política.

- (A.B.): *Mira, siempre hay que ver las cosas con mirada de país, no con escaramuzas o pelotudeces políticas. Pero te digo que mi respuesta sería un rotundo NO!, ya que como hemos podido ver en estos últimos años, en la Argentina pasamos por 12 años de los Kirchner-Fernández a Macri, pero el proyecto de Cristo Redentor con Chile jamás se ha paralizado, ni siquiera con el cambio de gobierno, es más vos podes mirar que se han mantenido los proyectos con Chile, incluso se quieren apurar. Ahora, viéndolo desde el punto de vista de Chile [que no me compete por supuesto], es un país ordenado, confiable y de Estado más que la Argentina, que han cambiado de tendencias de gobierno y se ha visto lo mismo. Como a vos te dije anteriormente, nuestras naciones han madurado y gracias al cielo que han entendido que debemos cooperar en todos los ámbitos y aún más, en los de este tipo, por eso creo que si en el futuro hay cambios de distintas tendencias de gobierno en Chile y en la Argentina, no producirán problemas en el funcionamiento de este y otros proyectos.*

- (O.O.): Gracias don Adolfo y muy clara su respuesta. Y finalmente; según su perspectiva ¿el corredor bioceánico es una respuesta -por parte de los Estados que lo componen- al grado de marginación económica en que se encuentra Sudamérica en comparación al resto del mundo?

- (A.B.): *Totalmente, mira posiblemente si no tuviéramos a Brasil en nuestro continente, no seríamos tomados en cuenta o no apareceríamos en el mapa. Como vos me lo preguntaste antes, espero que este proyecto de corredor, sea el primero de otros que se deberán construir y en el siguiente, espero que Brasil ya esté dentro de él. En el futuro espero [por lo menos nosotros 3: Argentina, Brasil y Chile] generemos el pacto del A-B-C, pero de integración económica, para que tengamos un tren de carga común y un corredor bioceánico, ambos a la par, para hacer aún más atractivas a nuestras naciones para la Inversión y las empresas multinacionales, esa es mi humilde opinión.*

- (O.O.): Perfecto don Adolfo, muchísimas gracias por la entrevista y no le quito más de su preciado tiempo.

- (A.B.): *De nada y encantado de ayudarte Omar*

Entrevista III

Llevada a cabo en vivo el Viernes 20 de Noviembre del año 2020 Vía Skype.

* Ex-funcionario de la Subsecretaría de Obras públicas e importante asesor privado en materia de inversiones de infraestructura. (E.S.O.P.)

* Omar Osorio (O.O.), estudiante de Magíster de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile.

* Corredor Binacional "*Cristo Redentor*" (C.B.)

- (O.O.): Yo aquí me encuentro con don (E.S.O.P.) Y le pido que se presente por favor.

- (E.S.O.P.): *Un gusto poder concederte esta entrevista Omar, buenas tardes.*

- (O.O.): Bueno, don Juan, como le expliqué, yo soy estudiante de Magíster de estudios internacionales de la Universidad de Chile y yo estoy realizando entrevistas para mí tesis y necesito entrevistar a alguien que sepa de obras públicas y en su calidad de ex-funcionario público y actual asesor del sector, me ayudaría bastante su opinión y experiencia.

- (E.S.O.P.): *Muy bien entonces, encantado de ayudarte.*

- (O.O.): Perfecto, la primera pregunta es; De acuerdo con la iniciativa IIRSA [Le puedo explicar lo que es IIRSA] ¿qué inversiones en infraestructura deberán llevar a cabo los Estados miembros del corredor para su pleno funcionamiento? ¿sabe lo que significan las siglas IIRSA?

- (E.S.O.P.): *Para partir, sí sé lo que es el IIRSA y ante eso, considero que es importante las inversiones que han llevado a cabo los gobiernos de Chile como Argentina, en los más de 20 pasos que tenemos en común, especialmente en el que respecta el paso Los Libertadores de la zona central y el proyecto del Túnel Aguas Negras en nuestra región de Coquimbo, que desde mi punto de vista, son los más importantes en este momento. Además, yo sé muy bien que las inversiones que se están llevando a cabo en el paso Los Libertadores, son gracias a los créditos que el (B.I.D.) otorgó para llevar adelante este proyecto. Nuestro país [y Argentina por cierto], han hecho muy bien en invertir en el Corredor. Me parece formidable que el ex-túnel ferroviario Los Caracoles, se transforme en un túnel vial unidireccional hacia Chile y el túnel Cristo Redentor hacia Argentina, así cada ruta tendrá 2 pistas para poder circular, evitándose embotellamientos [o tacos como les decimos aquí en Chile] como los que se producen actualmente, por problemas de climáticos o accidentes viales. Por tanto Omar, encuentro que han sido muy provechosas las inversiones que se han llevado a cabo para el (C.B.), y se han hecho con mucha responsabilidad en ambos gobiernos. Y algo muy importante Omar [antes que me traspapele], es fundamental que cualquier inversión que se haga en infraestructura vial, energética, etc., se haga en base a estudios técnicos competentes e independientes, y te digo esto, por lo sucedido con el proyecto para importar gas desde Argentina [GasAndes], nuestro gobierno llevo a cabo inversiones muy contundentes para construir los gaseoductos, pero la falta de inversiones al otro lado de la Cordillera [y sin ser peyorativo], quedamos en foja cero, ya que llegó el momento en que Argentina no nos pudo vender más Gas, toda la inversión que*

generamos en el Gobierno del ex-presidente Frei Ruiz-Tagle se fue [y discúlpame la expresión] a la basura.

O sea, cuando se llevan a cabo proyectos de esta envergadura, lo mínimo que se debe exigir es la sostenibilidad y por eso, creo que el préstamo que entregó el BID, da la seguridad de que este proyecto que será sostenible. [Disculpa si me extendí mucho en mi respuesta]

- (O.O.): No para nada y le agradezco su respuesta. Ahora, y siguiendo con el pulso de la consulta anterior ¿se podría considerar que el (C.B.) sería un primer paso para la integración política multilateral de la totalidad de los países del cono sur? O sea, desde lo particular a lo general, en el sentido, que si podríamos ser pioneros con Argentina, para que este tipo de proyectos se puedan expandir por toda América del sur [ejemplo; entre Brasil con Perú o Brasil con Argentina]

- (E.S.O.P.): *Desde hace mucho tiempo ya, nuestras 2 naciones han dado muestras de integración, por ejemplo, en el extremo sur -de nuestros países- está un acuerdo para que no exista doble tributación. Se mejoró sustancialmente el paso Las Leñas, cerca de la Reserva Cipreses -si no me equivoco- en la región de O'Higgins, por lo que la integración ha ido avanzando a pasos agigantados con Argentina en el último tiempo, con altos y bajos como te dije en la pregunta anterior, pero se ha ido avanzando. Y créeme Omar, se mira con mucha atención, especialmente por el sector privado de las demás repúblicas vecinas de Sudamérica.*

Ahora, si somos -o podríamos ser- pioneros la verdad no lo sé, pero es indispensable seguir avanzando en la integración en todas las dimensiones posibles, ya que acercan a los países en temas que vale la pena poder cooperar y así, alcanzar un desarrollo sostenible y responsable en el tiempo.

- (O.O.): Gracias estimado. Mire y ahora siguiendo con esa misma idea, según usted ¿qué estrategias se podrían llevar a cabo para ampliar esta integración? (Entiéndase Brasil, Paraguay y Uruguay), ya que allí se quería construir el corredor bioceánico entre Porto Alegre con Iquique por ejemplo.

- (E.S.O.P.): *Cuando uno se pone a pensar en la integración, indudablemente saltan temas de cooperación, intercambio comercial o entrada y salida de personas en los estados. Pero indudablemente, la infraestructura al ser algo tangible, es a mí modo de ver, un factor muy influyente que contribuye a la integración, sin ella no hay integración posible y se transforma en un dique para el crecimiento económico y en definitiva, para el desarrollo de las naciones. Mira, te pongo un ejemplo: el tren de Arica a La Paz, a pesar de que es un compromiso de nuestro país con Bolivia, ha contribuido en la integración de ambos países, que en el campo diplomático, ni siquiera tenemos relaciones. Con los altos y bajos se puedan tener, sin lugar a dudas es un instrumento que nos une, hay intercambio comercial, hay tránsito de personas, que intercambian vivencias, cultura e incluso conocimiento entre ambos países. Sin lugar a dudas, todo tipo de infraestructura une a los países y por supuesto que contribuye a la Integración.*

- (O.O.): Muchas gracias don Juan. Ahora bajo su mirada ¿Qué impactos podría tener el Corredor Bioceánico en los mercados internos de ambas naciones?

- (E.S.O.P.): *Mira, sin tener el corredor Binacional en funcionamiento -que en la práctica es el paso "Los Libertadores"!-- se puede observar la cantidad de servicios que se han desarrollado al otro lado de la Cordillera. Por ejemplo Uspallata, es un lugar de recreación y turismo, especialmente para nuestros compatriotas que van para Mendoza. En nuestro caso, es la ciudad de Los Andes, que durante el último tiempo, ha tenido un auge económico y poblacional, especialmente por la cercanía con el paso Los Libertadores, pero también por la cercanía que tiene con Santiago. Ahora, sin hacer el*

ejercicio de clarividente; por supuesto que donde pase el Corredor, las ciudades y poblados aledaños se verán beneficiados de su localización. Ejemplos claros en nuestro país existen, es el caso de Antofagasta, un puerto beneficiado por la exportación de Cobre.

A demás, en el momento que este listo del corredor, el primer beneficiado va a ser el Puerto de Valparaíso, que en la última década, ha tenido un sostenido decrecimiento económico y este -Corredor-, puede ser la llave para el renacer económico de nuestro puerto histórico. Te aseguro Omar, que la Región de Valparaíso completa, se verá impactada positivamente y estoy seguro que su población, lo verá reflejado a corto plazo, una vez que esté en funcionamiento el Corredor [a mediados de 2024].

- (O.O.): Muy bien don Juan, la siguiente interrogante es ¿cómo podría el C.B. transformarse en una base para generar cadenas globales de valor para sus miembros?

- (E.S.O.P.): *A ok, las famosas cadenas globales de valor, que bien Omar. Mira, sin lugar a dudas, este tipo de infraestructura puede contribuir en las economías internas de los países, pero para que existan estas cadenas de valor, debe existir una gran inversión nacional o extranjera, de un producto que sea comerciable a gran escala. Por el momento, no veo el producto que pueda ser exportado en ambos países. Porque en Chile sabemos de que nuestro producto por excelencia es el Cobre, pero lo exportamos como materia prima y no procesado. Por eso, creo que para generar cadenas globales de valor, lo primero que se tiene que poner sobre la mesa, es cuál producto o mercancía que se pueda exportar en ambos lados de la cordillera y desde allí pensar en las cadenas globales de valor, pero por el momento no me imagino cuál puede ser.*

- (O.O.): Y siguiendo con la misma idea ¿no se le ocurre una mercancía o materia prima que pudiésemos exportar con valor agregado?

- (E.S.O.P.): *Haber déjame pensar [mmmm..!] Mira, te puedo hablar desde Chile. Hace mucho tiempo se viene poniendo sobre la mesa el tema del Litio. Con este, se podrían generar no sé baterías, pero para que exista valor agregado, es necesario que se manufacturen aquí mismo en el país, para finalmente exportarlo.*

Sin embargo, para eso necesitamos mucha inversión privada, con capitales internacionales y a la vez, inversión pública en investigación e innovación. Esta es una idea que se puede llevar a cabo aquí en Chile. Ahí se generarían un efecto en cadena y así le damos elpreciado valor agregado. He sido claro Omar [jajajaja..!]

Por el lado de Argentina, no te sabría decir, pero puede ser algo ligado al tema agropecuario tal vez. Pero lo más importante en esto Omar, es que cualquier idea de este tipo, debe generarse indudablemente una Alianza público-privado, solo así se pueden dar saltos gigantes, ya que el Estado no puede solo y las inversiones privadas, no invertirán si no hay un reedito económico.

- (O.O.): Muchas gracias don (E.S.O.P.), me quedó muy clara su respuesta y con información muy valiosa. Ahora, la siguiente interrogante es si, cree usted que la continuidad del funcionamiento del (C.B.) podría verse afectada en el futuro, si llegasen asumir el poder gobiernos (en ambos países) de distinta orientación política.

- (E.S.O.P.): *Después de la crisis del canal del Beagle, he considerado que ambos países hemos logrado un gran proceso de maduración en nuestras relaciones diplomáticas. Ya en la década de los noventa, ambos países gozamos de relaciones amistosas en gran medida, a esta maduración de la que hablo, puesto que al complementarnos, hemos puesto el bien común de ambas naciones por delante. Han habido altos y bajos (como el tema del Gas), pero en nada afectan nuestras relaciones como 2 Estados maduros. Es por eso, que los procesos políticos internos de ambos lados, no deberían afectar la aplicación de estos corredores bioceánicos y ya hemos tenido ejemplos tácitos de ello. Cuando aquí en Chile, el año 2010 hubo un cambio de color político o en Argentina el*

año 2015, en ambas situaciones, no hubo contratiempos en este tipo de proyectos, así que no vislumbro que el factor político interno de ambos países, vaya afectar el funcionamiento de estos proyectos en el futuro, es más, esto ya ocurrió y no sucedió nada.

- (O.O.): Me quedó súper claro don (E.S.O.P.) y por último: según su perspectiva [Como ex-subsecretario de Obras Públicas] ¿el corredor bioceánico es una respuesta -por parte de los Estados que lo componen- al grado de marginación en que se encuentra Sudamérica en comparación al resto del mundo? Le puedo dar unos ejemplos, la Unión Europea [que son varios Estados que la componen] el puerto de Róterdam; lo ocupa prácticamente la totalidad de los países (no sé si todos) pero el 70% de los Estados que componen la Unión Europea y desde allí se distribuye por toda Europa.

- (E.S.O.P.): *Es claro Omar, que aquí en los países Sudamericanos ha faltado inversión pública y privada en infraestructura, muy especialmente, al interior de nuestros propios países. Dicho eso, considero que este tipo de infraestructura contribuye de manera efectiva a la constitución de una plataforma, que contribuya en el desarrollo de todos nuestros países en vías de alcanzar el desarrollo. Sin lugar a dudas, Sudamérica no ha encontrado el camino para desarrollarnos como todos queremos, pero no considero que estemos marginados del mundo. Por ejemplo, China a través de su AIIB (siglas en inglés para el Banco Asiático de inversión e Infraestructura) ha comenzado a proyectar la construcción de infraestructura, como el tren de carga que quiere partir en Brasil y terminar en Perú, o sea, Sudamérica no está tan marginada desde la mirada del mundo, pero sin lugar a dudas, la construcción de este tipo de infraestructura, se convierte en una base sólida para llevar a nuestros países al desarrollo. [Ah.. Omar] Antes que se me olvide, te quiero añadir un punto ¿puedo?*

- (O.O.): Por supuesto por favor

- (E.S.O.P.): *Los caminos de acceso al corredor, desde Chile y Argentina, deben ser expeditos, conservados, vigilados. Por lo que deben ser administrados por empresas públicas, privadas o mejor aún mixtas, ya que deben contar con tecnología de gestión de carreteras y a demás, tienen que estar integradas mutuamente. Con esto te aseguro, que andará muy bien el Corredor. Que bueno que no se me fue decírtelo [jajajajaja!]*

- (O.O.): Gracias don [E.S.O.P.], le agradezco mucho haberle quitado minutos de su tiempo, pero de antemano muchas gracias por otorgarme esta entrevista que ha sido muy interesante y muy facilitadora para muchos temas.

- (E.S.O.P.): *No hay de qué Omar y muy gustoso de poder contribuir.*

Entrevista IV

Llevada a cabo en vivo el Jueves 19 de Noviembre del año 2020.

* Funcionario de la "Sección Económica y Comercial" de la Embajada de Argentina en Chile, que me pidió que no diera su nombre, pero que sí puedo decir en que sección de la Embajada se desempeña. (S.E.C.)

* Omar Osorio (O.O.), estudiante de Magíster de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile.

* Corredor Binacional "*Cristo Redentor*" (C.B.)

- (O.O.): Buenas tardes, yo aquí me encuentro junto con (S.E.C.) y le pido por favor que se pueda presentar.

- (S.E.C.): *Hola don Omar Osorio, muy contento de poder ayudarte en tú investigación y en este tema tan interesante para la Argentina como para Chile.*

- (O.O.): De antemano, le agradezco la cordialidad y la buena disposición en darme esta entrevista, en un momento tan complejo como este.

- (S.E.C.): *No te preocupés hombre, que para eso estamos!*

- (O.O.): Muy bien, entonces comencemos. De acuerdo con la iniciativa IIRSA ¿qué inversiones en infraestructura deberá llevar a cabo los Estados miembros del corredor para su pleno funcionamiento?

- (S.E.C.): *Disculpame, pero ¿IIRSA son siglas cierto? ¿Me las puedes decir por favor?*

- (O.O.): A por supuesto, las siglas -IIRSA- significan "Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana", este es un foro de diálogos de países Sudamericanos, con el fin de planificar proyectos de mejoramientos de la infraestructura regional de transporte, energía y telecomunicaciones, fue creada en Brasil en el año 1994.

- (S.E.C.): *A todo bien Omar. mirá yo soy oriundo de San Miguel de Tucumán, hacia el norte de la Argentina y me ha quedado claro, que lo primero que se debe invertir es en - por lo menos en el lado de la Argentina- es en la pavimentación de las carreteras internas que nos conectan con Chile. En la Argentina, todos los caminos que van para la Capital [Buenos Aires], se encuentra en buenas condiciones, pero los caminos aledaños a la frontera con Chile (en excepción del paso Los Libertadores) no están en buenas condiciones. Así que lo primero sería invertir en la mantención de carreteras y después; podría modernizarse un poco más el Estado y lo digo de nuevo por mí país, ya que los controles fronterizos están muy añejos y deben modernizarse, más si queremos crear carreteras con Chile, que en las últimas décadas, ha llevado a cabo una ejemplar*

modernización y mantención de sus carreteras, así que nuestro lado te diría que se debe partir en esas dos áreas.

- (O.O.): Muy bien, gracias por su exposición. Ahora, en este sentido ¿se podría considerar que el (C.B.) sería un primer paso para la integración política multilateral de las totalidad de los países del cono sur?

- (S.E.C.): *Por supuesto Omar, ya que una carretera que parte en la Provincia de Cuyo y termina en el puerto de Valparaíso, es un paso gigantesco en la integración. Mirá, como te decía en la respuesta anterior, yo soy de una provincia nortina de la Argentina, a nosotros nos queda más cerca Antofagasta que Buenos Aires, en ir a comprar aparatos tecnológicos, si existiera una carretera así como la del Cristo Redentor, te aseguro que muchos argentinos preferirían ir Antofagasta que a Buenos Aires, por un tema de cercanía y mucho más por los costos de transporte. Por eso para mí y estoy seguro que para vos también, esta carretera llega en hora buena para nuestros pueblos y es una llave buenísima para seguir cooperando en distintas áreas, como por ejemplo, las vacunas con esto de la Pandemia del Covid-19 o que si se compra en Chile un producto, no se tenga que tributar acá en la Argentina, tantos y otros ejemplos que pueden surgir, pero que se pueden hacer atractivos para otros países vecinos y así se nos vayan sumando.*

- (O.O.): Muy bien, ahora ¿Qué estrategias se podrían llevar a cabo para ampliar esta integración? (Entiéndase Brasil, Paraguay y Uruguay).

- (S.E.C.): *Yo por ejemplo, me gustaría que aparte de la Carretera y el Túnel, se pudiera construir un camino de trenes para Chile, que fuese para pasajeros y también de carga, porque los trenes son más ecológicos y ayudan al medio ambiente. Con el tren y la carretera para que circulen mercaderías, creo que los otros países vecinos de la*

Argentina se sumarían. A demás, siempre que hay construcciones de estas magnitudes y que al momento de ser percibidas, atraes a otras naciones que querrán integrarse, en este caso puede ser Brasil, que es el país [querámoslo o no] más importante del continente.

- (O.O.): Claro, otra interrogante estimado. ¿Qué impactos podría tener el Corredor Bioceánico en los mercados internos de ambas naciones?

- (S.E.C.): *El intercambio comercial generado por dichos corredores impulsaría el desarrollo logístico y económico de zonas estratégicas ambos países; contribuiría a la generación de empleo y a la diversificación de las 2 matrices productiva, a demás, nos acercaría a nosotros -La Argentina- al Mercado del Sudoeste asiático, ya que al igual que Chile, exportamos muchos productos agrícolas para China y si los podemos enviar por acá [Chile], eso sería algo fabuloso para muchos empresarios de las provincias argentinas, porque para exportarlos por el puerto de Buenos Aires y después ir a darse la vuelta por el Canal de Panamá, se ahorrarían los costos viales y de la vuelta marítima. A demás Omar, se dinamizaría muchísimo los productos entre ambos países, por ejemplo, para acá a Chile podrían llegar productos como el cuero, que en el último tiempo, se ha vuelto escaso acá, pero solo lo hago de forma ejemplificadora, no se vayan a enojar acá en Chile [jajaja!]*

- (O.O.): No, para nada, le pediría por favor que sí puede profundizar el tema por favor.

- (S.E.C.): *El intercambio comercial entre ambos Omar sería algo fabuloso, mira te vuelvo a ejemplificar lo del cuero. Mis abuelos son la localidad de Monte-Cristo de la Provincia de Córdoba en la Argentina. Ellos siempre se dedicaron a la industria de cuero, hasta el día de hoy ellos me envían zapatos de cuero hasta acá en Chile, que llevo 2 años haciendo patria aquí. No hay persona de acá, que no me pregunte por estos*

zapatos, [mirá Omar, te los muestro por cámara para que veas.] Te digo esto, porque a demás de exportar nuestros productos a China y el sur del Pacífico, podríamos generar más redes comerciales en nuestros propios mercados, así acá en Chile podrían ser un mercado importante no solo en cuero, si no que en otros derivados, y allá en la Argentina podrían importar más productos chilenos, no sé, en base del Cobre por ejemplo, y así aprovechamos esta infraestructura que se está construyendo. Por último, ese encuentro entre ambos pueblos, llevaría a dinamizar nuestra relación económica, pero también los intercambios culturales serán de vital importancia, porque como países sureños que somos, tenemos muchas cosas en común más que hablar el mismo idioma, y los pueblos aledaños a esta carretera, se verán muy beneficiados, allí podrán ofrecer sus propios servicios y el efecto cascada sobre ellos; te doy mi palabra que al verse favorecidos, generaran más empleo e integración.

- (O.O.): Muchas gracias, ahora bien, ¿podría el C.B. transformarse en una base para generar cadenas globales de valor para sus miembros?

- (S.E.C.): *Yo estoy seguro que sí, por ejemplo nosotros tenemos muchos productos agrícolas, que podemos ir a vender al sudoeste asiático o ustedes mismos en el sector de la minería, o sea, si lográramos ser más competitivos en productos con el preciado valor agregado, se nos convertiríamos en una plataforma de todo nuestro continente, para sacar los productos vía puertos chilenos. Y ustedes, también podrían ocupar los puertos argentinos, pero para ser franco, hoy por hoy, le economía del mundo se mueve en la Cuenca del Pacífico, que a pesar de se produzcan terremotos y maremotos [Jaja!], es donde se mueve más del 38% del PIB mundial. Sin embargo, para que todo lo anterior se pueda generar Omar, se debe invertir mucho más en ciencia e investigación -en nuestros respectivos países-, y por sobre todo en innovación. Es allí donde radica la clave de dar valor agregado de nuestros productos. Pero sin lugar a dudas, al ver que la logística vial es más barata que hacerlo a través de Panamá, seguramente las*

inversiones comenzarán a ver en el Cono Sur una plataforma atractiva para invertir ché!

- (O.O.): Ok, me ha dado buenos datos estimado. Ahora cree que la continuidad del funcionamiento del C.B. podría verse afectada en el futuro, si llegasen asumir el poder gobiernos (en ambos países) de distinta orientación política.

- (S.E.C.): *De verdad No, yo llegué a trabajar por mí país aquí en Chile a finales del gobierno de Mauricio Macri, ahora fui corroborado por el Gobierno de Alberto Fernández y aunque uno tiene su posición política [Interna], tanto Chile como la Argentina, siempre han puesto el bien superior más que las diferencias políticas, así que mientras mantengamos ese tipo de respeto por las dinámicas políticas de cada una de nuestras naciones, estoy seguro que ningún proyecto de estas características se verá afectado.*

- (O.O.) Y finalmente; según su perspectiva ¿el corredor bioceánico es una respuesta - por parte de los Estados que lo componen- al grado de marginación económica en que se encuentra Sudamérica en comparación al resto del mundo?

- (S.E.C.): *Sin ninguna duda, si te das cuenta, la única construcción que nos une, es la carretera Panamericana, la cual en muchos países (como el mío) está poco mantenida. Este tipo de infraestructura -de los Corredores-, sí son un grado de respuesta a esa marginación, que en mi opinión suma más que resta y espero que este tipo de construcciones, sigan prosperando en Sudamérica, para que de una vez por todas [ché], podamos salir del subdesarrollo. Pues bien, ahora que tenemos buenísimas metas claras en la Argentina y en Chile, tenemos que tomar las riendas de la carreta y seguir construyendo y mejorando este tipo de infraestructura y más adelante, sumar a Brasil y a Paraguay, lo que lo haría más atractivo este (C.B.). Finalmente no puedo dejar de*

insistir en el tema de la construcción de un tren, sobre todo de carga y por qué no, uno de pasajeros, para que se puedan transportar productos y bienes, pero también pasajeros, que este proyecto se lleve a cabo Dios mediante, porque nada de lo que salga de allí tendrá efectos negativos Omar.

- (O.O.): Perfecto don (S.E.C.), de antemano muchas gracias por otorgarme esta entrevista que ha sido muy interesante y muy facilitadora para muchos temas, se lo agradezco.

- (A.U.): *No hay de qué amigo y muy feliz de poder ayudarte en tu investigación.*

Entrevista V

Llevada a cabo en vivo el Viernes 02 de Julio del año 2021 Vía Skype.

* Alto funcionario del Ministerio de Obras Públicas del actual Gobierno de Sebastián Piñera; él me pidió que no diera su nombre, pero ocuparemos las siglas de (F.O.P.)

* Omar Osorio (O.O.), estudiante de Magíster de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile.

* Corredor Binacional "*Cristo Redentor*" (C.B.)

- (O.O.): Buenas tardes, yo aquí me encuentro con el funcionario del Ministerio de Obras Públicas de Chile (F.O.P.). y le pido que se presente por favor.

- (F.O.P.): *Un gusto Omar, para nosotros como gobierno, es grato poder ayudar a nuestros ciudadanos y muy especialmente; en una investigación tan interesante como la que tú estás llevando a cabo, es muy grato la verdad!*

- (O.O.): Muchísimas gracias por sus palabras y le agradezco a usted que me ayude con el desarrollo de mi tesis: ¿le parece que comencemos?

- (F.O.P.): *Muy bien comencemos.*

- (O.O.): De acuerdo con la iniciativa IIRSA ¿qué inversiones en infraestructura deberá llevar a cabo los Estados miembros del corredor para su pleno funcionamiento?

- (F.O.P.): *Disculpa Omar, pero me puedes decir lo que es IIRSA ¿perdón?, es que tengo muchos conceptos en mi cabeza.*

- (O.O.): Es un foro de diálogos de países Sudamericanos y que sus siglas significan "Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana" -de la cual Chile y Argentina pertenecen- con el fin de planificar proyectos de mejoramientos de la infraestructura regional de transporte, energía y telecomunicaciones.

- (F.O.P.): *A muy bien, me quedó claro. Mira, durante la década de los años 90' y muy especialmente los últimos 10 años, nuestro país y Argentina, han llevado a cabo obras públicas en su conjunto. A parte de la remodelación del paso Los Libertadores, también se han llevado a cabo más de 17 mejoramientos en los caminos por parte nuestra y bueno, esperemos que el próximo gobierno, tome una decisión definitiva del paso "Aguas Negras" en la región de Coquimbo. También es necesario agregar, que desde nuestro lado, tenemos caminos compartidos con Argentina, por nuestra geografía en el Sur y Extremo Sur; me refiero a las regiones de Carlos Ibáñez del Campo y Magallanes, ya que como se sabe, la carretera Panamericana termina en Puerto Montt y hay un pequeño trecho de la Carretera Austral que alcanza a llegar a Coyhaique, es por eso que, exclusivamente en estas 2 regiones del país, nosotros ya tenemos infraestructura compartida con Argentina.*

- (O.O.): Muchas gracias estimado. Ahora, en este sentido ¿se podría considerar que el C.B. sería un primer paso para la integración política multilateral de las totalidad de los países del cono sur?

- (F.O.P.): *No sé si te podría decir que el Corredor es un primer paso para la integración de todo el Cono Sur, pero va en una dirección correcta, principalmente porque somos países pequeños en comparación con Brasil -en nuestro vecindario-. Pero si realizamos las inversiones correctas como el Corredor del Paso los Libertadores y el túnel de Aguas Negras en Coquimbo, te aseguro que se convertirán en ejemplos de integración. Lo cual motivara a los países del vecindario, a llevar a cabo este tipo de infraestructura, por lo pronto esa es mi opinión y vamos en la dirección correcta sin lugar a dudas.*

- (O.O.): Perfecto estimado, ahora siguiendo la misma idea ¿Qué estrategias se podrían llevar a cabo para ampliar esta integración? (Entiéndase Brasil, Paraguay y Uruguay).

- (F.O.P.): *En mí caso, yo creo que un tren de carga que cruce desde Brasil hasta un puerto del norte; por ejemplo Antofagasta o Iquique, que te aseguro sería atractivo, especialmente para Brasil poder sacar sus productos por nuestras costas, hacia el sudoeste asiático.*

- (O.O.): Entonces usted (F.O.P.) considera ¿que el transporte de carga o el tren sería un primer paso?

- (F.O.P.): *Claro, pero el tren de carga, paralelo a los corredores, ya que se tiene una alternativa más ecológica y a la vez, más rápida.*

- (O.O.): Entiendo, ahora ¿Qué impactos podría tener el Corredor Bioceánico en los mercados internos de ambas naciones?

- (F.O.P.): *Claramente tendrá impactos en el corto y mediano plazo, en el caso de Chile en la Provincia del Aconcagua (especialmente San Felipe y la ciudad de los Andes), porque en ellas hay gran cantidad de servicios -como hoteles, etc.- y por supuesto los puertos del litoral central como San Antonio y Valparaíso; eso sí, habrá que generar inversiones, en acrecentar su capacidad de carga y lo vería más factible en San Antonio. Aún así, todas las ciudades y puertos finales del corredor, se verían muy beneficiados con la salida de productos del vecino país.*

- (O.O.): Clarísimo estimado, ahora la siguiente pregunta es ¿podría el C.B. transformarse en una base para generar cadenas globales de valor para sus miembros?

- (F.O.P.): *Hay que tener en cuenta Omar, que en la única forma -por el momento- de poder generar las Cadenas Globales de Valor (C.G.V), es a través de la Minería (específicamente el Cobre), aún así, solo exportamos materia prima y en mi opinión, este tipo de infraestructura sí puede contribuir a generar las C.G.V. Sin embargo, primero Chile como Argentina, deben mejorar por ejemplo; en reducir los costos de energía y la falta de inversión en Investigación y Desarrollo (I&D), junto a la escasa innovación, se transforman en claves para generar las C.G.V. A demás en reducir los costos de energía, que como gobierno o más bien políticas de Estado, venimos realizando desde hace 1 década. Teniendo claro lo anterior, sí considero, que con los corredores, se puede hacer más eficiente el costo del transporte vial de océano a océano.*

- (O.O.): Muchas gracias don (F.O.P.), ahora considera usted que la continuidad del funcionamiento del C.B. podría verse afectada en el futuro, si llegasen asumir el poder gobiernos (en ambos países) de distinta orientación política.

- (F.O.P.): *Para nada, en los 2 gobiernos de la Presidenta Bachelet y del Presidente Piñera, jamás ha estado en duda la realización de estos proyectos de infraestructura, ya que nuestro Estado tiene la madurez suficiente para darnos cuenta de que este tipo de inversiones, son políticas de Estado, nadie ha pensado en generar dividendos políticos de estos proyectos. Por el lado argentino, tampoco se observan este tipo de situaciones, porque como te decía, somos pueblos maduros que saben lo suficientemente bien, que este tipo de proyectos de infraestructura es pura ganancia para ambas naciones, así que de verdad, con los cambios de tendencias de ambos, creo que no afectará en nada el Corredor.*

- (O.O.): Muchas gracias (F.O.P.) y finalmente; según su perspectiva ¿el corredor bioceánico es una respuesta -por parte de los Estados que lo componen- al grado de marginación económica en que se encuentra Sudamérica en comparación al resto del mundo?

- (F.O.P.): *Bueno, en mi opinión, la marginalidad de Sudamérica es producto de la falta de inversión privada y pública en todas las áreas, a demás, por las inestabilidad política que nos hemos encontrado por décadas (aunque Chile no) y si sumamos que no generamos valor agregado a las cosas; claro que es cierto que nos hemos quedado atrás en las dinámicas económicas mundiales. Pero claramente, esta infraestructura extra-países es atractivo, como por ejemplo lo fue la carretera Panamericana en su momento, es así que a pesar de transformarse en un foco de infraestructura atractivo, primero tenemos que fomentar la inversión en investigación e innovación y si le*

sumamos los corredores, dejaríamos de lado ese grado de marginación en que nos hemos encontrado.

- (O.O.): Estimado, ha sido muy generoso en darme su tiempo y poder realizarle la entrevista, desde mi lado, se lo agradezco mucho don (F.O.P.)

- (F.O.P.): *De nada Omar y bueno, cuando termines la tesis, me la envías para leerla.*

- (O.O.): Por supuesto.

Entrevista VI

Llevada a cabo en vivo el Martes 27 de Octubre del año 2020 Vía Skype.

* Funcionario de la Sección "Jurídica, Límites y Fronteras" de la Embajada de Argentina en Chile, me pidió que no diera su nombre, pero sí puedo poner la sección a la que pertenece (N.N.)

* Omar Osorio (O.O.), estudiante de Magíster de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile.

* Corredor Binacional "*Cristo Redentor*" (C.B.)

- (O.O.): Buenas tardes, yo aquí me encuentro con (N.N.). y le pido que se presente por favor.

- (N.N.): *¿Cómo está muchacho? Encantado de poder contribuir en tus estudios y te agradezco que respetes mi discreción por favor.*

- (O.O.): No al contrario, le agradezco a usted que me ayude en mí investigación: ¿le parece que comencemos?

- (N.N.): *Por supuesto!*

- (O.O.): De acuerdo con la iniciativa IIRSA ¿qué inversiones en infraestructura deberá llevar a cabo los Estados miembros del corredor para su pleno funcionamiento?

- (N.N.): *¿Qué es IIRSA? ¿perdón?*

- (O.O.): Es un foro de diálogos de países Sudamericanos y que sus siglas significan "Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana" -de la cual Chile y Argentina pertenecen- con el fin de planificar proyectos de mejoramientos de la infraestructura regional de transporte, energía y telecomunicaciones.

- (N.N.): *Si, mira vos tenés que entender Omar que nuestros 2 países en el último tiempo, han realizado muchas cosas juntos y hay muchos proyectos en marcha. Por lo pronto está este mismo, el Paso "Los Libertadores" de lo que tratá tu estudio, es algo buenísimo y me alegro que vos lo estes investigando. Ahora, vos sabés como yo, que en todos los pasos terrestres que existen, en este momento los Libertadores y el Paso Aguas Negras en la Provincia de San Juan; son a mí parecer los más importantes y los que tienen que poner el mayor acento tanto la Argentina como Chile. Y es porque que ayudan que ninguno de los 2 se saturen y son complementarios. No es bueno a mí parecer que solo se haga uno de ellos y de todas formas, creo que los recursos están y lo que hace falta, es voluntad y te aseguro que en la Argentina la hay. Por eso, ya entenderás que para que el (C.B.) Los Libertadores pueda funcionar sin contratiempos, es necesario que se avance también el de Aguas Negras en la zona norte, paralelamente.*

- (O.O.): Muy bien, me quedó claro todo lo que me expuso. Ahora, en este sentido ¿se podría considerar que el C.B. sería un primer paso para la integración política multilateral de la totalidad de los países del cono sur?

- (N.N.): *Mirá, Sudamérica es una región que tiene muchos conflictos internos, tanto en lo político, económico y social. Durante un tiempo, se intentó la integración a través del ALBA, pero con los cambios de signos de muchos gobiernos, es proyecto quedó en punto muerto. Ahora nosotros tenemos la oportunidad de lograr integración a través de este tipo de obras viales, lo cual puede integrar a los dos países, pero no sé si a la totalidad de los del Cono Sur, aunque verás, sin lugar a dudas se transforma en un imán, para nuestros vecinos, que están mirando con atención lo que hace La Argentina con Chile.*

- (O.O.): Muy bien, ahora ¿Qué estrategias se podrían llevar a cabo para ampliar esta integración? (Entiéndase Brasil, Paraguay y Uruguay).

- (N.N.): *Mirá, como te dije anteriormente, lo que están haciendo la Argentina con Chile, está siendo observado muy de cerca por nuestros vecinos, entre ellos Paraguay y Brasil, te digo esto porque antes de llegar aquí a Chile, estuve de enviado en Asunción. Para ellos, el Túnel de Aguas negras en la provincia de San Juan con la de región de Coquimbo [Si no me equivoco!] es una construcción que les llama más la atención que por el Corredor de tú investigación. Y es porque la ruta les es más directa que el Corredor Los Libertadores, no sé si vos me entendés. Ahora, estoy seguro de que una vez concretado este Proyecto, al ver que los costos viales se reducen, se querrán plegar al Corredor del Norte, con lo cual sin lugar a dudas, se ampliará a estos países en particular.*

- (O.O.): Entonces (N.N.), considera que el transporte vial, ¿sería el primer paso?

- (N.N.): *Pero por supuesto [ché], y a eso le sumaría un tren de carga y de pasajeros, que te aseguro que sería mucho más atractivo para todos, ya que muchos se recordarían del tren que unía a Chile con la Argentina: para mí este otro proyecto sería promisorio y causaría ese interés necesario para nuestros pueblos.*

- (O.O.): A perfecto, ahora ¿Qué impactos podría tener el Corredor Bioceánico en los mercados internos de ambas naciones?

- (N.N.): *Muchísimos Omar, por ejemplo para la Provincia de Cuyo pueda exportar a través del puerto de Valparaíso sus vinos o que la Provincia de San Juan pueda exportar a Coquimbo sus metales preciosos, para ponerte 2 ejemplos del lado argentino. O sea, te puedo asegurar Omar que, los distintos grupos económicos o pequeñas empresas de estas dos provincias, que quieren ampliar sus mercados, se verían altamente beneficiados en sus respectivos rubros, especialmente a las provincias del oeste de la Argentina. Igual Omar, créeme que no es fácil convencer a los Gobiernos centrales de las Capitales, que se hagan proyectos de este tipo, pero desde las provincias se puede presionar para que así sea y a modo de ejemplo [aunque puede sonar chistoso], en la Provincia de Cuyo hace varios meses, se viene discutiendo realizar una consulta -en las próximas elecciones legislativas del 2021- para ver si esta provincia se hace independiente. Esto porque según dicen, no son escuchados por el Gobierno central, muy especialmente en el tema presupuestario. Tal vez puede escucharse gracioso [para muchos porteños], pero te digo esto Omar, para que los Gobiernos centrales no solo se enfoquen en las Capitales, las voces de las provincias se deben escuchar y una forma de presión, es esta.*

- (O.O.): Muchas gracias, pero le digo (N.N.) que ninguna de sus opiniones me las tomo como graciosas, al contrario, las encuentro súper valiosas, por eso no lo interrumpí.

Teniendo claro lo anterior, le quería consultar si ¿podría el C.B. transformarse en una base para generar cadenas globales de valor para sus miembros?

- (N.N.): *Mirá Omar, hablar de cadenas globales de valor son palabras mayores. Aquí en la Argentina de todos modos en las décadas pasadas de los años 60 y 70, tuvimos el honor de tener sucursales como la Citröen, por ejemplo -y te lo digo porque mi viejo trabajó allí en Brandsen-, estábamos dentro de la dinámicas económicas mundiales. Ahora, durante estas últimas décadas esto comenzó a decaer y hoy con una economía más abierta, hemos observado lo que ha comenzado hacer Chile en el plano económico y viendo los resultados, creo que si ambos empujamos a la misma dirección, podríamos transformar estas carreteras en un tablazón y a la vez, ver a través de la minería en Chile y en la agroindustria en la Argentina, ver qué podemos fabricar que se vea atractivo y utilizar este puente terrestre y exportarlo.*

- (O.O.): A muy bien estimado, me alegro que sepa bien que son las Cadenas Globales de Valor (C.G.V.), ahora, dentro de lo que me acaba de compartir, considera usted que la continuidad del funcionamiento del C.B. podría verse afectada en el futuro, si llegasen asumir el poder gobiernos (en ambos países) de distinta orientación política.

- (N.N.): *Mirá, tanto Chile como la Argentina, son países que han llevado sus relaciones diplomáticas ejemplares como buenos vecinos que somos, tenemos una historia común, compartimos el mismo idioma y tenemos una frontera terrestre muy larga de norte a sur. Desde que salimos de esas 2 dictaduras -sangrientas [ché!]- ambos países hemos madurado y respetado nuestras dinámicas políticas internas, en el caso nuestro, lo vimos con el ex-presidente Macri y ahora hace poco la elección de la dupla Fernández. Por otro lado en Chile, lo vimos en la consecución de los Gobiernos de Piñera y Bachelet. Todo lo que te he dicho, es una constatación de que ningún cambio de signo político allende de la Cordillera, ha significado un cambio profundo en nuestras*

relaciones diplomáticas, por eso cuando se terminen de construir estos Corredores, te doy por seguro que no cambiará en nada su funcionamiento, porque nuestros dos países, han alcanzado un nivel de madurez que -para mí-, somos un ejemplo para otros países de nuestro barrio.

- (O.O.): Gracias don (N.N.) y muy clara su respuesta. Y finalmente; según su perspectiva ¿el corredor bioceánico es una respuesta -por parte de los Estados que lo componen- al grado de marginación económica en que se encuentra Sudamérica en comparación al resto del mundo?

- (N.N.): *Sin lugar, nuestro Continente en el último tiempo, ha estado un poco marginado económicamente, por distintas políticas llevadas a cabo por distintos gobiernos, que a uno le pueden gustar o no. Sin dejar de lado esto [ché!], el auge de la economía del Sudoeste asiático y especialmente de China, ha generado un cambio en las dinámicas económicas mundiales, lo que ha hecho que países como los nuestros, que exportamos materias primas, hemos puesto la mirada en ese creciente mercado. En la Argentina por ejemplo, las exportaciones de Soya al que llamamos "Dragón asiático" suben y no paran de subir, por eso al tener la ocasión de poder enviarlo por Chile, es una oportunidad que no debemos despreciar y las condiciones están, no podemos desaprovecharla y esperemos que se concreten lo antes posible estos 2 corredores entre nuestras 2 naciones hermanas.*

- (O.O.): Perfecto don (N.N.) le agradezco su tiempo y compromiso en sus respuestas, muchísimas gracias por la entrevista y de verdad, me ayudarán mucho sus palabras.

- (N.N.): *De nada y encantado de ayudarte muchacho.*

