

Restringido

ALADI/SEC/di 1543.1
19 de setiembre de 2002

ACTUALIZACIÓN DEL DOCUMENTO ALADI/SEC/di 1543 SOBRE LOS AVANCES ALCANZADOS EN MATERIA DE INTEGRACIÓN TRANSFRONTERIZA EN LOS PAÍSES MIEMBROS

Presentación

El presente trabajo corresponde al punto V.11 del Programa de Actividades de la ALADI para el año 2002 y tiene por objetivo actualizar el informe sobre los avances alcanzados en materia de integración transfronteriza, publicado en julio de 2001 como documento informativo ALADI/SEC/di 1543.

Esta actualización responde a la solicitud expresa que los países miembros hicieran a la Secretaría General en el seno del Grupo de Trabajo sobre Seguimiento del Programa de Actividades de la Asociación para el año 2001, para que se ampliara el documento de referencia.

A tales efectos, las Representaciones Permanentes ante ALADI suministraron nuevos datos y por su parte, la Secretaría General, amplió el marco de la investigación mediante el apoyo de un Consultor al que se le encargó "identificar y clasificar todas aquellas iniciativas ya definidas que guarden relación con la infraestructura física, las operaciones de transporte, telecomunicaciones y servicios energéticos y los aspectos económicos, de orden social y ambientales, que se consideren relevantes para diagnosticar el actual estado de situación de las fronteras de la región y estar en condiciones de establecer en forma precisa, los avances que se hayan registrado en esa materia".

En ese marco, se relacionaron las iniciativas oportunamente definidas en la versión anterior del documento, con los aportes recibidos para complementar el contenido del estudio.

Con relación al relevamiento que se desarrolló para este trabajo, si bien la Secretaría General debió superar importantes limitaciones, el nivel de información alcanzado presenta niveles adecuados de contenido y actualización.

Para la obtención de los nuevos datos procesados, se realizaron visitas de observación en sitio y se analizaron, en forma directa y a través de especialistas, diversos estudios e informes promovidos por los países, la Secretaría General de la CAN, la Secretaría Administrativa del MERCOSUR, la Corporación Andina de Fomento

(CAF), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial, los Comités de Autoridades del sector, las Comisiones Presidenciales de Vecindad y Asuntos Fronterizos, así como los Mecanismos Políticos de Consulta auspiciados por las Cancillerías.

TABLA DE CONTENIDO

CAPÍTULO 1	5
INTRODUCCIÓN	5
1.1. Marco Conceptual y Objetivos	5
1.2. Primeros Estudios sobre Integración Fronteriza en la Región	6
1.3. La Integración Física como uno de los componentes de la Integración Fronteriza	8
CAPÍTULO 2	13
EXPERIENCIAS SOBRE INTEGRACIÓN TRANSFRONTERIZA EN LOS PAÍSES DE LA REGIÓN	13
2.1. Subregión Andina	13
2.1.1. Estructuras de apoyo jurídico-institucional de la CAN	13
2.1.2. Aspectos financieros	15
2.1.3. Aspectos vinculados al transporte fronterizo	15
2.1.4. Aspectos vinculados a la salud fronteriza	16
2.1.5. Relaciones bilaterales fronterizas dentro de la CAN	17
FRONTERA BOLIVIA-PERÚ	17
FRONTERA COLOMBIA-PERÚ	20
FRONTERA COLOMBIA-ECUADOR	21
FRONTERA ECUADOR-PERÚ	23
FRONTERA COLOMBIA-VENEZUELA	24
2.2. MERCOSUR	27
2.2.1. Estructuras de apoyo jurídico-institucionales del MERCOSUR	27
2.2.2. Pasos fronterizos y controles integrados	27
2.2.3. Relaciones bilaterales fronterizas entre los países del MERCOSUR.	
27	
FRONTERA ARGENTINA-BRASIL	28
FRONTERA ARGENTINA-PARAGUAY	31
FRONTERA ARGENTINA - URUGUAY	33
FRONTERA BRASIL - PARAGUAY	35
FRONTERA BRASIL - URUGUAY	37
2.3. FRONTERAS DE DISTINTOS ESQUEMAS SUBREGIONALES	38
FRONTERA ARGENTINA-BOLIVIA	38
FRONTERA ARGENTINA-CHILE	39
FRONTERA BOLIVIA-BRASIL	43
FRONTERA BOLIVIA-CHILE	44
FRONTERA BOLIVIA-PARAGUAY	45
FRONTERA BRASIL - COLOMBIA	46
FRONTERA BRASIL-VENEZUELA	46
FRONTERA CHILE - PERÚ	49
FRONTERA VENEZUELA - GUYANA	49
FRONTERAS DE CUBA	51
FRONTERAS DE MÉXICO	51
2.4. PRINCIPALES TRIPLE/FRONTERAS DE LA REGIÓN	54
FRONTERA ARGENTINA - BRASIL - PARAGUAY	54
FRONTERA BRASIL - COLOMBIA - PERÚ	54
FRONTERA ARGENTINA-BOLIVIA-PARAGUAY	55

2.5. LA INTEGRACIÓN FRONTERIZA EN OTROS ESQUEMAS Y FOROS DE INTEGRACIÓN	56
2.5.1. Tratado de Cooperación Amazónica	57
2.5.2. El Tratado de la Cuenca del Plata	58
2.5.3. La Región Centro-Oeste Sudamericana	59
2.5.4. La Asociación Latinoamericana de Integración	61
CAPÍTULO 3.....	63
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	63
3.1. CONCLUSIONES	63
3.1.1. Marco conceptual y relevancia del tema	63
3.1.2. Evolución y tendencias de la integración fronteriza	63
3.1.3. Ventajas de la cooperación e integración fronteriza	64
3.2. RECOMENDACIONES	65
ANEXO I	67
NORMAS DE LA COMUNIDAD ANDINA.....	67
ANEXO II	84
NORMAS DEL MERCOSUR	84
ANEXO III	87
NORMAS DEL TRATADO DE MONTEVIDEO DE	87
1980.....	87
ANEXO IV	89
ACUERDO URUGUAY-BRASIL SOBRE PERMISO DE RESIDENCIA, ESTUDIO Y TRABAJO PARA LOS NACIONALES FRONTERIZOS URUGUAYOS Y BRASILEÑOS	89

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

1.1. Marco Conceptual y Objetivos

En un proceso evolutivo histórico ideal, la frontera debería abordar las siguientes fases de evolución¹:

- a) La llamada "frontera-fractura", en régimen de incomunicación, con efectos negativos en cuanto al desarrollo de la zona y región fronteriza. Es el concepto militarista de "frontera como seguridad" que diseñó el mundo en el siglo XX, opuesto al de zona de contacto o "espacios comunes", que define una realidad donde convergen factores geográficos, históricos y sociales.
- b) La "frontera-costura", en la que los actores transfronterizos intentan comunicarse para suprimir los efectos negativos de la "frontera-fractura". Se mantiene una estricta barrera de controles y regulaciones que impiden u obstaculizan la libre circulación de personas, bienes y servicios. Esta situación tiende a generar para los pobladores de la zona fronteriza una "regalía" representada por ingresos que generan las demoras ocasionadas en la aplicación de controles y regulaciones excesivas y engorrosas. Con relación a las regiones fronterizas, la comunicación es casi nula.
- c) La "frontera-potencialidad", en la cual se pretende no sólo suprimir efectos negativos sino aprovechar los posibles efectos diferenciales positivos. Esta fase se da especialmente en las regiones fronterizas, donde la cooperación permite la explotación de las complementariedades existentes a ambos lados de las fronteras. El desarrollo de estos proyectos de cooperación y el aumento sustantivo de los flujos intrarregionales de comercio que originan los procesos de integración interestatales, exige que la frontera adquiera un nuevo rol facilitador, tendiéndose a la eliminación de las trabas aduaneras, migratorias, etc. en estas áreas.
- d) Los "espacios continuos", estadio ideal donde se produciría la integración total de las zonas y regiones fronterizas, mediante la eliminación total de obstáculos en los pasos de frontera y las regiones aledañas y la cooperación transfronteriza en todos los aspectos necesarios para el desarrollo armónico de estos territorios.

Este contexto, indudablemente lleva a considerar a la integración fronteriza o transfronteriza, desde dos puntos de vista: macro y micro. A nivel macro, se consideraría la integración transnacional propiamente dicha, es decir, la que implica todo proceso de unión económica y política para crear bloques de países (CAN, MERCOSUR o UE). A nivel micro, se comprendería al conjunto de procesos de unión económica y política cuyo alcance se refiere a territorios limitados y contiguos a una determinada frontera, es decir, a las zonas y regiones fronterizas propiamente dichas.

Este último nivel de consideración es el objetivo del presente trabajo.

¹ GONZÁLEZ VALLVE, José Luis. Integración Fronteriza: Experiencia de la Unión Europea. CEFIR, 1994.

La zona o área de frontera, o frontera internacional, es una extensión geográfica limitada y próxima al límite internacional. En general es una franja que no excede de algunas decenas de kilómetros a ambos lados de la frontera. En algunos casos se trata de localidades contiguas -poblaciones gemelas- o franjas territoriales que penetran en cada uno de los países colindantes.

Por su parte, la región fronteriza o "frontera interior", abarca una extensión mayor respecto a la zona de frontera, alcanzando a menudo dimensiones de gran consideración con relación al territorio nacional².

En ambos casos, se trata de áreas territoriales que desbordan los límites estatales tradicionales, por su homogeneidad en cuanto a las características de su sistema socioeconómico, cultural, de su geografía y de sus riquezas naturales³. De ahí que a estas áreas se las conozcan como "interfaces"⁴, ya que las influencias recíprocas de los distintos sistemas socioeconómicos existentes en las mismas, determinan especificidades de comportamiento que las diferencian de los respectivos países.

Dichas especificidades se dan en actividades tales como la movilización internacional de personas por motivos laborales o turísticos; el flujo internacional de bienes, servicios y capitales; la infraestructura física, el transporte y las telecomunicaciones; el abastecimiento de energía; la explotación de recursos mineros y agropecuarios; la seguridad pública; la salud, la educación, el turismo, el saneamiento y asuntos del medio ambiente; los servicios de bomberos y el desarrollo urbanístico; entre otros.

La integración transfronteriza, llevada adelante por actores públicos y privados de las zonas y regiones fronterizas y por instituciones bi o multiestatales, aparece en este proceso evolutivo de la frontera persiguiendo los siguientes objetivos:

- a) Creando instituciones, mecanismos o foros de aproximación y contacto entre los diferentes actores y niveles de ambos lados de la frontera, para iniciar el proceso integrador, identificando las potencialidades y los estrangulamientos.
- b) Desarrollando las potencialidades mediante la búsqueda de elementos de interés común que puedan generar nuevas actividades en las que la disminución del efecto frontera-fractura sea uno de sus principales atractivos.
- c) Corrigiendo los desequilibrios producidos por: a) la afectación de las actividades que se basaban en la existencia de la frontera, a través de su reconversión; y b) por las eventuales asimetrías de desarrollo entre las zonas fronterizas, provocadas por la apertura de la frontera.

1.2. Primeros Estudios sobre Integración Fronteriza en la Región

En el año 1989, el Instituto para la Integración de América Latina (INTAL), inició una serie de trabajos sobre integración fronteriza en coordinación con el SELA y otros organismos de la región, cuyos resultados se publicaron en el Documento BID/INTAL titulado "La frontera como factor de Integración". El mismo se tuvo como referencia directa para un trabajo de campo en toda Centroamérica y Sudamérica, que culminó en

² VALENCIANO, Eugenio. La Frontera: Un Nuevo Rol frente a la Integración. CEFIR, 1995.

³ PERALTA LOSILLA, Esteban. El Desarrollo de la Cooperación Transfronteriza en la Unión Europea. CEFIR, 1995.

⁴ GONZÁLEZ POSSE, Ernesto. "Marco Conceptual de la Integración Fronteriza promovida: Las Iniciativas de Integración Fronteriza". Integración Latinoamericana, BID/INTAL, N° 156, 1990.

la elaboración de un inventario de iniciativas de integración fronteriza en ejecución y potenciales, así como una serie importante de recomendaciones.

A grandes rasgos, se puede mencionar que el inventario aludido identificó para ese año, un total de veintisiete iniciativas activas de integración fronteriza, con determinada estructura institucional y una etapa de ejecución de segundo nivel. Estas veintisiete iniciativas, cinco en la subregión andina, cinco en la cuenca amazónica, ocho en la cuenca platense y tres en la zona entre Argentina y Chile, implicaban ciento sesenta y cuatro proyectos de inversión y un gran número adicional de acciones complementarias. Asimismo, el inventario identificó diecinueve iniciativas potenciales no formalizadas en el momento de culminar el estudio.

El alcance del estudio estuvo demarcado por la consideración de zonas fronterizas desde una perspectiva económico-social, de las políticas nacionales de fronteras vigentes y aplicables en ese momento, del marco institucional existente y de los emprendimientos de organismos subregionales y regionales de integración.

Del análisis realizado del estudio en cuestión puede establecerse que:

- a) De las distintas iniciativas propuestas, la mayoría respondían a políticas y medidas de los gobiernos centrales, algunas vinculadas a conflictos de soberanía o preservación del ambiente y otras referidas a necesidades zonales alentadas por agentes públicos y privados locales con intereses en las mismas.
- b) Del total de iniciativas, doce contaban con organizaciones institucionales específicas y permanentes y el resto con Comisiones Bilaterales de Integración o Comités *Ad Hoc*.
- c) De las iniciativas potenciales establecidas (año 1989), el 90% se han materializado en la década de los años 90 y el 10% restante se han incluido en los proyectos prioritarios de integración con apoyo político y financiero para su concreción.
- d) Como conclusión del estudio del INTAL, se planteó la creación de instrumentos generales que puedan ser utilizados para promover la integración fronteriza en general y cuyo alcance y contenido cubra el área normativa (regulación del comercio fronterizo, estatutos legales de empresas binacionales, eliminación doble imposición, regulación para el pasaje de bienes, personas y vehículos, preservación ambiental, etc.) e institucional (capacitación gerencial, promoción, fortalecimiento de las autoridades locales, creación de comités, etc.).

Posteriormente, en el año 1991, el BID/INTAL publicó el documento "Cooperación e Integración Fronteriza: Lectura sobre Temas Seleccionados", que contiene trabajos sobre diversos temas de frontera. En el mismo, se plantea, fundamentalmente, la revalorización de la frontera en función de los procesos de integración regionales y su nuevo rol articulador en el marco de la integración bilateral o multilateral.

En el año 1992, nuevamente el BID/INTAL complementó los anteriores trabajos con el estudio "La Integración Fronteriza en los Acuerdos de Libre Comercio", relacionando el proceso con el Acuerdo de Libre Comercio Canadá-EE.UU.-México y sus repercusiones en la frontera mexicano-estadounidense.

1.3. La Integración Física como uno de los componentes de la Integración Fronteriza

A efectos de facilitar el tránsito de personas y bienes entre los países vecinos, es esencial desarrollar y perfeccionar diversos factores íntimamente interconectados entre sí, como lo son la infraestructura física (vías terrestres y acuáticas; puentes, terminales terrestres y acuáticas) y los aspectos operativos, normativos y de control vinculados a las distintas actividades de la Distribución Física Internacional y al transporte de pasajeros. Todos estos elementos deben ser tratados conjuntamente, con el fin de que entre los mismos exista un apropiado equilibrio y puedan cumplir con el objetivo primordial de satisfacer adecuadamente las necesidades de los actores económicos y el bienestar de las poblaciones fronterizas. Hasta el momento y en términos generales, los países de la región han considerado estos factores en forma separada.

Ejemplo de ello es que la infraestructura siempre recibió una consideración especial. A partir de la década de los años cincuenta, los países de la región comenzaron a modificar el criterio del interés nacional para la realización de obras de infraestructura física y comenzaron a enfocarla bajo una óptica de interés común. Es así que muy especialmente en el núcleo de países de América del Sur, se diseñaron numerosos emprendimientos que fueron desde proyectos de infraestructura física a nivel bilateral, hasta la elaboración de un Inventario de Proyectos Prioritarios para toda la región, en el entendido de que, de esta forma, se generaban las condiciones para el desarrollo de corredores internacionales de comercio.

Entre todas estas iniciativas, cabe destacar las siguientes:

- **De la Comunidad Andina de Naciones:**

En el año 1990, la Comisión del Acuerdo de Cartagena aprobó mediante la Decisión 271 el Sistema Andino de Carreteras, clasificando estas vías terrestres en función de la importancia socio-económica de las conexiones respectivas. Posteriormente, en la V Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena (noviembre de 1990), se aprobó la elaboración del inventario de obras subregionales para priorizar su financiamiento; el "Proyecto Libertadores" de integración ferroviaria; el Corredor Ferroviario Intercontinental por la Parte Central Sudamericana; el Corredor La Paz-Llo y la armonización de la legislación sobre transporte internacional con los países del Cono Sur. En estas iniciativas jugó un papel importante la Corporación Andina de Fomento, apoyando financieramente la implementación de Proyectos.

- **Del MERCOSUR:**

Si bien las obras de infraestructura de los países del MERCOSUR se han canalizado tradicionalmente a través de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, cabe señalar que mediante la Resolución Nº 59/97 del Grupo Mercado Común, este esquema subregional aprobó en 1997 el Programa de Trabajo para el desarrollo de la Red Básica de Infraestructura Vial, la cual se estaría implementando progresivamente tendiendo hacia la implementación de una red intermodal de transporte.

- **De los Países del Cono Sur:**

En el año 1981, los Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur habían aprobado la Red Fundamental de Transporte (Acuerdo 1.17), la

que se compone de ejes troncales y secundarios de carreteras, ferrocarriles y de navegación fluvial, así como de proyectos catalogados de vitales para el desarrollo interno por cuanto permitían la interconexión con los demás países de la región. Con el transcurso de los años, dicha red fue actualizándose, lo cual derivó en la consideración, ya citada, de los corredores de comercio y transporte. Al respecto, los Ministros del Cono Sur aprobaron, en el año 1990, el Proyecto Libertadores [1.81 (XVII)] y el Acuerdo sobre Corredores Interregionales de Transporte" [1.82 (XVII)].

- De la ALADI:

En el Acuerdo 1.82 (XVII) de las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur, se encomendó a la ALADI y al INTAL que, en cooperación con los países involucrados, efectuaran un análisis sistemático de cada uno de los corredores y propusieran las medidas pertinentes para el mejor desarrollo de los flujos actuales y potenciales de transporte asociados a ellos. La ALADI realizó los estudios correspondientes y presentó el documento "Corredores Interregionales de Transporte de América del Sur", el cual se centra fundamentalmente en el modo terrestre, o sea, en carreteras y vías ferroviarias. Pero además, se consideran como posibles integrantes de los corredores a las vías fluviales e incluso las aéreas. Este trabajo sirvió de base para la actualización de la Red Fundamental de Transporte del Cono Sur y más recientemente, a solicitud de los Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, la ALADI elaboró y presentó –con el apoyo de la CEPAL y la ALAF- el Estudio "Diagnóstico del Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur" (DITIAS), presentado a los Ministros en diciembre del año 2000.

- De la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (TCA)

Se aprobó la "Red de Transporte Internacional para la Región Amazónica";

- De la Organización de los Estados Americanos (OEA):

El Programa "Congreso Panamericano de Carreteras (COPACA)", a quien se le atribuye exitosos trabajos desde la década de los años cincuenta, tuvo entre sus iniciativas más importantes al "Sistema Panamericano de Carreteras" y el "Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras".

- De la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur

La Conferencia, creada por mandato conjunto de la Reunión de Ministros de Transportes y Obras Públicas del Grupo Andino y del Cono Sur, dispuso la elaboración de un Inventario de Proyectos de Infraestructura Vial de Prioridad Regional. A tales efectos, en la I Reunión Extraordinaria realizada en la ciudad de Santiago de Chile, en el mes de mayo de 1992, los Ministros decidieron crear un Grupo de Trabajo con especialistas designados por cada país, para que propusiera una priorización de los corredores de integración regional y de los proyectos que fuesen partes de los mismos. De esta manera, la priorización de los proyectos dejó de ser una actividad aislada, para estar en función de la consolidación o estructuración de los grandes ejes de circulación unimodal y multimodal. En la I Reunión Ordinaria de la Conferencia, realizada en la ciudad de Punta del Este, Uruguay, en noviembre de 1992, por Resolución 8 (I) fue aprobado el Inventario de Proyectos de Infraestructura de Transporte de América del Sur.

Conjuntamente con ese documento, los Ministros aprobaron el trazado de la Red Fundamental de Transporte para la Integración del Continente.

Luego de la II Reunión Ordinaria de la Conferencia, se iniciaron una serie de acciones a nivel bilateral y multilateral tanto dentro de los ámbitos de la Comunidad Andina y del MERCOSUR, como entre países de ambos esquemas. Las mismas se efectuaron en base a los mandatos de la Conferencia así como de otros proyectos y han acentuado sus esfuerzos en la implementación de corredores bioceánicos desde Sao Paulo (Brasil) y Buenos Aires (Argentina) en el Atlántico Sur, hacia Santiago, Arica, Antofagasta (Chile) y Matarani e Ilo (Perú) en el Pacífico.

Entre éstas iniciativas multilaterales realizadas en el ámbito de la Conferencia Ministerial, cabe destacar las siguientes:

Encuentro de Ministros de Comercio de los Países del Grupo Andino, MERCOSUR y de Chile con la Participación del BID (Río de Janeiro-1995)

En este Encuentro se resaltó la importancia del proceso de integración física de América del Sur, la promoción y el financiamiento de las inversiones y el fortalecimiento del intercambio comercial. Se destacó la necesidad de incorporar activamente al sector privado al proceso de financiamiento de los proyectos. Asimismo y en forma expresa, los Ministros consideraron prioritaria la integración fronteriza y manifestaron su voluntad de propender a la simplificación de todo tipo de procedimiento de control, a la estimulación de medidas que permitan el libre tránsito de mercaderías y al desarrollo de las comunicaciones directas entre los agentes económicos.

IX Reunión de Jefes de Estado y de Gobierno del Grupo de Río (Lima-1995)

Los Jefes de Estado manifestaron su firme decisión de impulsar, mediante políticas y acciones concertadas, la integración física entre los países de la región. Para ello, que juzgaron prioritario para consolidar los distintos procesos integradores en América y favorecer su ulterior convergencia en términos hemisféricos, encomendaron el estudio y la formulación de una propuesta que contemplara la ejecución de los principales proyectos de infraestructura de alcance regional, en cuyo desarrollo participaran los sectores públicos y privados y tuvieran como materia los transportes, las comunicaciones y otros sectores relevantes.

Bolivia-Paraguay-Perú

A mediados de los años noventa, estos tres países, en reunión cumbre, ratificaron el proyecto de interconexión física de las cuencas del Pacífico y el Atlántico, a través de los puertos de Ilo-Matarani y la Hidrovía Paraguay-Paraná. Con este objetivo, se constituyó una coordinadora trinacional encargada de promover y facilitar las acciones necesarias para completar esta interconexión física y la operación de un sistema multimodal de transporte entre estos países. En ese emprendimiento se incluyó la modernización de los puertos, el mejoramiento de las condiciones de navegación fluvial, la armonización de normas y reglamentos en materia aduanera, de transporte y de tránsito de personas y vehículos; la promoción de proyectos de turismo y la acción conjunta que posibilite la cooperación técnica y financiera internacional.

Grupo de Trabajo Multilateral de Corredores Bioceánicos. (Año 1995).

Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay crearon un Grupo de Trabajo Multilateral de Corredores Bioceánicos, al cual se incorporaron Bolivia y Perú como observadores. Este Grupo debía articular y armonizar las propuestas de los diversos organismos nacionales, de manera de facilitar la plena operación de los corredores bioceánicos. Los temas específicos a tratar fueron entre otros, el relativo al transporte multimodal internacional, cartografía única para la subregión, aspectos aduaneros, migratorios, fito y zoo sanitarios, pago único en origen y sistemas de compensaciones e inversiones. Se crearon dos comisiones: una de Infraestructura Física y otra de Facilitación de Tránsito y Simplificación de Normas. La primera realizó los trazados tentativos de los Corredores Bioceánicos, los cuales fueron, a partir de allí, identificados como Corredor Norte (I) y Corredor Centro Norte (II).

Chile-MERCOSUR

En el *Protocolo sobre Integración Física* del Acuerdo de Complementación Económica N° 35, acordaron integrar físicamente sus territorios para facilitar el tránsito y el intercambio comercial recíproco y hacia terceros países. Esta integración física comprende las obras, actuales y futuras, que se identifiquen y que definan interconexiones viales, ferroviarias, portuarias, aeroportuarias, fluviales, lacustres, marítimas y sus combinaciones.

Brasil-Venezuela (ACE N° 27)

La carretera Manaus (BR) - Sta. Elena de Uairén (VEN), forma parte de un complejo sistema de cooperación e integración transfronteriza inter-subregional y se ha constituido en un expeditivo corredor de salida de los territorios amazónicos hacia los mercados del Caribe. Este proyecto, que se enmarca en el Cuarto Protocolo Adicional al ACE 27 entre Brasil y Venezuela, tiene sólo un tramo del trayecto incluido en el Inventario de América del Sur (BRA 5, Carretera Manaus-Caracarai-Boa Vista), faltando incluir el trayecto Boa Vista-Santa Elena de Uairén.

- De la “Iniciativa de Integración Regional de América del Sur (IIRSA)”.

Esta iniciativa es la más reciente de la región. Se constituyó a partir de la Cumbre de Presidentes de América del Sur realizada en la ciudad de Brasilia. En un cambio de actitud significativo para con las iniciativas regionales en materia de infraestructura, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Corporación Andina de Fomento (CAF) tomaron activa participación en la misma y partiendo de la mayoría de los antecedentes reseñados en este documento, elaboraron una propuesta de Plan de Acción que los países han decidido llevar adelante. Se trata de una iniciativa multisectorial por que no sólo involucra obras de infraestructura vinculadas al transporte sino también al sector energético y a las telecomunicaciones.

A continuación se presenta un mapa con los ejes de interconexión y proyectos prioritarios para América del Sur – oportunamente aprobados por la Resolución 8 de la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur -, que actualmente forman parte sustantiva de los nueve ejes identificados en la IIRSA.



Fuente: IIRSA

CAPÍTULO 2

EXPERIENCIAS SOBRE INTEGRACIÓN TRANSFRONTERIZA EN LOS PAÍSES DE LA REGIÓN

La creciente internacionalización e interdependencia de las economías de la región, favoreció el tratamiento de problemas vinculados a las zonas y regiones fronterizas y la identificación de demandas políticas y sociales comunes, a ambos lados de la frontera. Se organizaron así instancias de planificación, decisión y administración de programas de cooperación e integración en ámbitos, hasta entonces, no incluidos explícitamente en los planes de acción nacionales⁵. No obstante estas pautas generales, la realidad evidencia que cada frontera es un caso específico, con problemas, evoluciones y perspectivas bien diferenciadas⁶.

2.1. Subregión Andina

2.1.1. *Estructuras de apoyo jurídico-institucional de la CAN*

Los países andinos han instrumentado y desarrollado estrategias políticas y propuestas de organización e infraestructura, tanto a través de los diferentes Comités Técnicos y Grupos de Trabajo que se han creado y funcionan en el marco del proceso de integración subregional, como bajo el impulso y promoción de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur.

Sin embargo, en estas instancias no se ha podido registrar cierto nivel de avance en el tratamiento de las áreas fronterizas, tema objeto de la Decisión 459 de la CAN, que, entre otros principios, consagra la consolidación de la paz, la estabilidad y la seguridad subregional y el desarrollo complementario de las economías andinas de frontera.

El Acuerdo de Cartagena (1969) contiene disposiciones sobre facilitación fronteriza, ratificadas en el Protocolo de Quito (mayo 1987). Posteriormente, los Presidentes Andinos renovaron el compromiso comunitario de apoyar la consolidación de la Integración Fronteriza, en el Manifiesto de Cartagena de Indias (mayo 1989), el Diseño Estratégico para la Orientación del Grupo Andino anexo a la Declaración de Galápagos (diciembre 1989), las Directrices Presidenciales que acompañan al Acta de Machu Picchu (mayo 1990) y el Anexo al Acta de La Paz (noviembre 1990).

Como resultado de todos estos impulsos políticos, los avances en la región andina se comienzan a materializar con la creación, en la década de los años 80, de las Comisiones de Vecindad, novedosas estructuras de apoyo a la integración fronteriza, integradas por personas de la zona, pero con una implementación muy limitada.

Asimismo, surgieron los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAFs), concebidos para facilitar el flujo de personas y bienes. Estos órganos⁷ están integrados por uno o varios módulos de atención inmediata, integrados a un núcleo central que se

5 CORNEJO CASTRO, Boris. "La integración Regional y la "Transfronterización de las Políticas Sociales: Experiencias Subregionales Latinoamericanas y Futuros Desafíos". CEFIR, 1995.

6 VALENCIANO, Eugenio. La Frontera: Un Nuevo Rol frente a la Integración. CEFIR, 1995

7 Ver Decisiones 398 y 399 sobre Transporte Internacional Terrestre de Pasajeros y Carga respectivamente.

ocupa de todas las demás actividades fronterizas. Su estructura y su funcionamiento, son reglamentados por los países fronterizos involucrados.

Más recientemente, en la década de los años 90, el Departamento de Integración Física (D.I.F.) de la región andina, condujo dinámicos encuentros subregionales sobre integración fronteriza con la participación de diversos sectores nacionales vinculados al tema, organismos regionales e internacionales y la Unión Europea. Asimismo, se realizaron detallados estudios exploratorios de la realidad fronteriza, tanto al nivel de los pasos de frontera⁸ como de las áreas urbanas y regionales.

Estos antecedentes y el estado de situación actual, han establecido un marco de referencia para la utilización y desarrollo de los espacios de frontera, destacándose en el mismo, el interés por concertar globalmente las orientaciones necesarias para favorecer el diseño de una política comunitaria para el desarrollo fronterizo. Toda esta energía y voluntad, alcanza su consagración institución en el mes de abril del año 1999, cuando la CAN elabora y pone en vigencia su Decisión 459 - "Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo".

Esta política comunitaria, auspicia una estrecha vinculación entre las acciones bilaterales y las políticas nacionales, fomentando la construcción de áreas de territorio en las que se articulen las economías y las sociedades locales, al amparo de un importante potencial de recursos utilizables para su desarrollo. Los objetivos específicos de esta Decisión 459, son, entre otros, la facilitación de la libre circulación de personas, bienes, capitales y servicios por los pasos de frontera, a través de la planificación y ejecución coordinada de trabajos en sectores vinculados a la infraestructura física.

Mediante esta Decisión se crea el Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo, coordinado por los Ministerios de Relaciones Exteriores de los Países Miembros. La Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones actúa como Secretaría Técnica de este Grupo, el cual es responsable de coordinar y proponer el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, los programas y planes de acción que exija la ejecución de la Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo.

Sin embargo, es importante indicar que todos estos esfuerzos y elementos jurídicos, aún no han generado una clara superación de ciertas políticas basadas en concepciones de la frontera con un específico y primordial valor para la seguridad y la defensa territorial de los Estados.

Es por ello que intentando generar un nuevo impulso a la integración, a fines del mes de junio del año 2001, el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores aprobó dos Decisiones complementarias de la Decisión 459; la Decisión 501 - "Zonas de Integración Fronteriza en la Comunidad Andina" y la Decisión 502 - "Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina". Estos nuevos cuerpos normativos crean las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) y establecen las normas generales para el funcionamiento de los Centros Binacionales de Atención en Frontera.

En el transcurso del presente año, se perciben algunas mejoras en la situación, tanto en el funcionamiento de algunas ZIF como en el grado de cumplimiento de los

8 Documento de la JUNAC N' J/IF/75 del 20/1/94. "Resultados de las Actividades Concernientes a la Integración Física y los Servicios en el Grupo Andino durante el cuarto Trimestre de 1993.

compromisos asumidos por los gobiernos. Sin perjuicio de ello, puede afirmarse que el gran desafío de la integración fronteriza andina pasa por alcanzar el establecimiento de los Centros Binacionales de Atención en Frontera e instrumentar correctamente el correspondiente marco de normas generales para su desarrollo y funcionamiento.

2.1.2. Aspectos financieros

En estos aspectos, un importante grado de avance debe emparentarse con los trabajos que se vienen desarrollando, por los países andinos, respecto al Proyecto para la Creación de un Banco de Proyectos de Integración y Desarrollo Fronterizo (BPIDF). El BPIDF tendrá como objetivo principal identificar, analizar y priorizar proyectos de integración y desarrollo en todos los campos, con un alto contenido social y económico para las ZIF. El proyecto que busca su creación e implementación, consta de dos partes: a) el esquema general de operación del Banco, en el cual se han incorporado aportes de los cinco países de la subregión, derivados de un Taller para la formulación de la metodología de trabajo; y b) una propuesta metodológica en el marco de la cual los proyectos serían seleccionados por el propio Banco.

Opiniones preliminares revelan que se manejan varios criterios en cuanto a establecer la forma de actuación del BPIF; para Colombia, debería actuar como una unidad de gestión de proyectos, con énfasis en la obtención de su financiamiento y dando prioridad a los proyectos binacionales; para Perú el Banco debería incluir, en su área de competencia, proyectos nacionales que cuenten con la previa concertación del país limítrofe involucrado y debería establecer claramente sus enlaces con los respectivos sistemas nacionales de inversión pública de los Países Miembros; para Ecuador, el BPIF debería apoyar los proyectos del sector privado, para cuyos efectos considera conveniente desarrollar el Sistema Comunitario de Apoyo a la Inversión Privada; mientras que para Venezuela, el BPIF debería ser un auxiliar efectivo en la elaboración, presentación, aprobación y ejecución de los planes, programas y proyectos, pero sin llegar a constituirse en una unidad de gestión, sino más bien, de asistencia a los países.

Otro registro potencial de avance en la materia puede llegar a materializarse con el aporte del Banco Interamericano de Desarrollo, a través del “Estudio sobre los Pasos de Frontera Intraandinos”. Este trabajo contiene propuestas de proyectos y obras en los pasos fronterizos que para los países de la zona significarán un aporte genuino y directo. Ello se deduce, en primer lugar, de las expectativas que ya se están generando en las zonas fronterizas de la subregión, y en segundo lugar del alto nivel de compromiso del BID para comprometer recursos a favor de los proyectos que se han identificado.

2.1.3. Aspectos vinculados al transporte fronterizo

La frecuencia con la cual se producen conflictos importantes en la operación de transporte en algunas de las fronteras de subregión andina, con el consecuente incumplimiento, por diversas circunstancias, de las normas comunitarias sobre transporte terrestre internacional, conlleva a incorporar este tema al presente informe, especialmente cuando tales conflictos tienen su origen, en gran parte, en la ausencia de reglamentación sobre el transporte transfronterizo de pasajeros y carga.

Recientemente la Secretaría General de la CAN produjo una serie de importantes recomendaciones y referencias sobre el contenido de un instrumento de esa naturaleza y algunos países de la zona han generado normas para regular la operación de transporte fronterizo. Estas iniciativas, aunque insuficientes, no pueden ni deben dejar de indicarse como un importante avance, al menos en la actitud, para

atender la situación de quienes ejercen esta actividad fronteriza y que, la realidad, los empujó a ampararse en un marco normativo inadecuado para satisfacer sus necesidades (Decisiones 398 y 399 – Transporte Internacional). En los casos de las fronteras Ecuador-Colombia y Ecuador-Perú, aunque persisten los problemas en las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera, no puede desconocerse la existencia y aplicación de un Convenio de Transporte Fronterizo para las operaciones de esta índole, que ha mejorado la situación de las personas que realizan operaciones de transporte fronterizo.

También estos avances se registraron entre un país andino y un tercer país de la subregión. Tal es el caso de los Acuerdos suscritos, desde 1982, entre Venezuela y Brasil. Desde aquél año, rige entre Bolívar (Venezuela) y Roraima (Brasil), el Convenio Fronterizo de Transporte de Pasajeros y Cargas; y más recientemente (1995), rige el Acuerdo de Transporte Terrestre Internacional de Pasajeros y Carga. Ambos Convenios están en plena aplicación, sin mayores problemas, excepto algunos recientes acontecimientos que han debido enfrentar algunas empresas transportistas de bandera venezolana. Los mismos, que se encuentran en vías de solución, no derivan de propias de la frontera. Se trata de dificultades en la adquisición de pólizas de seguros de responsabilidad civil con cobertura extraterritorial, por cuanto las empresas aseguradoras no pueden emitir pólizas con dichas coberturas si previamente no suscriben, entre ellas, los Convenios Mutuos de Representación.

2.1.4. Aspectos vinculados a la salud fronteriza

La mayoría de los estudios e investigaciones que se llevan a cabo al nivel de la subregión andina sobre la temática fronteriza, no enfatizan en la problemática socioeconómica, de la salud y/o del turismo.

Es en fecha bastante reciente, que en el marco del “Convenio Hipólito Unánue” se aprobó la Resolución 368 “Salud en las Fronteras Andinas”, lo cual no debe dejar de indicarse como un avance importante. El “Convenio Hipólito Unánue” -cuya denominación surge como homenaje al eminente médico, político y estadista peruano Hipólito Unánue-, fue adscrito al Sistema Andino de Integración mediante la Decisión 449 y tiene como objetivo facilitar y fortalecer los mecanismos de cooperación e integración andina para el mejoramiento de las condiciones de salud de sus habitantes, mediante acciones coordinadas de cooperación e intercambio entre los Ministerios de Salud de los países de la zona.

Asimismo, en el año 2000, los Ministros de Salud de la subregión acordaron la Resolución sobre “Fronteras Saludables, Emergencias y Desastres y Comunicación en Salud”, que incluye proyectos y programas específicos a ser implementados en esas temáticas. Según un informe de la Secretaría General de la CAN al respecto, los esfuerzos en este sector para este año 2002, tienden especialmente al fortalecimiento de la vigilancia epidemiológica, en cuyo marco los avances que se pueden registrar son los siguientes:

- La subregión cuenta con una red de información de los sistemas de vigilancia de los Ministerios de Salud de los cinco países. Esta red está referida a nueve problemas prioritarios de salud de la subregión, con especial atención de las zonas de frontera.
- Esta en plena elaboración un inventario de las instituciones, programas y proyectos relacionados con la salud en las fronteras andinas, el cual se concluirá en el presente año.

- Se han diseñado planes y programas para el mejoramiento de la salud de los pobladores de la frontera (proyecto de lucha contra la malaria) y se formuló un acuerdo subregional para hacer frente a la epidemia de sarampión que actualmente se presenta en la subregión.
- Se aprobó una Agenda de proyectos específicos (Proyecto Aymara entre Perú y Bolivia y Estrategia Conjunta para la salud fronteriza entre Colombia y Venezuela)
- La red andina de vigilancia epidemiológica.
- El Proyecto “Tarjeta Andina de Salud”, como mecanismo que buscará facilitar el acceso a los servicios de salud por parte de las poblaciones fronterizas.

2.1.5. Relaciones bilaterales fronterizas dentro de la CAN

FRONTERA BOLIVIA-PERÚ

Referencias Geográficas

Bolivia se encuentra ubicada casi exactamente al centro del continente y sus fronteras lo comunican con Perú al oeste; con Brasil al norte y este; con Paraguay y Argentina al sur; y con Chile al suroeste.

Su territorio tiene una superficie de 1.098.581 km².



Por su parte, Perú está situado en la parte central y occidental de América del Sur y tiene fronteras con Colombia y Ecuador al norte; con Brasil al este; con Bolivia al sureste; con Chile al sur; y con el Océano Pacífico al oeste.

Su territorio tiene una extensión de 1.285.216 km².



Región fronteriza y pasos de frontera

La región fronteriza de estos dos países tiene una población básicamente rural, caracterizada por una importante problemática socioeconómica. La región fronteriza abarca, en Bolivia, las zonas urbanas de La Paz, Viacha, Achacachi, Copacabana, Guaqui y Desaguadero y sus territorios rurales colindantes; al tiempo que en Perú comprende a Puno, Juliaca y otras ciudades, más las zonas rurales aledañas a todas ellas.

Esta región fronteriza tiene un único paso de frontera habilitado. El mismo está ubicado en la localidad de Desaguadero (Provincia de Ingavi - Departamento de La Paz⁹) del lado boliviano y en una localidad del mismo nombre del lado peruano. La mayoría de la población de esta zona es pasajera y confluye en la frontera los días de feria (viernes). Precisamente, es en estos días, cuando se registran los mayores niveles de concentración de todo tipo (poblacional, urbanística, de tránsito, etc.) en esta zona, lo cual trastorna y muchas veces impide, un correcto funcionamiento del paso de frontera habilitado al tránsito internacional entre ambos países. En realidad, puede afirmarse que Desaguadero, como otros pasos de frontera andinos, refleja lo que se ha dado en llamar las "estrategias de sobrevivencia", es decir, comportamientos que, a través de actividades como el contrabando y/o el comercio informal de bienes y servicios, generan para los pobladores que la practican un modo de vida particular.

Cabe mencionar que la zona de Integración Fronteriza (ZIF) prevista para vincular esta frontera, tiene una previsión de extensión que abarca la zona altiplánica y amazónica, es decir, los Departamentos de La Paz, Pando, Oruro y Potosí, por el lado boliviano, y los Departamentos de Arequipa, Puno, Moquegua, Madre de Dios, Cuzco y Tacna, por el lado peruano.

Controles en Frontera

La habilitación del paso fronterizo de Desaguadero ha sido una referencia importante para la ubicación, en forma aledaña al paso, de un Centro Nacional de Atención en Frontera (CENAF). Funciona en un edificio de dos plantas ubicado a menos de 50 metros del puente internacional que vincula a los dos países y presta servicios de migración, policía, sanidad agropecuaria y resguardo aduanero. Las autoridades que

9 Se prevé implementar dos pasos más: Puerto Heath-Puerto Maldonado y Casani-Yunguyo.

ejercen las labores específicas de aduana permanecen todavía fuera de estas instalaciones.

No existen mayores problemas para el transporte directo a través de dicho paso fronterizo, según lo han constatado especialistas con motivo del Estudio "Transporte sin Fronteras,"¹⁰ excepto un día de la semana y a veces hasta otro medio día más, cuando por la celebración de un mercado popular, generalmente, se produce el cierre de la frontera.

Por otra parte, en Desaguadero funciona un recinto aduanero privado en el lado peruano y, próximo a dicho cruce, en territorio boliviano, está habilitada una Zona Franca (ZOFRADESA), cuyo uso permite desaduanizar en 40 minutos carga sin restricción, destinada a cualquier punto de Bolivia. Esta Zona Franca posee un almacén en el cual confluyen mercancías de importación y exportación, para posteriormente continuar su viaje al interior del país o con destino al extranjero.

Desaguadero se encuentra a una distancia de 96 Km. de la ciudad de La Paz y esta a una altura de 3810 metros sobre el nivel del mar. Es la frontera comercial natural con la República del Perú. Un puente internacional vincula los dos países. La carretera Río Seco - Desaguadero es la más importante entre Perú y Bolivia, por el flujo de motorizados de alto tonelaje y porque algunos de los productos no tradicionales con destino a ultramar que accede al Océano Pacífico por los puertos de Ilo y Matarani, utilizan como sub-estación de tránsito comercial, la población de Desaguadero.



Fuente: Sitio Web de ZOFRADESA

Esta frontera registra, además, importantes esfuerzos para consolidar su correcto funcionamiento. En la actualidad, ambos países establecieron los términos de un Convenio de Cooperación Técnica para elaborar los estudios de preinversión del CEBAF en Desaguadero y los planes reguladores de las dos ciudades fronterizas de dicho ámbito. Dicho Convenio, suscrito con motivo del encuentro de los Presidentes de los dos países en Huatajatha, el 26 de enero del presente año, cuenta con la supervisión técnica de la Secretaría General de la CAN.

Esta nueva iniciativa no sólo permitirá implementar a corto plazo con un CEBAF, el cual podría ser el primer centro comunitario de esta naturaleza a nivel de la subregión, sino además, implementará un necesario ordenamiento urbano para estas ciudades fronterizas cuyo desordenado crecimiento, es, uno de los factores determinantes de la calidad de vida de sus pobladores.

La definición en forma conjunta de las ZIF, ha permitido la localización sin mayores problemas de los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF). Ambos hechos deben mencionarse como avances significativos, dado que para esta zona, será trascendente que en una misma instalación física se realice un control integrado del transporte internacional y de todos los demás servicios relativos a los pasos de frontera.

¹⁰ Trabajo realizado recientemente con el financiamiento de la CAF.

Particularidad de esta frontera

Además de tener que cumplir con lo dispuesto en las normas andinas sobre Transporte Terrestre (Decisiones 398 y 399), Bolivia y Perú son países signatarios y adheridos al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y su Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones. Este Acuerdo regula los aspectos operativos y de acceso al mercado para el transporte carretero y ferroviario y conlleva un mecanismo útil de seguimiento bilateral.

Esta particular situación está generando serias dificultades de funcionamiento en la frontera en consideración; es una asignatura pendiente. Generalmente, se presentan serias discrepancias sobre todo en materia de habilitaciones debido a que un Estado regula las operaciones de transporte internacional terrestre en mérito a las normas de la Comunidad Andina de Naciones y el otro lo hace en función a lo que dispone el ATIT.

FRONTERA COLOMBIA-PERÚ

Referencias geográficas

Colombia esta situada en el extremo noroeste de América del Sur. Sus fronteras limitan al norte con el Mar Caribe, al este con Venezuela y Brasil, al sur con Perú y Ecuador, al oeste con el Océano Pacífico y al noroeste con Panamá.

Tiene una superficie de 1.141.748 km².



Región fronteriza y pasos de frontera

Colombia y Perú ya han definieron su Zona de Integración Fronteriza (ZIF) y cuatro áreas puntuales y estratégicas en la frontera común, tomando como punto de referencia el "Plan Colombo-Peruano" para el desarrollo integral de la Cuenca del Río Putumayo.

Estas áreas geográficas comprenden las Provincias Maynas y Ramón Castilla, en Perú, y el Departamento de Amazonas y la sección fronteriza del Departamento de Putumayo, en Colombia. Los dos países también están llevando a cabo el diseño

cartográfico definitivo y la caracterización de la región, a partir de lo cual concretarán el Acuerdo Bilateral correspondiente que oficializará la Zona de Integración Fronteriza.

Sin perjuicio de estos avances, la frontera entre Colombia y Perú tiene una particularidad muy pronunciada: posee un fuerte componente fluvial de comunicación. En efecto, el Río Amazonas y algunos de sus principales afluentes, tienen índices de navegabilidad para embarcaciones fluviales y hasta oceánicas, durante más de la mitad del año. El Río Putumayo, afluente del Amazonas, sirve de límite entre estos dos países (Ver Triple Frontera Brasil-Colombia-Perú).

FRONTERA COLOMBIA-ECUADOR

Referencias geográficas

Ecuador está situado en el noroeste de América del Sur y sus fronteras limitan al norte con Colombia, al este y sur con Perú y al oeste con el Océano Pacífico.

Su territorio es de 275.830. km².



Región fronteriza y pasos de frontera

La región fronteriza colombo-ecuatoriana tiene un área de 140.000 Km², con una población de dos millones de habitantes.

Las relaciones fronterizas entre estos dos países han sido, en términos generales, de mucho beneficio para la zona. El principal paso de frontera está conformado por Tulcán (Colombia) - Ipiales/Rumichaca (Ecuador). Los avances que se han podido registrar encuentran una importante limitación: el libre tránsito por el paso de frontera se encuentra restringido debido a disposiciones que tratan de garantizar la seguridad de la zona ante la presencia de contingentes guerrilleros.

Sin perjuicio de ello y a los efectos de determinar el área de la ZIF, ambos gobiernos retomaron la zona definida en el Convenio de Esmeraldas del año 1990 y adicionalmente, establecieron tres áreas de desarrollo estratégico con el fin de concentrar en las mismas las propuestas de desarrollo económico.

Por lo expuesto, en términos generales, los mayores índices de avance en esta frontera se encuentran en los trabajos conjuntos que se están desarrollando para culminar el diseño de un plan de desarrollo y caracterización de la zona que comprende la ZIF. En Ecuador, la responsabilidad de llevar a cabo estos trabajos le corresponde a la Unidad de Desarrollo del Norte (UDENOR), mientras que en Colombia resulta importante señalar el firme propósito de desarrollar, en el futuro, una ZIF de los tres países que comparten fronteras en la cuenca del río Putumayo, es decir, Colombia, Ecuador y Perú.

Área de frontera



Fuente: www.expedia.com

Particularidad de esta frontera

En términos particulares, esta frontera tiene una serie de características cuya consideración resulta necesaria.

En primer lugar, el funcionamiento operacional del paso de frontera habilitado al tránsito y transporte internacional de cargas, presenta importantes limitaciones. El transporte de carga por carretera es objeto de un transbordo institucional, es decir, impuesto por las autoridades, con la sola excepción del transporte de líquidos por las dificultades operativas que este tipo de carga presenta para materializar el cambio de vehículo. Por su parte, en lo que tiene relación con el transporte internacional de personas, existen tres pasos habilitados (San Mateo-Esmeraldas, Rumichaca-Carchi y Farfán-Sucumbíos) en los que se practica un rígido sistema de control migratorio que, incluso, tiene extensiones hacia el interior de ambos países. Toda aquella persona que desee circular por esta región fronteriza debe hacerlo con la Tarjeta Andina de Migración, un documento en el que constan los datos personales y, al reverso, el sello oficial y los días de permiso para transitar por el Ecuador (máximo 180 días).

En segundo lugar, los controles fronterizos se realizan sin homologación de trámites y procedimientos y sin sistematización aduanera, con lo que los pasos de frontera se transforman en un verdadero estrangulamiento. Es importante destacar que en la actualidad se está trabajando en un proyecto que tiende a superar estos obstáculos y que si logra cierto grado de implementación podrá llegar a tipificarse como un avance significativo para la zona en consideración. Durante los días 4 y 5 de junio pasados, tuvo lugar la primera Reunión del Grupo Técnico Binacional Colombo-Ecuatoriano para la adecuación del funcionamiento del CENAF de esta frontera y en esa ocasión, se dispuso la constitución de un Grupo de Trabajo Binacional para que

trabaje en esa materia. Pero además, coexiste un proyecto complementario al anterior. Se trata de un firme interés de las autoridades colombianas por integrarse a la infraestructura que se encuentra en construcción en el CENAF de San Miguel del lado ecuatoriano. Para ello, en reciprocidad, Colombia ofrece un área destinada a la operación de las autoridades ecuatorianas en la ciudad de Mataje, en el lado colombiano, cuyas obras de acondicionamiento están previstas culminar en el año 2003.

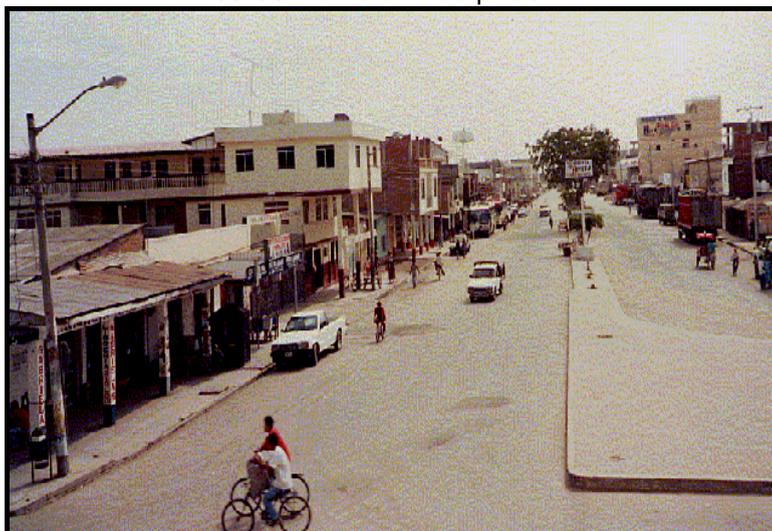
En la medida que estas iniciativas alcancen cierta implementación, significarán un avance significativo para la zona de frontera que se analiza.

Finalmente, en tercer lugar, debe puntualizarse y tenerse presente el alcance de la problemática social existente en esta frontera por causa de las actividades de los movimientos guerrilleros.

FRONTERA ECUADOR-PERÚ

Esta frontera tiene dos pasos habilitados al transporte internacional; el puente entre Huaquillas en Ecuador y Aguas Verdes en Perú y el existente entre Macará y La Tina. En términos de tráfico e intercambio, el primero de los mencionados es el punto fronterizo de mayor significación entre ambos países.

Área de Frontera - Huaquillas



Fuente: Proyecto Binacional de Desarrollo Fronterizo (Internet).

En el paso de Huaquillas las instituciones de control se encuentran funcionando en diferentes locales distanciados entre sí. En la localidad de Aguas Verdes, las instalaciones de control si bien se encuentran concentradas en un recinto físico, el mismo se encuentra ubicado a unos 3 kilómetros del puente internacional.

En este contexto el tráfico internacional en esta frontera se realiza con bastantes dificultades, las cuales, en gran parte se disimulan por las consecuencias implícitas en la puesta en práctica de un convenio derivado de la suscripción de los Acuerdos de Paz entre ambos países, por el que se implementan operaciones de transporte transfronterizo.

Precisamente este estado de situación, ha generado la necesidad de potenciar el desarrollo de la región fronteriza de ambos países a la mayor brevedad.

En los últimos años, las autoridades han elaborado y puesto en práctica un Plan Bi-nacional de Desarrollo, cuyo objetivo general es mejorar la calidad de vida de la zona. El ámbito geográfico del Plan comprende el territorio definido por ambas partes como Zona de Integración Fronteriza (ZIF), el cual abarca el Departamento de Tumbes en el Perú y la provincia de El Oro en Ecuador, privilegiándose así el eje urbano transfronterizo constituido por las ciudades de Tumbes-Machala e incluyendo el paso internacional en las ciudades de Aguas Verdes-Huaquillas. El Proyecto apuesta a generar actores sociales e institucionales con una visión de desarrollo transfronterizo sustentable, que además de afianzar la paz e integración, eleve a cinco los pasos de frontera habilitados al tránsito internacional entre ambos países. En octubre de 2000, se creó formalmente el Comité Asesor Internacional y se aprobaron los Términos de Referencia para su funcionamiento. Asimismo, se realizó la presentación conjunta del estudio "Desarrollo de la Región Fronteriza a través de la Inversión Privada"¹¹.

El grado de avances registrados en esta frontera es importante. Actualmente están en proceso de implementación dos CEBAF: el primero de ellos en el paso de Huaquillas-Aguas Verdes y el segundo en Macará-La Tina. Asimismo, en la zona de Zumba y Nanballe, se tiene prevista la construcción de un CEBAF en el lado peruano. Cabe destacar además la celebración de reuniones binacionales del Grupo de Trabajo *Ad Hoc* en el mes de abril del año 2002, en donde se lograron acuerdos importantes dados a conocer en la Sexta Reunión del Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo.

FRONTERA COLOMBIA-VENEZUELA

Venezuela esta ubicada al norte de América del Sur y sus fronteras limitan al norte con el Mar Caribe, al noreste con el Océano Atlántico, al este con Guyana, al sur con Brasil y al oeste con Colombia. Cuenta con una extensión territorial de 912.050 km².

Venezuela presenta una caracterización fronteriza peculiar, dado que existen dos importantes controversias; una con Colombia por la delimitación de las aguas marinas y submarinas sobre el Golfo de Venezuela y la otra con Guyana por una extensión de 159.000 km².



¹¹ ALADI/CR/di 1166

La frontera colombo-venezolana, con una longitud de 2.219 Km, constituye una zona extensa de gran importancia, conformada por los estados venezolanos de Zulia, Táchira, Apure y Amazonas y los departamentos colombianos de Guajira, Norte de Santander, Arauca y Vichada.

Los principales puntos de contacto de esta zona son Paraguachón - Guarero; César - Perijá; Cúcuta - Villa del Rosario - San Antonio - Ureña; Apure - Arauca; y Vichada - Guainía.

Toda esta amplia región fronteriza concentra los niveles poblacionales más altos de las restantes de la Comunidad Andina y sus pasos de frontera son los que registran mayores niveles de actividad en dicho sistema de integración. Además, en los territorios que comprende, se encuentran en ejecución ciertos proyectos importantes, como por ejemplo, la rehabilitación de los Puentes Internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander.

Pero el elemento más particular de esta frontera, radica en la coexistencia de lo que se ha dado en llamar “tres tipos de frontera”: la oficial, demarcada por los tratados de límites vigentes; la geográfica, señalada por ocurrencias de esta naturaleza; y la humana. Estos distintos tipos de frontera, generan consideraciones específicas por razones económicas, sociales y hasta de conveniencia mutua, lo cual implica que resulte verdaderamente difícil y en algunos casos inconveniente, que se pueda implementar un régimen uniforme a todo lo largo de su extensión. Esto explica suficientemente, por qué la frontera colombo-venezolana es la única de la región andina que aún no ha conformado oficialmente una ZIF. Un caso muy concreto de esto es lo que sucede en la zona de frontera entre Guajira y Zulia. Esta zona ostenta un tráfico continuo, en ambos sentidos, de personas y mercancías. Por tratarse de un territorio indígena, las normas legales convencionales han encontrado cierta dificultad en su aplicación, a lo que debe agregarse otro factor: los guajiros, aunque a los fines oficiales de su nacionalidad pueden definirse, constituyen en su conjunto una etnia con características, cultura, tradiciones y valores propios, que los identifican entre sí y los diferencian de quienes no pertenecen a la misma.

En la actualidad, entre Colombia y Venezuela están habilitados tres pasos de frontera. Uno de ellos es el de Villa del Rosario - San Antonio del Táchira, a través del Puente Internacional Simón Bolívar.

Área de Frontera – Puente Internacional S.Bolivar



Los restantes dos pasos se encuentran conformados por Paraguachón – Guanero y Ureña - Francisco de Paula Santander.

De estos tres pasos de frontera, sólo uno tiene formalmente instalado un CENAF (Villa del Rosario (Colombia)), existiendo, del lado de Venezuela, edificaciones en las que operan funcionarios aduaneros, de transporte, sanitarios y policiales.

CENAF – VILLA DEL ROSARIO



ADUANA – SAN ANTONIO DEL TACHIRA



Pero además, también esta frontera es otro de los ejemplos de implementación de los llamados transbordos institucionales. Desde mayo de 1999, una serie de disposiciones vigentes obliga a la ruptura de carga en frontera y a la realización de transbordos en las operaciones de transporte de cargas por carretera.

Sin embargo, se entiende que se vienen desarrollando un conjunto de acciones que pueden propiciar una modificación de este estado de situación. Se continúa avanzando en la determinación de una estrategia de regularización de un nuevo paso fronterizo en la zona de Apure – Arauquita, mediante la construcción de un puente internacional sobre el río Arauca que permita conectar el tramo venezolano de la carretera marginal de la selva; la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Fronterizos de la Cancillería de Venezuela, está trabajando en la elección definitiva de la zona de frontera donde este país implementará una ZIF; con relación a los Centros

Binacionales de Atención en Frontera, está planteada la construcción de uno en el paso de frontera de Paraguachón, habiéndose instalado en julio de 2001 una Comisión de Trabajo para atender específicamente esta instalación; y Venezuela promulgó, en el año 2001, una Ley de Zonas Especiales de Desarrollo Sustentable (ZEDES), instrumento que impulsará todos los proyectos orientados al desarrollo sostenible de las zonas fronterizas.

2.2. MERCOSUR

En esta subregión, la evolución del sistema de integración fue modificando la concepción tradicional de la función de las fronteras y motivó, al menos en el ámbito de la negociación y la teoría, una redefinición de estas áreas, pasando de "la función de la frontera discriminante, a la frontera articuladora de economías vecinas"¹².

2.2.1. Estructuras de apoyo jurídico-institucionales del MERCOSUR

Si bien el ámbito jurídico del MERCOSUR carece de un marco general que regule la integración fronteriza, este sistema de integración ha generado un importante acervo normativo sobre la materia (ver Anexo II), muchos de cuyos instrumentos han sido protocolizados al amparo de las disposiciones del Tratado de Montevideo de 1980.

Asimismo, entre los Estados Parte se generaron mecanismos institucionales para la gestión o la ejecución de las iniciativas fronterizas, tales como los Comités de Frontera, las Comisiones Binacionales, las Comisiones Mixtas e instituciones bilaterales específicas tales como CRECENEA, CODESUL y CODEFRO.

2.2.2. Pasos fronterizos y controles integrados

Ese acervo normativo sobre integración fronteriza, propició cierto grado de avance en la materia a través de la implementación de los denominados "controles integrados de frontera". Este mecanismo es un instrumento optimizador de la fluidez del tráfico y tránsito fronterizo, por el que, utilizando procedimientos administrativos y operativos compatibles, los funcionarios de los distintos organismos de dos Estados aplican, en forma æcuencial y/o simultanea, sus respectivas disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, referidas al tránsito de personas, vehículos y bienes por los Pasos Internacionales habilitados para ello en las fronteras comunes, en un único recinto físico.

Mediante la Resolución N° 49/01 del Grupo Mercado Común, el MERCOSUR aprobó una nómina de específica de controles integrados fronterizos entre los Estados Parte, cuyos detalles se transcriben en el análisis de cada relación bilateral fronteriza que seguidamente se desarrolla y designó a los organismos encargados, en cada país, de poner en vigencia las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para implementar los referidos controles integrados.

2.2.3. Relaciones bilaterales fronterizas entre los países del MERCOSUR.

Las experiencias de relacionamiento fronterizo entre los Estados Parte del MERCOSUR, pueden ser caracterizada, en general, por su flexibilidad, en el entendido

¹² VALENCIANO, Eugenio. La Frontera: Un Nuevo Rol frente a la Integración. CEFIR, 1995.

que las zonas de frontera, en la mayoría de los casos, carecen de obstáculos físicos naturales importantes que compliquen su vinculación.

FRONTERA ARGENTINA-BRASIL

Referencias geográficas

Argentina está situada en el extremo meridional de América del Sur y sus fronteras limitan al norte con Bolivia, Paraguay y Brasil; al este con Brasil, Uruguay y el Océano Atlántico; al sur con Chile y el Océano Atlántico; y al oeste con Chile. Tiene una superficie de 2.779.221 Km².



Por su parte, Brasil tiene fronteras que limitan al norte con Venezuela, Guyana, Surinam y la Guyana Francesa; al noroeste con Colombia; al oeste con Perú y Bolivia; al suroeste con Paraguay y Argentina; al sur con Uruguay; y al este con el Océano Atlántico. Tiene una superficie de 8.511.965 km².



Región fronteriza y Pasos de Frontera

En esta frontera se encuentran instalados los siguientes pasos internacionales:

- A.- Santo Tomé – Sao Borja.
- B.- Paso de los Libres – Uruguayana.

- C.- Iguazú – Foz de Iguazú.
- D.- Puerto Andresito – Capanema.
- E.- Integración – Planalto.
- F.- San Antonio – Santo Antonio.
- G.- Bernardo de Irigoyen – Dionisio Cerqueira.
- H.- Pepirí Guazú – Sao Miguel.
- I.- El Soberbio – Porto Soberbo.
- J.- Alicia – San Antonio.
- K.- Aurora – Pratos.
- L.- Alba Posse – Puerto Maua.
- M.- Barra Bonita – M.Bigua.
- N.- Panambí – Veracruz.

Dentro de los pasos internacionales antedichos, existen los siguientes controles integrados:

- a) De tránsito vecinal y turístico, en:
 - Iguazú - Foz de Iguazú (ambas cabeceras)
 - Paso de los Libres (única cabecera)
 - Capanema (única cabecera)
 - Bernardo de Irigoyen (única cabecera)
 - Santo Tomé (única cabecera)
- b) De Cargas por Transporte Automotor, en:
 - Iguazú - Foz de Iguazú (ambas cabeceras)
 - Paso de los Libres - Uruguayana (ambas cabeceras)
 - Dionisio Cerqueira (única cabecera)
 - Santo Tomé (única cabecera)
- c) De Cargas por Transporte Ferroviario, en:
 - Paso de los Libres - Uruguayana (ambas cabeceras)

Por otra parte, esta región fronteriza es la que registra los mayores índices de intercambio comercial en toda América del Sur. Partiendo de esta realidad, el grado de avance registrado en los últimos años, ha mostrado importantes registros.

Luego de la suscripción, en el año 1986, del Tratado de Integración, Cooperación y Desarrollo entre ambos países, se formalizaron 24 Protocolos con diversas materias específicas, uno de los cuales, el N° 23, que trata sobre la Integración Fronteriza, instauró un Grupo de Trabajo Permanente y se crearon dos Comités de Frontera (Paso de los Libres - Uruguayana y Puerto Iguazú - Foz de Iguazú).

En el año 1995, se creó el foro CRECENEA-CODESUL, con el fin de impulsar la integración efectiva del noreste argentino con los estados fronterizos brasileños. Dicho foro ha venido realizando un conjunto de trabajos con el objeto de identificar prioridades y proyectos. Por igual fecha y con el objeto de tratar asuntos relativos al mantenimiento y mejoramiento de las conexiones viales, ambos países crean el Grupo Técnico Bilateral de Coordinación de Infraestructura Vial (GTB), en el que además de participar las Cancillerías de ambos países, están representadas las Secretarías de Estado vinculadas a toda la temática fronteriza de transporte.

En materia de infraestructura, se culminó el reforzamiento del eje vial que atraviesa la frontera por Paso de Los Libres - Uruguayana, se construyó el Puente Internacional Santo Tomé (Provincia de Corrientes) - São Borja (Estado de Río Grande do Sul), que es administrado por una Comisión Mixta instituida a esos efectos y a partir del 15 de diciembre de 2000, con la suscripción del "Acuerdo entre el Gobierno de la República Federativa del Brasil y el Gobierno de la República Argentina para la

Facilitación de la Construcción y Operación de Nuevos Pasos Viales sobre el Río Uruguay”, se está analizando la construcción de dos nuevos puentes sobre este río.

PASO DE LOS LIBRES- URUGUAYANA



En materia de transporte, ambos países adhirieron al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná y en el ámbito bilateral, han suscripto el Acuerdo sobre Transporte Fluvial Transversal Fronterizo de Pasajeros, Vehículos y Cargas y una importante cantidad de acuerdos administrativos de facilitación, derivados del mecanismo que, a esos efectos, establece el ya citado ATIT (Reuniones bilaterales de los Organismos de Aplicación del Acuerdo).

En materia fronteriza ambiental, se ha desarrollado una actitud cooperativa entre ambos países, a través de programas conjuntos de regulación de los recursos vivos, que abarcan la regulación de la pesca, la depredación, la preservación del medio y el manejo de los sistemas para combatir la contaminación. Asimismo, funcionan mecanismos de alerta hidrológico, a partir de la necesidad de obtener información confiable a través de los sistemas oficiales para la previsión de los efectos ambientales, particularmente en lo que hace al intercambio de información en cuanto al cierre y llenado de las diversas presas del Río Uruguay y a registros hidrometeorológicos. En este sentido, resulta destacable el sistema de monitoreo establecido con motivo del llenado de la represa de Itá, que permitió un fluido y constructivo intercambio de información. Además se manejan planes de contingencia para los casos de contaminación, sistema que ya demostró su eficacia durante el derrame de petróleo en la cuenca del Iguazú.

Finalmente, en lo que tiene relación con la energía, el relacionamiento se desarrolla al amparo de una Política Energética Común basada en un intercambio de información sobre las necesidades de ambos países en la materia y la compatibilización de los esfuerzos de generación y comercialización. En ese contexto, los avances registrados resultan ser significativos: en el corto y mediano plazo se han elaborado las bases principales para la interconexión eléctrica binacional, se ha concretado la obra binacional hidroeléctrica en Garabí, la construcción de dos gasoductos y el conjunto de obras necesarias para completar la finalización del proyecto de Yacyretá hasta alcanzar la cota de diseño y, en el ámbito institucional, se suscribió el “Acuerdo Interinstitucional de Cooperación entre la Secretaría de Energía de Brasil, la Agencia Nacional de Energía Eléctrica Brasileña (ANEEL) y la Secretaría de Energía de la Nación Argentina”.

Sin perjuicio de este estado de avance, la situación puede y debe perfeccionarse. En ese sentido, el Subgrupo de Trabajo nº 5 – Transporte e Infraestructura - del MERCOSUR, recomendó la realización de un estudio sobre los

problemas existentes en los pasos de fronteras y dicho trabajo fue elaborado por la Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT)¹³, teniendo como referencia los pasos de São Borja/Santo Tomé; Uruguiana/Paso de Los Libres y Santana do Livramento/Rivera.

El mencionado estudio analiza las acciones llevadas a cabo en el ámbito del MERCOSUR para solucionar algunos problemas de facilitación fronteriza, y señala que muchas de estas trabas se deben a las diferencias culturales de los países miembros del MERCOSUR y otras son de naturaleza normativa, institucional o política. El estudio establece y sugiere una serie de conclusiones y recomendaciones sobre aspectos concretos, tales como documentación, horarios de atención en fronteras, controles y utilización del formulario MIC/DTA para servicios de transporte “puerta a puerta”, los cuales merecen una urgente consideración y solución.

FRONTERA ARGENTINA-PARAGUAY

Referencias Geográficas

Paraguay está situado al sur de la parte central de América del Sur y sus fronteras limitan con Argentina al sureste y suroeste; con Bolivia al noroeste; y con Brasil al noreste. Tiene una extensión territorial de 406.752 Km².



Esta frontera tiene, actualmente, ocho pasos internacionales de frontera, a saber:

- A.- Misión La Paz – Pozo Hondo.
- B.- La Madrid – Misión San Leonardo.
- C.- El Remanso – La Verde.
- D.- Isleta – Paraje Rojas Silva.
- E.- Colonia Gral. Belgrano – Gral. Bruguez.
- F.- Clorinda – Puerto Falcón.
- G.- Yaciretá.
- H.- Puerto Posadas – Encarnación.

¹³ “Facilitação Fronteiriça no Transporte Rodoviário Internacional”. Ministerio de Transportes, GEIPOT, Brasilia, Brasil, noviembre de 2001.

En dos de estos pasos internacionales de esta frontera, funcionan Áreas de Control Integrado (ACI); una en Posadas – Encarnación y otra en Clorinda – Puerto Falcón. La organización de la ACI Posadas – Encarnación cuenta con un control de Tránsito Vecinal Fronterizo (TVF) y Turístico en la cabecera de Posadas, con un control de Cargas para el Transporte Automotor en la cabecera de Encarnación y un control de Cargas para Ferrocarril en la cabecera de Posadas.

Es importante indicar, también, que en cada uno de los cinco pasos de frontera habilitados que se han indicado, oportunamente se han creado e instalado Comités de Frontera, los cuales han colaborado a establecer un importante grado de avance en esta frontera.

En ese sentido y en materia de infraestructura, en los últimos años se han realizado varias obras de significación, como por ejemplo la construcción del puente entre Pozo Hondo- Misión La Paz y entre Posadas y Encarnación; en materia institucional, se suscribieron importantes convenios como el “Acuerdo para el Establecimiento de un Programa de Desarrollo Fronterizo”, o el “Convenio sobre Conservación y Desarrollo de los Recursos Ícticos en los Tramos Limítrofes de los Ríos Paraná y Paraguay”, por el que se regula el régimen de pesca, se evita el deterioro ambiental y se busca reducir los niveles de contaminación de las aguas de dichos ríos y sus ecosistemas, o como el que regula la actuación de la Comisión para el Desarrollo de la Cuenca del Río Pilcomayo, en cuyo ámbito se está elaborando un plan maestro que propicie y favorezca el manejo integrado de dicha cuenca y en materia de transporte, al amparo de los mecanismos instituidos por el ATIT (Reuniones bilaterales), se han acordado y puesto en práctica una serie de medidas administrativas que intentan facilitar el transporte internacional, de cargas y personas, a través de esta frontera.

Zona de frontera: Clorinda - Encarnación



Con el fin de proveerse de energía hidroeléctrica y facilitar la navegación del Alto Paraná, Argentina y Paraguay están desarrollando en forma conjunta el complejo Yaciretá-Apipé, una de las obras civiles más grandes del mundo. El complejo está situado a 230 Km al este de la Ciudad de Corrientes y a 70 Km al oeste de Posadas (Argentina) y Encarnación (Paraguay). El complejo Yaciretá fue concebido para producir el 65% de la energía eléctrica que Paraguay y la Argentina necesitan. Diversos estudios sobre este complejo concluyen en que existe una incidencia negativa del mismo en su entorno físico y medioambiental.

También son importantes los avances alcanzados en esta zona de frontera con iniciativa de las sociedades civiles y a través de emprendimientos del sector empresarial privado. En ese sentido, se han realizado muchos esfuerzos para generar nuevas oportunidades y fuentes de trabajo, destacándose el éxito alcanzado en la creación de la cuenca lechera de Clorinda-Puerto Falcón -Villa Hayes o del proyecto de cultivo de peces de especie nativas, o del proyecto para la construcción de viviendas de madera con las riquezas naturales de la zona. También estos movimientos han permitido registrar avances en materia de complementación económica, especialmente en lo que tiene relación con el aprovisionamiento de insumos de origen paraguayo para fábricas argentinas o el de la comercialización de agua mineral paraguaya en territorio argentino.

Sin perjuicio de ello, esta frontera presenta un importante número de problemas en su funcionamiento habitual. Problemas como la superposición de jurisdicciones de autoridades de un mismo país, la escasa presencia de los organismos migratorios, el poco o a veces inexistente intercambio de información, la escasa estabilidad en los cargos de los recursos humanos, la no aplicación de las normas vigentes en materia de precintado de vehículos y/o la ausencia de obras viales que permitan la interconexión adecuada de los pasos habilitados, son algunos de los inconvenientes que impiden una mayor integración de esta frontera.

Avanzar en el desarrollo del Plan Maestro de Pasos Fronterizos que tienen previsto Argentina y Paraguay, es uno de los puntos medulares que, sin duda, pueden mejorar la actual situación. Al respecto, el Plan Maestro de Pasos Fronterizos se está desarrollando sobre la base del siguiente proceso: a) Identificación de todas las conexiones terrestres y acuáticas existentes. b) Descripción en el caso de las terrestres de la ciudad de origen para su análisis en cada país y el tipo de camino y su estado desde esa al límite. c) Descripción del tipo de infraestructura de conexión entre ambos países. d) Identificación de las inversiones ya previstas para la conexión. Con toda esta información, se establecieron los siguientes criterios de trabajo: 1) Pasos terrestres priorizados. 2) Pasos terrestres no priorizados y 3) Otros pasos. En ocasión de la IV Reunión del GTM (Asunción, junio 2001), se acordaron estos criterios entre las contrapartes y a partir de allí, las autoridades nacionales comenzaron a elaborar un cronograma de acciones para comenzar a implementar el Plan Maestro de esta frontera.

Se espera que a corto plazo, se registren un importante nivel de avances en la actual situación de esta frontera.

FRONTERA ARGENTINA - URUGUAY

Uruguay está ubicado al sureste de América del Sur. Sus fronteras limitan al norte y noreste con Brasil, al sureste con el Océano Atlántico, al sur con el estuario del Río de La Plata y al oeste con Argentina. Tiene una superficie de 176.215 Km².

La primera experiencia formal de integración fronteriza desarrollada entre Estados Parte del MERCOSUR, se realizó en la zona que comprende esta frontera, la cual cuenta con más de un millón de habitantes y con unos 90.000 Km² de extensión.

Las principales actividades económicas de esta frontera son de tipo agrario y agroindustrial, ya que esta zona tiene una excepcional potencialidad agroecológica, incluye 500 Kms. de recorrido del Río Uruguay en su tramo inferior y allí es donde se encuentra la represa binacional de Salto Grande. Nunca existieron confrontaciones en esta frontera y entre las poblaciones de los varios centros urbanos que posee, existen

importantes vínculos familiares, históricos y culturales, por los que se ha forjado una estrecha interrelación social.



Esta frontera tiene cuatro pasos habilitados al tránsito y transporte internacional: Buenos Aires – Colonia; Boca Gualeguaychú – Fray Bentos; Puerto Colón – Paysandú; y Puerto Concordia - Salto. Desde 1986, en tres de estos pasos habilitados funcionan Controles Integrados de Frontera, los cuales obedecen a una organización de trabajo que se ajusta al siguiente detalle: a) control integrado de tránsito vecinal y turístico: Fray Bentos (única cabecera), Paysandú (única cabecera) y Concordia (única cabecera); b) control integrado de cargas para el transporte automotor: Fray Bentos (única cabecera), Paysandú (única cabecera) y Concordia (única cabecera); y c) control integrado de cargas para ferrocarril: Salto (única cabecera experimental).

Es significativo el grado de avance de integración que registra esta frontera.

Desde el punto de vista de la infraestructura, se construyó y puso en operación el complejo hidroeléctrico de Salto Grande; se construyó el Puente Internacional “Puerto Unzué – Fray Bentos” que actualmente moviliza el flujo de comercio y transporte de esta zona desde el Atlántico al Pacífico y viceversa; se construyó el Puente Internacional “Colón – Paysandú” que actualmente moviliza el flujo de comercio y transporte de esta zona desde el sur hacia el norte y viceversa; se construyó el Puente Internacional “Concordia – Salto” sobre la Represa de Santo Grande, el cual posee, también, conexión ferroviaria; y se construyó el “Gasoducto del Litoral”, obra que une Colón (RA) con Paysandú (ROU) a través de dos tramos, uno sobre superficie y otro subfluvial, con un tramo principal de 273 Km. y dos ramificaciones (de 166 Km. a Concordia y de 54 Km. a Concepción del Uruguay), y que actualmente se encuentra totalmente operativo.

Desde el punto de vista institucional debe destacarse la suscripción del Estatuto del Río Uruguay, del cual deriva la creación de la Comisión Administradora del mismo (CARU); la creación del Comité de Frontera (CODEFRO) que atiende asuntos vinculados a la actividad de control en la frontera; la creación del Comité de Planificación y Gestión de los Municipios Integrados de la costa del Río Uruguay, iniciativa que movilizó a los intendentes de 12 municipios de la zona de ambos lados de la frontera y que ha llamado la atención de los municipios del Bajo Uruguay de Brasil, habiéndose gestado la pretensión de implementar el “Programa Sin Fronteras” de la zona, para adoptar un sistema de operación conjunta en todas las áreas de desarrollo

de la frontera; la suscripción del Tratado para la Construcción de un Puente sobre el Río de la Plata uniendo Buenos Aires (RA) con Colonia (ROU); la adhesión de ambos países al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y su Protocolo Adicional, y el Acuerdo de Alcance Parcial de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná - Puerto Cáceres-Nueva Palmira; y la suscripción del Acuerdo ALADI/AAP.PC/1, por el que se establecen Normas para la regulación del Suministro de Gas Natural.



Fuente. Comisión Binacional Puente Buenos Aires – Colonia
<http://www.puentep-laracolonia.com.ar/>

Los proyectos en generación también resultan importantes.

Actualmente, en el ámbito de CODEFRO se vienen desarrollando dos proyectos. Uno tiene relación con la integración interempresarial en la zona de frontera argentino-uruguaya y su objeto es promover una mayor cooperación empresarial entre las PYMES de ambos márgenes del Río Uruguay. El otro se vincula a la libre circulación de personas entre los territorios de ambos países, habiéndose culminado, recientemente, la aplicación de un plan piloto sobre el mismo.

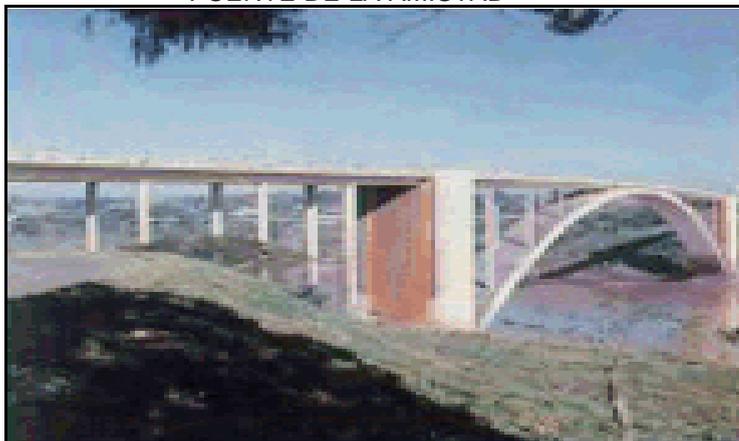
Respecto a infraestructura, actualmente se encuentra en construcción el Gasoducto Buenos Aires – Montevideo, con una inversión estimada de U\$S 110 millones. El tramo subfluvial será desde Punta Lara hasta Colonia (45 Km), para continuar hasta Montevideo (165 Km). Su capacidad de gestión tendrá un mínimo de 3 millones de m³ diarios y un máximo de 12 millones de m³ diarios. Se planea la construcción de una extensión de este gasoducto hacia Porto Alegre en Brasil. Asimismo, tienen un importante grado de avance dos proyectos significativos: por un lado un puente que uniría los cascos urbanos de las ciudades de Concordia (RA) y Salto (ROU) ubicado a unos 20 Km. al sur de la Represa de Salto Grande; y por otro lado una iniciativa privada que pretende construir un eje vial que empalmaría con el complejo Zárate-Brazo Largo, a los efectos de optimizar las condiciones de desarrollo del tránsito internacional de vehículos por esa zona.

FRONTERA BRASIL- PARAGUAY

Esta frontera tiene los siguientes pasos habilitados al tránsito y transporte internacional: Foz de Iguazú – Ciudad del Este, Ponta Porá - Pedro Juan Caballero y Guairá – Santa Helena.

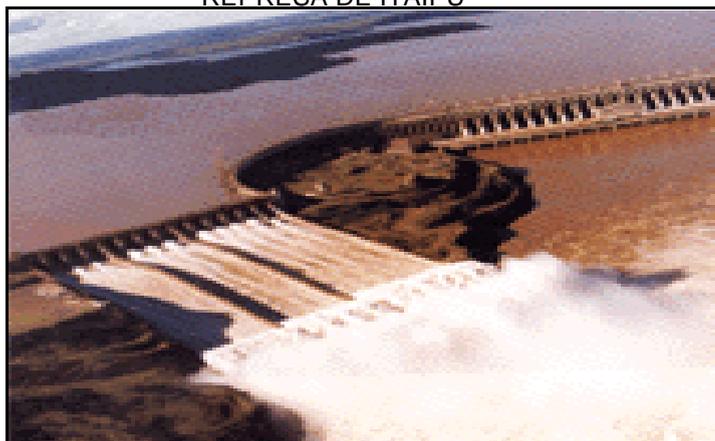
En todos estos pasos existen Comités de Frontera, implementados y funcionando; pero no en todos existen controles integrados. Actualmente hay controles integrados de tránsito vecinal y turístico en Pedro Juan Caballero y Santa Helena y controles integrados de transporte de cargas por carretera en Ponta Porã y Santa Helena.

PUENTE DE LA AMISTAD



Desde el punto de vista de la infraestructura, el emprendimiento fronterizo más importante entre estos dos países ha sido el de la construcción de la represa hidroeléctrica de Itaipú, sobre el Río Paraná, una de las mayores del mundo. La misma es fruto de un acuerdo entre Brasil y Paraguay suscrito en el año 1973. Ambos Estados comparten la energía producida, aunque existe una mayor reexportación de electricidad por parte de Paraguay.

REPRESA DE ITAIPÚ



Desde el punto de vista institucional, ambos Estados han adherido al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y su Protocolo Adicional y al Acuerdo de Alcance Parcial de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná - Puerto Cáceres-Nueva Palmira.

En cuanto a su perfil socioeconómico, esta frontera, que abarca unos 700 Km en línea recta, se caracteriza por su movimiento turístico – Cataratas del Iguazú, Ciudad del Este, Foz de Iguazú - y de flujos comerciales.

FRONTERA BRASIL - URUGUAY

Esta frontera comprende una superficie de 55.026 km² con algo más de 350.000 habitantes del lado de Uruguay y una extensión de 280.673 km² con 9.000.000 de habitantes del lado de Brasil. La estructura económica de esta región está basada primordialmente en el rubro comercio de bienes y servicios (55%), industria (30%) y productos agropecuarios (15%).

Tiene pasos habilitados al tránsito y transporte internacional en Barra Do Quarai – Bella Unión, Livramento – Rivera, Aceguá – Aceguá, Yaguarón – Río Branco y Chuí – Chuy. Actualmente en todos estos pasos funcionan controles integrados de tránsito vecinal y turístico y de transporte de cargas por carretera.



La integración fronteriza entre estos países se ha venido desarrollando mediante normas y órganos creados a esos efectos.

El principal instrumento jurídico en la materia es el Estatuto Jurídico de la Frontera Uruguay-Brasil, de fecha 20 de diciembre de 1933, que se refiere a la caracterización de la frontera y los usos en sus adyacencias inmediatas.

También rige el Tratado de Amistad, Cooperación y Comercio del 12 de junio de 1975, por el que se creó la Comisión General de Coordinación Uruguayo-Brasileña integrada por ambas Cancillerías, que generó la Comisión para el Desarrollo Conjunto de las Zonas Fronterizas con tres subcomisiones de trabajo: sanitaria, relaciones culturales y expansión comercial.

Por otra parte, la Comisión General de Coordinación Uruguayo-Brasileña fue creando, mediante Notas Reversales, seis Comités de Frontera, uno por cada paso de frontera habilitado. Estos Comités son integrados por los Cónsules brasileño y uruguayo, quienes convocan a autoridades locales o representantes de fuerzas vivas de la zona, para resolver directamente problemas locales que pueden solucionarse mediante negociación a ese nivel.

Otros ejemplos importantes de estructuras creadas a los efectos de facilitar la integración de esta frontera, son la Comisión Mixta Uruguayo-Brasileña para el Desarrollo y Aprovechamiento de la Cuenca del Río Cuareim (C.R.C.) y la Comisión Mixta Uruguayo-Brasileña para el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merim (C.L.M.), las cuales han procurado solucionar situaciones planteadas en los ríos internacionales fronterizos.

Cabe señalar que desde el año 1999 está vigente el Ajuste Complementario al Estatuto Jurídico de la Frontera Uruguay-Brasil, que resuelve problemas jurídicos evidenciados en todos estos últimos años y posibilita la realización de acuerdos de cooperación por el intercambio de Notas Reversales y que ambos países han adherido al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y su Protocolo Adicional y al Acuerdo de Alcance Parcial de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná - Puerto Cáceres-Nueva Palmira.

En una etapa inicial, estos órganos sirvieron para solucionar parte de las dificultades más evidentes, pero la gran mayoría de los temas importantes han quedado con tratamiento y solución pendiente. Si bien siempre existió un alto nivel de colaboración y cooperación en el ámbito de las poblaciones, ello no fue reflejo de políticas y/o estrategias de integración fronteriza de las autoridades de la zona. Toda esta estructura creada para dinamizar el proceso de integración fronteriza, siempre debió enfrentar serios problemas de funcionamiento y de recursos financieros, por lo que su actividad nunca logró niveles de eficiencia aceptables, situación ésta que se refleja directamente en el actual contexto que caracteriza a esta frontera.

Una muestra reciente de la voluntad política de integración fronteriza entre estos dos países lo constituye el Acuerdo sobre Permiso de Residencia, Estudios y Trabajo para Nacionales Fronterizos Uruguayos y Brasileños, suscrito por los Presidentes de Brasil y Uruguay el 21 de agosto de 2002.

2.3. FRONTERAS DE DISTINTOS ESQUEMAS SUBREGIONALES

FRONTERA ARGENTINA-BOLIVIA

Los puntos de contacto que posee esta zona de frontera son cinco y se caracterizan por su baja densidad y una importante complejidad de funcionamiento y su detalle es el siguiente:

- A.- La Quiaca – Villazón.
- B.- Puerto Chalanas.
- C.- Salvador Mazza – Yacuiba.
- D.- Aguas Blancas – Bermejo.
- E.- El Condado – Mamora.

Aunque el ingreso de Bolivia como país asociado al MERCOSUR ha incrementado los flujos de comercio entre ambos países, igualmente subsisten problemas estructurales que obstaculizan un desarrollo de integración fronteriza.

Todos los estudios y antecedentes en la materia coinciden en identificar a la escasez de obras en infraestructura vial como una de las principales causas de la escasa interacción que existe en esta zona de frontera.

Como aspectos positivos puede citarse que ambos países han adherido al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y su Protocolo Adicional y al Acuerdo de Alcance Parcial de Transporte Fluvial por la

Hidro vía Paraguay-Paraná - Puerto Cáceres-Nueva Palmira; y en lo que guarda relación con temas vinculados a la energía y minería, que ambos países han suscripto el Acuerdo para el Suministro de Gas Natural en el marco del Tratado de Montevideo 1980 (ALADI/AAP.PC/3 del 29/9/92) y más recientemente han firmado el “Memorando de Entendimiento para la Suscripción de un Acuerdo en Materia Minera” (6/Nov/2000), instrumento que tiene como objetivo fundamental propiciar el desarrollo de proyectos conjuntos para la investigación, exploración, explotación, transformación, beneficio y comercialización de los recursos mineros.



Otro aspecto positivo son las iniciativas que se vienen impulsando para mejorar la situación de esta frontera. Actualmente se están realizando los estudios de consultoría sobre ubicación y trazado de un puente internacional entre Salvador Mazza (Argentina) y Yacuiba (Bolivia). Además, respecto al Proyecto de la Hidrovía Paraguay-Paraná, se han iniciado estudios directamente vinculados a identificar y establecer mecanismos concretos de financiación que permitan realizar las obras necesarias para desarrollar el transporte en esa vía fluvial. Por último, se destacan los emprendimientos de propósitos múltiples sobre el Río Bermejo y el Río Grande de Tarija, consistentes en la construcción de tres represas, Las Pavas, Arrazayal y Bambari, las cuales implicarán importantes beneficios en materia de generación hidroeléctrica (1400 Gwh), riego, agua potable, alternancia de crecidas, piscicultura y recreación.

FRONTERA ARGENTINA-CHILE

Entre estos dos países existe una frontera de 5.000 kms de extensión que posee los siguientes pasos internacionales:

PASOS HABILITADOS EN FORMA PERMANENTE	
Paso Jama Paso Sico Paso Socompa (FFCC) Paso San Francisco Paso Pircas Negras Paso Agua Negra Paso Cristo Redentor Paso Cajón del Maipo Paso Pehuenche	Paso Lago San Martín – Lago O'Higgins Paso Río Don Guillermo Paso Dorotea Paso Laurita - Casas Viejas Paso Integración Austral Paso San Sebastián Paso Copahue Paso Pichachén Paso Pino Hachado

Paso Las Pampas - Lago Verde Paso Río Frías - Appeleg Paso Pampa Alta Paso Coyhaique Alto Paso El Triana Paso Huemules Paso Ingeniero Ibáñez Pallavicini Paso Río Jeinimeni – Chile Chico Paso Rodolfo Roballos Paso Río Mayer - Rivera Norte Paso Río Mosco	Paso Icalma Paso Mamuil-Malal Paso Carirriñe Paso Hua Hum Paso Cardenal Antonio Samoré Paso Pérez Rosales Paso Bariloche Paso Río Manso Paso Río Puelo Paso Futaleufú Paso Río Encuentro
PASOS HABILITADOS EN FORMA TEMPORAL (1 de noviembre al 30 de abril de cada año)	
Paso Portillo de Piuquenes Paso Vergara Paso Copahue	Paso Vuriloche Paso Río Bellavista

De todos estos pasos internacionales, ambos gobiernos han asignado prioridad de tratamiento para trece de ellos (en negrita y cursiva), con el objeto de invertir y trabajar en el mejoramiento de sus infraestructuras físicas y en sus aspectos operativos. Al día de la fecha, estos trece pasos priorizados presentan, en términos generales, importantes niveles de inversiones, un cumplimiento significativo del cronograma de trabajos oportunamente establecidos y un muy importante nivel de transitabilidad.

Asimismo, en esta frontera existen ocho Comités de Frontera instalados: NOA-Norte Grande; Atacalar; Agua Negra; Cristo Redentor; Pehuenche; Región de los Lagos; Aysén-Chubut; e Integración Austral. Estos Comités actúan como foros de coordinación y promoción de procedimientos y soluciones ágiles y oportunas a los problemas de tránsito y tráfico fronterizo de personas, vehículos y bienes. Sus decisiones tienen la validez de una propuesta o sugerencia a las Cancillerías y demás organismos nacionales. Dentro del contexto de actuación de estos Comités, existen subcomisiones especiales que abordan temas de salud, cultura, educación, comercio, turismo y otros de mutuo interés. Allí tienen cabida los actores de diversos sectores de la actividad de las provincias y regiones involucradas y han dado lugar a una cohesión y conciencia regional y vecinal.

Además, con el objeto de acelerar los trámites para el cruce de la frontera, ambos países han celebrado un Tratado sobre Controles Integrados de Frontera que entró en vigencia en el pasado año 2001. Al momento actual, ya se cumplieron los dos primeras etapas de las tres previstas en el tratado, encontrándose muy avanzadas las negociaciones entre ambas Cancillerías para seleccionar a los Pasos “Cardenal Antonio Samoré”, “Integración Austral” y “San Sebastián”, por las condiciones que ofrecen en materia de infraestructura existentes, como los más idóneos para instalar en uno o más de ellos el primer control integrado de frontera definitivo.

Precisamente respecto del marco institucional, además del tratado ya citado, esta frontera dispone de un acervo significativo que permite registrar importantes niveles de integración.

La suscripción del Tratado de Paz y Amistad entre ambos países en el año 1984, implicó la creación de una Comisión Binacional encargada de promover y desarrollar iniciativas sobre aspectos vinculados a la integración fronteriza (transporte terrestre, aeronavegación, interconexiones eléctricas y telecomunicaciones, explotación conjunta de recursos naturales, protección del ambiente y complementación turística).

El año 1991, ambos países suscribieron el Acuerdo de Complementación Económica N° 16, el cual, a través de sus protocolos adicionales vigentes, marca un nivel de integración fronteriza institucional más que destacado. Ellos son:

A.- el Protocolo Adicional N° 3, que establece disposiciones en materia de Cooperación e Integración Minera.

B.- el Noveno Protocolo Adicional, que establece las bases para facilitar actividades de trabajo aéreo relacionado con contratos emergentes de obras o actividades binacionales abiertos a la participación de ambos países.

C.- el Décimo-Quinto Protocolo Adicional, que determina las normas que regulan la interconexión gasífera y el suministro de gas natural entre ambos países.

D.- el Décimo-Noveno y Vigésimo Protocolo Adicional, sobre facilitación y explotación minera, que permiten la explotación de los yacimientos mineros “Pachón” y “Pascua Lama” situados en la zona fronteriza cordillerana, entre las regiones III y IV de Chile y la Provincia de San Juan en la Argentina.

E.- el Vigésimo-Primer Protocolo Adicional, que establece las normas que regulan la interconexión eléctrica y el suministro de energía eléctrica.

F.- el Vigésimo-Segundo y Vigésimo-Tercer Protocolo Adicional, que determinan la “Reglamentación de las Facilidades establecidas para el Proyecto El Pachón y Pascua Lama”, es decir, normas comunes que permiten una efectiva implementación de las facilidades establecidas por parte de los organismos de aplicación de cada uno de los países (aduanas, migraciones, organismos de seguridad fronteriza, etc).

G.- el Vigésimo-Cuarto Protocolo Adicional, que establece normas para la comercialización, explotación y transporte de hidrocarburos líquidos, gas licuado y productos líquidos derivados del petróleo y del gas natural.

H.- el Vigésimo-Quinto Protocolo Adicional, que determina la obtención y procesamiento de información de los mercados eléctricos y principios para las decisiones de la autoridad con relación al intercambio energético.

En términos generales bien puede afirmarse que el ACE 16 es, actualmente, el instrumento institucional que mayor profundización y avance ha registrado en la integración fronteriza de la región.

Pero además de estos acuerdos, hay otros elementos de destaque en el marco institucional de esta frontera. En ese sentido, los ejemplos más importantes son: a) el Protocolo sobre Integración Física del Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR – Chile, en el que además de establecer la priorización de los pasos internacionales de frontera entre Argentina y Chile, determina el cronograma de inversiones de etapa quinquenales de ejecución en los mismos; b) el Tratado sobre Integración y Complementación Minera de diciembre de 1997, por el cual se superan las diferencias existentes entre las respectivas legislaciones nacionales sobre seguridad en la frontera estableciendo el “trato nacional”, y da, de esa manera, un decidido impulso al negocio minero en las zonas fronterizas cordilleranas; y c) la adhesión de ambos países al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y su Protocolo Adicional.

PASO INTERNACIONAL CRISTO REDENTOR



Para culminar, se estima importante dar cuenta de cuatro situaciones que reflejan el estado de situación de esta frontera.

La primera situación tiene que ver con la facilitación fronteriza en la vinculación de Tierra del Fuego con el territorio continental argentino. Esta Provincia se encuentra separada del continente por el Estrecho de Magallanes. Para conectar a sus habitantes con el resto del país, la única vía terrestre cruza territorio chileno, lo cual implica el cumplimiento de trámites aduaneros argentinos y chilenos, toda vez que se pretenda egresar y reingresar a Argentina. Recientemente, los pasos de San Sebastián e Integración Austral han instalado tecnología de última generación que implica la utilización de máquinas lectoras por los órganos de control y una tarjeta magnética para las personas y vehículos. Hoy día, la demora de seis horas que se registraba en estos pasos ha quedado reducida a no más de diez segundos en cada uno de ellos.

La segunda situación se vincula con el Proyecto de Libre Circulación de Personas entre ambos países. Su objetivo es lograr una completa apertura de la frontera en lo relativo a la libre circulación de personas, equipaje y vehículos en los que se desplacen, manteniendo controles aduaneros y fitosanitarios. Beneficia a los residentes de cada país parte y a los turistas que ingresen en el espacio conformado por la suma de los territorios de los países parte del Convenio. El mecanismo a utilizarse será la gradual armonización de disposiciones aduaneras, migratorias, sanitarias, policiales, judiciales y medioambientales, entre otras. En esta armonización se contemplarán las disposiciones de las legislaciones y políticas internas de cada país en materia migratoria y su homologación se realizará sobre la base de la normativa más rigurosa. Esta armonización culminaría, a largo plazo, con un Convenio de Libre Circulación de Personas, elaborado sobre la base de la actividad de diferentes Grupos de Trabajo conformados por las autoridades competentes de la Argentina y Chile.

La tercera situación tiene relación con el turismo. Muy pocas fronteras de la región registran los puntos de avance que se han logrado en éste en materia de turismo. Entre ambos países hay una Comisión Bilateral entre cuyos cometidos, se encuentra el de analizar la conformación de circuitos turísticos integrados en función de las solicitudes provinciales en la materia. Al día de la fecha se encuentran en vías de implementación los circuitos turísticos de Jujuy, Salta, Catamarca, La Rioja, San Juan, Río Negro, Mendoza y Neuquén, al tiempo que se encuentra en vías de ejecución el "Proyecto Plurinacional de Turismo" con el patrocinio de la OEA.

Por último, la cuarta situación, ilustra sobre la vinculación de las interconexiones energéticas entre ambos países. Actualmente, en esta frontera existen seis gasoductos en operación (Bandurrias, Gas Andes, Atacama, Punta Dungheness, del Pacífico y El Cóndor), uno en construcción (Nor Andino), dos poliductos operativos (Bandurrias y Cañadón Alfa-Gregorio) y un oleoducto también en plena operación (Estensoro Pedrals)

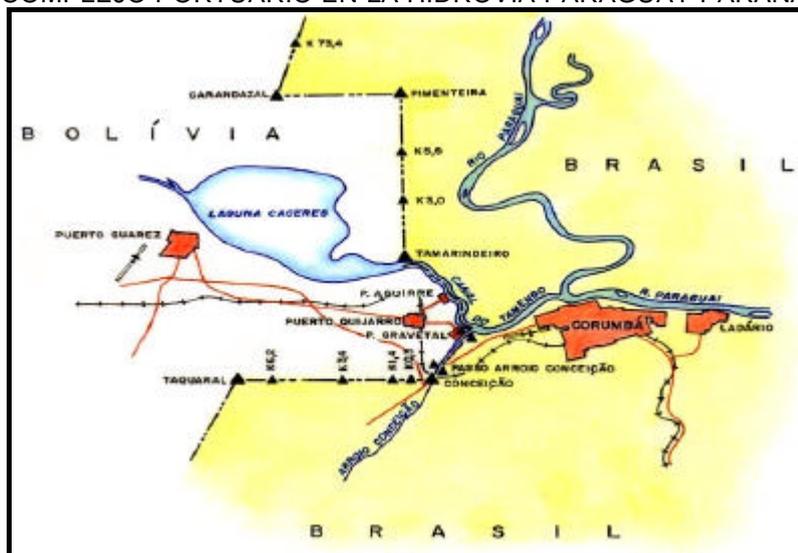
FRONTERA BOLIVIA-BRASIL

La frontera de Brasil con Bolivia, delimitada por los Tratados 1867, 1903, 1928 y Notas Reversales de Roboré de 1958, tiene una extensión de 3.423,2 Km y está perfectamente demarcada. Los trabajos de caracterización, están a cargo de la "Comisión Mixta Demarcadora de Límites Boliviano-Brasileña" (creada en 1941), que ya tiene implantados 438 hitos. En su extensión total, la línea límite recorre 2.609,3 Km en ríos y canales, 63,0 Km en lagunas y más 750,9 Km por líneas convencionales.

En términos generales, tampoco esta frontera ha registrado niveles importantes de integración.

No obstante, en los últimos años han cristalizado una serie de iniciativas, fundamentalmente en materia de infraestructura, que parecen propender hacia una corrección de la situación.

COMPLEJO PORTUARIO EN LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ



En ese sentido, en la actualidad existe un gasoducto que transporta gas desde Bolivia a Brasil y está prevista la construcción de otro más, respecto al cual Argentina planteó formalmente su interés de participación tanto en la construcción como en su operabilidad. Este Proyecto sería compatible con la "Carta de Intención para la Integración Energética Regional" firmado entre la Provincia de Misiones y el Estado de Paraná, que prevé la construcción de una central en Iguazú para la provisión progresiva de energía eléctrica de Argentina a Brasil.

FRONTERA BOLIVIA-CHILE

En esta frontera existen los siguientes pasos fronterizos habilitados:

- Paso Visviri (camino) y Paso Visviri (ferrocarril)
- Paso Portezuelo - Tambo Quemado
- Paso Cerrito Prieto (Colchane)
- Paso Apacheta de Irpa o Cancosa
- Paso Abra de Napa
- Paso Salar de Ollague
- Paso Portezuelo del Cajón II Región

El paso de mayor concentración operativa es el que une a Tambo Quemado con Paso Portezuelo, en el que funciona en forma permanente un Comité de Frontera que aborda materias de infraestructura vial, minería, energía, recursos hídricos y desarrollo fronterizo. Este Comité fue creado en 1997 y comprende las Regiones chilenas I de Tarapacá y II de Antofagasta y los Departamentos de La Paz, Oruro y Potosí de Bolivia. La Primera Región de Chile se ha propuesto para el año 2002, consolidar las relaciones fronterizas con Bolivia homologando trámites y concretando algunos acuerdos adoptados en el 2001.



Esta zona de frontera se caracteriza por sus intensos lazos de intercambio y por sus complejidades operativas. Los puertos de Iquique y Arica, ubicados en el norte de Chile, pueden ser las opciones de salida del gas de Bolivia hacia el Océano Pacífico. La construcción del gasoducto boliviano en la Primera Región chilena es una materia actualmente sometida a estudio.

Como contrapartida, el territorio de Bolivia opera como un módulo de enlace de Chile con las zonas del Océano Atlántico. Dicho de otra forma, toda esta región de frontera forma un gran eje interoceánico que tiene una enorme y sostenida potencialidad, tanto en lo que tiene relación con los flujos comerciales que materializa, como con los altos retornos que asegura a los proyectos financieros.

Entre los proyectos prioritarios de infraestructura física encarados actualmente por los países de la región figura la ruta Oruro-Toledo, que permitirá aumentar el intercambio comercial entre estos dos países y de éstos con el resto del mundo.

Cabe señalar que ambos países son Partes del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y su Protocolo Adicional.

FRONTERA BOLIVIA-PARAGUAY

Esta zona de frontera posee puntos de contacto de escaso desarrollo y de baja densidad, los cuales se caracterizan por tener una importante complejidad de funcionamiento.

En el marco institucional, ambos países han adherido al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre y su Protocolo Adicional y al Acuerdo de Alcance Parcial de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Se estima que al concretarse el asfaltado de la carretera Transchaco de Paraguay, ubicada entre Mariscal Estigarribia y la frontera Paraguay-Bolivia, la realidad de los intercambios comerciales y culturales de la región fronteriza que forman estos dos países estará en mejores condiciones de propiciar un desarrollo más importante y, como consecuencia de ello, formalizar un proceso de integración fronteriza más eficiente.



Cabe señalar que las Aduanas de Bolivia y de Paraguay suscribieron en marzo de 2002 un acuerdo interinstitucional de cooperación e intercambio de información, con el objeto de proporcionar información inmediata de los registros generados por los regímenes de importación y exportación, así como los destinos de tránsito que se produzcan desde y por el territorio de ambos países, por cualquier medio de transporte utilizado. Asimismo, acordaron establecer mecanismos y protocolos para el intercambio electrónico de la información generada, elaborar sistemas conjuntos de fiscalización y designar oficinas responsables para la aplicación de acuerdo.

FRONTERA BRASIL - COLOMBIA

La frontera de Brasil con Colombia, caracterizada por su escasísimo movimiento, tiene una extensión de 1.644,2 Km y está perfectamente demarcada. Los trabajos de caracterización están a cargo de la "Comisión Mixta de Inspección de los Hitos de la Frontera Colombiana-Brasileña" creada en 1976. (Ver Triple Frontera Brasil-Colombia-Perú).

En 1906 Brasil y Colombia firmaron un Protocolo que estableció la división de límites en dos trechos: el primero al norte de la desembocadura del Río Apopóris y el segundo, desde esa desembocadura hacia el sur. El Tratado de Bogotá de 1907 fijó los límites al norte de Apopóris. Una vez reconocida Colombia (1922) como único país limítrofe en la región entre los ríos Apopóris y Amazonas, fue fijada la frontera en esa zona por el Tratado de Límites y Navegación Fluvial de 1928, que también previó una Comisión Mixta para proceder a la demarcación de este trecho de la frontera. En 1930 se constituye la Comisión, la cual completa la demarcación de toda la frontera con la aprobación de 29 marcos.



FRONTERA BRASIL-VENEZUELA

Esta frontera, integrada por las entidades federales Estado Amazonas, Estado Bolívar y Estado Delta Amacuro, conforma un extenso territorio de características heterogéneas que abarca, desde un inmenso reservorio de vida y riqueza natural, con áreas de protección ecológica y medioambiental, hasta un potencial de recursos mineros y de recursos hídricos.

Las relaciones comerciales de Brasil y Venezuela, tradicionalmente han sido de gran importancia para ambos países. La relación de intercambio ha estado basada principalmente en la exportación petrolera de Venezuela, además de otros renglones que van desde el cemento hacia la urea, pasando por partes automotrices, cabillas, manufacturas varias, láminas de hierro, aluminio, cables eléctricos, clavos, grapas aislantes, maquinaria para la industria del plástico, productos químicos, alimentos y bebidas.

Por otra parte, el marco institucional de esta frontera es importante. Al amparo del Mecanismo Político de Consulta, la integración fronteriza de esta zona se ha visto reforzada en los últimos años. En ese sentido, actualmente se encuentran en funcionamiento siete Comisiones Binacionales de Alto Nivel (COBANs), las cuales tienen, como objetivo principal, la definición de políticas conjuntas para el desarrollo de la región fronteriza y de la zona de frontera.

También en los últimos años, se registraron importantes avances en el marco normativo. Ambos países han suscripto, en el ámbito del Tratado de Montevideo de 1980, el Acuerdo ALADI/AAP.CE/27, en cuyo Cuarto Protocolo Adicional se acuerdan diversos aspectos sobre cooperación fronteriza (comercio, facilitación de procedimientos aduaneros y perfeccionamiento de redes de transporte). Ambos estados han adherido al Tratado de Cooperación Amazónica (Comisión Especial de Transporte, Infraestructura y Comunicaciones de la Amazonía - CETICAM) y han suscripto el AAP/A14TM15, que además de regular las operaciones de transporte bilateral internacional de cargas y personas por carretera, incluye anexos relativos a Tasas, Derechos y Placas de Identificación de los Vehículos, Inspección Mecánica, Controles, Infracciones y Sanciones, y de Seguros y Aduanas; así como la implementación de formularios para la expedición del Documento de Idoneidad mediante el cual se concede la autorización para operar. Ambas naciones han aprobado los mecanismos legales en los que se sustenta la creación y puesta en funcionamiento del Consejo Empresarial Fronterizo Brasileño-Venezolano, el cual tiene por cometido la identificación y resolución de todos los problemas de la zona de frontera y el Convenio Bilateral de Suministro y Venta de Energía Eléctrica. (1997).

En el marco de estos ámbitos, institucional y normativo, se han desarrollado ciertos logros de significación.

En materia de infraestructura, recientemente cristalizaron dos grandes obras de mucho beneficio para esta frontera. Por un lado, se concluyó la pavimentación de la carretera BR 174 que comunica la ciudad de Manaos, en el Estado de Amazonas, Brasil, con la frontera en estudio. Por otro lado, se completó el tendido eléctrico que va desde Macagua, en el Estado Bolívar, hasta Boa Vista, en el Estado de Roraima, lo que apareja un gran beneficio a 216 nuevas industrias en la zona y a 518 pequeñas y medianas empresas que forjan por su reactivación. Este tendido atraviesa buena parte de la Reserva Forestal de Imataca, la mayor del sistema venezolano de reservas forestales, y toca el Parque Nacional Gran Sabana, en la región sur del país y además afectó a una gran cantidad de comunidades indígenas, asentamientos campesinos y pequeños proyectos turísticos, todo lo cual implicó un gran trabajo de coordinación para superar todos estos inconvenientes, que al día de la fecha se traduce en un estado de conciencia mucho más proclive a la integración de la frontera.



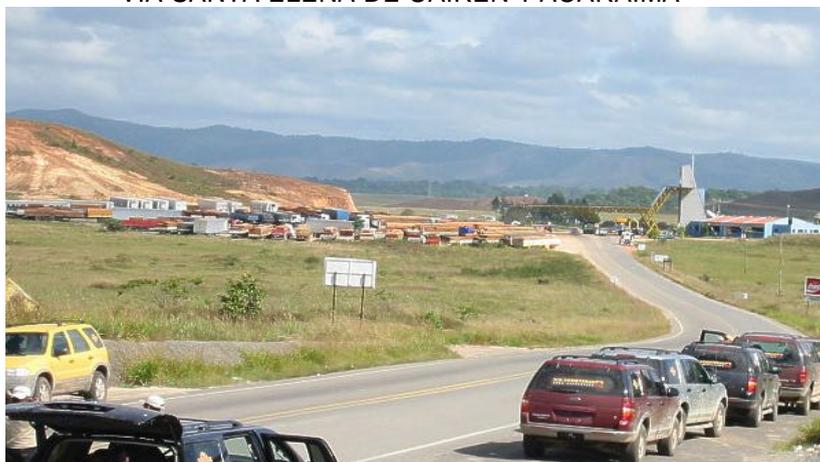
La subestación ubicada en Santa Elena de Uairén, en el sureño estado venezolano de Bolívar, está recibiendo energía desde mediados de julio del año 2001.

Efectivamente, con un retardo de dos años y medio y un costo adicional, concluyó la instalación del tendido por medio del cual Venezuela inicia la venta de hidroelectricidad a Brasil. Vencida la oposición de indígenas y ecologistas.

En materia de prestación de servicios, sin perjuicio de las operaciones de transporte internacional que se realizan al amparo del ya citado Acuerdo de Alcance Parcial que las regula, se han implementado en esta frontera servicios de “transporte fronterizo”, tanto de cargas como de personas, que realiza operaciones entre el Estado Bolívar (Venezuela) y el Estado de Roraima (Brasil), a través de la carretera troncal 10, partiendo desde Puerto Ordaz hasta la población fronteriza de Santa Elena de Uairén y a través del paso de frontera, hacia Boa Vista.

Asimismo, no resulta menos significativo el acervo de proyectos que se vienen desarrollando para incrementar la integración de esta frontera. En el ámbito bilateral específico, se está trabajando en proyectos concretos que, por un lado buscan consolidar la integración eléctrica y la cooperación energética, y por otro lado intentan superar algunos problemas en el desempeño del servicio de transporte internacional de carga vinculados con ciertas dificultades que se han reportado para la adquisición de pólizas de seguros de responsabilidad civil con cobertura extraterritorial.

VIA SANTA ELENA DE UAIREN- PACARAIMA



En el ámbito gubernamental, recientemente ambos estados han decidido impulsar efectivamente aquellos proyectos comunes del sector hidrográfico, que básicamente buscan determinar la viabilidad de interconexión y navegación entre las cuencas del río Orinoco y el río Amazonas y en ese marco, según la fuente consultada¹⁴, se ha logrado superar los inconvenientes de consideraciones limítrofes, geográficas e incluso de las comunidades indígenas, habiéndose identificado dos propuestas alternativas, una basada en la vinculación física de los ríos Orinoco-Apure y

¹⁴ Aporte documental y entrevistas realizadas al personal del Ministerio de Relaciones Exteriores y Ministerio de Infraestructura de Venezuela.

la otra en función al Plan Nacional de Desarrollo Regional¹⁵ que contempla líneas estratégicas orientadas hacia una nueva ordenación territorial, apoyada en la existencia de tres ejes desconcentradores: el Eje Occidental, el Eje Orinoco-Apure y el Eje Oriental.

Por último, debe mencionarse también como proyecto de impacto para esta frontera el Plan Ferroviario Nacional realizado por el Instituto Autónomo Ferrocarriles del Estado (IAFE - Venezuela), el cual contempla conexiones binacionales con Brasil y Colombia. En el caso de Brasil, las conexiones previstas se ubican a través del Estado Amazonas y por el Estado Bolívar.

FRONTERA CHILE - PERÚ

Esta frontera dispone de una conexión que se materializa por el Paso de la Concordia, a través de la carretera y de la vía férrea que une las ciudades de Arica y Tacna.

Desde el punto de vista institucional, en esta frontera funciona un Comité de Frontera, que atiende todos los aspectos vinculados con la facilitación fronteriza, la integración física y los temas de interés vecinal; las operaciones de transporte terrestre son reguladas por el Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), al que han adherido ambos países; y se encuentran vigentes varios acuerdos bilaterales fundamentalmente fitosanitarios, que atienden los problemas derivados, por ejemplo, de “la mosca de la fruta”.



FRONTERA VENEZUELA - GUYANA

La República de Guyana se encuentra ubicada al noreste de América del Sur. Sus fronteras limitan al norte con el Océano Atlántico, al oeste con Venezuela, al suroeste y sur con Brasil y al Este con Surinam.

¹⁵ Formulado por la administración del Presidente Hugo Chávez Frías.

Su territorio tiene una superficie de 215.000 km².



La frontera en estudio se encuentra indefinida en mérito a la reclamación que Venezuela hace del territorio Esequibo. Sin embargo, Guyana ejerce la posesión territorial de esa superficie que se extiende desde el punto sur en el monte Roraima, hasta el punto norte en Punta Barima (Océano Atlántico).

Sin perjuicio de esa situación, en el mes de febrero del presente año se celebró la II Reunión de la Comisión Binacional de Alto Nivel Venezuela – Guyana (COBAN), oportunidad en la que además de resaltarse la importancia de la cooperación entre ambos países y los significativos beneficios que dicha cooperación ofrece a la promoción y bienestar de sus pueblos, en lo que tiene relación con la materia fronteriza, se adoptó la decisión de realizar una reunión, a la brevedad posible, con la finalidad de avanzar en la implementación del Acuerdo de Ginebra que regula el diferendo entre ambos países en materia territorial y en lo que guarda relación con el transporte, se acordó que ambos países designarán una Comisión Técnica para determinar el establecimiento de una conexión directa por tierra, mediante la construcción de una carretera entre ambos países. A tal efecto, se suministraron los detalles del Proyecto de una Carretera entre Tumeremo (Venezuela) y Georgetown (Guyana) para acrecentar el intercambio Comercial entre ambos países y como componente del Eje “Brasil – Surinam – Guyana – Venezuela” que integra la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA).

Area de frontera - Fuente: Ministerio de Infraestructura - Venezuela



FRONTERAS DE CUBA

La República de Cuba es la isla más grande de las Antillas y se encuentra a una distancia de 145 Km al punto continental más cercano (La Florida – EEUU).

Las islas de La Española, al este, y de Jamaica, al sur, son las más cercanas a Cuba.

Cuba tiene una superficie territorial de 110.922 Km².

Cuba y México son las provincias fronterizas de la región latinoamericana¹⁶, y su vínculo marítimo da forma a una de las fronteras de esa naturaleza, marítima, que posee un nivel de vinculación y relacionamiento muy fluido.

En esta frontera marítima se han implementado una serie de convenios de cooperación entre estos dos países, el más importante de los cuales tiene relación con la pesca.

Asimismo, Cuba tiene fronteras marítimas con Guatemala, Honduras, Islas Caimán y Belice, en las cuales no se han registrado avances significativos en materia de integración.



FRONTERAS DE MÉXICO

México, uno de los países más poblados de América, se ubica en el extremo meridional de América del Norte y occidental de América Central. Sus fronteras terrestres limitan al norte con Estados Unidos, al oeste con el océano pacífico, al este con el Golfo de México y al sureste con Guatemala y Belice.

Tiene una superficie de 1.972.550 Km².

¹⁶ WYBO ALFARO, Luis. "Integración Fronteriza: Experiencias Mexicanas".



Las fronteras terrestres de México poseen características muy particulares.

Como va dicho, al norte se encuentra la frontera México-Estados Unidos, poseedora de importantes asimetrías culturales, económicas, tecnológicas, etc., y con niveles de integración caracterizados por un único rasgo, el de los lazos familiares entre familias de un lado y otro de la línea hoy divide ambos territorios nacionales.

Esta frontera carece de reciprocidad migratoria y aduanera, dado que mientras Estados Unidos exige visa a los mexicanos, México exime de este requisito a los norteamericanos y mientras éste prácticamente elimina el control aduanero al ingreso de mercaderías desde Estados Unidos, éste país mantiene procedimientos aduaneros que ocasionan grandes períodos de espera. Esta situación ha provocado que en la actualidad México no apruebe las propuestas de creación de zonas integradas en esta frontera, al considerar que las importantes asimetrías existentes generarían un predominio de las reglas y procedimientos estadounidenses en dichas zonas integradas.

Pero además, el Tratado de Libre Comercio de México con Estados Unidos y Canadá, no sólo carece de normas que contemplen la zona fronteriza mexicano-estadounidense, sino que, de hecho, eliminó las preferencias que gozaban las comunidades fronterizas mexicanas, particularmente en la zona franca, ahora inexistente. Apenas existen en el Tratado mencionado, algunos elementos compensatorios de las asimetrías señaladas, especialmente en materia ambiental y laboral.

En concreto, la situación de hecho y de derecho de esta frontera, poco favorece, actualmente, la integración de la misma.

Respecto a la otra frontera terrestre de México, con Guatemala y Belice, la situación es bastante diferente.

La integración socio económica entre México y Guatemala es histórica. Existen acuerdos de cooperación en el campo social, ambiental y económico. El mecanismo formal más importante de cooperación fronteriza entre ambos países, es el que constituyó la Comisión Internacional de Límites y Aguas (CILA), responsable de vigilar la debida aplicación del tratado vigente de límites. Por otra parte existe el Grupo Binacional de Puertos y Servicios Fronterizos, encargado de apoyar la toma de

decisiones bilaterales sobre los proyectos de nuevos cruces internacionales, la operatividad de los existentes y la armonización de servicios prestados a ambos lados de la frontera.

FRONTERA MÉXICO -GUATEMALA



Con relación a la frontera México-Belice, solo existe un punto fronterizo carretero, el puente internacional Río Hondo-Santa Elena. En esta frontera se ha instalado una Comisión Binacional de Límites y Cooperación Fronteriza, cuyas funciones abarcan todos los rubros de la relación de vecindad de esa zona, es decir, límites, flujos de personas y comercio, transporte, infraestructura física, medio ambiente, etc..

FRONTERA MÉXICO –BELICE



2.4. PRINCIPALES TRIPLE/FRONTERAS DE LA REGIÓN.

Son varias las triples fronteras de América del Sur. En este trabajo se han seleccionado tres de ellas: una de gran dinamismo, como es la frontera Argentina-Brasil-Paraguay y otras dos de gran potencialidad, enmarcadas en las cuencas de dos ríos: el Putumayo (frontera Brasil-Colombia-Perú) y el Pilcomayo (frontera Argentina-Bolivia-Paraguay)

FRONTERA ARGENTINA - BRASIL - PARAGUAY

Esta es, tal vez, la triple frontera de mayor dinamismo en la región, no sólo desde el punto de vista comercial, sino también turístico.

Los habitantes de las tres ciudades fronterizas: Puerto Iguazú (Argentina), Foz de Iguazú (Brasil) y Ciudad del Este (Paraguay), cruzan la frontera varias veces al día exhibiendo tan solo un carné municipal que acredita su identidad ante las autoridades migratorias.

Asimismo, numerosos turistas acuden al Parque Nacional Iguazú, donde se encuentran las Cataratas del mismo nombre. Este Parque, de 55.000 hectáreas, ha sido declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.



FRONTERA BRASIL- COLOMBIA - PERÚ

Esta zona de triple frontera, ubicada en la Cuenca del Río Putumayo, presenta escasos avances de integración. No obstante, se está comenzando a identificar una serie de inquietudes y necesidades, todas ellas vinculadas con el tema de la integración fronteriza.

En ese sentido, se ha identificado un eje urbano - fluvial (Leticia - Iquitos - Tabatinga) de gran potencialidad como centro intermodal de intercambio de flujos comerciales de bienes y de servicios de turismo y las fuerzas productoras y vivas de la misma, están desarrollando importantes esfuerzos por alcanzar cierto grado de

institucionalidad y comenzar a trabajar para desarrollar importantes niveles de integración en esa frontera. Iquitos (Loreto, Perú), ubicada sobre el Río Amazonas, es la ciudad -puerto más importante del rincón ecuatorial de la Cuenca del Río Putumayo.

Entre los principales afluentes del Río Amazonas está el Río Putumayo, de carácter internacional, cuyas riberas vinculan cuatro países: Colombia, Ecuador, Perú y Brasil. Durante una extensión de 1.380 kilómetros, las orillas de este río se comparten entre Perú y Colombia y forman parte del Eje Multimodal Amazónico, Proyecto que actualmente es uno de los ejes establecidos en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana.

La Cuenca del Río Putumayo, si bien posee importantes áreas de desarrollo, carece de infraestructura institucional y/o física. Campos petrolíferos, presencia de guerrilla y algunas guarniciones militares, se encuentran desperdigados en toda esta área. Al respecto, se ha sugerido la formación de una entidad para inventariar los recursos disponibles en el rincón ecuatorial y desarrollar un plan económico, ambiental y social para explotar, interconectar y combinar algunos de los recursos del área, de una manera coherente, creativa y sostenible, para beneficio de los países y de su gente.



Por ahora, la iniciativa de desarrollo de la Cuenca del Río Putumayo no ha superado la etapa de la manifiesta voluntad política, aunque es importante indicar que la misma cuenta con un apoyo sostenido y de magnitud (Declaración Conjunta de Cancilleres del 7 de febrero de 1986; Programa de Acción para la Cooperación Amazónica de 1987; Plan para el Desarrollo Integral de la Cuenca del Río Putumayo de 1988; Declaración Presidencial de mayo de 2001)

FRONTERA ARGENTINA-BOLIVIA-PARAGUAY

Al igual que con la frontera Brasil-Colombia-Perú, en el caso de esta triple frontera el principal elemento de integración fronteriza es un río.

En 1994 los Presidentes de Argentina, Bolivia y Paraguay, se reunieron en la Ciudad de Formosa, Argentina, con el objetivo de analizar en forma integral el

Aprovechamiento Múltiple de la Cuenca del Río Pilcomayo, de la cual los tres países son ribereños. A tales efectos se acordó, entre otros puntos, establecer una Comisión Trinacional para el Desarrollo de esta Cuenca. Esta Comisión es responsable del estudio y ejecución de proyectos conjuntos en el Río Pilcomayo, que propendan al desarrollo de la Cuenca. Con estos pasos empezó un interesante proceso de integración entre los tres países.

La cuenca del Río Pilcomayo es compartida por Argentina, Bolivia y Paraguay. Forma parte de la Cuenca del Río de la Plata y está dividida en dos partes bien demarcadas: a) la Alta Cuenca, ubicada en la Cordillera de los Andes, totalmente en territorio boliviano, con una superficie de 87.000 km², b) la Baja Cuenca, ubicada en la gran planicie de origen sedimentaria situada entre la Cordillera de los Andes y el Escudo Brasileño, conocido como Gran Chaco, con una superficie de aproximadamente 180.000 km².

TRIPLE FRONTERA ARGENTINA-BOLIVIA -PARAGUAY



Se trata de una cuenca con muchos desafíos, ya sea en cuanto a la comprensión de los fenómenos naturales existentes en la misma, como en lo referente al diseño y ejecución de proyectos para procurar su desarrollo.

2.5. LA INTEGRACIÓN FRONTERIZA EN OTROS ESQUEMAS Y FOROS DE INTEGRACIÓN

Como se ha podido apreciar en el presente análisis, los proyectos y acciones que se han realizado y que se vienen desarrollando respecto a la integración fronteriza, se materializan en los ámbitos de esquemas y foros de integración subregionales (Comunidad Andina y MERCOSUR), pero también fuera de ellos (Tratado de Cooperación Amazónica, Tratado de la Cuenca del Plata, ALADI, GEICOS).

2.5.1. Tratado de Cooperación Amazónica.

El Tratado de Cooperación Amazónica (TCA) es uno de los ejemplos más claros de integración de regiones fronterizas. Extiende su ámbito de aplicación a los territorios amazónicos de Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela.

Se trata de un instrumento jurídico de carácter técnico, suscrito en el año 1978, con el objeto principal de promover el desarrollo armónico e integrado de la Cuenca, como base de sustentación de un modelo de complementación económica regional que contempla el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes y la conservación y utilización racional de sus recursos (Ver Integración fluvial Brasil-Venezuela).

El Tratado permite concertar acuerdos bilaterales entre sus Estados Partes sobre temas específicos, tales como el de integración fronteriza, y en este sentido, hasta el presente se han generado los siguientes instrumentos en esta materia:

a) Colombia - Ecuador.

Declaración de Rumichaca (1985) y Plan de Ordenamiento y Manejo de las Cuencas de los Ríos San Miguel y Putumayo.

b) Colombia - Perú.

Comunicado Conjunto de Cancilleres (1987) y Plan para el Desarrollo Integral de la Cuenca del Río Putumayo.

c) Brasil - Perú.

Declaración de Río Branco; Programa de Acción de Puerto Maldonado (1987); y Creación de la Comisión Mixta Brasileña - Peruana de Cooperación Amazónica, la cual puso en marcha el Programa de Desarrollo Integrado para las Comunidades Fronterizas Peruano- Brasileñas (1988).

d) Brasil - Colombia.

Acuerdo de Cooperación Amazónica Brasileño - Colombiano (1981); y Plan Modelo Colombo-Brasileño para el Desarrollo Integrado de las Comunidades Vecinas del Eje Tabatinga-Apaporis.

e) Bolivia - Brasil.

Declaración de los Presidentes de Bolivia y Brasil; y Programa de Acción Conjunta para las microrregiones Brasileña - Cobija, Guajarámirim - Guayamerín, Costa Marques - Triángulo San Joaquín, San Ramón y Magdalena.

Para la ejecución de estos planes y programas binacionales, los países crearon siete Comisiones Especiales las cuales han tenido en consideración en sus trabajos no solo las perspectivas y los aspectos críticos de cada región fronteriza, sino el rol que éstas desempeñan en el desarrollo integral de cada país y en el marco de las políticas regionales ya definidas por acuerdos plurilaterales y binacionales. Estas Comisiones son las siguientes:

- La Comisión Especial de Ciencia y Tecnología (CECTA)
- La Comisión Especial de Medio Ambiente (CEMAA)
- La Comisión Especial de Asuntos Indígenas (CEAIA)

- La Comisión Especial de Salud (CESAM)
- La Comisión Especial de Transporte, Infraestructura y Comunicaciones (CETICAM)
- La Comisión Especial de Turismo (CETURA)

CUENCA, ÁREA SELVÁTICA Y ÁREA POLÍTICA AMAZÓNICA

País	Area hidrográfica		Area selvática		Area política	
	km2	%	km2	%	km2	%
Brasil	7.989.361	72,6	3.540.000	60,0	5.000.000	69,6
Perú	762.400	11,1	762.400	13,0	762.400	10,6
Bolivia	600.000	8,7	490.000	8,3	600.000	8,4
Colombia	336.583	5,0	476.395	8,0	403.350	5,6
Ecuador	130.000	1,9	130.000	2,2	240.000	3,3
Venezuela	51.000	0,7	259.000	4,1	51.000	0,7
Guyanas y Suriname	–	–	240.000	4,4	130.000	1,8
TOTAL	9.869.344	100,0	5.897.795	100,0	7.186.750	100,0

Fuente : Adaptado de Nazoa, A.S. 1990. *La cuestión científica y tecnológica en el Amazonas venezolano : evaluaciones y perspectivas*. Universidad Central de Venezuela, Centro de Estudios del Desarrollo (CEDES), Caracas.

2.5.2. El Tratado de la Cuenca del Plata

La región fronteriza que conforma el sistema de la Cuenca del Plata, tiene su origen institucional en la Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay que se celebró en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, en el mes de febrero del año 1967.

Para llevar adelante los objetivos trazados, los Gobiernos de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay suscribieron el Tratado de la Cuenca del Plata. En este instrumento de cooperación regional, los Estados Partes señalan que "la acción mancomunada permitirá el desarrollo armónico y equilibrado así como el óptimo aprovechamiento de los grandes recursos naturales de la región y asegurará su preservación para las generaciones futuras a través de la utilización racional de esos recursos".

En la XVII Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, realizada en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, en diciembre de 1987, se declaró de interés prioritario para los Estados Parte, el desarrollo del sistema fluvial formado por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay. En este encuentro se decidió la creación de un Grupo Ad Hoc y se le encargó llevar adelante los trabajos que se enmarcaron en el llamado "Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná", el cual se dividió en tres partes: a) Acondicionamiento de una vía navegable de 3.442 Km entre Cáceres (Brasil) y Nueva Palmira (Uruguay); b) El desarrollo de un sistema portuario que permita a cada país disponer de un acceso competitivo al río y c) Implantación de una flota adaptada a las características de la vía condicionada. Los dos primeros proyectos han sido objeto de financiamientos internacionales por parte del BID, el PNUD, FONPLATA y últimamente la Corporación Andina de Fomento (CAF).

FLUJOS DE COMERCIO POR LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ



Fuente: Secretaría Ejecutiva del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH)

Como fruto de los trabajos del citado Grupo Ad Hoc, se aprobó en el mes de junio del año 1992, el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira). Este Acuerdo, a su vez, creó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), órgano político del Tratado de la Cuenca del Plata y la Comisión del Acuerdo, que es el órgano técnico.

Con relación a FONPLATA, cabe señalar que existe una propuesta de reestructuración de este Organismo, para que en un futuro atienda tanto las necesidades de financiamiento de la Hidrovía Paraguay-Paraná como del MERCOSUR. El mismo modificaría su funcionamiento actual, incorporando fuentes externas. Una vez consolidado este Organismo, se modificaría su Convenio Constitutivo para permitir acceder al mismo a miembros no regionales e instituciones financieras, públicas y privadas, transformándose en el fondo operativo de un futuro Banco del MERCOSUR.

2.5.3. La Región Centro-Oeste Sudamericana

La región fronteriza Centro-Oeste Sudamericana, integrada por territorios de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú, se puede subdividir en 3 franjas y una cuenca: a) la franja fronteriza boliviano-brasileña, que abarca el centro oeste de Brasil (Estados de Rondonia, Mato Grosso y Mato Grosso do Sul) y el Departamento boliviano de Santa Cruz de la Sierra (Oriente Boliviano); b) la franja fronteriza del noroeste argentino, norte de Chile y sur de Bolivia, que abarca respectivamente las provincias de Salta, Jujuy y Tucumán, las regiones de Antofagasta, Tarapacá y Atacama y las zonas del Altiplano y la cordillera central en Bolivia; c) la franja fronteriza del Paraguay con Argentina, Brasil y Bolivia; y d) la cuenca de la Hidrovía Paraguay-Paraná, desde la zona del Canal Tamengo (Bolivia), hasta la zona de influencia de Asunción.

Esta inmensa región fronteriza de 4.074.593 Km.2 de superficie, una población aproximada de 40 millones de habitantes y un PBI de U\$S 120 mil millones, se ha perfilado como tal por las características comunes de los territorios que la conforman, es decir, es la periferia de grandes centros económicos y de desarrollo urbano de América del Sur (San Pablo, Buenos Aires, Santiago, etc.); es una región esencialmente mediterránea - con los problemas que ello conlleva -, que dispone de una pequeña faja costera (norte de Chile hasta el sur del Perú); y posee una economía basada en la producción agrícola, pecuaria y minera, en rápida expansión, que busca corredores de salida hacia mercados internacionales. Esta zona de "interfronteras" implica un proceso de integración de facto que nace ajeno a los tratados de Integración, constituyendo una especie de "subunidad internacional" comparada a la "Banana Azul" europea¹⁷.

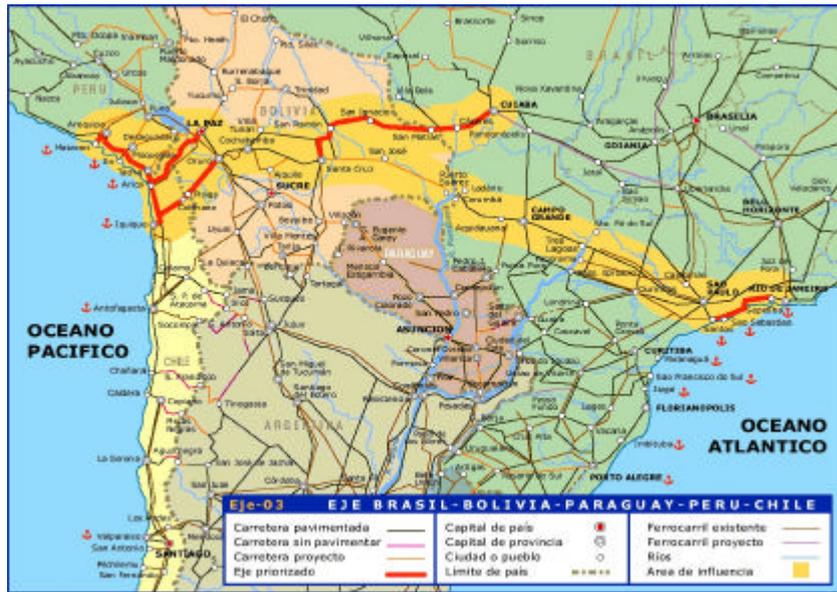
Los países integrantes de esta zona, han conformado la Zona de Integración del Centro Oeste Sudamericano (ZICOSUR), proyecto que agrupa a regiones de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile y Paraguay, con el objeto de desarrollar el comercio exterior con los mercados de la Cuenca del Pacífico y en especial con los de los países asiáticos. La Zicosur no está compuesta por gobiernos nacionales, sino básicamente -excepto Paraguay- por los gobiernos regionales de los países. Ya se vislumbra la posibilidad de que en los próximos años, se profundice de forma importante el proceso de integración intercontinental que se está insinuando entre las regiones de la Zicosur y los países industrializados de la cuenca del Pacífico, entre los cuales se produciría una interesante complementación económica.

El principal mecanismo impulsor de este proceso de integración fronteriza, ha sido el sector privado. Al respecto, cabe señalar que en esta región funciona el Grupo Empresario Interregional del Centro Oeste Sudamericano (GEICOS), que nuclea al empresariado de estos territorios y tiene su Secretaría Permanente en la ciudad de Salta, Argentina. En su declaración de principios, sus miembros afirman que "es evidente y prioritaria la necesidad de implementar un proceso de integración sub-regional económico entre los países limítrofes" y que "escasas zonas del continente ofrecen mejores condiciones geográficas para promover el intercambio comercial y su vinculación física, estableciendo un polo de integración económica".

Los principales proyectos de cooperación en esta región se han dirigido al mejoramiento de la infraestructura física y a solucionar los problemas de los pasos de frontera, buscando de esta forma facilitar el flujo de la producción zonal hacia mercados intra y extrarregionales. En el marco del la IIRSA se pueden nombrar dos Ejes que atraviesan esta zona: el EJE BRASIL - BOLIVIA - PARAGUAY - CHILE - PERÚ y el BRASIL-PERÚ.

¹⁷ Universidad Arturo Prat. Instituto de Estudios Internacionales. Chile.

EJE BRASIL - BOLIVIA - PARAGUAY - CHILE – PERÚ



EJE BRASIL-PERÚ



También existen otros proyectos conjuntos, de complementación productiva, de distribución física (utilización conjunta de almacenes y servicios de transporte), de investigaciones biotecnológicas y de turismo, que aunque con un perfil menor, pueden llegar a aportar avances importantes para todo este proceso.

2.5.4. La Asociación Latinoamericana de Integración

La ALADI ha abordado la temática de la integración fronteriza mediante la realización de estudios específicos sobre facilitación del comercio, del transporte y de la operativa aduanera en frontera. Asimismo, ha realizado varios trabajos para los Países de Menor Desarrollo Económico Relativo (Ver Anexo III – Documentos de la ALADI).

Asimismo, en el marco del Tratado de Montevideo de 1980, se han suscrito numerosos acuerdos sobre temas fronterizos, tales como la interconexión energética y facilitación del transporte y el comercio (Ver Anexo III - Acuerdos). La formación de grupos subregionales y la suscripción de acuerdos bilaterales o trilaterales entre los países miembros, ha convertido a la ALADI en un marco legal y una referencia institucional dentro del proceso de integración latinoamericana y caribeña.

Con relación a la existencia en el marco de la ALADI de instituciones vinculadas al tema fronterizo, cabe destacar, la creación, en el año 1986, del Consejo del Transporte para la Facilitación del Comercio (CTFC), en el seno del cual se discutieron las bases para la elaboración de un Programa de Acción de Mediano Plazo para la Facilitación del Transporte y del Comercio Internacional, que fue aprobado en 1987 como Res. 129.

Si bien el CTFC realizó sólo dos reuniones, sentó bases importantes para el tratamiento de la temática fronteriza en el seno de la ALADI y es una alternativa cierta y concreta que puede reactivarse cuando las circunstancias así lo exijan. No debe olvidarse que el impulso inicial del CTFC, llevó a que varios países procedieran a la creación de Comités Nacionales de Facilitación, entidades de coordinación de las actividades de los órganos nacionales vinculados al comercio internacional, aduanas, migración, etc.

ALADI



Asimismo, los temas de frontera también han sido tratados en las reuniones de los Directores Nacionales de Aduanas de la ALADI, donde se han discutido los problemas aduaneros que perturban el tránsito internacional en los puntos de frontera y la armonización de regímenes aduaneros vinculados directamente con la realidad fronteriza, como es el caso del Tránsito Aduanero Internacional y el transbordo, trabajos todos éstos en proceso de evolución y que pueden llegar a alcanzar un importante grado de avance en su temática específica y respecto al tema de frontera.

CAPÍTULO 3

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1. CONCLUSIONES

3.1.1. *Marco conceptual y relevancia del tema*

La fase inicial de los trabajos realizados para elaborar este informe preliminar, ha permitido establecer muy claramente el marco conceptual en el que se debe desarrollar cualquier intento que pretenda establecer los avances alcanzados en materia de integración fronteriza.

En ese sentido, en primer lugar se reitera que la integración fronteriza contempla un aspecto general, que comprende todo proceso de unión económica y política para generar un bloque de integración, y un aspecto particular, que refiere a zonas y/o regiones fronterizas contiguas; y que es este último aspecto el que aborda el contenido que se desarrolla en el presente trabajo.

La evolución de los procesos de integración en la región bajo estudio, ha puesto en evidencia grandes disparidades económicas y sociales entre los países que participan. Estas disparidades son fuente de conflictos dentro de muchos acuerdos de integración, debido, fundamentalmente, a la disconformidad que países de menor desarrollo y más rezagados económicamente, suelen manifestar con relación a la obtención desigual de los beneficios de la integración.

Por lo tanto, es un hecho reconocido que, además de las fórmulas "tradicionales" de integración, deben ensayarse otras modalidades cuyo objetivo central sea la generación de lazos firmes y crecientes de interdependencia económica, mediante la realización de programas y proyectos concretos de interés común de dos o más países.

De acuerdo con la tarea que se realizó, puede afirmarse que uno de esos medios de generación y consolidación de interdependencias reales, es la política de desarrollo de la integración fronteriza. De ahí que sea prácticamente una constante en los gobiernos de los países miembros, el interés por promover la integración fronteriza como un instrumento de estímulo al desarrollo y de afianzamientos de los objetivos generales de la integración, así como una posibilidad cierta de contribuir a una mayor articulación de las economías y las sociedades. Se trata, en definitiva, "de sustituir el divorcio y la soledad de la frontera por la cooperación que estimule el desarrollo y la integración"¹⁸.

3.1.2. *Evolución y tendencias de la integración fronteriza*

Los primeros esfuerzos de integración fronteriza fueron espontáneos, disgregados y respondieron casi siempre a requerimientos circunstanciales de las propias zonas y no a políticas plurinacionales o subregionales. La mayoría de los emprendimientos realizados siempre tendieron a facilitar el comercio intrarregional y el tránsito de personas y vehículos, pero carecieron de compromisos y medidas por las que se fomentara la constitución de zonas fronterizas de desarrollo compartido.

¹⁸ PULGAR, Telasco, "Experiencias y Modalidades de Desarrollo Binacional Fronterizo en América Latina." Capítulos del SELA, N° 46, abril-junio 1996.

Por esos motivos, las iniciativas de desarrollo en estas zonas se han enmarcado simultáneamente en varios esquemas de integración o cooperación (CAN, MERCOSUR, Tratado de Cooperación Amazónica, Centro Oeste Sudamericano, etc.), lo cual comprueba la identificada dispersión de los emprendimientos respecto a toda esta temática.

No obstante, a partir del inicio de la década de los años noventa, comenzaron a ganar espacio intentos de armonización de algunos aspectos de integración fronteriza bajo marcos comunes, mediante la adopción de mecanismos tales como los CEBAFs, los Controles Integrados y más recientemente, las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF).

La historia de la integración fronteriza de los países de la región muestra que este proceso no ha sido tarea fácil y los obstáculos a enfrentar han sido numerosos y de distinta intensidad. Durante mucho tiempo, en la mayoría de los países predominó la idea de que las fronteras eran puntos geográficos que tenían sólo la función de delimitar el territorio nacional y sus áreas de influencia eran espacios que establecían el margen de una nación, a espaldas de oportunidades que ofrecía la vecindad (frontera-fractura). Esta visión era reforzada en muchas ocasiones por la idea de la frontera como zona de seguridad debido a la persistencia de conflictos de carácter territorial. Estos conceptos parecen en vías de ser superados, habiéndose dado paso a la idea de la frontera-contacto, es decir, prevaleciendo la dinámica generada por la interacción de los actores de estas zonas.

En concreto, puede afirmarse que a pesar de los importantes y variados temas pendientes a resolver sobre esta temática, la integración fronteriza tiende a convertirse en una realidad. Las relaciones entre los países vecinos, según se ha observado en las investigaciones y consultas realizadas, ocupan actualmente un lugar preferencial en la agenda de la política exterior, toda vez que parecería que en la mayoría de ellos ha ganado espacio la toma de conciencia respecto a que por la vecindad, se comparte no solo la ubicación geográfica sino además el nivel de desarrollo y las iniciativas orientadas hacia la estabilidad política y el bienestar económico. La vecindad ancestral, la similitud de rasgos culturales e históricos, brindan posibilidades ciertas y destacadas para propiciar la solución y atención de asuntos fronterizos a través del diálogo, la cooperación y la concertación y tanto en la dimensión bilateral como también en la multilateral.

3.1.3. *Ventajas de la cooperación e integración fronteriza*

El trabajo de investigación realizado ha permitido establecer claramente cuáles son los rasgos más destacados de la integración fronteriza.

En comparación con la integración bi o multilateral, la integración regional fronteriza se expresa en procesos más controlables y sus costos y beneficios son de más fácil identificación. Además, por intermedio de los vínculos económicos que genera, es posible dar un tratamiento diferenciado a las regiones circundantes y a las zonas de frontera, con lo que pueden aplicarse, entonces, criterios y prioridades diferentes pero, a pesar de ello, obtenerse igualmente avances concretos.

Por otra parte, la integración regional fronteriza es un mecanismo idóneo para incorporar los rasgos sociales, culturales y ambientales de los emprendimientos, debido, fundamentalmente, a la menor complejidad y dimensión de los procesos que abarca.

Se ha podido constatar fehacientemente que la cooperación fronteriza estimula y acelera la profundización de los procesos subregionales y regionales de integración. Un

ejemplo de ello es la facilitación fronteriza, que ha llegado a constituirse en un importante apoyo a las relaciones económicas entre los países. Por estas razones, las políticas de fronteras están tendiendo, cada vez más, a considerarse variables de las políticas macroeconómicas, dado que su ausencia implica, a mediano y largo plazo, una traba importante para la fluidez de los intercambios comerciales y de personas en los pasos de frontera de toda la región.

Los aportes y observaciones oportunamente realizados por las Representaciones Permanentes de los Países Miembros a los trabajos que en su momento se presentaron en esta temática, han permitido, a nuestro juicio, enriquecer el contenido del presente trabajo.

En ese sentido, se deja constancia expresa de la necesidad de considerar las presentes conclusiones como de carácter preliminar, “ya que de los modelos de integración expuestos, se desprende la necesidad de adaptar los marcos generales a realidades específicas y ahondar en casos concretos. Por otra parte, la dicotomía entre desarrollo regional y desarrollo nacional no parece ser, a nuestro juicio, una consecuencia necesaria de los acuerdos adoptados”.¹⁹

Asimismo, esta nueva versión del trabajo encomendado, ha pretendido profundizar, como fue sugerido, el nivel de conocimiento de los casos analizados, para de esta forma aportar mejores condiciones de diagnóstico. Es así, que además de incursionar por ámbitos de negociación no analizados en el primer trabajo, en esta oportunidad se enfatizó en aspectos de vecindad, cultura y sociedad, objeto, todos ellos, de instancias especiales de análisis y negociación en los momentos actuales de la región.

3.2. RECOMENDACIONES

Del conjunto de acuerdos, estudios y trabajos que se han registrado en la elaboración del presente Informe, puede llegar a elaborarse cierta línea de trabajo para promover la integración fronteriza de la región.

La misma puede plantearse en grados o niveles de acciones, a saber:

- a) Elaborar un inventario calificado de iniciativas y proyectos vigentes en materia de facilitación e integración fronteriza, analizando y determinando las posibilidades de convergencias de las mismas.
- b) Teniendo en cuenta los resultados del inventario calificado y del análisis sobre matices y puntos de contacto y convergencia, elaborar un programa concreto de facilitación fronteriza para la región, el que fundamentalmente debería contemplar el alcance y contenido de las diferentes iniciativas y proyectos vigentes.
- c) Enmarcar el programa identificado como parte de los planes nacionales de desarrollo de las fronteras, a los efectos de que su evolución tenga un alcance integral, es decir, que abarque la totalidad de la problemática fronteriza y no sólo aspectos parciales de la misma. En ese contexto, además, se estaría generando las condiciones necesarias para superar uno

¹⁹ Comentarios de la Representación Permanente de Chile al Primer Estudio sobre Integración Transfronteriza (año 2001)

de los mayores inconvenientes que el presente estudio ha determinado como impedimento para alcanzar avances significativos; la mayoría de los países no cuenta con políticas espaciales-fronterizas coherentes y orgánicamente formuladas y que incluyan a la integración fronteriza como un instrumento específico de las mismas y si bien se reconoce el importante aporte que han brindado los Comités de Frontera que se han llegado a instituir en la región, se pudo establecer que se trata de órganos subsidiarios, es decir, que los asuntos que tratan generalmente están bajo consideración de otros organismos o entidades, con lo que de cierta forma, esta característica ratifica la necesidad de accionar dentro de un contexto general (política o plan) y con un nivel jerárquico adecuado a la relevancia del tema.

- d) Establecer y consolidar, en todas las zonas fronterizas de la región, un ámbito o marco físico de integración fronteriza que permita concentrar la planificación, implementación y control de políticas fronterizas. El presente estudio demuestra que los principios básicos, los mecanismos y los objetivos poseen una gran similitud en toda la región. Sin embargo, también demuestra que mientras no se proceda a definir el ámbito fronterizo, difícilmente se podrán materializar avances significativos y profundos. En tal sentido, se entiende que corresponde propiciar la generación de un ámbito físico común en las fronteras, en el que las autoridades competentes, las Comisiones y Comités de Vecindad y/o los Comités y Grupos de Trabajo binacionales, sumen esfuerzos coordinada y eficientemente y encaren la realización de trabajos que permitan alcanzar los objetivos sustanciales concretos que esa frontera necesita.
- e) Mejorar la información estadística de frontera mediante la sistematización de la gestión que cumplen las autoridades y órganos de control. Teniendo en consideración que la Estadística es elemento clave para el conocimiento cabal de las realidades fronterizas y, por ende, para el diseño, implementación y control de las políticas necesarias para su desarrollo integral, se sugiere favorecer la adopción e implementación de mecanismos concretos que mejoren sustancialmente su gestión. Hoy día continúa siendo precaria e inconsistente la información que se obtiene en el ámbito fronterizo (comercio, industrias, operadores de transporte, población, etc.). En tal sentido, se estima conveniente enfatizar en la necesidad de modernizar e institucionalizar programas de mejoramiento y sistematización de la gestión de los órganos que actúan en la frontera, o en su defecto, adelantar encuestas de origen y destino en el espacio fronterizo, requeridas para muchas iniciativas, a fin de asegurar estadísticas continuas y una data confiable y suficiente.
- f) Concientizar sobre la importancia de la integración fronteriza. Se estima necesario difundir y concienciar, a todos los niveles, respecto de la importancia de la integración fronteriza y los beneficios que ésta reporta al proceso de integración, ya que ello contribuiría a la consolidación del proceso en sí mismo y a estimular el desarrollo y la inversión de las zonas de frontera. En tal sentido, habida cuenta de los niveles de desinformación y desconocimiento que se pudieron establecer, se considera oportuno analizar la idea de promover la incorporación del tema fronterizo en los programas de estudios de los distintos niveles de enseñanza de los países de la región. De esta forma, además de erradicar el fantasma de la transculturización, se estará incentivando la preocupación e interés por el vecino y propiciando la tarea en conjunto.

ANEXO I

NORMAS DE LA COMUNIDAD ANDINA

DECISION 459

Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo

EL CONSEJO ANDINO DE MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES,

VISTOS: El Capítulo XI del Acuerdo de Cartagena, el Acta de Guayaquil (Ecuador), del X Consejo Presidencial Andino y las "Bases de una Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo" adoptada el 16 de abril del año en curso, en la ciudad de Lima, por el Grupo de Alto Nivel en la materia;

CONSIDERANDO: Que, consecuente con la búsqueda del perfeccionamiento y el fortalecimiento del proceso de integración subregional, el Consejo Presidencial Andino ha instruido, al Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, profundizar la Integración y el Desarrollo Fronterizo;

Que la consolidación de este proceso en la Comunidad Andina exige el mejoramiento cualitativo de la calidad de vida de sus pobladores y la modernización de las instituciones allí localizadas, en concordancia con el avance hacia el Mercado Común, la puesta en marcha de una Agenda Social y la aplicación de la Política Exterior Común;

Que la Comunidad Andina requiere de la ejecución de una Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo, como un componente esencial del fortalecimiento y consolidación del proceso de integración subregional y regional;

Que es conveniente contribuir con los órganos del Sistema Andino de Integración, conformando, de manera estable, un Grupo de Trabajo de Alto Nivel, integrado por las autoridades nacionales competentes en esta materia, de manera que éste contribuya con el impulso y el seguimiento de la instrumentación de esta Política Comunitaria;

DECIDE:

CAPITULO I PRINCIPIOS

Artículo 1.- Los fines que busca alcanzar esta Política Comunitaria son los siguientes:

- Consolidar la confianza, la paz, la estabilidad y la seguridad subregional;
- Profundizar las relaciones de solidaridad y cooperación entre los Países Miembros sobre bases de mutuo beneficio;
- Desarrollar la complementariedad de las economías andinas en sus zonas de integración fronteriza a partir del aprovechamiento de las respectivas ventajas comparativas;
- Contribuir al desarrollo social y económico de las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF); y
- Consolidar la integración subregional y coadyuvar a su proyección regional.

CAPITULO II LINEAMIENTOS GENERALES

Artículo 2.- Los Lineamientos Generales que orientarán la ejecución de esta Política Comunitaria serán los que se indican a continuación:

- Forma parte de la Agenda fundamental de la Integración Andina;
- Se fundamenta en las acciones bilaterales y en las políticas nacionales existentes, y se complementa y amplía con la incorporación de la dimensión del desarrollo subregional;

- Propende a la incorporación de las zonas fronterizas como ámbitos territoriales dinámicos del proceso de integración, contribuyendo al desarrollo equilibrado y armónico de la Subregión;
- Respeta la identidad cultural de las poblaciones fronterizas y promueve su integración, contribuyendo al fortalecimiento de los vínculos de entendimiento y cooperación entre ellas;
- Delimita, diseña e instrumenta las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), como los escenarios fundamentales donde se ejecutan los programas y proyectos acordados para responder a las necesidades específicas de cada ámbito territorial.

CAPITULO III OBJETIVOS

Artículo 3.- El objetivo fundamental de esta Política Comunitaria es elevar la calidad de vida de las poblaciones y el desarrollo de sus instituciones, dentro de los ámbitos territoriales fronterizos entre los Países Miembros de la Subregión.

Artículo 4.- Son objetivos específicos de la Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo:

- Facilitar la libre circulación de personas, bienes, capitales y servicios, a través de los pasos de frontera, mediante el trabajo comunitario en materias de: la infraestructura física, las aduanas, las migraciones, y la armonización de las normativas y legislaciones de los Países Miembros.
- Impulsar el desarrollo económico de las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), considerando las particularidades de cada ZIF en las estrategias que aseguren la generación de empleo, mejoren los ingresos y eleven el nivel de vida, mediante la promoción de actividades productivas viables y el estímulo a las micro, pequeñas y medianas empresas.
- Asegurar la realización de acciones encaminadas a satisfacer las necesidades de infraestructura sanitaria, de educación, capacitación laboral, y de preservación y conservación del medio ambiente, en las Zonas de Integración Fronteriza.
- Fortalecer el diálogo, la consulta y la cooperación entre las autoridades de las Zonas de Integración Fronteriza, a fin de definir acciones conjuntas para impulsar la integración y el desarrollo económico y social, así como para consolidar la paz, la estabilidad y la seguridad subregional.

CAPITULO IV INSTITUCIONALIDAD Y MECANISMOS

Artículo 5.- La Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo será dirigida por el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores y, según corresponda, contará para ello con los aportes de la Comisión, del Consejo Asesor de Ministros de Economía y Finanzas y de los órganos comunitarios que corresponda.

Créase el Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo, que estará coordinado por los Ministerios de Relaciones Exteriores de los Países Miembros. La Secretaría General de la Comunidad Andina actuará como Secretaría Técnica. Los Países Miembros asegurarán la participación activa de los sectores nacionales competentes. El Grupo de Trabajo de Alto Nivel será responsable de coordinar y proponer al Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores los programas y planes de acción que exija la ejecución de la Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo.

El Grupo de Trabajo de Alto Nivel contará con el apoyo de los mecanismos binacionales existentes en los Países Miembros, así como del Grupo Consultivo Regional Andino, coordinado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Corporación Andina de Fomento (CAF).

Dada en la ciudad de Cartagena de Indias, Colombia, a los veinticinco días del mes de mayo de mil novecientos noventa y nueve.

DECISIÓN 501

Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) en la Comunidad Andina

EL CONSEJO ANDINO DE MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES,

VISTOS: Los Artículos 3, 16, 144 y 155 y el Capítulo XI del Acuerdo de Cartagena, el Acta de Cartagena, el Acta de Lima, la Decisión 459 y la Propuesta 49 de la Secretaría General;

CONSIDERANDO: Que el Acuerdo de Cartagena establece que los Países Miembros emprenderán acciones para impulsar el desarrollo integral de las regiones de frontera e incorporarlas efectivamente a las economías nacionales y andina;

Que, en el Acta de Cartagena de la XI Reunión del Consejo Presidencial Andino se determinó que, entre las tareas prioritarias para profundizar la integración se encuentra el establecimiento del Mercado Común y la ejecución de una Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo;

Que, en el Acta de Lima de la XII Reunión del Consejo Presidencial Andino se establece que, con base en los lineamientos y en la normativa establecidos por el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, deben ejecutarse programas integrales para el desarrollo de las Zonas de Integración Fronteriza, y que en el marco del programa de acción para el establecimiento del mercado común, en el tema de Integración y Desarrollo Fronterizo se determina la aprobación de una Norma Comunitaria sobre Zonas de Integración Fronteriza;

Que, en el Acta de Lima se señala que se establecerá, en la Secretaría General, el Banco de Proyectos de Desarrollo Fronterizo con el apoyo del BID y la CAF;

Que, la mencionada Política Comunitaria adoptada mediante Decisión 459 establece que, para el desarrollo de sus lineamientos y objetivos generales, los Países Miembros definirán y delimitarán Zonas de Integración Fronteriza (ZIF);

Que el desarrollo sostenible para ámbitos fronterizos binacionales y particularmente para las zonas de integración fronteriza implica la responsabilidad compartida de los Países Miembros para asegurar la conservación y uso sostenible de sus ecosistemas y recursos naturales de interés común, así como el bienestar armónico de sus poblaciones; conlleva el fortalecimiento de una cultura de paz en dichos ámbitos; demanda poner en práctica los mecanismos más avanzados del proceso de integración andino; y, requiere transformar los espacios fronterizos en áreas dinamizadoras del desarrollo compartido;

Que el perfeccionamiento y profundización de la acción bilateral y del apoyo comunitario debe propiciar que las áreas fronterizas se constituyan en porciones territoriales que potencien la interacción de la Comunidad Andina con terceros países, para lograr una mayor y mejor inserción en la economía internacional;

Que la acción bilateral y el apoyo comunitario en las zonas de frontera debe propiciar e incentivar el respeto y la preservación de la identidad étnica y cultural de los habitantes de esas porciones territoriales y promover su desarrollo económico y social;

Que el Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo, creado por Decisión 459, en su Cuarta Reunión revisó el correspondiente Proyecto de Decisión y recomendó su aprobación dada la importancia de las ZIF para el desarrollo e integración fronterizo;

DECIDE:

Artículo 1. - A los efectos de esta Decisión, se entiende por "Zona de Integración Fronteriza" (ZIF) los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de Países Miembros de la Comunidad Andina para los que se adoptarán políticas y ejecutarán planes, programas y proyectos para impulsar el desarrollo sostenible y la integración fronteriza de manera conjunta, compartida, coordinada y

orientada a obtener beneficios mutuos, en correspondencia con las características de cada uno de ellos.

Artículo 2.- Los Países Miembros de la Comunidad Andina podrán establecer, mediante los mecanismos bilaterales que convengan, Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) entre sí y, de considerarlo conveniente, con terceros países.

Artículo 3.- Las Zonas de Integración Fronteriza, las Regiones Fronterizas de Integración y las Zonas Especiales ya existentes podrán adecuar sus disposiciones a lo establecido en la presente Decisión.

Artículo 4.- Las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) se establecen con la finalidad de generar condiciones óptimas para el desarrollo fronterizo sostenible y para la integración fronteriza entre los Países Miembros de la Comunidad Andina, conforme a los siguientes criterios:

- a) En la dimensión del desarrollo social: estimular y promover acciones orientadas a la satisfacción de las necesidades básicas de los pobladores de las zonas fronterizas;
- b) En la dimensión del desarrollo económico: fomentar el crecimiento, modernización y diversificación de la base productiva de las zonas fronterizas, aprovechando las posibilidades que habilitan los mecanismos de la integración y las ventajas de la ubicación de dichas zonas respecto de los mercados subregional, regional e internacional;
- c) En la dimensión de la sostenibilidad ambiental: procurar que el desarrollo social y económico mejore la calidad de vida de la población, considerando las limitaciones del medio ambiente y potenciando sus ventajas;
- d) En la dimensión institucional: promover la participación activa de las instituciones públicas y privadas de las ZIF en los procesos de planificación, seguimiento y evaluación de los planes, programas y proyectos que permitan consolidar el desarrollo de esos ámbitos, buscando compartir obligaciones y responsabilidades-, y,
- e) En la dimensión de la integración: promover en las ZIF el libre tránsito de personas, vehículos, mercancías y servicios, así como armonizar y simplificar los procedimientos migratorios, aduaneros y fito/zoosanitarios.

Artículo 5.- Son objetivos de las ZIF:

- a) Contribuir a diversificar, fortalecer y estabilizar los vínculos económicos, sociales, culturales, institucionales y políticos entre los Países Miembros;
- b) Contribuir a la creación y la puesta en vigencia, a través de las instancias nacionales o bilaterales pertinentes, de los mecanismos económicos e institucionales que doten a sus ámbitos territoriales de mayor fluidez comercial y la interconecten con el resto de las economías andinas y con el mercado mundial;
- c) Flexibilizar y dinamizar el intercambio económico y comercial, así como la circulación de personas, mercancías, servicios y vehículos en dichos ámbitos y entre éstos con terceros mercados;
- d) Establecer mecanismos eficaces para crear y manejar conjuntamente los mercados fronterizos de trabajo y para administrar los flujos migratorios, bilaterales e internacionales, que se desarrollen en las ZIF;
- e) Favorecer a las colectividades locales, eliminando los obstáculos que dificultan una potenciación de sus capacidades productivas, comerciales, culturales y de coexistencia pacífica;
- f) Contribuir a profundizar los procesos nacionales de descentralización administrativa y económica;

- g) Formalizar y estimular procesos y relaciones sociales, económicas, culturales y étnicas históricamente existentes en dichas zonas;
- h) Atender adecuadamente las demandas económicas, sociales y culturales de los pueblos en las ZIF;
- i) Incrementar y fortalecer la oferta y el abastecimiento de servicios básicos y/o sociales de utilidad común, tales como acueductos, electrificación, comunicaciones, infraestructura vial, salud, educación y recreación deportiva y turística;
- j) Investigar y usar sosteniblemente los recursos naturales renovables contiguos y promover mecanismos para su adecuada conservación;
- k) Contribuir a la conservación y utilización sostenible de los recursos naturales, prestando particular interés a la diversidad biológica;
- l) Desarrollar programas de cooperación horizontal que promuevan la transferencia de conocimientos técnicos entre Países Miembros o regiones fronterizas, encaminados a la adopción de paquetes tecnológicos conjuntos y al desarrollo de actividades productivas que conjuguen o complementen esfuerzos; y,
- m) Otros que se acuerden bilateralmente.

Artículo 6.- En la identificación y delimitación de las ZIF, los Países Miembros tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) Que sean áreas de frontera donde las condiciones jurídicas, administrativas y funcionales que se promuevan sirvan para flexibilizar, liberalizar, dinamizar, potenciar y formalizar la capacidad productiva y comercial; la creatividad y la riqueza cultural de la población en las fronteras entre los Países Miembros;
- b) Que comprendan, en ambos países, ciudades actualmente o potencialmente dinamizadoras de] desarrollo con miras a constituirse en soporte de la integración, así como ejes de articulación vial existentes o cuya construcción esté prevista en el corto plazo;
- c) Que incorporen, en ambos países, áreas económica y socialmente deprimidas, que requieran de la conjugación de esfuerzos a fin de revertir la situación de atraso y prepararlas para desempeñar un papel activo en los procesos de integración;
- d) Que propicien la articulación de zonas fronterizas con alto potencia; de recursos, que en la actualidad no formen parte de la frontera activa;
- e) Que coadyuven al desarrollo de cuencas hidrográficas binacionales en las que se localicen proyectos y actividades de interés compartido, y que propicien la gestión coordinada de áreas naturales protegidas.

Artículo 7.- Para el establecimiento de las ZIF, a que se refiere el artículo 2, los países participantes acordarán los mecanismos bilaterales apropiados, y podrán solicitar el apoyo técnico de la Secretaría General. Los Acuerdos resultantes serán comunicados por los Países Miembros que los acuerden a la Secretaría General de la Comunidad Andina para su respectiva publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

Artículo 8.- Los Países participantes elaborarán en forma conjunta los planes, programas y proyectos de Desarrollo Fronterizo a ser ejecutados dentro de las ZIF, bajo criterios de sostenibilidad, para lo cual podrán solicitar apoyo técnico a la Secretaría General de la Comunidad Andina.

Artículo 9.- En las ZIF que se establezcan, los Países Miembros procurarán emprender, entre otras, las siguientes acciones:

- a) Comprometer la participación de los actores sociales, empresarios, trabajadores, fundaciones privadas y asociaciones civiles, con el proyecto integracionista andino, y con el fortalecimiento de las relaciones vecinales, estimulando su esfuerzo en la promoción del desarrollo de las ZIF;
- b) Estimular la inversión privada local, nacional, binacional y extranjera, teniendo en cuenta la vocación propia de cada ZIF, orientándola hacia nuevas actividades de carácter regional, a fin de abrir espacios o ampliar los existentes para el crecimiento sistemático del sector empresarial local y binacional, con estrechos vínculos con las economías de los demás Países Miembros;
- c) Promover iniciativas dirigidas a la generación en las ZIF de alianzas estratégicas empresariales y a la creación de Empresas Multinacionales Andinas (EMAs);
- d) Establecer o perfeccionar, según sea el caso, regímenes de tránsito de personas, vehículos y mercancías a fin de dinamizar los procesos de integración fronteriza y contribuir a generar mercados fronterizos;
- e) Promover el desarrollo de procesos participativos de zonificación ecológica, económica, social y cultural;
- f) Impulsar el manejo integral coordinado de ecosistemas compartidos;
- g) Desarrollar programas turísticos conjuntos, que conduzcan a lograr el mejor aprovechamiento de los recursos fronterizos y estimular las actividades económicas vinculadas a los circuitos turísticos que se propicien;
- h) Empezar programas conjuntos de valoración y fortalecimiento de la identidad cultural común;
- i) Fortalecer las instancias nacionales y bilaterales sobre temas fronterizos de tal manera que permitan a los Países Miembros establecer un fluido intercambio de información y compatibilizar objetivos de interés mutuo;
- j) Promover el encuentro e intercambio de puntos de vista e iniciativas entre autoridades locales, organismos de desarrollo regional y representantes legislativos de los Países Miembros, sin menoscabo de las políticas nacionales existentes;
- k) Ejecutar proyectos compartidos o complementarios de infraestructura básica, vial, telecomunicaciones y energía, así como de desarrollo productivo, entre otros; y,
- l) Promover la configuración de una estructura urbano - regional que favorezca el crecimiento y la diversificación de los roles y funciones de las ciudades fronterizas, ofreciendo un adecuado soporte a la consolidación de las iniciativas de desarrollo e integración fronteriza.

Artículo 10.- Se establece en la Secretaría General de la Comunidad Andina el Banco de Proyectos de Integración y Desarrollo Fronterizo, el cual contará, entre otros, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Corporación Andina de Fomento (CAF).

Artículo 11.- Para la financiación de planes, programas y proyectos en las ZIF, los Países Miembros:

- a) Gestionarán en forma binacional y, de considerarlo conveniente, con la participación de la Secretaría General de la Comunidad Andina, ante organismos financieros subregionales, regionales y multilaterales, el establecimiento de fondos destinados a la ejecución de los planes, programas y proyectos para las ZIF; y
- b) Estudiarán y acordarán esquemas financieros bilaterales y/o comunitarios que permitan la recuperación financiera, administrativa y tecnológica de aquellas inversiones de desarrollo regional, públicas y/o privadas, que se encuentren paralizadas y/o en proceso de deterioro.

Artículo 12.- Los Países Miembros adoptarán las provisiones necesarias para incorporar en sus respectivos Planes Nacionales de Desarrollo, Presupuestos de Inversión, y como parte de sus Políticas Nacionales de Fronteras, los planes, programas y proyectos de desarrollo que acuerden para las ZIF.

Artículo 13.- En los acuerdos bilaterales de establecimiento de las ZIF a que se refiere el artículo 2, se establecerán las competencias para la administración y ejecución de los planes, programas y proyectos identificados o convenidos.

Artículo 14.- Los Países Miembros acordarán dentro de las ZIF tratamientos más favorables que los establecidos en los distintos mecanismos del ordenamiento jurídico andino para el resto del territorio subregional, siempre que dichos tratamientos no vulneren tal ordenamiento.

Artículo 15.- La Secretaría General de la Comunidad Andina convocará anualmente a los mecanismos bilaterales de las ZIF existentes, a una Reunión de Evaluación y Coordinación de las ZIF, en la cual se analizará el funcionamiento de las mismas, se intercambiará información sobre los planes, programas y proyectos diseñados y/o en ejecución, y se verificará los logros y dificultades existentes. Las conclusiones y recomendaciones de estas Reuniones serán comunicadas a los Países Miembros y a los órganos subregionales competentes.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.- Los Países Miembros establecerán o adecuarán a los términos de la presente Decisión, por lo menos una ZIF en cada una de sus fronteras comunes, dentro del año siguiente al de la entrada en vigencia de la presente Decisión.

Segunda.- Los Países Miembros que a la fecha de la aprobación de la presente Decisión ejecuten planes, programas o proyectos de desarrollo e integración fronterizo, podrán adecuarlos, de considerarlo conveniente, al esquema de las Zonas de Integración Fronteriza contenida en esta Decisión.

Dada en la ciudad de Valencia, Venezuela, a los veintidós días del mes de junio del año dos mil uno.

DECISIÓN 502

Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina

EL CONSEJO ANDINO DE MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES,

VISTOS: El Capítulo XI del Acuerdo de Cartagena, el Acta de Cartagena, el Acta de Lima, la Decisión 271 y sus modificatorias, el Capítulo XIII de la Decisión 398 y el Capítulo XIV de la Decisión 399, la Decisión 459 y la Propuesta 50 de la Secretaría General;

CONSIDERANDO: Que el Acuerdo de Cartagena establece que los Países Miembros desarrollarán una acción conjunta para lograr un mejor aprovechamiento de su espacio físico, fortaleciendo la infraestructura y los servicios necesarios para la integración económica de la Subregión;

Que, en el Acta de Cartagena de la XI Reunión del Consejo Presidencial Andino se determinó que entre las tareas prioritarias para profundizar la integración se encuentra el establecimiento del Mercado Común Andino y la ejecución de una Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo;

Que, en el Acta de Lima de la XII Reunión del Consejo Presidencial Andino, en el marco del programa de acción para el establecimiento del mercado común, en el tema de Integración y Desarrollo Fronterizo, se determina establecer Centros Binacionales de Atención en Frontera; Que la Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo, adoptada mediante Decisión 459, establece como objetivos específicos, entre otros, facilitar la libre circulación de personas, bienes, capitales y servicios, a través de los pasos de frontera, mediante el trabajo comunitario en materia de infraestructura física, así como la armonización de las normativas y legislaciones de los Países Miembros destinadas a impulsar el desarrollo económico de las regiones fronterizas y a elevar la calidad de vida de sus pobladores;

Que el incremento de la competitividad del comercio de bienes y servicios a nivel subregional y regional requiere que en los pasos de frontera de los Países Miembros, se utilicen de manera progresiva procedimientos administrativos y operacionales únicos y simultáneos, que simplifiquen y faciliten el flujo de personas, mercancías y vehículos; y complementen la labor que realizan los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF);

Que el Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo, creado por Decisión 459, en su Cuarta Reunión consideró el Anteproyecto de Decisión sobre Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) y recomendó su aprobación, dada la importancia que éstos poseen para ofrecer soporte al proceso de integración andino en general, y al desarrollo e integración fronterizo en particular;

DECIDE:

CAPITULO 1 DEFINICIONES

Artículo 1.- Para los fines de la presente Decisión se entiende por:

Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF): El conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio de un País Miembro o de dos Países Miembros colindantes, aledaño a un paso de frontera, que incluye las rutas de acceso, los recintos, equipos y mobiliario necesarios para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y en donde se brindan servicios complementarios de facilitación y de atención al usuario.

El CEBAF podrá estar ubicado a la salida o ingreso por carretera del territorio de un País Miembro hacia otro País Miembro o hacia un tercero, si así lo convienen las partes involucradas.

Control integrado: La verificación y supervisión de las condiciones legales de entrada y salida de personas, equipajes, mercancías y vehículos que realizan, en forma conjunta, en los Centros Binacionales de Atención en Frontera funcionarios nacionales competentes designados por el País de Salida y el País de Entrada.

Funcionarios nacionales competentes designados: El personal, cualquiera que sea su categoría, designado por el País de Salida o el País de Entrada para ejercer sus funciones en los CEBAF.

Instalaciones: Los bienes inmuebles y muebles que se encuentran ubicados en los CEBAF y destinados a los servicios que allí se prestan.

Junta de Administradores: El organismo que tiene a su cargo la coordinación administrativa y operativo del CEBAF con el fin de facilitar su adecuado funcionamiento, cuya conformación será establecida por acuerdo bilateral.

País Miembro: Un País de la Comunidad Andina.

País de Salida: El País Miembro de la Comunidad Andina donde se origina o de donde proceden las personas, equipajes, mercancías y vehículos, cuyos funcionarios nacionales designados inician el control integrado en los CEBAF.

País de Entrada: El País Miembro de la Comunidad Andina a donde ingresan las personas, equipajes, mercancías y vehículos, cuyos funcionarios nacionales competentes designados continúan y concluyen el control integrado en los CEBAF.

Paso de Frontera: El lugar de vinculación por carretera entre el País de Salida y el País de Entrada, convenido y habilitado por éstos para la entrada y salida de personas, equipajes, mercancías y vehículos.

Servicios básicos: Los ofrecidos por los organismos nacionales competentes en materia de transporte internacional por carretera, cuya actuación es indispensable para el tránsito de personas, equipajes, mercancías y vehículos del País de Salida al País de Entrada.

Servicios complementarios: Los ofrecidos a las personas, tripulantes, vehículos, equipajes y las mercancías durante su permanencia en el CEBAF, y que no constituyen requisito para su tránsito del País de Salida al País de Entrada.

CAPITULO II DE LOS OBJETIVOS

Artículo 2.- Constituye objetivo general de esta Decisión promover el establecimiento de los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en los Países Miembros de la Comunidad Andina, así como aprobar un marco de normas generales sobre su desarrollo y funcionamiento, para la aplicación del control integrado en los mismos.

Artículo 3.- Los objetivos específicos de la presente Decisión son los siguientes:

- a) Implantar un sistema eficiente e integrado de gestión y control de los tráficos bidireccionales que se canalizan por los pasos de frontera;
- b) Evitar la duplicidad de trámites y registros a la salida e ingreso de personas, equipajes, mercancías y vehículos por carretera de los Países Miembros;
- c) Efectuar en los CEBAF el registro de la información sobre el flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, en forma uniforme y sistematizado por medios informáticos, para contar con estadísticas oportunas y confiables;
- d) Promover el transporte internacional directo de pasajeros y mercancías por carretera, facilitando el flujo expedito de personas, equipajes, mercancías y vehículos por los pasos de frontera, aplicando procedimientos que eviten demoras, así como pérdidas y averías de los equipajes y las mercancías;

- e) Establecer un sistema permanente de información y capacitación en frontera para funcionarios, prestatarios de servicios complementarios y usuarios, sobre las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina y las normas binacionales que regulan el flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos por los pasos de frontera, incluyendo la publicación de manuales y guías binacionales de información al público; y
- f) Otros que acuerden bilateralmente los Países Miembros.

CAPITULO III DEL ESTABLECIMIENTO DE LOS CEBAF

Artículo 4.- Los Países Miembros de la Comunidad Andina podrán establecer los CEBAF que consideren necesarios, en concordancia con las características y peculiaridades de sus respectivos pasos de frontera. El establecimiento de los CEBAF en los Países Miembros, así como el traslado, modificación o supresión de los mismos, se realizará mediante Acuerdos Específicos entre Países Miembros, que deberán ser notificados a la Secretaría General de la Comunidad Andina, en un plazo no mayor de 10 días siguientes a la fecha de su entrada en vigencia, para su registro y publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

Los acuerdos específicos de los que trata el presente artículo forman parte del ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, conforme a lo establecido en el literal e) del artículo 1 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia.

Artículo 5.- En los Acuerdos Específicos para el establecimiento de cada CEBAF se consignarán las disposiciones que regularán los aspectos jurídicos, incluyendo los de jurisdicción y competencia, económico-financieros, administrativos, operacionales y otros necesarios para su funcionamiento.

CAPITULO IV DEL MARCO GENERAL PARA LA OPERACIÓN DE LOS CEBAF

Artículo 6.- El CEBAF podrá estar ubicado:

- a) Íntegramente en el territorio de un país, aledaño a un paso de frontera; o
- b) A un lado y otro aledaños al paso de frontera, es decir, unas instalaciones sobre el territorio de un país, y otras sobre el territorio del otro país.

Artículo 7.- Los CEBAF estarán regulados por la presente Decisión, disposiciones complementarias y reglamentarias, Acuerdos Específicos a que se refieren los artículos 4 y 5 precedentes, y las disposiciones emitidas por la Junta de Administradores, a que se refiere el artículo 13, estos últimos, en tanto sean compatibles con esta Decisión.

Artículo 8.- El control integrado en los CEBAF implicará la parada momentánea y por una sola vez del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos y utilizará procedimientos administrativos y operacionales armonizados o compatibles que progresivamente se irán transformando en procedimientos únicos.

Hasta que los procedimientos sean únicos, el control se efectuará de manera secuencial comenzando por el que corresponda realizar a los funcionarios competentes del País de Salida y continuará con el de los funcionarios del País de Entrada. En la medida que los procedimientos sean únicos, el control se hará de manera simultánea por parte de los funcionarios del País de Salida y del País de Entrada.

En ningún caso los controles en el País de Entrada podrán comenzar si los funcionarios nacionales competentes designados del País de Salida no han concluido su actuación.

Artículo 9.- Instalaciones mínimas recomendadas.- Sin perjuicio de las características topográficas y ambientales del terreno destinado para el funcionamiento del CEBAF, del plano

arquitectónico del mismo o de las alternativas de ubicación convenidas por los Países Miembros conforme al artículo precedente, el CEBAF deberá contar, en lo posible, con los siguientes elementos mínimos:

- a) Vías de acceso;
- b) Cerco perimétrico;
- c) Edificación(es) administrativas;
- d) Galpón(es) o depósitos con sus respectivas vías, andenes y equipos para el movimiento de la carga;
- e) Báscula(s);
- f) Áreas para inspección física de mercancías;
- g) Patio(s) de estacionamiento para los vehículos de transporte internacional de pasajeros y mercancías, diferenciando áreas para aquellos que se encuentran dentro del régimen aduanero de tránsito aduanero internacional;
- h) Área para fumigación de vehículos;
- i) Laboratorio para el control fito y zoonosanitario;
- j) Área para realizar labores de tratamiento e incineración de productos que no cumplan con los requisitos fitozoonosanitarios; y
- k) Área para los servicios complementarios que se considere necesarios.

Artículo 10.- Adyacente a las áreas que ocupan las instalaciones del CEBAF, los Países Miembros realizarán un ordenamiento y acondicionamiento territorial urbano, en una perspectiva de largo plazo, que asegure el mantenimiento de los accesos y la fluidez de tránsito, evitando procesos de tugurización que pudieran desnaturalizar los objetivos para los cuales se estableció el CEBAF.

Artículo 11.- Los Países Miembros que establezcan un CEBAF promoverán la instalación, ya sea al interior del mismo o en áreas aledañas, de servicios complementarios para los usuarios, entre otros, seguridad y contingencia, telecomunicaciones, puesto de asistencia médica, oficinas bancarias, restaurantes, hosterías, información turística, transporte y auxilio mecánico. La prestación de estos servicios complementarios podrá estar a cargo de personas o empresas privadas o ser entregado a éstas a través de concesión pública u otro mecanismo, de conformidad con lo establecido en el respectivo Acuerdo Específico.

Artículo 12.- Los Países Miembros que establezcan un CEBAF podrán convenir, mediante Acuerdo Específico, la concesión de su construcción y operación. En la medida en que convengan esa opción, adecuarán las atribuciones de la Junta de Administradores, conservando aquellas relativas a la coordinación de los aspectos técnicos y funcionales de los servicios básicos, y adicionando las concernientes a la supervisión de la labor de la empresa concesionario del CEBAF.

CAPITULO V DE LA ORGANIZACIÓN INTERNA DE LOS CEBAF

Artículo 13.- Los CEBAF estarán a cargo de una Junta de Administradores compuesta por funcionarios nacionales competentes, debidamente designados por su respectivo país.

Corresponde a dicha Junta de Administradores identificar las acciones necesarias para dar cumplimiento a los objetivos previstos en el Capítulo 11 de esta Decisión y adoptar el programa de trabajo correspondiente. Asimismo, y entre otras funciones, le corresponde homologar los horarios de atención, procurando que el número de horas de atención diaria corresponda a las reales necesidades de los respectivos pasos de frontera; armonizar procedimientos de trabajo de los servicios básicos; convenir fórmulas para solventar el pago de los servicios que demande el funcionamiento del CEBAF; resolver sobre las propuestas e iniciativas del sector privado; y adoptar cualquier otra medida que contribuya a eliminar obstáculos al tránsito fluido de personas, equipajes, mercancías y vehículos y a incrementar la eficiencia de los servicios ofrecidos por el CEBAF.

La Junta de Administradores se sujetará a las disposiciones establecidas bilateralmente por los Países de Entrada y de Salida respectivos, los cuales facilitarán información a través de la

Secretaría General de la Comunidad Andina, al Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo creado por Decisión 459 del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores.

Artículo 14.- La Junta de Administradores deberá establecer mecanismos adecuados para que el sector privado, usuario de los servicios del CEBAF, participe activamente en sus reuniones.

Artículo 15.- A través de los mecanismos que establezcan los Acuerdos Específicos, los Países Miembros que pongan en funcionamiento un CEBAF se comunicarán recíprocamente la lista oficial de los funcionarios nacionales competentes designados para desempeñar sus funciones en el CEBAF, incluyendo a los que integrarán la Junta de Administradores. Del mismo modo, será notificada cualquier modificación introducida en dichas listas oficiales.

Artículo 16.- Los funcionarios nacionales competentes designados de los Países Miembros que establezcan un CEBAF se prestarán asistencia mutua para el ejercicio de sus respectivas funciones dentro del mismo.

CAPITULO VI FINANCIAMIENTO DE LOS CEBAF

Artículo 17.- Los Países Miembros establecerán de mutuo acuerdo la forma y las alternativas para financiar los estudios, construcción de las instalaciones, adquisición de equipos y mobiliario del CEBAF.

A solicitud de los Países Miembros interesados, la Corporación Andina de Fomento (CAF) podrá establecer condiciones preferenciales para dar viabilidad al financiamiento de los estudios y obras de cada CEBAF.

DISPOSICION TRANSITORIA

Única.- Los Países Miembros determinarán los mecanismos que consideren convenientes para: a) Elaborar los proyectos y establecer el trámite de aprobación de los correspondientes Acuerdos Específicos necesarios para el establecimiento de los CEBAF, en concordancia con las características y peculiaridades de cada paso de frontera; b) Efectuar el seguimiento del indicado trámite, hasta que se logre la suscripción de los Acuerdos Específicos y la ratificación de los mismos en caso de exigirlo así el ordenamiento jurídico interno de los Países Miembros; y c) Una vez establecido el respectivo CEBAF, constituir el organismo coordinador transitorio hasta que la Junta de Administradores asuma plenamente sus funciones. Dentro de un plazo de ciento ochenta (180) días calendario siguientes a la entrada en vigencia de esta Decisión, los Países Miembros fronterizos adoptarán las acciones a que se refiere esta Disposición Transitoria.

Dada en la ciudad de Valencia, Venezuela, a los veintidós días del mes de junio del año dos mil uno.

DECISION 503

Reconocimiento de documentos nacionales de identificación

EL CONSEJO ANDINO DE MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES, VISTOS: Los artículos 3 y 16 del Acuerdo de Cartagena, la Directriz 26 consignada en el Acta del XI Consejo Presidencial Andino, la Directriz 8 del XII Consejo Presidencial Andino y la Propuesta 51 de la Secretaría General de la Comunidad Andina;

CONSIDERANDO: Que la libre circulación de personas es una de las condiciones requeridas para la constitución gradual del Mercado Común Andino, el cual deberá estar en funcionamiento a más tardar el 31 de diciembre del año 2005;

Que la libre circulación por los territorios de la Subregión Andina, de conformidad con las normas migratorias internas, es un derecho de los nacionales andinos y de los extranjeros con residencia permanente en cualquier País Miembro, a fin de consolidar progresivamente la identidad andina;

Que es necesario armonizar las disposiciones relativas a la identificación de las personas dentro de la Subregión, para facilitar la adopción de medidas tendientes a permitir su libre circulación;

Que el Comité Andino de Autoridades de Migración (CAAM), en su Quinta Reunión Ordinaria aprobó el Anteproyecto de Decisión para el reconocimiento de documentos nacionales de identificación y solicitó a la Secretaría General de la Comunidad Andina que lo presentara a consideración del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores;

DECIDE:

Artículo 1.- Los nacionales de cualquiera de los Países Miembros podrán ser admitidos e ingresar a cualquiera de los otros Países Miembros, en calidad de turistas, mediante la sola presentación de uno de los documentos nacionales de identificación, válido y vigente en el país emisor y sin el requisito de visa consular, bajo los términos y condiciones señalados en la presente Decisión.

Los documentos nacionales de identificación a que se refiere el primer párrafo de este artículo serán:

Para Bolivia:

- a) Pasaporte.
- b) Pasaporte en hoja.
- c) Cédula de Identidad.
- d) Carnet del Registro Único Nacional (RUN).
- e) Carnet del Registro de Identificación Nacional (RIN).
- g) Carnet de Extranjería para residentes en el país.

Para Colombia:

- a) Pasaporte.
- b) Cédula de Ciudadanía para los mayores de 18 años.
- c) Tarjeta de Identidad para los menores de edad entre los 7 y los 18 años.
- d) Registro Civil de Nacimiento para los menores de 7 años.
- f) En el caso de los extranjeros:
 - La Cédula de Extranjería para los mayores de 18 años.
 - La Tarjeta de Extranjería para los menores de 18 años y mayores de 7 años (los extranjeros menores de 7 años se identifican con su Pasaporte).

Para Ecuador:

- a) Pasaporte.
- b) Cédula de Ciudadanía para ecuatorianos.
- b) Cédula de Identidad para los extranjeros inmigrantes.

Para Perú:

- a) Pasaporte.

- b) Documento Nacional de Identidad para los mayores de 18 años.
- c) Libreta Electoral para los mayores de 18 años.
- d) Partida de Nacimiento para los menores de 18 años.
- e) Salvoconducto Consular Peruano.
Salvoconducto Fronterizo.
- g) Carnet de Extranjería para los extranjeros residentes en el país.

Para Venezuela:

- a) Pasaporte.
- b) Cédula de Identidad, a partir de los 9 años de edad.
- c) Cédula de Identidad para los extranjeros en condición de residente.

Los Países Miembros se comprometen a informar a la Secretaría General de la Comunidad Andina cualquier modificación o eliminación en la anterior relación de documentos nacionales de identificación con un plazo no mayor de 30 días calendario contados a partir de la entrada en vigencia de la norma que establezca la modificación. La Secretaría General, por su parte, informará inmediatamente a los Ministerios de Relaciones Exteriores de los Países Miembros los cambios introducidos.

Artículo 2.- Los turistas nacionales de cualquiera de los Países Miembros gozarán de los mismos derechos que los nacionales del País Miembro en donde se encuentren, sin perjuicio de las disposiciones nacionales referidas a migración, orden interno, seguridad nacional y salud pública.

Para efectos de la presente Decisión, se consideran turistas a aquellas personas que ingresen al país sin ánimo de residencia y éstos no podrán realizar actividades remuneradas o lucrativas, salvo lo dispuesto en materia de migración temporal en los acuerdos específicos o convenios de integración fronteriza suscritos o que se suscriban entre los Países Miembros.

Artículo 3.- Las autoridades nacionales competentes realizarán progresivamente las coordinaciones que sean necesarias para homologar los documentos nacionales de identificación a efectos de facilitar la libre circulación de personas dentro de la Subregión.

Asimismo, los Países Miembros adoptarán las medidas de seguridad necesarias en sus respectivos documentos nacionales de identificación.

Artículo 4.- En el momento del ingreso de las personas comprendidas en el artículo 1 en calidad de turistas, las autoridades migratorias del País Miembro receptor, al determinar las condiciones del mismo, exigirán la presentación de la Tarjeta Andina de Migración (TAM) como único documento administrativo establecido en la normativa comunitaria, y la cual deberá contener el tiempo de permanencia autorizada, según las reglas del artículo 10 de la presente Decisión.

Artículo 5.- El documento nacional de identificación con el cual se realizó el ingreso será reconocido por las autoridades del País Miembro receptor para todos los efectos civiles y migratorios, incluyendo trámites judiciales y administrativos.

Artículo 6.- Las autoridades migratorias de cada País Miembro podrán impedir el ingreso de turistas o cancelar la autorización de quienes ya hubieran ingresado, cuando se compruebe que los mismos no cumplan los requisitos legales establecidos por la presente Decisión o infrinjan las normas migratorias.

Artículo 7.- Las autoridades competentes de los Países Miembros, con el apoyo del CAAM, efectuarán entre sí las coordinaciones necesarias para la efectiva aplicación de esta Decisión.

Artículo 8.- Los nacionales de países extracomunitarios que sean titulares de alguno de los documentos detallados en el artículo primero de la presente Decisión emitido por cualquiera de los Países Miembros, gozarán de los mismos derechos que se establecen en la presente Decisión para los nacionales de los Países Miembros, excepto en el caso en que las normas migratorias nacionales les exijan el uso de pasaporte o visado.

Artículo 9.- La presente Decisión entrará en vigencia el 1 de enero del año 2002. Los Países Miembros se obligan a adoptar las medidas que sean necesarias para asegurar su cumplimiento.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 10.- Los Países Miembros se comprometen a no someter a los turistas comprendidos en el artículo 1 a controles o formalidades adicionales a las actualmente vigentes en materia de migración, para permanencias hasta por un período de 90 días, prorrogable una sola vez por igual término.

Artículo 11.- Los Países Miembros, con el apoyo del CAAM, procederán a la armonización de sus respectivas legislaciones de migración, mediante la celebración de negociaciones anuales coordinadas por la Secretaría General de la Comunidad Andina, cuyos resultados serán expresados en Decisiones que adoptará el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores.

En dicho proceso se dará prioridad al tratamiento de lo relativo a los requisitos migratorios para estudiantes, personas de negocios, inversionistas y artistas.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Única.- En el caso de que, a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Decisión, un País Miembro exija el visado consular a los turistas nacionales de cualquiera de los otros Países Miembros, dicho requisito será eliminado a más tardar el 31 de diciembre de 2004. En ese lapso, el País Miembro que tenga dicha exigencia podrá exigir el pasaporte como único documento de viaje aceptado para la admisión de turistas.

Hasta que se cumpla el plazo establecido en el párrafo anterior, el País Miembro que exija el visado consular flexibilizará de manera progresiva los requisitos para su obtención por parte de los nacionales de los demás Países Miembros.

Dada en la ciudad de Valencia, Venezuela, a los veintidós días del mes de junio del año dos mil uno.

DECISION 504

Creación del Pasaporte Andino

EL CONSEJO ANDINO DE MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES,

VISTOS: Los artículos 3 y 16 del Acuerdo de Cartagena, la Decisión 458 del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores sobre Lineamientos de la Política Exterior Común, la Directriz 26 consignada en el Acta del XI Consejo Presidencial Andino, y la Propuesta 52 de la Secretaría General;

CONSIDERANDO: Que los Países Miembros se han fijado como meta constituir el Mercado Común Andino a más tardar en el año 2005;

Que la creación del documento de viaje denominado Pasaporte Andino se constituirá en un instrumento que coadyuvará a la consolidación de una conciencia y cohesión comunitaria entre los nacionales de los Países Miembros y a la identificación internacional de la Comunidad Andina como un conjunto de países comprometidos con un proyecto integrador común;

Que la creación de un pasaporte andino como decisión soberana de cada uno de los Países Miembros afianza su compromiso comunitario;

Que el Comité Andino de Autoridades de Migración (CAAM), en su Quinta Reunión Ordinaria aprobó el Anteproyecto de Decisión de creación del Pasaporte Andino;

DECIDE:

Artículo 1.- Crear el documento de viaje denominado "Pasaporte Andino", el cual estará basado en un modelo uniforme y podrá ser utilizado por los nacionales de los Países Miembros en sus movimientos migratorios.

Artículo 2.- El Pasaporte Andino tendrá las siguientes características básicas:

- a) El formato será de tipo libreta con bordes redondeados de 88 Mm. por 125 Mm.
- b) La carátula y contracarátula del pasaporte serán de color "burdeos".
- c) Las leyendas tendrán color dorado.
- d) La parte superior de la carátula consignará la leyenda "COMUNIDAD ANDINA", la cual estará centrada e impresa en caracteres de mayores dimensiones, seguido a renglón siguiente del escudo nacional del País Miembro emisor y su nombre oficial.
- e) Adicionalmente, la carátula contendrá, en la parte inferior, la denominación "PASAPORTE", tanto en idioma español como inglés.

Estas características se aplicarán al pasaporte nacional ordinario o común.

Artículo 3.- La Secretaría General, en un plazo de seis meses, presentará a consideración del Comité Andino de Autoridades de Migración (CAAM), una propuesta de régimen uniforme sobre las características técnicas específicas mínimas de nomenclatura y seguridad del Pasaporte Andino, con base en las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y con el apoyo de la Organización Internacional para las Migraciones, la cual será aprobada por el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores mediante Decisión.

Artículo 4.- La creación del Pasaporte Andino es una decisión soberana de los Países Miembros. Sin menoscabo de lo dispuesto en la presente Decisión, su expedición se sujetará a lo establecido en las respectivas legislaciones nacionales.

Artículo 5.- El Pasaporte Andino entrará en vigencia a más tardar el 31 de diciembre de 2005. Si un País Miembro adelantara la puesta en vigencia del Pasaporte Andino antes de esa fecha, comunicará ese hecho a la Secretaría General de la Comunidad Andina y a los demás países para su correspondiente reconocimiento.

Artículo 6.- La presente Decisión entrará en vigencia desde la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

DISPOSICION TRANSITORIA

Única.- El Comité Andino de Autoridades de Migración (CAAM) realizará un seguimiento semestral sobre el desarrollo alcanzado por cada País Miembro, en desarrollo de lo previsto en la presente Decisión, hasta que se logre la plena instrumentación del Pasaporte Andino. Dada en la ciudad de Valencia, Venezuela, a los veintidós días del mes de junio del año dos mil uno.

ANEXO II

NORMAS DEL MERCOSUR

1. CONSEJO MERCADO COMÚN

MERCOSUR/CMC/DEC N° 09/92

Instrucción a los organismos competentes en frontera para su coordinación interna.

MERCOSUR/CMC/DEC N° 05/93

Acuerdo de Recife "Acuerdo para la Aplicación de los Controles Integrados en Fronteras entre los Países del MERCOSUR".

MERCOSUR/CMC/DEC N° 12/93

Protocolo adicional reglamentario del Acuerdo de Recife sobre procedimientos operativos.

MERCOSUR/CMC/DEC N° 20/98

Medidas de Simplificación Operacional de Trámites de Comercio Exterior y de Frontera.

MERCOSUR/CMC/DEC N° 02/99

Programa de Asunción sobre Medidas de Simplificación Operacional de Trámites de Comercio Exterior y de Frontera.

MERCOSUR/CMC/DEC N° 11/99

Modificación de la Decisión del CMC NO 2199.

MERCOSUR/CMC/DEC N° 16/99

Acuerdo de Asunción sobre Restitución de Vehículos Automotores terrestres y/o embarcaciones que transponen ilegalmente las fronteras entre los Estados Partes del MERCOSUR.

MERCOSUR/CMC/DEC N° 17/99

Acuerdo de Asunción sobre Restitución de Vehículos Automotores terrestres y/o embarcaciones que transponen ilegalmente las fronteras entre los Estados Partes del MERCOSUR, la República de Bolivia y la República de Chile.

MERCOSUR/CMC/DEC N° 18/99

Tránsito Vecinal fronterizo entre los Estados Partes del MERCOSUR.

MERCOSUR/CMC/DEC N° 19/99

Entendimiento sobre tránsito vecinal fronterizo entre los Estados Partes del MERCOSUR, Bolivia y Chile.

MERCOSUR/CMC/DEC N° 04/00

Acuerdo de Recife. (Modificación).

MERCOSUR/CMC/DEC N° 05/00

Primer Protocolo Adicional al Acuerdo de Recife. (Modificación).

MERCOSUR/CMC/DEC N° 14/00

Reglamentación del Régimen de Tránsito Vecinal Fronterizo entre los Estados Partes del MERCOSUR.

MERCOSUR/CMC/DEC N° 15/00

Reglamentación del Entendimiento de Tránsito Vecinal Fronterizo entre los Estados Partes del MERCOSUR, Bolivia y Chile.

II. GRUPO MERCADO COMÚN

MERCOSUR/GMC/RES N° 03/91

Funcionamiento permanente en las aduanas de fronteras.

MERCOSUR/GMC/RES N° 02/91

Control integrado de frontera.

MERCOSUR/GMC/RES N° 01/92

La totalidad de controles integrados en frontera deben encontrarse en pleno funcionamiento antes del 1/1/93.

MERCOSUR/GMC/RES N° 79/93

Atención permanente resguardos aduaneros.

MERCOSUR/GMC/RES N 01/94

Tratamiento de los vehículos de transporte de mercancías peligrosas en los pasos de frontera.

MERCOSUR/GMC/RES N° 07/94

Derogación del Art. 2 de la Res N° 1/94.

MERCOSUR/GMC/RES N° 08/94

Puntos de frontera.

MERCOSURIGMC/RES N° 72/94

Propuesta de Decisiones (N° 12 al 15/94).

MERCOSUR/GMC/RES N° 111/94

Recursos financieros y humanos necesarios para el funcionamiento de los controles integrados en frontera.

MERCOSUR/GMC/RES N° 127/94

Horario en los puntos de frontera.

MERCOSUR/GMC/RES N" 08/96

Normas sanitarias para el tránsito vecinal fronterizo equino.

MERCOSUR/GMC/RES NO 08/97

Nómina de Puntos de Frontera de Controles Integrados entre los Estados Partes.

MERCOSURIGMC/RES N" 43/97

Nomina de puntos de Frontera de Controles Integrados entre los Estados Partes del MERCOSUR.

MERCOSUR/GMC/RES NO 29/98

Disposiciones Relativas al Intercambio Postal entre Ciudades Situadas en Región Frontera

MERCOSUR/GMC/RES N° 21/99

Normas Relativas al Control Aduanero del Intercambio Postal entre Ciudades situadas en región de Frontera (Res. GMC N° 29/98).

MERCOSUR/GMC/RES N° 22/99

Explicación Complementaria de la Res. GMC NI 29/98: "Disposiciones Relativas al Intercambio Postal entre Ciudades Situadas en Región de Frontera y su Procedimiento Técnico Operacional".

MERCOSUR/GMC/RES N" 45/99

Disposiciones Generales para el Uso de Servicios de Telefonía Básica y de Datos en las Áreas de Control Integrado.

MERCOSURIGMC/RES N° 77/99
Horario de Atención en Puntos de Frontera

MERCOSUR/GMC/RES N° 27/00
Glosario de Control Sanitario de Puertos, Aeropuertos y Terminales y Pasos Fronterizos.

MERCOSUR/GMC/RES N° 89/00
Reunión Especializa de Infraestructura de la Integración

III. COMISIÓN DE COMERCIO DEL MERCOSUR

DIRECTIVA N 06/00
Modelo de reglamento de uso de control integrado de carga.

DIRECTIVA N° 06/01
Reglamento del Área de Control Integrado de Cargas Concordia (AR)

DIRECTIVA N° 07/01
Reglamento del Área de Control Integrado de Cargas Fray Bentos (UY)

DIRECTIVA N° 08/01
Reglamento del Área de Control Integrado de Cargas Paysandú (UY)

DIRECTIVA N° 09/01
Reglamento del Área de Control Integrado de Cargas Encarnación (UY)

ANEXO III

NORMAS DEL TRATADO DE MONTEVIDEO DE 1980

ALADI/AAP.CE/16 del 2/8/91. Quinto Protocolo Adicional del 12/1/93. "Normas que regulan la Interconexión Gasífera y Suministro de Gas natural entre determinadas zonas del territorio de ambos países", suscrito entre Argentina y Chile.

ALADI/AAP.PC/1 del 31/1/92. Se establecen Normas para la regulación del Acuerdo para el Suministro de Gas Natural, suscrito por Argentina y Uruguay.

ALADI/AAP.PC/2 del 17/8/92. Se establecen Normas para la regulación del Acuerdo para el Suministro de Gas Natural, suscrito por Bolivia y Brasil.

ALADI/AAP.PC/3 del 29/9/92. Se establecen Normas para la regulación del Acuerdo para el Suministro de Gas Natural, suscrito por Argentina y Bolivia.

ALADI/AAP.PC/5 del 18/5/94. Acuerdo para la Facilitación del Comercio (Acuerdo de Recife). Establece normas para la regulación de los controles integrados en fronteras entre los países signatarios (los cuatro miembros del MERCOSUR), facilitando el comercio y el transporte mediante la simplificación de los trámites aduaneros en frontera. Aprobado por los países miembros del MERCOSUR originalmente como Decisión 05/93 del Grupo Mercado Común.

ALADI/AAP.CE/27 del 15/7/94. Cuarto Protocolo Adicional del 4/7/95 sobre Cooperación Fronteriza en materia de Comercio, Facilitación de Procedimientos Aduaneros y Perfeccionamiento de las Redes de Transporte. Suscrito por Brasil y Venezuela.

ALADI/AAP.PC/7 del 30/12/94. Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas. Incluye un reglamento común para el transporte terrestre de productos peligrosos. Aprobado por los países miembros del MERCOSUR originalmente como Decisión 02/94 del Grupo Mercado Común.

ALADI/AAP.PC/8 del 30/12/94. Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías. Aprobado por los países miembros del MERCOSUR originalmente como Decisión 15/94 del Grupo Mercado Común.

ALADI/AAP.CE/16.15 del 7/7/95. Decimo Quinto Protocolo Adicional. Normas que regulan la interconexión gasífera entre Argentina y Chile.

ALADI/AAP.CE/35 del 30/9/96. Protocolo sobre Integración Física. Suscrito por los países miembros del MERCOSUR y Chile.

ALADI/AAP.CE/36 del 17/12/96. Protocolo sobre Integración Física. Suscrito por los países miembros del MERCOSUR y Bolivia.

ALADI/AAP.CE/16.19 del 29/1/97. Décimo Noveno Protocolo Adicional y su Reglamento AAP.CE/16.22 del 13/4/97. Acuerdo para Facilitar la ejecución del Proyecto Minero "El Pachón", suscrito por Argentina y Chile.

ALADI/AAP.CE/16.20 del 29/1/97. Vigésimo Protocolo Adicional y su Reglamento AAP.CE/16.23 del 13/4/98. Acuerdo para Facilitar la ejecución del Proyecto Minero "Pascua Lama", suscrito por Argentina y Chile.

AAP.PC N' 10 del 16/2/98 - Integración energética entre Argentina Bolivia. Establece normas internas necesarias para permitir el intercambio comercial y el transporte energético.

AAP.A14TM N° 13 del 2/6/99 - Cooperación minera entre Argentina y Ecuador. Establece normas para poner en marcha un programa de cooperación científico-técnica que posibilite el desarrollo de proyectos conjuntos de explotación de los recursos mineros existentes.

AAP.A14TM N' 14 del 29/10/99 - Cooperación e integración minera entre Argentina y Perú. El Acuerdo tiene por objeto alentar la concreción de programas específicos de cooperación en las áreas de minerales metalíferos, no metalíferos, rocas de aplicación y concentrados metalúrgicos.

AAP/A14TM No 15 del 4/7/95. Tratado Internacional de Transporte por Carretera de Pasajeros y Carga, suscrito entre Brasil y Venezuela.

ANEXO IV

ACUERDO URUGUAY-BRASIL SOBRE PERMISO DE RESIDENCIA, ESTUDIO Y TRABAJO PARA LOS NACIONALES FRONTERIZOS URUGUAYOS Y BRASILEÑOS

ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL SOBRE PERMISO DE RESIDENCIA, ESTUDIO Y TRABAJO PARA LOS NACIONALES FRONTERIZOS URUGUAYOS Y BRASILEÑOS.

El Gobierno de la República Oriental del Uruguay

Y

El Gobierno de la República Federativa del Brasil
(en adelante denominados "Partes")

Considerando los históricos lazos de fraterna amistad existentes entre las dos Naciones;

Reconociendo que las fronteras que unen los dos países constituyen elementos de integración entre sus poblaciones;

Reafirmando el deseo de acordar soluciones comunes con miras al fortalecimiento del proceso de integración entre las Partes;

Destacando la importancia de contemplar tales soluciones en instrumentos jurídicos de cooperación en áreas de interés común, como la circulación de personas y el control migratorio;

Resuelven celebrar un Acuerdo para permitir el ingreso, residencia, estudio, trabajo, previsión social y concesión de documento especial de fronterizo para extranjeros residentes en localidades fronterizas, según los siguientes términos:

ARTICULO I

Permiso de Residencia, Estudio y Trabajo

1. A los nacionales de una de las Partes, residentes en las localidades fronterizas enumeradas en el Anexo de Localidades Vinculadas, podrá ser concedido permiso para:

- a) residencia en la localidad vecina situada en el territorio de la otra Parte, a la cual queda vinculada según lo dispuesto por este Acuerdo;

b) ejercicio del trabajo, oficio o profesión, con las consiguientes obligaciones y derechos correspondientes a la previsión social derivadas de los mismos;

c) asistencia a establecimientos de enseñanza pública o privada;

2. Los derechos establecidos en este artículo se extienden a los jubilados y pensionistas.

3. La calidad de fronterizo podrá ser inicialmente otorgada por 5 (cinco) años, prorrogable por igual período, terminado el cual podrá ser concedida por tiempo indeterminado y valdrá, bajo cualquier circunstancia, exclusivamente, en los límites de la localidad para la que fue concedida.

ARTICULO II

Documento Especial de Fronterizo

1. A los individuos referidos en el artículo anterior se les podrá otorgar el documento especial de fronterizo, caracterizando dicha calidad.

2. La posesión del documento especial de fronterizo no exime del uso de los documentos de identidad ya establecidos en otros acuerdos vigentes entre ambas Partes.

ARTICULO III

Concesión

1. Compete a la Dirección Nacional de Migración del Uruguay y al Departamento de la Policía Federal del Brasil, respectivamente, conceder el documento especial de fronterizo.

2. En el documento especial de fronterizo constará la calidad de fronterizo y la localidad donde estará autorizado a ejercer los derechos previstos en este Acuerdo y otros requisitos establecidos por convenio administrativo entre el Ministerio del Interior del Uruguay y el Ministerio de Justicia del Brasil.

3. El documento especial de fronterizo permite la residencia exclusivamente dentro de los límites territoriales de la localidad fronteriza a que se refiere.

4. Para la concesión del documento especial de fronterizo se exigirán:

- a) pasaporte u otro documento de identidad válido admitido por las Partes en otros acuerdos vigentes;
- b) comprobante de residencia en alguna de las localidades que constan en el Anexo del presente Acuerdo;
- c) documento relativo a procesos penales y antecedentes criminales en las localidades de residencia de los últimos 5 (cinco) años;
- d) dos fotografías tamaño 3 x 4 a color y recientes;
- e) comprobante de pago de la tasa respectiva.

5. No se podrá beneficiar de este Acuerdo quien hubiera sufrido condena penal o estuviera sometido a proceso penal en las Partes o en el exterior.

6. Mediante convenio administrativo entre el Ministerio del Interior del Uruguay y el Ministerio de Justicia del Brasil se podrá detallar o modificar la relación de documentos establecidos en el párrafo 4.

7. En el caso de los menores, la solicitud se formalizará por medio de representación o asistencia.

8. Para el otorgamiento del documento especial de fronterizo se aceptarán, igualmente, por ambas Partes, documentos redactados en español o portugués.

ARTICULO IV Cancelación

1. La calidad de fronterizo será cancelada, en cualquier oportunidad, en que ocurriera alguna de las siguientes hipótesis:

- a) pérdida de la nacionalidad de una de las Partes;
 - b) condena penal en cualquiera de las Partes o en el exterior;
 - c) fraude o utilización de documentos falsos para su otorgamiento;
 - d) obtención de otro status migratorio, o
-

- e) tentativa de ejercer los derechos previstos en este Acuerdo, fuera de los límites territoriales establecidos en el Anexo.
2. La cancelación aparejará el retiro del documento especial de fronterizo por la autoridad que lo expidiera.
 3. Las Partes, podrán establecer otras hipótesis de cancelación de la calidad de fronterizo.

ARTICULO V Otros Acuerdos

1. El presente Acuerdo no modifica derechos ni obligaciones establecidos por otros acuerdos y tratados vigentes.
2. El presente Acuerdo no obsta a la aplicación, en las localidades que el mismo abarca, de otros tratados y acuerdos vigentes.
3. Este Acuerdo no se aplicará a aquellas localidades que no consten expresamente en su Anexo de Localidades Vinculadas.

ARTICULO VI Anexo de Localidades Vinculadas

1. La lista de localidades fronterizas y de las respectivas vinculaciones para la aplicación del presente Acuerdo es la que consta en el Anexo, pudiendo ser ampliada o reducida por intercambio de notas entre las Partes con 90 (noventa) días de antelación.
 2. La ampliación de la lista establecida en el Anexo solamente podrá contemplar aquellas localidades situadas en una faja de hasta 20 (veinte) kilómetros de la frontera y de común acuerdo entre ambas Partes. La ampliación podrá contemplar la totalidad o parte de los derechos previstos en el Artículo I.
 3. Cada Parte podrá, según su criterio, suspender o cancelar unilateralmente la aplicación del presente Acuerdo en cualesquiera de las localidades que constan en el Anexo, por medio de nota diplomática, con treinta 30 (treinta) días de antelación. La cancelación o suspensión
-

se podrá también referir a cualesquiera de los incisos del artículo I del presente Acuerdo.

4. La suspensión o cancelación de la aplicación de este Acuerdo, previstas en el inciso 3, no afecta la validez de los documentos especiales de fronterizo ya expedidos así como el ejercicio de los derechos originados por los mismos.

ARTICULO VII Extinción de Penalidades

Quedan extinguidas las penalidades administrativas aplicadas o aplicables a la fecha de entrada en vigor de este Acuerdo, en razón de la permanencia irregular de las personas que hubieran ingresado hasta el 15 de marzo de 2002, en las localidades mencionadas en el Anexo.

ARTICULO VIII Estímulo a la Integración

Cada una de las Partes podrá ser tolerante en cuanto al uso del idioma de la otra Parte por los beneficiarios de este Acuerdo cuando se dirijan a organismos o reparticiones públicas para reclamar o reivindicar los beneficios que surjan del mismo.

ARTICULO IX Vigencia

Este Acuerdo entrará en vigor en la fecha de intercambio de los instrumentos de ratificación por las Partes.

ARTICULO X Denuncia

El presente Acuerdo podrá ser denunciado por cualquiera de las Partes, por medio de comunicación escrita, transmitida por vía diplomática, con una antelación mínima de 90 (noventa) días.

ARTICULO XI Solución de Controversias

Cualquier duda relacionada con la aplicación del presente Acuerdo será solucionada por medios diplomáticos con el respectivo intercambio de notas.

ANEXO DE LOCALIDADES VINCULADAS

Relación de Vinculación de Localidades Fronterizas

1. Chuy, 18 de Julio, La Coronilla y Barra del Chuy (Uruguay) a Chuí, Santa Vitória do Palmar/Balneário do Hermenegildo y Barra do Chuí (Brasil)
2. Río Branco (Uruguay) a Jaguarao (Brasil)
3. Aceguá (Uruguay) a Aceguá (Brasil)
4. Rivera (Uruguay) a Santana do Livramento (Brasil)
5. Artigas (Uruguay) a Quaraí (Brasil)
6. Bella Unión (Uruguay) a Barra do Quaraí (Brasil)