



LA INTEGRACIÓN DE LA REGIÓN NORTE DE SAN JUAN Y LA IV REGIÓN DE CHILE (LA SERENA Y COQUIMBO)

Laura Agüero Balmaceda



Editorial CEA ► Colección Tesis



cea-sociales
centro de estudios
avanzados



Universidad
Nacional
de Córdoba

La integración de la región norte de
San Juan y la IV Región de Chile
(La Serena y Coquimbo)

Maestría en Gestión para la Integración Regional



Colección Tesis

La integración de la región norte de
San Juan y la IV Región de Chile
(La Serena y Coquimbo)

Maestría en Gestión para la Integración Regional

Laura Agüero Balmaceda

Universidad Nacional de Córdoba

Rector: Dr. Hugo Oscar Juri

Decana de Facultad de Ciencias Sociales: Mgter. María Inés Peralta

Editorial del Centro de Estudios Avanzados

Centro de Estudios Avanzados, Facultad de Ciencias Sociales,

Av. Vélez Sarsfield 153, 5000, Córdoba, Argentina

Directora: Adriana Boria

Coordinación Ejecutiva: María E. Rustán

Coordinación Editorial: Mariú Biain

Comité Académico de la Editorial

M. Mónica Ghirardi

Daniela Monje

Alicia Servetto

Alicia Vaggione

Juan José Vagni

Coordinador Académico del CEA-FCS: Enrique Shaw

Coordinador de Investigación del CEA-FCS: Marcelo Casarin

Asesora externa: Pampa Arán

Cuidado de edición: Mariú Biain

Diagramación de Colección: Lorena Díaz

Diagramación de este libro: Silvia Pérez

Responsable de contenido web: Diego Solís

© Centro de Estudios Avanzados, 2018

Agüero Balmaceda, Laura,

La integración de la Región Norte de San Juan y la IV Región de Chile: La

Serena y Coquimbo / Agüero Balmaceda, Laura. - 1a ed adaptada. - Córdoba:

Centro de Estudios Avanzados. Centro de Estudios Avanzados, 2018.

Libro digital, PDF - (Tesis)

Archivo Digital: descarga

ISBN 978-987-1751-62-4

1. Integración Regional. 2. Argentina. 3. Chile. I. Título.

CDD 327.1



Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.5. Argentina

*Deseo expresar mi sincero agradecimiento al CEA
por la extraordinaria oportunidad que nos brindó
al crear la Maestría de “Gestión para la Integración Regional”;
al visionario y querido director de la Maestría,
Lic. Raúl Hermida, sin cuya dirección y estímulo
no habría podido realizar esta tesis; a todos los profesores
y compañeros de Maestría que me enriquecieron
con sus conocimientos y aportes.*

Índice

Introducción	11
Problema	14
Objetivo	15
Marco teórico	15
Hipótesis	19
Objetivos específicos	21
Metodología	22
Desarrollo objetivos específicos	24
Antecedentes de integración entre los pobladores de las dos subregiones elegidas	24
Evolución del proceso de integración	32
Realidad actual de la provincia de San Juan	39
<i>Actividad agrícola</i>	51
<i>Sector vitivinícola</i>	52
<i>Energía eléctrica</i>	53
<i>Gas natural</i>	53
<i>Producción minera</i>	54
<i>Industria manufacturera</i>	55
<i>Construcción</i>	57
<i>Exportaciones</i>	58
Realidad de la IV Región de Chile	59
<i>Industria turística</i>	65
<i>Industria del vino</i>	65
Comercio bilateral	67
Estadísticas de Comercio Exterior de la Argentina	69
Balanza comercial chilena	70
<i>Exportaciones por sector productivo</i>	70

<i>Exportaciones por productos</i>	72
<i>Exportaciones por empresas</i>	73
<i>Número de empresas y productos exportados</i>	73
Inversión directa de capitales chilenos en la Argentina desde 1990 a diciembre de 2011	74
Verificación de políticas públicas de integración	77
Actores involucrados en ambos países	82
<i>Sector público argentino</i>	82
<i>Sector público chileno</i>	89
Sector privado	91
Actividad industrial y comercial argentina	91
Actividad turística argentina	107
Actividad comercial chilena	111
Disponibilidad de vías de comunicación en ambas subregiones	115
El corredor bioceánico central “Porto Alegre-Coquimbo”	119
Conclusión	137
Bibliografía - Fuentes	139
Anexo. Diagrama ilustrativo del Túnel de Agua Negra confeccionado por <i>Diario de Cuyo</i>	143

Introducción

El tema abordado en esta investigación es la integración económica, comercial, cultural, productiva y social de dos regiones pertenecientes a diferentes Estados.

Por el lado este de la cordillera de los Andes, la República Argentina y por el lado oeste de la cordillera, la República de Chile, en una franja comprendida entre los paralelos 29° a 32° latitud sur. Esta franja geográfica, en la República Argentina, comprende a la provincia de San Juan, y en la República de Chile, comprende a la IV Región de Coquimbo.

Este trabajo parte de una idea eje: la integración de las dos subregiones, a través del corredor bioceánico central es un proceso necesario para la construcción de arquitecturas de mayor bienestar de los colectivos sociales, a la vez que permita prescindir paulatina y colectivamente de una industria de gran expansión en los últimos años (megaminería a cielo abierto), que ha incidido fuertemente en el desarrollo económico de las subregiones, pero que puede ocasionar gravísimos e irreparables desastres ecológicos.

En base a esa idea eje, esta indagación incluye dos enfoques diferenciados: la primera parte aborda los aspectos culturales, económicos, políticos y sociales que deben sustentar el proceso de integración propuesto, sus antecedentes históricos y el actual escenario que ambas subregiones presentan. El segundo enfoque, trata específicamente sobre la construcción de la vía de comunicación e intercambio: el corredor bioceánico y la decisión política y esfuerzos compartidos que ambos países, y sus dirigencias políticas, económicas y sociales realicen para superar el imponente obstáculo físico geográfico que supone la cordillera de los Andes.

Para superar semejante impedimento geográfico-hídrico, los Estados, los ciudadanos y el sector privado involucrados deberán realizar un enorme y complejo esfuerzo. Concretamente se abordará la infraestructura vial y de servicios indispensables para avanzar en el proceso de integración,

enfocado específicamente en el corredor bioceánico central y toda la obra vial y de servicios prevista para la construcción de dicho corredor.

Establecido el orden de tratamiento de los dos campos de abordaje, someramente, describiré el territorio elegido para la propuesta de integración regional.

El territorio que nos ocupa comprende el noroeste de la provincia de San Juan, más específicamente los departamentos de Iglesia y Jáchal, en la Argentina, y la IV Región de Chile, que comprende las ciudades de Coquimbo y La Serena.

La cordillera de los Andes separa longitudinalmente, de norte a sur, a ambos países, y en la región cuya integración se propone presenta pasos cordilleranos (formas geográficas) que a modo de quebradas, facilitan el desplazamiento de personas y animales entre las cumbres montañosas que fueron transitadas desde la época precolonial, construyendo una interacción entre ambos pueblos acotada por los rigores climáticos, ya que se cierran durante el invierno, por la acumulación de nieve.

Se trata de una franja de la precordillera y cordillera andina, surcada de pliegues montañosos cuyas máximas alturas alcanzan los 6.400 metros sobre el nivel del mar, con profundas quebradas y valles, y un paisaje de notable belleza natural.

Del lado chileno, la Región de Coquimbo (IV Región de norte a sur) se ubica hacia el norte de Chile, y su capital, la ciudad de La Serena, se encuentra a 470 km al norte de Santiago, la capital de Chile. Esta región limita al norte con la III Región, al este con la cordillera andina, al oeste con el Océano Pacífico y al sur con la V Región de Valparaíso. Su superficie alcanza los 40.579,9 km², y es la región más angosta del largo territorio chileno, y su densidad poblacional es de 15 habitantes por km².

La IV Región está constituida con tres provincias, Elqui, Limari y Choapa, y 15 comunas: La Serena, La Higuera, Coquimbo, Andacollo, Vicuña, Paihuano, Ovalle, Río Hurtado, Monte Patrio, Combarbala, Punitaqui, Illapel, Salamanca, Los Vilos y Canela.

En la Argentina, la provincia de San Juan se encuentra al oeste del territorio nacional. Esta provincia encierra un territorio compuesto por cordones montañosos, como la cordillera principal, la frontal, la cordillera occidental, la central y la Sierra de Valle Fértil que en conjunto representan el 68% de la superficie provincial. La superficie total alcanza los 92.789 km², casi una vez y media más grande que la IV Región chilena.

Su densidad poblacional es de 7 habitantes por km². Políticamente está compuesta por 18 departamentos.



Problema

En este punto se plantean los posibles escenarios de las próximas décadas y las políticas estatales tendientes a promover un mayor proceso de integración entre dos países, Argentina y Chile, y específicamente entre dos subregiones que se ubican en la misma latitud separadas por la cordillera andina.

Precisamente, la existencia de ese colosal impedimento físico, la cordillera de los Andes, plantea el desafío de vencer los intrincados cordones montañosos para comunicar los pueblos de dichas subregiones. Desde antiguo, los pobladores de ambas subregiones viajaban atravesando la cordillera por los conocidos y transitados “pasos” cordilleranos, una especie de abertura o depresión, en los macizos montañosos que a lomo de mula permitía a los aventurados viajeros llegar a destino.

En esta región, uno de los más antiguos y transitados pasos es el de Agua Negra, y lentamente fue convirtiéndose en el más apto para acrecentar el intercambio de personas y cargas. Hoy, para la región elegida, este Paso de Agua Negra es vital para concretar una mayor integración. Por ello, se aborda la problemática que implica alcanzar una vinculación integral entre las ciudades de Jáchal-Rodeo y Las Flores (en la Provincia de San Juan, Argentina) con las ciudades de La Serena y Coquimbo (en la IV Región de Chile).

En el actual contexto de innegable globalización económica a nivel mundial y creciente integración del mercado mundial, que conlleva a una interacción institucional, cultural, social y política, los procesos de integración regional aparecen como una vía aceptable y razonable que los Estados pueden transitar, en aras de alejar toda posibilidad de conflicto entre naciones y que sirva como instrumento de unión y desarrollo de potencialidades concurrentes. El concepto de región adquiere una nueva connotación en el escenario actual. Las regiones geográficamente se diferencian unas de otras, por sus especiales características de clima, suelo, recursos naturales, etc. Pero sus morfologías geográficas particulares deben ser vistas como factores de potenciación de capacidades y mayor desarrollo armónico de sus territorios y poblaciones. En esta idea se sustenta el Regionalismo.

La integración entre regiones de similares características geográficas, la cooperación entre sus dirigentes y ciudadanos, junto a la planificación de políticas activas consensuadas es lo que permitirá a las regiones ar-

gentinas, como de cualquier país latinoamericano, superar el atraso y marginación que la concentración demográfica en las grandes capitales, como de las inversiones productivas, ha generado históricamente.

Objetivo

El objetivo de este libro es determinar, conforme a la investigación realizada, la información recopilada, el conocimiento y la observación in situ de ambas subregiones elegidas, si es posible expandir, perfeccionar e incrementar el actual proceso de interacción e intercambio entre ambas subregiones, hasta alcanzar una provechosa integración, que permita desarrollar sus economías, la construcción de capacidades de bienestar para sus pueblos, y desalentar, por sus posibles efectos nocivos, la megaminería a cielo abierto que se ha constituido en la actividad económica más importante de ambas subregiones en los últimos años.

Marco teórico

La región a analizar constituye un sistema geográfico, económico y humano que guarda ciertos puntos de analogía de un lado y del otro de la cordillera. Desde coincidencias lingüísticas, hasta usos y formas sociales y culturales, las mutuas influencias son notorias a ambos lados de la cordillera, pero a nivel político y económico las diferencias son muy marcadas. Desde la forma de organización política de ambos Estados, *unitaria* en Chile y declaradamente *federal* en la Argentina, representan diferentes concepciones que se expresan en toma de decisiones, ritmos de crecimiento, concentración de políticas, etc.

No obstante la disimilitud política e institucional de ambos Estados, por el imperativo del proceso de globalización, la región puede ser observada y analizada como un todo, con cambios culturales y movilidad económica verificable en sus diferentes aspectos. En otras palabras, tanto geográfica, social y económicamente, puede ser vista como una totalidad en sí misma que presenta un desarrollo en el tiempo, un cambio continuo.

Los aspectos que la conforman se encuentran relacionados unos con otros, condicionándose mutuamente, como por ejemplo, el aspecto geográfico condiciona o determina la mayor o menor radicación de pobladores, la mayor o menor interacción social. O también la existencia de una actividad económica con gran dinamismo y expansión moviliza los

factores endógenos y atrae los factores exógenos hacia la región, por ejemplo, la minería. Asimismo, los hechos históricos que afectan y modelaron la región, son hechos en los que la voluntad humana ha intervenido causalmente, con un sentido de integración, no como producto del azar.

También debe destacarse que como en cualquier región es dable reconocer partes en conflicto, o en tensión continua. No siempre los intereses de todos los sectores que integran una región son homogéneos o coincidentes. En realidad, la existencia de sectores en pugna por alcanzar una posición de mayor poder y beneficio es prácticamente la regla general. Y esta región no escapa a ello.

Estas tensiones entre sectores diferentes y las distorsiones que se producen pueden ser detectadas, y analizadas.

Si se considera que el Estado es un agente esencial en cuanto posee capacidad suficiente para modificar una realidad, entonces, desde este punto de vista, las tensiones deberían poder resolverse mediante la acción conjunta de los Estados involucrados, superando los obstáculos para diseñar una política inclusiva y pro-activa, tendiente a la mayor integración y fundamentalmente para evitar definitivamente el aislamiento de las subregiones elegidas.

Entiendo que es posible descubrir las fuerzas endógenas que existen en cada subregión y analizar cómo operan y qué grado de adaptabilidad muestran frente a un contexto caracterizado por los cambios incesantes y vertiginosos. El análisis permitirá esbozar alguna línea de acción política y social que coadyuve a que dicha región alcance mayor autonomía económica e institucional y pueda dar respuesta a los requerimientos sociales.

Lo importante es reconocer, como lo sostiene la escuela crítica, que se trata de un proceso, de actos concatenados con una tendencia definida, de un devenir integrado por diferentes momentos históricos, dialéctico en sí mismo, y a la vez progresivo.

En tanto es proceso, se revela como un escenario que presenta cambios continuos, unos más notorios que otros, pero todos implican un avance hacia lo que vendrá, hacia el futuro.

En el actual contexto mundial, en el cual la velocidad y el indetenible intercambio parecen ser las nuevas características imperantes, se torna ineludible lograr que los Estados sean capaces de brindar las respuestas adecuadas a cada nuevo problema que se presenta, sea de índole política, de seguridad, de salubridad, o de intercambio económico. Sin

embargo, es dable destacar que no en todas partes del mundo, la “velocidad” se manifiesta de igual manera, en igual tiempo. En efecto, la idiosincrasia de las personas que son nativos o habitantes de las regiones analizadas, no permite aún verificar la rapidez o prontitud para enfrentar los viejos y nuevos asuntos que trae el proceso de creciente integración.

En este tipo de regiones es muy probable que solo se registre una movilización, en el sentido que impone el proceso de globalización, por la acción de una serie de factores exógenos a las mismas, que actuando simultáneamente terminen configurando un nuevo “modo de hacer las cosas”.

Desde el punto de vista de las Relaciones Internacionales, se reconoce que los procesos de integración, en diferentes grados, son “construcciones” sociales. Pues son los pueblos de cada subregión o región los que van creando en su mayor o menor interacción, escenarios más proclives o menos favorables a procesos integrativos.

La escuela de pensamiento “constructivista” sostiene que los procesos integrativos no responden a un mandato racional de élites dirigentes, o a factores imprevistos como fenómenos naturales, o a procesos de creciente vinculación por avances tecnológicos, como la informática o las redes comunicacionales que el uso de satélites permiten y aceleran. Y la misma escuela constructivista reconoce que los procesos auténticos y perdurables de integración no se alcanzan por la mera vinculación comercial de grandes grupos económicos que promueven esos “lazos” por intereses estratégicos de mercado.

Para la corriente constructivista, es la propia sociedad, que comienza desde núcleos pequeños y va extendiéndose al resto del colectivo, quien motoriza y promueve los procesos de integración. Cuando los diferentes pueblos, incluso de etnias diversas, se relacionan casi espontáneamente trabando lazos laborales, culturales, familiares, lo que hacen es construir una plataforma fáctica de integración que posteriormente se difunde a niveles superiores.

En otras palabras, la integración no se alcanzaría por la decisión de los gobiernos o Estados, ni de grupos económicos multinacionales, sino por la espontánea acción de los individuos, que generan un acercamiento, intercambio y aceptación de culturas diferentes.

Desde esta perspectiva, por los datos recopilados y las experiencias personales recogidas en varios viajes a la región, considero que en este caso concreto, los pueblos a ambos lados de la cordillera han sido impulsados

a cruzar “al otro lado” por necesidades desde sociales, políticas y comerciales. Luego, fueron las elites dirigentes de ambas regiones las que han ido configurando un contexto de mayor acercamiento e intercambio.

Dicho acercamiento no implica una verdadera integración, que incluya principalmente las actividades económicas, sociales, culturales y aún políticas a gran escala. Si bien los habitantes de dichas regiones, por más de dos siglos, han mantenido un fluido contacto, ello no ha conformado un verdadero proceso de integración. Varias razones podrían explicar esta situación, y una de ellas, de peso específico insoslayable, ha sido la cultura política inculcada, desde los gobiernos, en los pueblos, basada en criterios geopolíticos funcionales a Estados dominantes en los siglos XVIII, XIX y XX, que se traducían en los conceptos de “soberanía nacional”, “fronteras delimitadas” como límites y defensa a la “penetración” de Estados vecinos y al aislamiento de los países de la región.

El concepto de “otriedad” con relación a los países vecinos imperó durante los siglos pasados y configuraron su política exterior. Ese concepto trasunta una ideología política que se manifiesta en políticas de Estado. Así, por ejemplo, las alianzas “estratégicas” de orden militar, de “cooperación” y “pertenencia”, como también los acuerdos bilaterales de comercio exterior, que imperaron a lo largo de estos dos últimos siglos entre países latinoamericanos y los países centrales, alejados de todo concepto de integración regional, son la expresión palpable del pensamiento imperante en los gobiernos de la región. La existencia de infinidad de pactos, tratados y acuerdos bilaterales de Chile con EE.UU., o de la Argentina con Gran Bretaña, era percibido como algo normal, y lo anómalo era la celebración de acuerdos, pactos, tratados de esos mismos países con otros países de América del Sur.

Durante más de 200 años, los gobernantes de ambos países toleraron el intercambio espontáneo que los habitantes de ambas regiones hacían y del tráfico que se producía en las regiones fronterizas. En el siglo XX los conflictos fronterizos prácticamente paralizaron dichos intercambios.

En el actual contexto, y después de padecer las crisis de las políticas neoliberales aplicadas en toda la región latinoamericana, la globalización económica y financiera ha mostrado a los Estados de la región un nuevo paradigma de desarrollo. Por un imperativo de naturaleza económica y comercial, en un contexto de creciente interdependencia mundial, la integración aparece en la agenda de los actores políticos y sociales en nuestros países latinoamericanos con gran impacto sobre la sociedad civil.

El comercio mundial empuja a las sociedades a iniciar un camino de cambios vertiginosos y continuos y la sociedad de la región estudiada no escapa a esa realidad. En un contexto de intensa integración e interacción mundial, los efectos de la globalización internacional empujan a los Estados a encontrar una manera de incorporarse al proceso, so pena de quedar relegados y empobrecidos.

Por ello, en la región que nos ocupa, ha sido necesario un cambio cultural y una férrea voluntad política de los gobiernos de ambas regiones, las que han permitido avanzar en ese sentido. En verdad, el convencimiento que las elites gobernantes han expresado en el sentido de que mayores niveles de interacción conducirán a un mayor flujo de comercio y transacciones, que puede representar la única alternativa de desarrollo de los pueblos que la habitan, ha sido una constante en los últimos diez años en los discursos de los gobernantes de las dos regiones comprometidas.

A fines del siglo XX, recién se constituyeron los primeros “comités de fronteras”, como un tibio intento de entablar un contacto y reflotar la antigua idea de “fronteras vivas” de la escuela de Geopolítica, pero en las dos últimas décadas, y por voluntad de centros exógenos a ambos Estados, la integración aparece como un fenómeno impuesto por las circunstancias, por un nuevo orden modelado en lugares muy remotos.

Hoy, reflejando este nuevo escenario, ya no se habla de “comités de fronteras”, sino de “comités de integración” dando cuenta de la superación de las antiguas ideas geopolíticas de frontera como muro de contención y separación, para acoger estas ideas que hablan de los beneficios de integrarse en todos los niveles y grados posibles.

En este caso, la postura de la escuela constructivista no alcanza para comprender el proceso de integración en marcha, cuya conveniencia para ambas regiones es innegable, si no se le asigna un rol más importante y destacado a las voluntades políticas y al acompañamiento de sus sociedades, de organizaciones intermedias, y grupos económicos de ambos Estados.

Hipótesis

La hipótesis del presente proyecto es que las subregiones involucradas, pueden configurar una región binacional con un significativo grado de integración y desarrollo, si vencen los obstáculos actuales, si planifican

en consenso sus políticas, concilian sus respectivos intereses en pos de un mayor grado de desarrollo y bienestar de sus poblaciones. Aun reconociendo las rémoras y obstáculos a nivel de organización institucional existentes entre ambas regiones, existen señales, fenómenos sociales, económicos y culturales que alientan a sostener esta tesis.

El eje de la integración regional descansa en la viabilidad de crear condiciones objetivas para alcanzar esa integración.

Cuando me refiero a condiciones objetivas favorables pretendo abarcar en ese concepto una serie de factores de diferente índole, geográficos, sociológicos, políticos, económicos, culturales, tecnológicos, que interactuando dinámicamente permitan afrontar los desafíos que plantea semejante escenario.

De todos ellos, sin duda un cambio cultural se impone como el requisito *sine qua non*, para facilitar el proceso.

Obviamente, ese es el desafío mayor, porque cuando aludimos a un cambio cultural, se piensa en un cambio de paradigmas y de modos de ver las cosas que suceden, las oportunidades, los límites, la creación de confianza, cooperación, complementariedad, y fundamentalmente abandonar los pre-juicios que con conceptos rayanos en el chauvinismo, predominaron en la dirigencia política y social. Naturalmente no siempre dos regiones, y menos dos Estados, logran coincidir en todos esos factores, al mismo tiempo, y muchas veces en la historia ha sido la libre y espontánea acción humana, sin planificación ni sujeción, la que ha permitido desdibujar antiguos conceptos de “fronteras”.

En esta investigación, planteo la necesidad de promover una mayor integración que permita la construcción de capacidades diversas en ambas subregiones, para alcanzar una mejor calidad de vida de sus pobladores. No se promueve un desarrollo de recursos naturales a ultranza, ni un asociativismo económico financiero para ganancia de grupos minoritarios, sino un escenario donde el accionar de los Estados, de los actores económicos y sociales esté dirigido a lograr un mayor bienestar de sus pueblos. Cuando aludo a “mayor bienestar”, siendo este un concepto teórico, una herramienta de análisis, estoy refiriéndome a la real y concreta disponibilidad de recursos y bienes sociales que puedan tener los habitantes de ambas subregiones. Así por ejemplo, accesibilidad a una educación adecuada de niños y jóvenes, a un empleo en el sector privado, a servicios sanitarios, accesibilidad al crédito para emprendimientos locales, infraestructura de servicios y vial, accesibilidad a co-

nectividad con otras regiones, posibilidad de desarrollo de recursos turísticos, etc.

Esto no es compatible con un fomento de explotación de recursos naturales de manera descontrolada y con efectos degradantes del ecosistema de cada subregión.

Convencida de que la interacción humana siempre es posible por elementos naturales, como ríos o lagos, o construidos por el hombre, como rutas o puentes, y que puede incrementarse indefinidamente y favorecer un proceso de integración que preserve el medio ambiente, es que sostengo la imperiosa necesidad de hacer posible esa integración.

Si se piensa en el nacimiento de los primeros “burgos” en la actual España, un simple cruce de caminos donde se fueron asentando mercados para, siglo tras siglo, configurar ciudades y metrópolis, entiendo que no es imposible viabilizar la integración con la acción del hombre para vencer los obstáculos geográficos.

Entonces, en esta hipótesis de trabajo, sostener que la infraestructura vial, ferroviaria y de servicios, es un factor preponderante no es exagerado, sino que es el factor básico para lograr una mayor interacción.

Específicamente se trata de una ruta, un camino que no solo integrará pueblos o ciudades, sino que constituirá un verdadero corredor de tránsito bioceánico, que uniendo las ciudades de Porto Alegre en Brasil, atraviese el centro de la República Argentina, pasando por las provincias de Entre Ríos, Santa Fe, Córdoba, La Rioja y San Juan, cruzando a Chile por el paso de Agua Negra, para terminar en el puerto de Coquimbo, es un elemento esencial.

Objetivos específicos

a.1. Indagar los antecedentes de integración entre los pobladores de Jáchal, Rodeo, Las Flores (Argentina) y Vicuña, La Serena y Coquimbo (Chile). La historia común de las poblaciones involucradas tiene un peso significativo en cualquier proceso de integración, pues actúa como facilitador de entendimientos, lazos culturales y planes comunes.

Presentar la realidad actual de las subregiones que se propone integrar, con un diagnóstico que comprenda los aspectos geográficos, económicos, culturales y sociales. En este punto mostraré las áreas sobre las cuales es posible alcanzar un mayor grado de integración.

b.1. Ello debería permitirnos detectar políticas públicas de integra-

ción: el papel del Gobierno Provincial (en el caso argentino) y de la Intendencia de la IV Región (caso chileno) de los municipios e instituciones sociales y económicas. La intervención de los municipios y de las comunidades directamente involucradas en el proceso, ya sea planificando y ejecutando, es un indicador fundamental para poder establecer la viabilidad o imposibilidad de alcanzar un avance en el proceso de integración. Si bien los municipios dependen de sus respectivos gobiernos centrales, y casi siempre se encuentran acotados por la indisponibilidad de recursos económicos, financieros y tecnológicos, su papel resulta insoslayable en el escenario de integración.

En este punto, mostraré la disponibilidad de vías de comunicación, transitables, como factor coadyuvante a la integración, en ambos países.

Ningún proceso de integración será viable si no encuentra un soporte fáctico dado por la infraestructura de vías de comunicación.

La mayor o menor disponibilidad de rutas adecuadas al tránsito de personas y de cargas, será un condicionante fundamental en el proceso de integración.

Ambos países son co-responsables de crear una verdadera infraestructura vial, ferroviaria, portuaria y de servicios que permita el intercambio comercial, el tránsito de cargas y el intercambio turístico entre ambas subregiones. En ese sentido podrá apreciarse los esfuerzos realizados por la provincia de San Juan para crear el corredor bioceánico.

c.1. Explicar qué es el llamado corredor bioceánico Porto Alegre-Coquimbo. Este “corredor bioceánico central” representa una vía carretera que debe unir las ciudades de Porto Alegre en Brasil, con la ciudad y puerto de Coquimbo en Chile, atravesando, por la región central de nuestro país, las provincias de Entre Ríos, Santa Fe, Córdoba, La Rioja y San Juan. Al tratar específicamente este punto, se desarrollará en extenso para su mayor comprensión.

Metodología

- El presente trabajo no es meramente descriptivo ni crítico. Basándose en una descripción lo más ajustada posible se procuró que sea operativo, en tanto y en cuanto se establecieron una serie de variables a investigar que permitieron reconocer ciertas líneas de acción para direccionar el cambio hacia un estadio que implique mayores beneficios a la región.

En otras palabras, describir y analizar la región en sus diferentes di-

mensionen solo puede tener sentido si ello permite operar sobre la realidad para transformarla y mejorarla.

Por ello, en esta investigación se considerarán dos aspectos centrales: a) La realidad política, socioeconómica y cultural de ambas regiones, como las diferentes políticas estatales, sus potencialidades y complementaciones y b) la mega obra de infraestructura vial, de servicios que el proceso requiere.

- Cada objetivo específico está diseñado con el propósito de eslabonar un recorrido de investigación que permita elaborar la propuesta final.

- Se realizó un trabajo exploratorio de recopilación de información pertinente en la zona (del lado argentino y del lado chileno).

- En la “Casa de Coquimbo en San Juan” se buscó información actualizada sobre el estado del camino por el Paso de Agua Negra.

- Viajé hacia Chile por el Paso de Agua Negra, en el mes de enero de los años 2005, 2009 y 2010. Así constaté en el lado argentino la creciente interacción de ciudadanos de ambos países a través del paso de Agua Negra. También se constató en el terreno la escasa disponibilidad de infraestructura, el estado del camino del lado argentino hasta el límite, y desde allí el recorrido que conduce hacia la ciudad de La Serena y luego Coquimbo, en la IV Región de Chile.

- Realicé entrevistas con autoridades de la Municipalidad de Coquimbo y de la Casa Argentina en Coquimbo.

- Participé de reuniones con residentes argentinos en las ciudades de Coquimbo y La Serena.

- Recopilé información referente a los puertos de Coquimbo y Guayacán.

- Mantuve reuniones con el Secretario de Gobierno de la Municipalidad de Iglesia y con el Intendente y el Secretario de Gobierno de la Municipalidad de Jáchal, en la provincia de San Juan, referidas al proyecto de integración.

- Realicé entrevistas a diferentes funcionarios del Ministerio de Gobierno de la Provincia de San Juan y recibí documentación pertinente sobre el trazado del corredor bioceánico y los eventos conjuntos entre San Juan y el gobierno de Coquimbo tendientes a fortalecer el proceso de integración.

- Utilicé fuentes históricas, bibliografía sobre integración, información periodística, información oficial del Gobierno de San Juan y de

Vialidad Nacional, Información de Internet, entrevistas y publicaciones en diarios y revistas atinentes al tema.

Desarrollo de los objetivos específicos

Antecedentes de integración entre los pobladores de las dos subregiones elegidas

Si se tiene en cuenta que nada menos que Gabriela Mistral, Premio Nobel de Literatura, estuvo radicada en la ciudad de Jáchal, cuando esta era solo un pueblo, y que tenía familiares en la villa de San José de Jáchal, tal vez podríamos preguntarnos cómo se hacía ese intercambio de ciudadanos en tiempos de caminos que eran huellas o senderos montañosos.

Pero no solo vino Gabriela Mistral de su Vicuña natal a vivir a Jáchal, sino que a través del paso de Agua Negra cientos de chilenos y argentinos traspasaron la dura cordillera para radicarse en una tierra que les parecía una panacea para sus necesidades.

No debemos olvidar que las ciudades de Cuyo fueron fundadas por oficiales y soldados españoles que arribaron desde Chile configurando la Capitanía General de Cuyo, cuya cabecera se encontraba en la ciudad de Mendoza. Dicen los historiadores que:

En 1750 se fundaba en el noroeste sanjuanino la villa de San José de Jáchal. Domingo Ortíz de Rosas, gobernador y capitán general de Chile y presidente de la Junta de Poblaciones, designó a Don Juan de Echeagaray, vecino de la ciudad, Justicia Mayor y Superintendente de los pueblos de la Jurisdicción de Jáchal, en dependencia directa de la Junta de poblaciones en Chile. Los motivos de dicha fundación, señalados también por Barros Arana, en su obra *Historia de Chile*, fueron el mencionado problema del despoblamiento de la región y la gran influencia de los encomenderos. Asimismo, diversos autores cuyanos señalan como causales de la fundación la necesidad y el interés por parte de Chile de instalar núcleos mineros, que le ayudaran a librarse de la hegemonía del Perú. Musri y Malberti, sostienen que en esta época se notó con mayor claridad las diferencias entre los dos centros fundados en San Juan. Por un lado, Jáchal, en mayor relación con Chile y con todo el noroeste y centro argentino, que forjó un rápido pero efímero desarrollo económico; por otro, la ciudad de San Juan que experimentaba simultáneamente una grave crisis económica. Es necesario aclarar que actualmente

se está revisando el proceso histórico de Jáchal ante nuevas evidencias arqueológicas y documentación (Hevilla, 1999: s/p).

En esta región, históricamente los pobladores de ambos lados de la cordillera se relacionaron por actividades comerciales y luego por lazos familiares.

Aún antes de la gesta libertadora, ya existían contactos entre pobladores de ambas subregiones, argentina y chilena. Esa interrelación fue incrementándose paulatinamente. La libertad que tenían los pobladores para comerciar, sin los controles que posteriormente fueron impuestos por los respectivos gobiernos centrales, permitió que los habitantes de la región argentina vendieran ganado en pie, trigo y maíz, vino en barricas, pasas de uva, harina, y trajesen de Chile pescado desecado, cobre, frutas secas, entre otras cosas.

Los habitantes de las regiones estudiadas, con sus cargas culturales y sus modos de relacionarse, son prueba innegable de la existencia de relaciones sociales y comerciales de antigua data.

El similar lenguaje y modo de hablar en ambas subregiones son una muestra del grado de interacción de ambas comunidades.

Así, es posible detectar palabras que en otras regiones del país se desconocen (por ej. “sopaipilla”, que en otras regiones argentinas se conoce como “tortas fritas”, o el “bolillo” que no es otra cosa que el “palo para amasar”), los nombres dados a ambos lados de la cordillera a las comidas típicas, como “charquicán” (guiso de carne desecada) o tomaticán (tomates cocinados con huevo) y hasta las expresiones comunes y tonadas que utilizan los respectivos pobladores, sin distinguos de clases sociales, nos revela una vez más que Cuyo en sí mismo fue considerado siempre como un región íntimamente vinculada con la República de Chile.

En verdad no se encuentra en otra región de la República Argentina un lazo cultural tan fuerte como el que se verifica en la región cuyana y más aún, en la región que estamos considerando.

El comercio desde San Juan, o más precisamente desde Jáchal y Rodeo, consistía en vender trigo, maíz, alfalfa, vinos, frutas secas o charqui y naturalmente ganado en pie.

Desde Chile se traía cerámicas, pescado, cesterías, cobre, etc. Durante el siglo XVIII, y gran parte del siglo XIX, las relaciones existentes entre ambos pueblos fueron fluidas entre ambas subregiones.

Esta región representaba, lo que suele llamarse una región de “frontera viva” por la continua migración y comunicación que se registraba. Muchos apellidos actuales acreditan la mezcla de ambos pueblos. Los refugios cordilleranos creados por Sarmiento eran y son utilizados por los pastores chilenos, quienes buscando las pasturas naturales que encuentran en nuestra cordillera, y con conocimiento de las autoridades de Gendarmería, acuden con sus rebaños todos los años a las “invernadas”.

Pero no solo se registraba el traspaso de chilenos hacia Rodeo o Jáchal, sino que en los siglos XVII, XVIII y XIX se verificaron migraciones de esta región hacia Coquimbo y La Serena.

El comercio se realizaba con conocimiento y consentimiento de los gobiernos de San Juan y de Coquimbo, aunque también se verificaba intercambio comercial al margen de las disposiciones legales (clandestinamente), tanto del lado chileno como del lado argentino, y aunque parezca paradójico, ese comercio permitió a pueblos como Iglesia o Jáchal generar su economía sustentable, sin depender del centro capitalino, con una autonomía y autogestión que aún se añora.

Los pueblos de esa subregión, a ambos lados de la cordillera habían vencido, con gran sacrificio, los obstáculos geográficos impuestos por la cordillera de los Andes, y comerciaban valiéndose de pasos naturales y de animales para el transporte de mercaderías; mulas y caballos eran los vehículos de dicha actividad comercial.

Y en esa continua interacción se sentían vinculados y hermanados. A punto tal, que lo que constituye el tema principal de esta investigación encuentra su antecedente más remoto, en el año 1575, cuando don Gaspar Zárate se dirige al Rey de España, en representación del Cabildo de San Juan, pidiendo la construcción de un camino que vincule a esa ciudad con La Serena en Chile.

Desde entonces y a lo largo de los siglos XVII, XVIII y XIX las relaciones comerciales y familiares se sucedieron prácticamente sin interrupciones. En esos tiempos, además del intercambio comercial “oficial” de ganado en pie, frutas y frutos, coexistía un intercambio clandestino, principalmente de tabaco, que las autoridades de ambos lados de la cordillera no pudieron evitar. Una parte importante del tabaco que se ingresaba ilegalmente a Chile procedía de la zona de Tucumán. Las cargas de tabaco debían pagar un impuesto por almacenaje en Jáchal. Entre abril y octubre de 1853 ingresaron a Chile 349 fardos procedentes de Tucumán. El contrabando a través de los diferentes pasos de Elqui per-

duró hasta mediados del siglo XX, aunque ya no solamente tabaco sino otros productos. Pero volviendo a los afanes de los pobladores de ambos lados de la cordillera en construir un camino adecuado que les facilitara el comercio, en el siglo XIX adquirió nuevos bríos el proyecto. Así como sostiene el historiador chileno Rodrigo Iribarren Avilés en su libro *Agua Negra, Historias de un camino* (2012), los antecedentes de intentos de integración a través de un camino se remontan a 1865, cuando un agricultor y empresario del Elqui, llamado Ildefonso de la Rivera, propuso a la autoridades de la región la posibilidad de abrir un camino hacia la cordillera. El gobierno de entonces acogió la petición y comenzó a construirse a partir de 1865 el primer camino “tropero” (para el ganado en pie y tropa de arrieros) que uniría la parte cordillerana del Elqui con el límite fronterizo y la provincia de San Juan. Por ese y por otros pasos no tan importantes ingresaron a Chile, desde San Juan, 15.631 bovinos (1870), 22.960 bovinos (1884) y 26.822 (1886) disminuyendo en 1889 a 18.014 bovinos. La cifra parece exagerada, más aún si se tiene en cuenta además el ingreso a Chile de equinos, mulares, ovinos y otros animales, pero no lo es, y da testimonio de la importancia que tenía para los chilenos de la IV Región el comercio con la Argentina, específicamente por San Juan. Por el uso de ese camino se llegó a cobrar “derecho de peaje” que representó un valioso aporte para las arcas fiscales, pero no se utilizó para el mantenimiento y mejora del camino.

Otra muestra del interés de los chilenos por abrir una vía de comunicación hacia San Juan, lo constituyó el intento de construir una línea férrea que uniese al puerto de Coquimbo con la ciudad de San Juan, desde 1862 y así nos ilustra el historiador chileno

Por conducto de los SS Ramón i Abelardo Herrera he sabido que Uds. por encargo de la Casa de los SS Clark y Cia. de Valparaíso se interesan en saber si el paso de la Laguna de la Cordillera de Elqui se presenta para la construcción de una vía férrea trasandina que conduzca de la ciudad de La Serena a la de San Juan. Con tal motivo i deseando cooperar en cuanto me sea pasible a la realización de tan grandioso proyecto, me permito comunicar a Uds. los siguientes datos que me han sido suministrados por los vecinos respetables de este departamento i mui conocedores del paso de La Laguna por donde han transitado varias veces (Iribarren Avilés, 2012: 43).

En 1870 la provincia de San Juan encargó a los ingenieros Octavio

Nicour y Matías Sánchez la realización de un estudio para construir un camino carretero entre San Juan y La Serena. En 1872 el estudio fue concluido, estableciendo que el camino debía estar comprendido entre los paralelos 31° y 32° de latitud.

En el siglo XX, entre 1922 y 1924, se reanudaron los intentos por extender la vía férrea hacia San Juan, pero no se concretó ningún proyecto.

Sería en la década siguiente (1930-1934) cuando el proyecto recibe un fuerte impulso del gobierno de San Juan, en la gestión del Dr. Federico Cantoni y después de su hermano, Dr. Aldo Cantoni, llegando incluso a determinar, casi exactamente, la traza que hoy tiene el camino en el lado argentino. Cuando es intervenida la provincia de San Juan por el gobierno nacional (1934) el proyecto se paraliza y tres años después Vialidad Provincial (de San Juan) retomó la idea de prolongar la ruta 20 hacia el sur, para extenderlo hacia Chile, pero no por el anterior paso elegido antes, sino por el “Castaño” en el Departamento Calingasta, que saldría a Ovalle, en la IV Región. En 1935 la Comisión Mixta Chileno-Argentina para el Estudio de los Ferrocarriles Trasandinos y demás materias (caminos) contemplaba el camino de San Juan a Ovalle por el Paso de Agua Negra o por el Portezuelo del Viento.

En este período es donde se produce una larga lucha entre las comunas chilenas por tener el paso internacional en sus respectivos territorios. Así, los “elquinos” (Valle del Elqui) tuvieron que enfrentar primero las recomendaciones y pujas de los “ovallinos” (de Ovalle) quienes con un sinnúmero de razones pretendieron lograr el apoyo del presidente chileno (Dr. Arturo Alessandri). Los elquinos también tuvieron el apoyo de la comuna de Vicuña, primera comuna que colinda con el paso por Agua Negra. Así nos ilustra el historiador Iribarren Avilés:

El comité pro camino por Elqui realizó en Vicuña un importante comicio, con 1500 almas de asistencia, alegres gritaban ¡Viva S.E. el Sr Alessandri! ¡Viva el Dr. Cantoni!. Los ovallinos no tienen porqué quitarnos el camino, adelante el comicio!! (Iribarren Avilés, 2012: 99).

Por su parte los ovallinos y su prensa (*Diario El Tamay*) iniciaron una campaña a favor de la ruta por Ovalle, inmediatamente se conocieron las gestiones que se hicieron en la Cámara de Diputados a favor de Elqui. Sin embargo, a pesar de los intereses contrapuestos y la puja por imponer el camino por una u otra comuna, no se iniciaba el camino.

Del lado argentino ya se comenzó la construcción del camino, y de aquí aún nada se ha hecho... a juicio de personas entendidas y que conocen la región por donde se haría el trazado no se gastarán en la construcción, parte chilena, más de cuarenta mil pesos (*Diario El chileno*, 28/10/1933).

Cundió aún más la preocupación en la capital elquina cuando se difundió la noticia que se estaba haciendo una ardorosa campaña por la prensa de Ovalle, de procurar la apertura del camino por Rapel (Iribarren Avilés, 2012: 73).

Esas pujas entre las comunas mencionadas provocó la paralización de las obras que se habían iniciado en 1935, sumado a ello la falta de fondos con los cuales financiar la construcción del camino. Del lado argentino, en 1939, se formó en Jáchal la “Comisión Pro Camino Internacional”, y el diario *La Alianza* así lo reflejaba: “Por nuestra parte, más de una vez hemos contemplado la necesidad de resucitar el viejo tráfico comercial con el país vecino, que hizo la prosperidad de Jáchal en otros tiempos” (Carta del Comité Departamental Pro Camino internacional Elqui-San Juan, 20/12/1939).

Los vecinos de Jáchal llegaron a comprometer 12.000 pesos de entonces para la obra. Ese mismo año en Vicuña (Chile) se integró el Cabillo Abierto de Vicuña Pro-Camino Internacional.

Pero si bien la balanza en Chile se inclinaba a favor del Elqui, no tardaron en aparecer en la disputa, los “limariños” (del Valle Limarí) para disputar la prelación en la construcción de un camino hacia San Juan, aduciendo razones de índole económica (mayor capacidad productiva del Valle Limarí) y razones técnicas (menor altura de la cordillera en esa zona). Esas largas disputas demoraron la concreción de las obras del camino internacional. Recién en 1946 la Argentina y Chile logran firmar un Tratado que estipulaba un régimen de unión aduanera, declarando libre de derechos de importación una gran variedad de productos, permitiendo el libre tránsito de estos hacia terceros países. Estas disposiciones del tratado favorecían el fuerte comercio argentino ya que sus productos podían ser exportados al exterior, vía océano Pacífico, a través de los puertos chilenos. El tratado lo habían suscrito los presidentes Juan Domingo Perón por la Argentina y Gabriel González Videla por Chile. Pero lo pactado no se concretó pues las disputas políticas internas de cada país alejaron nuevamente la posibilidad de

concretar el camino internacional y lograr un mayor intercambio e integración. Si bien en 1947, en la ciudad de Jáchal, se inauguró el primer tramo del camino hacia Chile, los trabajos quedaron inconclusos. A partir de entonces, de ambos lados de la cordillera hubo intentos a nivel institucional y de fuerzas locales para completar el camino, pero las difíciles situaciones políticas internas de ambos países, sumadas a las oposiciones de intereses, prácticamente paralizaron la construcción de la vía de integración.

Más tarde, merced al centralismo impuesto en ambos países y el correlativo grado de dependencia que se verificó, se cerraron completamente los pasos “no oficiales”. Casi abruptamente, por razones exógenas a los propios pueblos, y por motivos más vinculados a los intereses portuarios de ambos países, se inició un proceso de separación y aislamiento de los pueblos “cordilleranos”, fruto de políticas centrales (cierre de las aduanas, por ejemplo) o de potenciales conflictos bélicos.

Pero no solo las provincias cordilleranas sufrieron ese aislamiento, por los gobiernos centrales.

En nuestro país, el concepto de “región” es un concepto geográfico vacío de contenido político y económico real, puesto que en verdad, durante todo el siglo XX, las provincias se gestionaron como compartimentos estancos, vinculados por un lazo de dependencia, solo con la metrópoli. Nunca en el siglo XX, en la Argentina, las regiones, ya sea pampeana, o mesopotámica, o cuyana, se imaginaron y desarrollaron un proyecto común de desarrollo o un futuro de esfuerzos compartidos. Así, en Cuyo, específicamente San Luis, no celebraba convenios de mutua conveniencia de contenido económico o de interacción cultural o social con San Juan o Mendoza. Cuántos problemas de infraestructura que pudieron encararse y resolverse de manera conjunta no se solucionaron. Así por ejemplo, si era necesario dotar de gas natural a toda la región, la provincia más beneficiada, por disponer de ese recurso, era Mendoza, pero no existía en sus elites dirigentes un concepto de región integral, que movilizara la participación de las otras provincias integrantes de la región, en el beneficio de contar con gas natural.

Recién en el siglo XXI se concretan “convenios de cooperación” en materia de prevención del delito o colaboración policial. Entonces, a diferencia de lo que sucede en Chile, que, desde su origen, se vieron y organizaron en regiones totalmente integradas en sí mismas, en nuestro país el concepto de región, la idea de región, como estrategia de creci-

miento y desarrollo, como políticas de estado provinciales, representa una larga y dificultosa tarea de construcción cultural.

En cuanto a las relaciones entre los habitantes de uno y otro lado de la cordillera, que se habían generado espontáneamente y en base a sus intereses locales, como sucedió en la mayoría de pueblos fronterizos, las políticas de los gobiernos centrales de ambos países fueron desdibujando esta “frontera viva” hasta casi desaparecer.

Las continuas disputas fronterizas y la inestabilidad política de los Estados configuraron un contexto en el que imperó la “hipótesis de conflicto”, la separación y el enfrentamiento entre ambos países, lo cual no permitió el flujo migratorio y prácticamente cerró el paso.

Cuando los conflictos limítrofes entre ambos países adquirieron gran importancia, merced a la visión geopolítica que exhibieron los gobiernos centrales, los pueblos que antes se vinculaban pacíficamente sufrieron el aislamiento, la marginación y la pobreza.

En la Argentina el cierre de las aduanas interiores y la política estatal basada en la concepción de la “seguridad nacional”, permitió por un lado, una excesiva concentración de recursos y decisiones en Capital Federal que era lo buscado, puesto que era imposible (por las distancias) para las elites portuarias controlar ese permanente y espontáneo intercambio económico y mucho menos hacerse con los frutos de ese comercio.

Por otra parte, permitió configurar una dependencia política y económica con la metrópoli central, que con la connivencia innegable de las elites provinciales, aún desde el gobierno de sus provincias convalidaron la marginación y empobrecimiento constante de sus pobladores y territorios y su distanciamiento de las otras provincias de cada región.

Al igual que el Estado chileno, se valieron de un factor geográfico natural, como la cordillera de los Andes, para consolidar un verdadero y asfixiante centralismo, y establecer sendas políticas de aislamiento con relación a los vecinos, puesto que la cadena montañosa de los Andes fue el mejor elemento de “defensa” y separación de quien, en varias oportunidades, fue visto como el enemigo.

En la política exterior chilena, este concepto extremadamente conservador e individualista fue constante y, aún en la actualidad, muestra como un signo característico un grado de recelo y cautela con relación a los países de la región.

Piénsese en los acuerdos económicos y de comercio “bilaterales” que Chile ha celebrado y celebra con EE.UU., y se podrá comprender

el recelo aludido. La diplomacia chilena ha sido siempre proclive a celebrar “alianzas” con países extra-región, pero se ha conducido con extrema precaución con relación a los países de América Latina.

Nuestra diplomacia, históricamente, no ha tenido un paradigma muy diferente a la chilena y eso ha configurado una cultura política y estratégica que no es fácil cambiar.

Pero no debe perderse de vista que el concepto geopolítico de “frontera” y su expresión militar de “hipótesis de conflicto” no fueron más que una excusa para esconder lo que realmente subyacía y subyace en esas “estrategias”: el manejo exclusivo de las exportaciones, en una aduana concentradora, diseñada para preservar los réditos del intercambio comercial, sea con el país que fuere. Simplemente un absoluto interés económico de las elites portuarias de ambos países explica más integralmente el aislamiento de las regiones cordilleranas argentinas.

De solo pensar que cualquier tipo de producto para ser trasladado del centro de fabricación, generalmente situado en la provincia de Buenos Aires o en Santa Fe o Córdoba, a un destino de origen debía afrontar los altos costos de flete, ya puede formarse una idea del inmenso perjuicio y dependencia que esa situación provocaba en el resto de las provincias más alejadas del puerto.

Pero, como dijo Marco Tulio Cicerón, “*la historia es la madre de la vida*” y la historia ha demostrado cuán equivocados fueron los imaginarios de las elites gobernantes centrales de ambos Estados imperantes por casi dos siglos.

El escenario actual revela, con una crudeza incontrastable, las consecuencias nefastas de políticas estatales centralistas, omnipotentes y apartadas en grado sumo de las necesidades de los pueblos que quedaron aislados, alejados de los dos grandes centros de poder político, económico y cultural de los dos países.

Evolución del proceso de integración

En este punto abordaré la lenta evolución del proceso de integración operada ya a finales del siglo XX y primeras décadas del presente siglo. Así considero pertinente mencionar:

- Convenio de Hermanamiento entre Región de Coquimbo y Provincia de San Juan, Período 1990/2000. El convenio fue suscripto por las máximas autoridades de ambas representaciones políticas. El Gobernador

de la Provincia de San Juan y el Gobernador de la IV Región con sede en Coquimbo. El hermanamiento se funda en el reconocimiento de historias y lazos culturales afines entre ambas comunidades.

- Desde 1990, y mediante la actuación de la Comisión Binacional, reforzada por las recíprocas visitas de los respectivos presidentes, se firmaron una serie de convenios bilaterales, que se han perfeccionado como Tratados Internacionales, aprobados por los correspondientes Parlamentarios.

- En materia de Integración Física se formó el denominado Grupo Técnico Mixto (GTM), constituido por autoridades superiores de los ministerios de Vialidad y de Cancillería de ambos países, encargado de realizar los estudios técnicos para determinar las obras de infraestructura más importantes que se necesitan para hacer más fluido y fácil el tránsito entre una y otra República, especialmente en el transporte vial, sin dejar de lado el que se refiere al transporte ferroviario.

El referido GTM realizó un catastro de los pasos cordilleranos existentes entre Chile y la Argentina, llegando a contabilizar más de 50 pasos.

Se realizó una selección de los pasos, por su importancia en las regiones, en infraestructuras, y al mayor volumen de tráfico.

De dicha selección, se denominó prioritarios a 13 pasos, y se estableció el Plan General Maestro de Pasos Fronterizos entre Chile y la Argentina.

Los 13 pasos prioritarios que se eligieron son de Norte a Sur los siguientes:

Jama. Une la Provincia de Jujuy con la I y la II Regiones chilenas, puertos de Arica, Iquique y Antofagasta. Este camino está construido, en buen estado de conservación, y atraviesa el desierto más grande del planeta: el desierto de Atacama. La aduana y oficina de migración chilenas se encuentran en San Pedro de Atacama.

Sico. Une la Provincia de Salta también con la I y la II Regiones chilenas y accediendo a los mismos puertos señalados en el paso anterior.

San Francisco. Une las provincias de Catamarca y La Rioja con la III Región de Chile, Valle de Copiapó, puertos de Caldera y Chañaral. Pircas Negras.

Agua Negra. Une la Provincia de San Juan con la IV Región de Chile, y las ciudades de Coquimbo y La Serena (capital de la IV Región) como también los puertos de Coquimbo y Guayacán. Este paso que representa

el núcleo del proceso de integración postulada en esta investigación ya había sido incluido en el año 1947, como uno de los pasos prioritarios a ejecutar, pero como se dijo antes, las disputas políticas internas de ambos países, los procesos de interrupción democrática y el concepto de prevalencia de “Hipótesis de conflicto” dilataron su concreción.

Sistema del Cristo Redentor. Es el paso de mayor tráfico binacional. Une la Provincia de Mendoza con la V Región de Chile y Región Metropolitana, Santiago de Chile, y los puertos de Valparaíso y San Antonio. Actualmente esos puertos se encuentran colapsados y en proceso de ampliación de capacidad operativa.

Pehuenche. Por el sur de la Provincia de Mendoza, Malargüe, une Argentina con la VII Región de Chile.

Pino Hachado. Une la provincia de Neuquén con la IX y la X Regiones de Chile, Temuco y Valdivia, puertos de Corral y Puerto Montt.

Cardenal Samoré. Une la Provincia de Neuquén-Bariloche con la IX y la X Regiones chilenas, accediendo a los puertos Corral y Montt.

Huemules y Coyhaique Alto. Unen la Provincia de Chubut con la IX Región de Chile, Coyhaique y Puerto de Chacabuco.

Integración Austral y San Sebastián. Unen las Provincias de Santa Cruz y Tierra del Fuego con la XII Región de Chile y puerto de Punta Arenas.

En el siguiente mapa de la página 35 pueden observarse los trece pasos mencionados.

- Seminario de Integración Región de Coquimbo (Chile) con Provincia de San Juan, del 07 y 08 de noviembre de 1996. En este Seminario se analizaron los diferentes aspectos en los cuales era posible entonces iniciar un proceso de integración, entre ellos mereció especial consideración el aspecto cultural y se establecieron acuerdos de intercambio de grupos artísticos entre ambas regiones.

- En 1998 se autorizó por parte de las reparticiones de AFIP y Aduana argentinos la habilitación del Paso Pascua-Lama a través de un túnel construido por la minera Barrick que desemboca en la III Región de Chile.

- En 1999 se amplió el plazo de habilitación de dicho paso, con exclusivo uso de la empresa minera. Es un paso que cuenta con habilitación permanente, ubicado en las siguientes coordenadas geográficas: Latitud Sur 29° 19' -Longitud Oeste 70° 01'. Altura del túnel 5.100 metros sobre nivel del mar. Asistencia policial más cercana: Retén Conav



Fuente: diario El Mercurio,
13/10/2008. Reproducido en
www.plataformaurbana.cl

(F), distante a 45 km del paso. Es un paso construido y habilitado solo para el proyecto minero Pascua-Lama, de acceso restringido.

- Informe del señor Patricio Prieto Gándara sobre “La experiencia de integración fronteriza chileno-argentina”, Ministerio de Relaciones Exteriores, Santiago, Chile, 2000.

- Convenio de Hermanamiento entre las ciudades de Vicuña (Chile) y Jáchal (Argentina) del 18 de febrero del 2001. Este Convenio de Hermanamiento se celebró a una escala menor que el anterior, y específicamente se hermanaron dos ciudades Vicuña (Chile) y Jáchal (Argentina) reconociendo que ambas estaban hermanadas por haber sido, en diferentes etapas, el lugar elegido por la poetisa Gabriela Mistral para vivir.

- Inauguración de la Casa de Coquimbo en San Juan (14 de mayo 2001).

- XIII Encuentro del Comité de Frontera por Paso de Agua Negra, 29 y 30 de marzo 2004. En dicho encuentro el tema central fue la voluntad de acelerar el proceso de integración con Chile a través del paso de Agua Negra, y se reconocieron los mutuos beneficios de la integración, a nivel económico.

- XIV Encuentro de “Comités de Fronteras”, San Juan, República Argentina, marzo 2005. En este encuentro se decidió modificar el nombre de los “Comités de Fronteras”, por el de “Comités de Integración”.

Este no es un dato menor, por cuanto expresa la voluntad política de los gobernantes de cambiar el escenario y concepción de sus relaciones futuras. Con la presencia de los embajadores de ambos países, y de las más altas autoridades de ambas regiones, lo más significativo del encuentro fueron los informes de las comisiones técnicas sobre la viabilidad y conveniencia de la construcción de un túnel de 14 km, a través de la cordillera que permitiera el paso, todo el año, de personas como de cargas.

Las comisiones técnicas de cada país coincidieron en la alta rentabilidad y conveniencia de su construcción, sobre todo para la Región Centro de nuestro país.

- Aprobación de una solicitud de suplemento de fondos por un monto de 30.000 pesos (moneda en Chile a diciembre/2002), mediante el Acuerdo N° 2940, en Sesión Ordinaria N° 358 de fecha 12/05/2005, en La Serena por parte del Consejo Regional de Coquimbo, para la ejecución del estudio “Construcción Túnel Internacional paso Agua Negra, Ruta 41, -Ch”, Código BIP 30038490-0, con cargo al presupuesto FNDP 2005. El acuerdo fue adoptado por 15 votos a favor de un total de 16 Consejeros asistentes a la Sesión.

- En el año 2009, fue concluido un documento conjunto, realizado entre profesionales pertenecientes a las universidades Católica de Cuyo (San Juan) y Católica del Norte (de Coquimbo) y con la participación del Instituto de Economía y Estudios Sociales de la Bolsa de Comercio de San Juan. Este trabajo de investigación fue comisionado por el Ministerio de la Producción y Desarrollo Económico del Gobierno de la Provincia de San Juan, y representa un ejemplo de lo que puede alcanzarse a nivel académico. Concretamente se encargó a las universidades y al aludido Instituto elaborar propuestas para establecer políticas públicas que promuevan y hagan posible emprendimientos de cooperación económica del sector privado entre ambas subregiones. La comisión formada de las universidades citadas propuso, en el marco de la integración fronteriza, el uso de una herramienta económica financiera denominada Matriz de Marco Lógico (MML), la cual permitió presentar en forma justificada y estructurada cualquier proyecto de inversión del sector privado. La idea subyacente era ayudar en la gestión de las iniciativas de inversión, proporcionando información esencial e interrelacionada, para

que, a ambos lados de la cordillera, hubiera una sinergia de inversiones del sector privado que fuese atractiva para el capital privado y generador de mayor empleo.

El estudio reveló datos alentadores, que me permito señalar: en la IV Región de Chile, en el período que va de 1996 hasta el 2006, se registró un crecimiento importante que alcanzó el noventa por ciento (90%), en tanto que en la misma década considerada, en la provincia de San Juan se registró un crecimiento acumulado del cincuenta y dos por ciento (52%).

Las exportaciones de Coquimbo aumentaron un 670%, en tanto las de San Juan crecieron un 430% entre el 2000 y 2007. Los dos grandes rubros que componen en su mayoría las exportaciones de ambas localizaciones refieren a la minería y la agroindustria. La región de Coquimbo se ubicó penúltima en el “ranking” de competitividad de Chile al 2007, en tanto San Juan se categoriza como la 2ª provincia más competitiva en la Argentina de acuerdo al informe de la consultora Delphos Investment del año 2009.

Obviamente, estos datos por sí solos no alcanzan para comprender los niveles alcanzados, si no se tiene en cuenta el punto de partida de ambas subregiones, es decir su realidad anterior a la medición propuesta por el estudio.

En un escenario de integración de las respectivas economías el informe identificó seis sectores de desarrollo viable y sustentable, a saber: sector agrícola, sector pesquero-acuicultura, sector minero, sector industrial, sector turístico y de servicios. El análisis y diagnóstico de cada sector, les permitió considerar escenarios posibles donde esos sectores pudiesen conformar cadenas productivas muy integradas, a ambos lados de la cordillera. Así, a modo de ejemplo, el sector agrícola-alimentario incluyó tanto productos primarios como los manufacturados en origen. El sector de pesca-acuicultura solo se verifica, por una obvia razón, en la IV Región de Coquimbo y de igual modo el sector industrial propiamente dicho se verificó principalmente en la provincia de San Juan. En ambas subregiones el sector minero exportador, como el sector de turismo y servicios son los sectores que presentaron mayor uniformidad de desarrollo.

El encargo fue cumplido y ambas entidades pudieron identificar doce (12) iniciativas de cooperación binacional, en sectores agrícola-alimentario, pesquero-acuicultura, industrial, minero, turismo y servicios.

En el siglo XXI, ya con más de dos décadas de estabilidad política e

imperio del régimen democrático en ambos Estados, el escenario es otro.

Como consecuencia de la grave crisis económica que sacudió nuestro país en los años 2001 y 2002, muchos jachalleros y rodeinos se radicaron en Chile en busca de mejores oportunidades de vida.

En el aspecto cultural es donde con mayor claridad se evidencia la mutua interacción de ambas subregiones. Su modismo y forma de expresarse, su lenguaje, nos demuestra la raíz común de su manera de comunicarse.

Actualmente, este territorio representa un complejo de realidades geográficas, sociales, institucionales, humanas, culturales y económicas muy diversas.

En los aspectos culturales y sociales, el cambio es muy significativo pues tanto ha influido el proceso de globalización que en ambas subregiones es apreciable un profundo cambio cualitativo en la manera de considerar a los “vecinos”, sea de un lado o del otro de la cordillera.

Actualmente se verifica en la cordillera la migración temporaria de chilenos principalmente, y un continuo traslado de técnicos e ingenieros chilenos que trabajan en la mina de Veladero en la provincia de San Juan.

El tráfico de personas se ha incrementado de manera notable y ciertamente es posible proyectar un escenario de mayor integración, de continuar estables las variables actuales, tanto en el aspecto político-cultural como en el social-económico.

En la década de los 80, merced al beneficio otorgado a algunas provincias en virtud de la Ley de diferimientos impositivos, se inició la búsqueda de otras actividades productivas, como por ejemplo la olivicultura, el procesamiento de frutos desecados y el ajo colorado, para exportación. En el marco de los beneficios impositivos, algunas empresas se radicaron en la provincia de San Juan, y algunas de ellas, como las empresas elaboradoras de productos hortícolas envasados, y la olivícola, tuvieron una aceptable performance, que les permitió desarrollar su actividad por ya más de dos décadas. Esas actividades productivas se sumaron a otras ya existentes, como por ejemplo la industria cerámica y la industria calera (extracción y procesamiento de cales para la industria). Obviamente ello tuvo un impacto positivo en la provincia, en términos de niveles de empleo y demanda agregada.

Ya a fines de la década de los años 90 otro tipo de recursos naturales despertaría el interés de otra clase de empresas, para operar sobre la geografía sanjuanina. Cuando se confirmó la existencia de minerales

muy preciados en el mercado mundial, como el oro, la plata y el cobre, varias empresas, de gran envergadura y de operatividad multinacional, se sintieron atraídas por esos minerales.

Cabe acotar, que la escasa regulación legal sobre la materia permitió, sobre todo en los primeros años, que dichas empresas multinacionales, con enorme poderío económico y financiero, impusieran condiciones contractuales con los gobiernos de turno, tanto referidos al cateo, preparación del terreno, exploración y explotación, y hasta los porcentajes que abonarían en concepto de regalías.

Los gobiernos de la región advirtieron entonces, la oportunidad de romper de forma definitiva el cerco de la dependencia económica que imponía el monocultivo, buscando otras fuentes genuinas de recursos para la provincia, que sumadas a las que se habían creado en la década de los 80 permitía elaborar políticas más ambiciosas de desarrollo provincial.

Así se desarrollaron gestiones a nivel nacional y se logró la radicación de empresas mineras multinacionales que, en pocos años, representaron para la provincia un notorio incremento en la actividad productiva y de servicios.

Del mismo modo que otras actividades actúan como disparadores o “multiplicadores” de la actividad económica, como por ejemplo la industria de la construcción, en este caso la minería en la provincia de San Juan ha representado un innegable factor de multiplicación, variedad e incremento de la actividad productiva y de servicios. En la actualidad la ley de diferimientos impositivos caducó, y la provincia se encuentra en pleno proceso de adaptación a esta nueva realidad, con la necesidad de conservar el nivel de actividad económica y el nivel de empleo.

Más adelante volveré sobre este tema para analizar con datos económicos la real influencia en la economía de San Juan y sus consecuencias a mediano y largo plazo, sobre todo en materia de impacto ambiental.

Realidad actual de la provincia de San Juan

Actualmente la provincia de San Juan y los dos departamentos involucrados en el proceso de integración que se postula, presentan una realidad bastante diferente a la del siglo pasado.

Los dos departamentos argentinos en la provincia de San Juan fac-

tibles de integrarse con la IV Región, son los departamentos de Jáchal y de Iglesia.

Como a la casi totalidad de las zonas precordilleranas argentinas, el poder central las fue aislando, marginando poco a poco del ritmo de crecimiento y desarrollo de otras regiones, y actualmente muestran una serie de carencias en términos de desarrollo e infraestructura social.

La región que comprende los departamentos de Iglesia y Jáchal, en la provincia de San Juan, como la casi totalidad de las zonas precordilleranas argentinas, son territorios en los que es posible detectar cómo la indiferencia de los gobiernos centrales y provincial han generado contextos de atraso, asimetrías económicas y subdesarrollo de sus recursos naturales y humanos.

La lejanía de puertos que promuevan la producción y la exportación de sus productos, la incomunicación por falta de caminos adecuados, son factores que indudablemente han contribuido al aislamiento y subdesarrollo y a acentuar asimetrías notorias con respecto a su par chilena.

Específicamente en los dos departamentos involucrados, ese aislamiento les privó de mantener un flujo comercial que les permita generar una sinergia propia y encontrándose tan lejanos y privados de posibilidades de sustentación, la emigración de los jóvenes fue una consecuencia inevitable, lo cual representó un grave problema demográfico, fenómeno que no fue debidamente registrado ni abordado por las políticas estatales, tanto nacional como provincial.

Es una zona que reproduce lo que vemos en muchos pueblos de nuestro país, un centro de concentración en el que se ubican los principales organismos públicos, la municipalidad, las escuelas, dispensario, comercios, estación de policía, iglesia, etc., que configuran un centro de interacción social y política. Y rodeando este “núcleo urbano”, un amplio escenario de zona rural.

En las afueras, existen propiedades o fincas, algunas de grandes dimensiones, con escasos habitantes y aislados unos de otros. El clima es riguroso, de temperaturas extremas, con elevada amplitud térmica, el agua es un bien escaso, provisto por los deshielos de la cordillera y depende casi exclusivamente de la existencia de nieve en la cordillera.

El Departamento de Iglesia, más al oeste, colindante con la cordillera, tiene una superficie de 19.801 km², una población de 6.737 habitantes y una densidad de 0,3 habitante por km².

El Departamento de Iglesia es un Municipio de 3ª Categoría, con

baja asignación presupuestaria (por coparticipación) y menos autonomía funcional, lo cual representa un grave obstáculo para desarrollar una acción política integral que incluya búsqueda de financiación fuera de la provincia, o implementación de ciertas disposiciones de carácter tributario que signifiquen aumento de recursos.

De incrementarse el tránsito, como se ha registrado desde la apertura del paso de Agua Negra, en 1990, entre ambos países, sería el territorio más beneficiado, porque es el primer municipio argentino que se encuentra al cruzar la cordillera desde Chile y a diferencia de otros municipios cuenta con pequeños pueblos que crecen en forma paralela a la capital del Departamento, como por ejemplo Rodeo, Las Flores, Tudcum, Bella Vista.

Su suelo es apto para la agricultura y la ganadería. Sus habitantes, con la escasa ayuda y asistencia del Estado, han sabido desarrollar cultivos de porotos, semillas, maíz, hierbas aromáticas y producción de madera (álamo y eucalipto). Hoy, con la irrupción de las empresas mineras, no solo ha cambiado la fisonomía de este departamento, sino que ha permitido crear nuevas fuentes de trabajo a los pobladores, que se han incorporado a la industria minera en diferentes formas. Las políticas públicas deberán direccionarse hacia Iglesia a fin de lograr un grado de desarrollo que le permita responder a los requerimientos de un tráfico de gran escala.

El otro Departamento involucrado directamente con el proceso de integración es San José de Jáchal. Se trata de un Departamento con una rica historia y durante un breve lapso le disputó a San Juan la preponderancia en la provincia.

La ciudad cabecera del Departamento de Jáchal, San José de Jáchal, fue fundada por don Juan de Echegaray, vecino encomendado por la capitanía de Chile, tiene una superficie de 14.749 km², una población de 21.018 habitantes y una densidad de 1,4 habitantes por km², según censo del INDEC de 2001.

Es un departamento con cordones montañosos y valles de suelo apto para el cultivo de forrajeras (alfalfa), como también de cereales como el trigo y el maíz. Además de la actividad agrícola, que a comienzos del siglo XX le permitió contar con tres molinos harineros, tuvo una planta procesadora de tomate envasado, un frigorífico y una planta procesadora de cal (llamada "El refugio", de origen chileno), un aeródromo y dos diques niveladores de agua. Durante el siglo XIX y comienzos del

XX, otra actividad importante era el comercio del ganado bovino en pie que se cruzaba a Chile y se vendía en La Serena.

De ambos departamentos, el más desarrollado es el de Jáchal, que reviste en la 2ª Categoría, dentro de las jerarquías que establece la Constitución de la Provincia de San Juan, lo cual implica que si bien tiene mayor peso político que el departamento de Iglesia, no cuenta con la autonomía ni con la coparticipación de recursos necesarios.

No dispone de la capacidad económica de los Municipios de 1ª Categoría, que pueden autogestionar gran parte de lo que recaudan. La diferenciación se basa en la cantidad de población que cada Departamento exhibe.

No obstante es considerada ciudad y no pueblo, ya que las instituciones y servicios con las que cuenta permitieron asignarle esa categoría.

Sin embargo la potencialidad de ambos departamentos es inconmensurable. Tanto el Departamento de Iglesia como el de Jáchal encierran en su territorio enormes fuentes de recursos naturales, que representan el desafío de su desarrollo y expansión, para el presente y el futuro.

Desde la posibilidad de explotación minera en gran escala (minas de oro de Veladero y Gualcamayo), hasta la explotación de la industria turística, todo está dado en estado casi virgen en ambos departamentos.

La extensión de sus inmensos valles, la belleza de sus paisajes, los torna aptos no solo para la minería, sino fundamentalmente para todo tipo de experiencias agrícolas y ganaderas, industrial y de servicios.

El escenario actual es muy diferente al de fines del siglo XX. El Ministerio de la Producción de la Provincia de San Juan publicó datos significativos.

Así por ejemplo la tasa de crecimiento económico de San Juan en el año 2005 fue de un 11,4% frente al 9% de la Nación.

El comercio exterior aumentó sus operaciones en un 14% en estos dos últimos años, destacándose los rubros agroindustria, vitivinicultura, olivicultura y minería. Las exportaciones tradicionales como vitivinicultura y productos primarios aumentaron un 28% y alrededor de 50 millones de dólares ingresaron en el año 2006 a la provincia, por la exportación de minerales metalíferos.

A su vez, la tasa de desocupación a fines del 2006 rondó, según estimaciones oficiales, entre el 6 y el 7% en la provincia.

Poco a poco fueron revirtiéndose la situación de estancamiento y dependencia de monocultivo.

La introducción de nuevos sistemas de riego, como el riego por aspersión y por goteo, que la tecnología agropecuaria ha desarrollado, permitió que enormes extensiones de territorio, antes desérticas, se conviertan en viñedos de uvas varietales y en grandes extensiones de plantación y cultivo de olivos y frutales de todo tipo, destinados a la exportación.

En este sentido, la acción desplegada por el INTA en sus diferentes extensiones, como INTA Pocito, o INTA Media Agua, por ejemplo, han permitido ampliar la oferta productiva de la provincia, con productos provenientes de la actividad agrícola. Así, hoy se producen híbridos del melón, frutales de carozo, semillas de alfalfa, especies frutihortícolas, como ajo, cebolla, tomate, etc.

El programa Federal de Apoyo al Desarrollo sustentable del INTA (Proceder) forma parte del Proyecto Nacional de Desarrollo de los Territorios (PNDT) y su proyecto específico de finanzas y mercado rural ha incorporado a la provincia de San Juan con resultados más que promisorios.

En el año 2006 San Juan vendió 10,7 millones de pesos en frutas de carozo, representando la ciruela el sector más importantes en ventas externas a Brasil, Unión Europea, Rusia.

Empresas como Exprofrut SA exportó damascos vía aérea a Canadá, más de 3.000 cajas. La Cámara de Productores y Exportadores de Frutas y hortalizas de San Juan informó que en la campaña 2005-2006 la producción de ciruelas sumó unas 2.885 toneladas. El damasco representó para el mercado interno una cifra de 1.398 toneladas y para mercado externo unas 131 toneladas.

En materia de comercialización internacional San Juan exportó en 2005-2006 unas 3.000 toneladas de ciruelas por un valor FOB cercano a los dos millones de dólares, dirigidas a 17 mercados de destino externo, destacándose Brasil como principal mercado. En cuanto al durazno, este registró un aumento de precio debido a la disminución de la producción originada por la falta de horas de frío. Los almendros han sentido la influencia de fenómenos no tradicionales como fuertes vientos, una temporada de polinización anormal en muchos casos.

Además a nivel de experimentación, con excelentes resultados, en los Departamentos de Caucete y 25 de Mayo, se ha iniciado la explotación del pistacho, en más de 100 hectáreas, en uno utilizando el agua de regadío tradicional, en el otro con sistema de regadío por goteo.

Poco a poco, se ha ido transformando el espectro productivo agrícola-industrial.

Si bien aún existe la economía de minifundios, donde la mayoría de los agricultores son propietarios de predios de escasas dimensiones llamadas fincas, que resultan poco rentables, en la industria vitivinícola es donde se patentiza claramente, pues el 88% de los productores posee menos de 15 hectáreas con variedades comunes que no permiten competir y obtener ganancias importantes. Ese porcentaje de productores vinícolas representan unos 5.230 viñateros, que disponen de escaso capital y limitado acceso a nuevas tecnologías.

En el año 2006 se incrementó la mano de obra ocupada en la actividad vitivinícola en un 33% respecto al año 2005, la producción de herbicidas creció en un 30% con respecto al año 2005.

Otro de los campos en los cuales se verificó un cambio sustancial en la capacidad productiva es en el sector minero. En pocos años, la provincia de San Juan se convirtió en el centro de las grandes actividades mineras, con la exploración, cateo y extracción de metales preciosos, como el oro, la plata y el cobre.

La provincia de San Juan, a la que pertenecen esos departamentos, es mayor que la región de Coquimbo, con una superficie de 89.651 km² y una población superior a los 600.000 habitantes. La ciudad de San Juan se encuentra a 165 km de Rodeo y a 156 km de Jáchal.

En las últimas dos décadas, esta región ha recorrido un arduo camino de superación de la dependencia al monocultivo y hoy se reconoce una política de gobierno con fuerte énfasis en el desarrollo de la riqueza minera.

La radicación de empresas multinacionales, como las empresas mineras que extraerán oro, plata y cobre, en el Departamento de Iglesia y Jáchal, por ejemplo, refleja un cambio cualitativo y cuantitativo no menor, en la percepción de los gobiernos y las respectivas poblaciones.

La explotación minera, si bien es una actividad económica extractiva, de tiempo determinado, conlleva una serie de cambios que son muy importantes a nivel económico, pero también con efectos nada inocuos para la región.

En el Departamento de Iglesia, los yacimientos de Veladero y Pascua-Lama representan un mega proyecto de inversión, que prevé para Veladero más de 12,7 millones de onzas de oro y el de Pascua Lama (proyecto binacional, compartido con Chile) más de 17 millones de onzas de oro. El yacimiento de Veladero, por la altura en la que se encuentra

obliga a implementar operativos especiales durante la época invernal, el trabajo disminuye en el yacimiento y el programa de visitas institucionalizado se suspende y se refuerzan las medidas de seguridad y prevención en los caminos de acceso y en los refugios cordilleranos.

En el Departamento de Jáchal, el yacimiento de Gualcamayo representa un proyecto “mediano” pues se prevé la extracción de 1,5 millones de onzas de oro.

A fines del año 2005, la empresa canadiense Cardero Resource, compró los derechos de exploración y explotación de las minas de oro en Huerta de Huachi, localidad de Jáchal, de larga tradición minera.

En el año 2006 esa empresa comunicó la inversión de 750 millones de dólares para los primeros 30 meses y de 1.250 millones de dólares para los siguientes 30 meses.

Al igual que la mina de Gualcamayo, su ubicación en la precordillera sanjuanina torna al proyecto altamente viable, por la ventajas que otorga la baja altura en la que se encuentra el yacimiento, lo cual permite las tareas de explotación durante todo el año sin tener que suspender los trabajos por las inclemencias del tiempo y el frío que soportan los mineros de Veladero. Si bien aún no se ha mensurado cabalmente su nivel de reservas del mineral, los estudios preliminares permiten asegurar que el área de explotación que abarca 432 hectáreas tiene un enorme potencial, lo que la posicionaría entre las cuatro grandes explotaciones de oro en la provincia.

A los ya existentes yacimientos de calizas, dolomitas, rocas de aplicación, cuarzo, feldespato, se sumaron los minerales metalíferos que han transformado la capacidad productiva de la provincia.

Además de los tres grandes emprendimientos mineros citados (Veladero, Pascua-Lama y Gualcamayo), se suma un cuarto megaemprendimiento: la mina de Casposo, ubicada en el Departamento de Calingasta y que será explotada por la empresa Intrepid Mines con una proyección de 400.000 onzas de oro.

Para la explotación de los yacimientos auríferos, el gobierno de la provincia ha debido reforzar su disponibilidad energética. En el año 2006, el gobierno provincial inauguró la “línea minera” que representa, no solo para los yacimientos ubicados en la precordillera sanjuanina un aporte fundamental, sino para los pueblos que ven incrementadas sus posibilidades de expansión productiva y comercial al disponer de mayor caudal energético.

Estos megaemprendimientos implican radicación de capitales, inversiones, creación de empleo, obras de infraestructura y en general un crecimiento en términos de productividad y relaciones comerciales.

Si a los yacimientos mencionados, que se ubican en los Departamentos de Iglesia y de Jáchal, se suma el yacimiento de Casposo, en el Departamento de Calingasta, en el sur de la provincia de San Juan, y el de Pachón (yacimiento de cobre), podemos concluir que las perspectivas de desarrollo minero son muy importantes. El yacimiento de Casposo, que a fines del 2007 ya se encuentra en plena producción, se ubica a 2.400 metros de altura, lo cual le permitiría trabajar durante todo el año, ya que a ese nivel no se registran grandes nevadas, y está situado a solo 28 kilómetros de Villa Calingasta, un pueblo que puede acoger a los mineros todo el tiempo, sin necesidad de construir un campamento en la propia mina, como es el caso de los otros tres yacimientos mencionados.

Este yacimiento de Casposo, además de su “accesibilidad” tiene la particularidad de su conformación pues el oro se encuentra concentrado en vetas, lo cual además de garantizar su pureza o excelente “ley” permite un rápido retorno de la inversión. Se ha estimado por parte de la empresa que la producción anual alcanzará las 65.000 onzas de oro y un millón de onzas de plata. La inversión inicial del proyecto es de 45 millones de dólares, y la construcción demandará unos 300 obreros, que levantarán una planta de procesamiento e instalaciones para que los empleados puedan comer y recrearse. A punto tal ha cambiado la capacidad productiva de la provincia, según las previsiones de las empresas multinacionales, que para el año 2012 planificaron invertir más de cinco mil millones de dólares, lo que convertiría a San Juan en la provincia con mayor inversión y producción minera, y las exportaciones metalíferas de San Juan se estiman por un monto de 2.300 millones de dólares para el año 2013.

Pero también representan un impacto social, cultural y ambiental que deben ser previstos por los actores involucrados. Muchos aspectos deben considerarse.

Los requerimientos de trabajadores implican la radicación y la migración hacia esta zona de personas de otras regiones o pueblos, extra zona, y tal vez la inmigración de trabajadores de países vecinos. El arribo de un número creciente de personas, principalmente de operarios y técnicos, que deberán radicarse por años en la zona, demandará un proceso

de creación de infraestructura, como vivienda, hoteles, comedores, etc., que la zona no posee.

En el sector de desarrollo social se distingue la inversión pública en escuelas, centros de salud y hospitales.

En tanto, la calidad de los servicios institucionales brindados por el Gobierno han mejorado y una de sus máximas expresiones es el Centro Cívico de San Juan, que concentra gran parte de la Administración pública local.

No solo la acción del Gobierno permitió alcanzar este nuevo escenario, el sector privado realizó un importante aporte en inversiones acompañando este cambio: la agroindustria, la minería primaria y de transformación, la prestación de servicios a la producción y a la atención de la salud y la educación, la industria metalmecánica y de productos químicos y el transporte, entre otras actividades.

San Juan ocupó en el año 2007 el quinto lugar (solo detrás de Buenos Aires, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba) entre los principales destinos de anuncios de inversiones directas de empresas privadas nacionales o extranjeras en el país, y por un monto total de 1.227 millones de dólares, según datos de la Agencia Nacional de Desarrollo de Inversiones.

El estudio solo tiene en cuenta emprendimientos de inversión destinados a la formación de capital, es decir los que generan un aumento en la capacidad productiva de la economía provincial.

El gran desarrollo alcanzado por la provincia se manifiesta en el aumento del producto bruto y, en particular, en los volúmenes y valores de las exportaciones, que crecieron notablemente, a partir de la irrupción de otras actividades productivas. Pero también se evidencia el desarrollo de la provincia al verificar la existencia de cinco embalses en la provincia.

A los ya existentes Diques de Ullum, Cuesta del viento, Cauquenes, se sumó el complejo hidroeléctrico Embalse Caracoles con un impacto en la generación eléctrica y en la regulación del cauce del río lo que permite una mayor superficie bajo riego; la Central Hidroeléctrica de la Presa de Cuesta del Viento, la Línea de 500 KV vinculada al Sistema Interconectado Nacional y estaciones transformadoras, la línea de Media Tensión en 33 KV desde Valle Fértil a Ischigualasto.

Este proceso no es únicamente resultado del crecimiento de las actividades económicas tradicionales en San Juan, sino que también respondió a la inversión en nuevas actividades productivas, como la gran

minería, y el turismo, un sector con gran presente y un futuro de creciente expansión.

Así, a modo de ejemplo, es pertinente reproducir parte de un estudio realizado por la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) que fue presentado en setiembre del 2012 en la ciudad de Buenos Aires, poniendo de relieve el impacto innegable de la megaminería en la provincia de San Juan.

El estudio, resalta que

la actividad de la mina Veladero que se puso en marcha en 2005, ya genera un 34% del PBI de la provincia de San Juan. La expansión de la actividad como consecuencia de la operación de Veladero no solo se vio en el rubro minas y canteras, sino que tuvo un fuerte impacto sobre la industria manufacturera y particularmente en el desarrollo de pymes. El crecimiento promedio anual del sector manufacturero entre 2004 y 2010 fue del 13,5%, más del doble del crecimiento promedio en todo el país. En 2010-2011 el producto provincial mostró un crecimiento promedio de 15,8%, tasa que superó en dos tercios al promedio nacional (8,9%). La desocupación cayó en la provincia un 54%, el PBI creció un 267% y las exportaciones se multiplicaron casi doce (12) veces entre 2004 y 2011. En materia de impuestos, la contribución de Veladero a las finanzas provinciales ha sido creciente, si consideramos que en 2011, lo pagado en impuestos fue equivalente al 7% del Gasto presupuestado por el Gobierno provincial, en Servicios sociales, representando casi 1,4 veces el gasto en Promoción y Asistencia Social, alrededor de un tercio de los gastos en Vivienda y Salud y un 15% del gasto en Educación. En 2011, Veladero pagó en impuestos \$ 1.775 millones, equivalente al 96% del Programa de Seguridad Alimentaria, al 81% del Programa Conectar Igualdad o el 18% de los fondos de ANSeS destinados a financiar la Asignación Universal por Hijo (sic, diario *El inversor*, setiembre de 2012, p. 25).

Por cierto que semejantes porcentuales asombran, si se considera el corto tiempo en que se verificaron.

Por otra parte esta especie de “fiebre” minera estaría recién en sus albores, puesto que se encuentran en carpeta proyectos de gran envergadura como “El Pachón”, el “Altar” y “Los Azules” (yacimientos cupríferos).

Veamos cómo el Ministerio de Economía del Gobierno de San

Juan, en su página web, grafica la situación actual de la provincia de San Juan:

Con respecto al año 2010, el PGB creció un 15%, mientras que las exportaciones aumentaron un 19%, y la tasa de desocupación bajó un 25%.

Los indicadores socioeconómicos estimados correspondientes al año 2011, mostraron evoluciones crecientes en los indicadores de actividad, exportaciones, crecimiento y empleo, entre otros.

Según los indicadores, la provincia creció del 2003 al 2011 el ciento cincuenta por ciento (150%).

Los principales resultados socioeconómicos con respecto al año 2010, muestran que el PGB creció un 15%, mientras que las exportaciones aumentaron un 19%, y la tasa de desocupación bajó un 25%.

Ese crecimiento de la economía de San Juan, estimado en un porcentaje del 150%, cuantificados desde el año 2003, habría permitido alcanzar en el año 2011 un valor de \$ 6.000 millones (en pesos a precios año 1993).

Desde el año 2003 las exportaciones crecieron en un 1.576%, superando los 2.500 millones de dólares.

Cabe destacar el comportamiento de las exportaciones con y sin minería metálica. La variación 2010-2011 de exportaciones totales con oro incluido crecieron un 20%, mientras que las exportaciones totales sin oro, lo hicieron en 27%.

En las exportaciones primarias de productos de origen agropecuario se destaca el ajo con un crecimiento del 32%, mientras que en las manufacturas del origen agropecuario (MOA) el aceite de oliva tuvo una variación con respecto al año anterior del 276%, de igual forma se comportó la aceituna (59%), la pasa de uva (25%), mosto concentrado (72%) y el vino (27%).

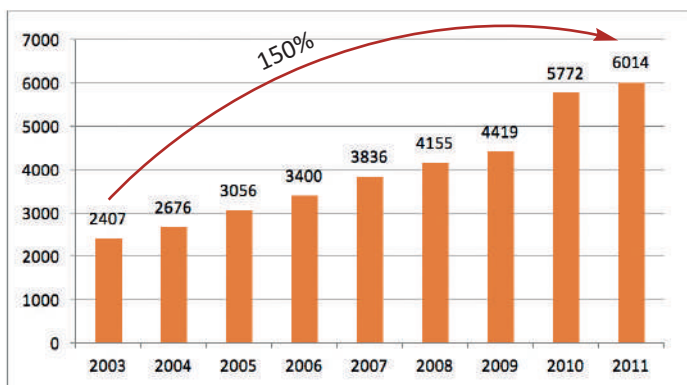
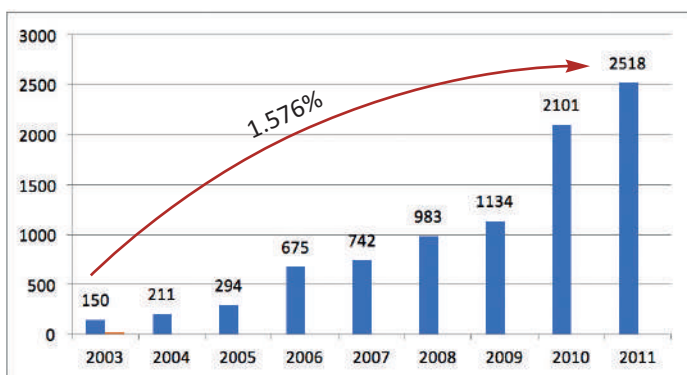
La desocupación tuvo un descenso del 58% desde el año 2003, la tasa de desempleo del año 2011 fue de 5,7% estimado anual, lo que implica un descenso del 25% con respecto al año 2010.

Principales resultados socioeconómicos

	Año 2011	Variación 2010-2011
PGB (a precios de 1993)	\$ 6.013,95 millones	15%
Exportaciones (valor FOB)	US\$ 2.518 millones	20%
Tasa de desocupación	5,70%	-25%

Evolución del Producto Geográfico Bruto, desde el año 2003 (en millones de \$ a precios año 1993).

Evolución de las exportaciones desde el año 2003

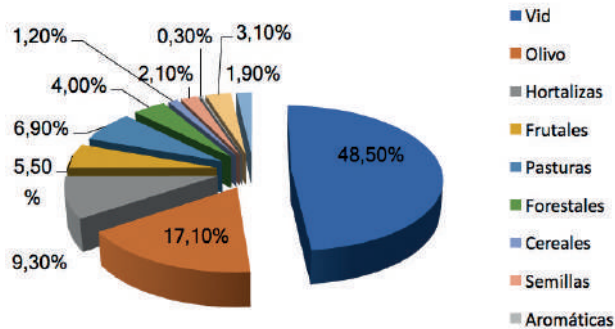


Fuente: Ministerio de Producción y Desarrollo Económico de la Provincia de San Juan.

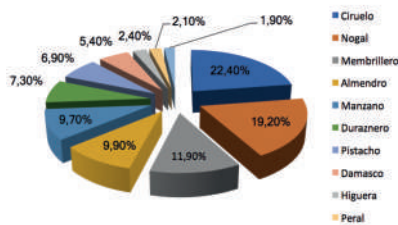
A continuación se muestra la realidad de la provincia de San Juan en gráficos y tablas que datan de 2008.

Actividad agrícola

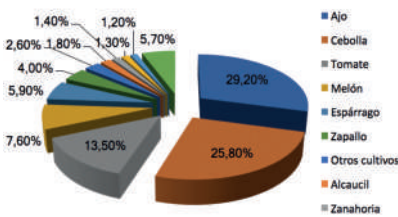
Superficie cultivada en San Juan por tipo de cultivo – Ciclo 2006-2007



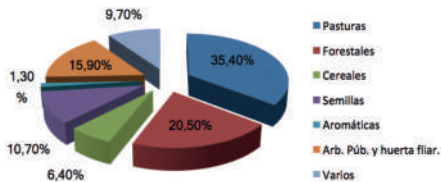
Frutales



Hortalizas



Otros cultivos



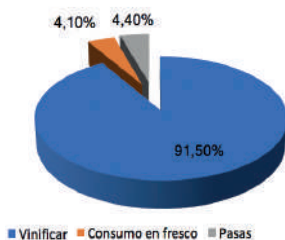
Sector vitivinícola

I. Destino de a uva ingresada a establecimientos en la provincia de San Juan (en quintales métricos)

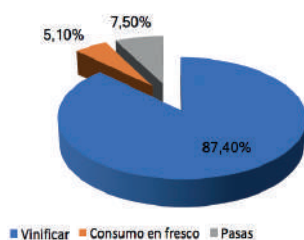
DESTINO	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Vinificar	6.192.603	6.246.847	4.923.759	6.409.624	7.472.408	7.035.789	7.697.893
Consumo en fresco	279.125	338.246	362.477	386.238	471.205	367.306	445.395
Pasas	297.045	400.029	335.673	464.954	664.820	565.299	668.450
TOTAL	6.768.773	6.985.122	5.621.909	7.260.816	8.608.433	7.968.394	8.811.738

Fuente: IIEE en base a datos extraídos de la página oficial en internet de INV.

Uvas según destino ingresadas a establecimientos en San Juan. Año 2001



Uvas según destino ingresadas a establecimientos en San Juan. Año 2007

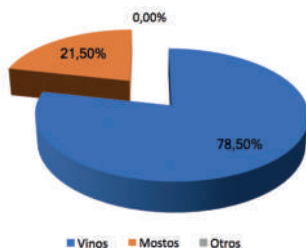


II. Elaboración de vinos, mostos y otros en San Juan (en hectolitros)

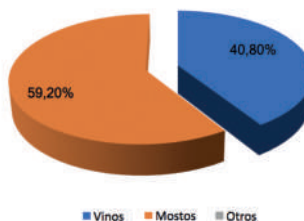
DESTINO	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Vinos	3.907.009	3.011.068	2.590.965	3.103.257	3.196.840	2.943.233	2.463.861
Mostos	1.070.235	2.018.800	1.358.618	1.986.306	2.733.936	2.638.696	3.575.587
Otros	0	365	80	35	330	38	111
TOTAL	4.977.244	5.030.233	3.949.663	5.089.598	5.931.106	5.581.967	6.039.559

Fuente: IIEE en base a datos extraídos de la página oficial en internet de INV.

Elaboración de vinos, mostos y otros en San Juan. Año 2001

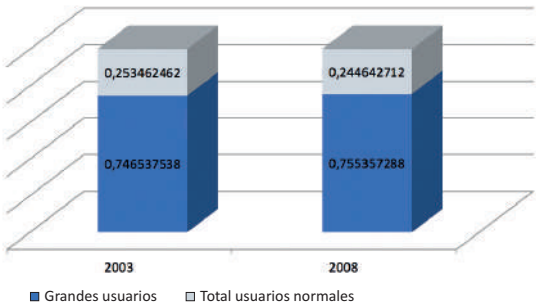


Elaboración de vinos, mostos y otros en San Juan. Año 2007

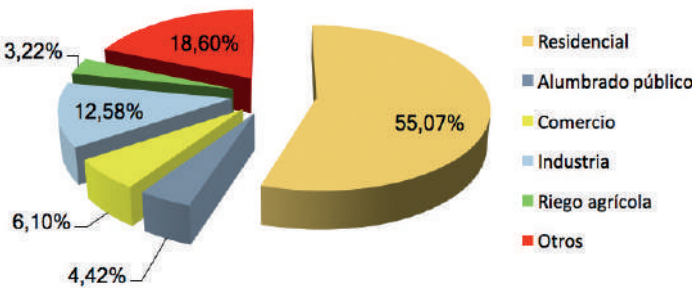


Energía eléctrica

Participación de los usuarios normales y grandes en el consumo de energía eléctrica.
En KWH

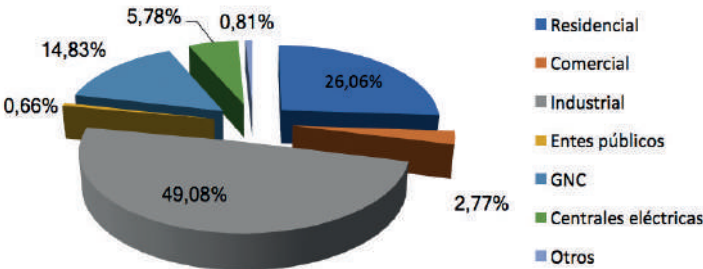


Energía eléctrica - Participación en el consumo en KWH según tipo de usuarios normales. Año 2008 (Excluye a grandes usuarios)



Gas natural

Gas natural entregado por tipo de usuario. Miles de m3. Año 2008



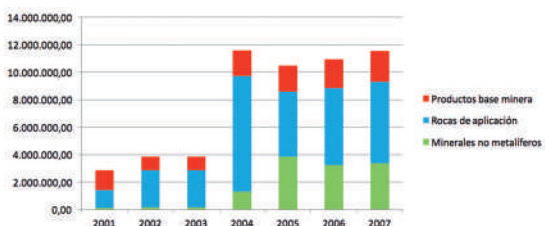
Producción minera

1. Minerales no metalíferos, rocas de aplicación y productos base minera. Expresados en toneladas

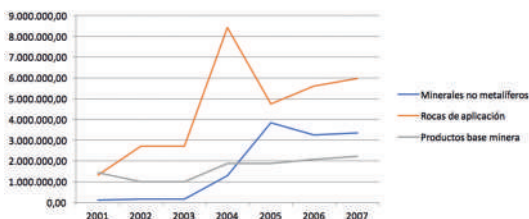
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Minerales no metalíferos	111.368,00	161.064,00	161.064,00	1.290.231,00	3.845.648,00	3.260.948,00	3.350.910,00
Arcilla	45.000,00	72.000,00	72.000,00	919.074,00	3.620.000,00	3.050.000,00	3.160.000,00
Bentonita	16.992,00	27.842,00	27.842,00	112.350,00	80.000,00	50.000,00	30.000,00
Caliza	25.591,00	26.878,00	26.878,00	115.887,00	49.700,00	57.800,00	35.000,00
Cuarzo	10.565,00	20.665,00	20.655,00	100.692,00	72.000,00	79.200,00	53.000,00
Diatomea	300,00	250,00	260,00	750,00	700,00	700,00	700,00
Feldespato	4.620,00	7.249,00	7.249,00	13.938,00	12.240,00	12.240,00	62.000,00
Fluorita	0,00	0,00	0,00	1.800,00	s/d	0,00	0,00
Micas	100,00	180,00	180,00	1.140,00	468,00	468,00	80,00
Sulfato de magnesio	1.500,00	1.200,00	1.200,00	3.600,00	1.440,00	1.440,00	1.730,00
Sulfato de aluminio	5.400,00	3.600,00	3.600,00	19.200,00	700,00	700,00	0,00
Talco	1.300,00	1.200,00	1.200,00	1.800,00	4.800,00	4.800,00	4.800,00
Profita	s/d	s/d	s/d	s/d	3.600,00	3.600,00	3.600,00
Rocas de aplicación	1.302.147,00	2.717.831,00	2.717.831,00	8.417.803,00	4.749.841,00	5.591.988,00	5.967.746,00
Áridos	20.000,00	135.203,00	135.203,00	174.990,00	200.000,00	250.000,00	400.000,00
Caliza	1.100.263,00	2.356.543,00	2.356.543,00	6.830.533,00	4.259.634,00	5.008.976,00	5.200.584,00
Dolomita	173.474,00	206.415,00	206.415,00	1.350.000,00	157.427,00	188.912,00	198.357,00
Mármol	200,00	220,00	220,00	1.350,00	2.700,00	3.200,00	12.000,00
Mármol Travertino	7.660,00	15.900,00	15.900,00	50.220,00	125.280,00	135.280,00	148.805,00
Piedra Laja	550,00	3.550,00	3.550,00	10.710,00	4.800,00	5.620,00	8.000,00
Productos base minera	1.442.440,00	993.115,00	993.115,00	1.872.000,00	1.887.989,00	2.079.425,00	2.225.244,00
Cales	1.235.300,00	993.115,00	993.115,00	1.551.000,00	1.584.539,00	1.888.881,00	2.010.700,00
Carbonatos Precipitados	15.640,00	s/d	s/d	120.000,00	150.000,00	21.000,00	23.000,00
Carburo de Calcio	s/d	s/d	s/d	70.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00
Cemento	148.900,00	s/d	s/d	120.000,00	106.906,00	123.000,00	145.000,00
Ferroaleaciones	42.600,00	s/d	s/d	6.000,00	16.544,00	16.544,00	16.544,00
Silice Metálico	s/d	s/d	s/d	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00
Cerámicos*	0,00	s/d	s/d	5.000.000 m3	8.000.000 m3	s/d	s/d
Totales	2.855.955,00	3.872.010,00	3.872.010,00	11.580.034,00	10.483.478,00	10.932.361,00	11.543.900,00

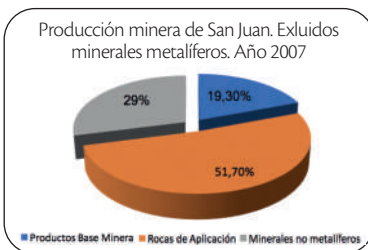
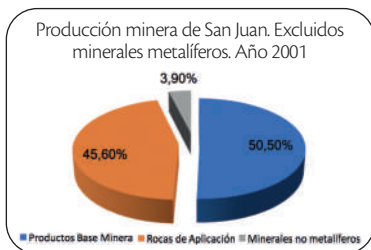
*El cálculo de la producción de calizas es estimado por el IIEE y comprende toda la caliza extraída tanto para la industria calera como para otros destinos.
Fuente: IIEE. En base a datos de la Secretaría de Estado de Minería de la provincia.

Producción minera de San Juan. Excluye minerales metalíferos



Producción minera de San Juan. Excluye minerales metalíferos

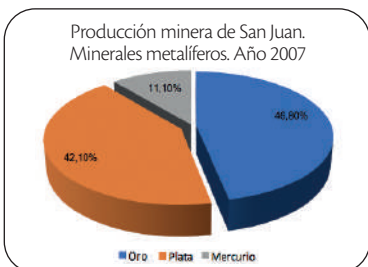




2. Minerales metalíferos. Expresados en Onzas*

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Minerales metalíferos	0,00	0,00	0,00	0,00	40.000,00	507.000,00	1.005.100,00
Oro	0,00	0,00	0,00	0,00	40.000,00	507.000,00	470.000,00
Plata	0,00	0,00	0,00	0,00	No medido	No medido	423.100,00
Mercurio	0,00	0,00	0,00	0,00	No medido	No medido	112.000,00

*1 Onza = 0,031 kg. Fuente: IIEE. En base a datos de la Secretaría de Minería de la provincia.



Industria manufacturera

Valor bruto de la producción (en miles de pesos corrientes)

Rama de actividad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Elaboración de alimentos y bebidas	431.336	517.994	743.834	972.076	1.180.429	1.280.796	1.541.886
Elaboración, conservación y envasado de frutas	82.112	144.516	200.878	216.948	188.094	210.665	289.043
Elaboración de vinos	165.033	220.599	374.790	623.958	880.378	862.959	1.025.719
Otros tipos de industrias alimenticias	184.191	152.879	168.167	131.170	131.957	207.172	227.123
Fabricación de productos textiles	17.118	21.740	26.740	33.693	32.513	23.735	24.973
Fabricación de prendas de vestir	56.000	29.680	51.940	60.250	93.327	78.395	95.820
Currido de cuero, talabartería y calzado	4.487	10.768	13.352	12.885	11.368	12.047	17.099
Producción de madera y corcho (excepto muebles)	3.277	4.162	5.286	6.290	7.385	8.568	10.428
Fabricación de papel y productos de papel	45.735	54.424	84.358	83.514	82.512	99.839	137.151
Editoriales, imprentas y otros	19.272	16.767	32.025	36.829	40.732	51.323	65.486
Fabricación de sustancias y productos químicos	111.305	158.052	126.442	110.004	140.146	163.970	191.868
Fabricación de productos de caucho y plásticos	38.006	82.710	85.845	82.965	91.345	105.960	131.491
Fabricación de otros productos minerales no metalíferos	119.011	174.946	271.167	336.247	345.326	435.111	541.755
Metales básicos	54.942	89.007	231.417	314.727	448.266	1.474.479	1.617.820
Ferroatomociones	54.942	89.007	231.417	314.727	373.265	440.454	443.995
Metales no ferrosos-oro-	0	0	0	0	75.000	1.034.025	1.173.825
Fabricación de productos elaborados de metal	11.351	9.876	16.493	18.142	46.380	57.048	71.985
Fabricación de maquinarias y equipo	10.429	13.244	21.721	26.282	28.831	34.309	30.450
Motores, equipos y suministros eléctricos	14.997	28.943	17.945	23.508	32.319	58.211	89.001
Fabricación de equipos de radio, TV y comunicación, máquinas de oficina	600	762	1.258	1.861	2.151	2.560	3.871
Fabricación de vehículos automotores y autopartes	25.228	32.039	31.399	38.520	37.342	37.716	58.999
Fabricación de muebles, etc.	5.524	5.746	8.445	10.810	11.980	12.819	13.864
Unidades auxiliares	12.567	15.960	21.868	26.020	31.224	36.220	44.093
Total industrias manufactureras	981.185	1.246.821	1.771.532	2.194.524	2.663.575	3.973.715	4.658.038

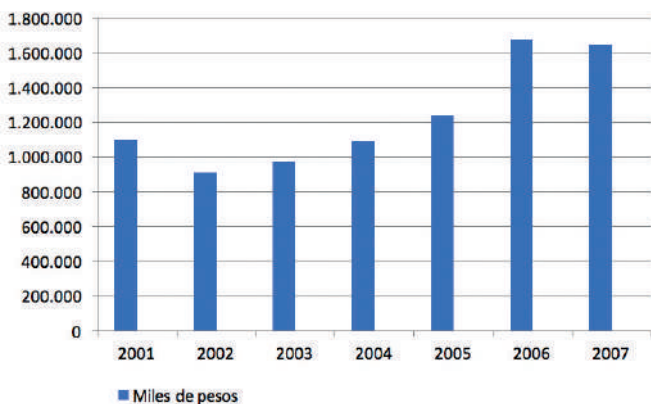
Fuente: IIEE.

2. Valor bruto de la producción (en miles de pesos de 1993)

Rama de actividad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Elaboración de alimentos y bebidas	555.224	483.524	475.255	552.135	645.742	641.632	686.438
Elaboración, conservación y envasado de frutas	79.335	89.473	103.579	107.897	87.714	91.055	107.940
Elaboración de vinos	297.926	299.401	284.964	379.002	496.493	461.032	493.681
Otros tipos de industrias alimenticias	177.962	94.650	86.712	65.236	61.536	89.545	84.817
Fabricación de productos textiles	18.999	13.022	13.193	15.840	15.355	10.447	9.923
Fabricación de prendas de vestir	63.319	28.063	42.532	43.860	63.294	48.443	52.048
Curtido de cuero, talabartería y calzado	4.351	7.143	8.164	7.679	6.695	6.802	7.541
Producción de madera y corcho (excepto muebles)	3.421	2.973	3.249	3.359	3.159	3.202	3.045
Fabricación de papel y productos de papel	44.103	27.246	36.740	35.785	33.791	38.854	44.634
Editoriales, imprentas y otros	15.724	10.226	17.109	18.078	20.312	22.901	26.531
Fabricación de sustancias y productos químicos	97.286	67.354	43.025	36.187	43.517	48.475	50.127
Fabricación de productos de caucho y plásticos	35.563	34.139	31.496	36.117	35.688	38.770	42.225
Fabricación de otros productos minerales no metálicos	122.566	121.280	147.421	168.267	162.079	189.930	231.717
Metales básicos	56.311	46.070	96.627	107.514	133.816	438.552	391.828
Ferroaleaciones	56.311	46.070	96.627	107.514	109.778	122.915	105.982
Metales no ferrosos -oro-	0	0	0	0	24.038	315.635	285.846
Fabricación de productos elaborados de metal	10.328	4.900	7.101	6.623	14.939	16.117	17.623
Fabricación de maquinarias y equipo	10.355	8.258	12.035	13.405	13.038	13.720	11.585
Motores, equipos y suministros eléctricos	17.283	16.999	9.542	10.119	11.918	19.939	21.982
Fabric. de equipos de radio, TV y comunic, máq. de oficina	921	548	833	1.215	1.372	1.550	1.901
Fabricación de vehículos automotores y autopartes	26.331	22.416	18.941	21.609	18.822	17.060	29.112
Fabricación de muebles, etc.	5.268	3.827	4.916	5.847	5.622	5.489	4.976
Unidades auxiliares	11.999	15.238	10.084	11.174	12.363	12.991	14.247
Total industrias manufactureras	1.099.349	913.227	978.265	1.094.611	1.241.522	1.674.873	1.647.462

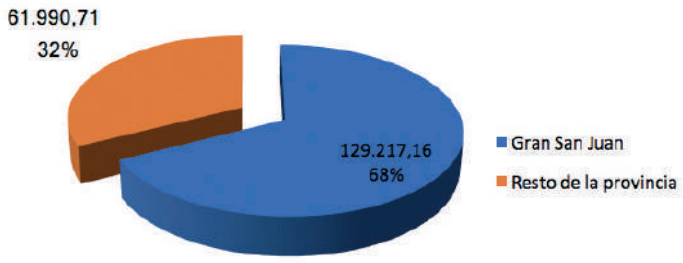
Fuente: IIEE.

Evolución de las industrias manufactureras de San Juan

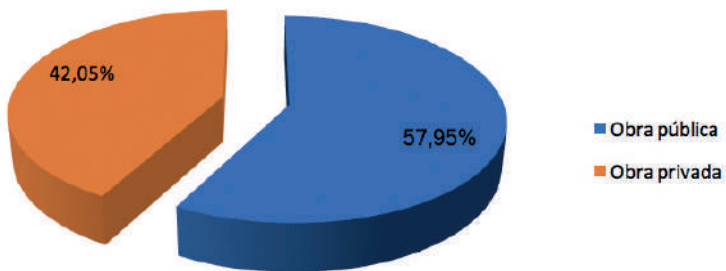


Construcción

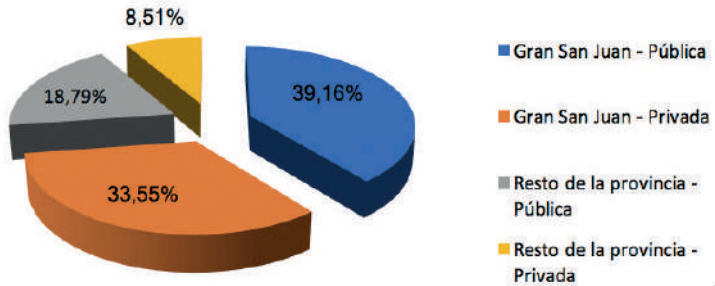
Permisos de construcción pública acordados. En m2. Año 2008



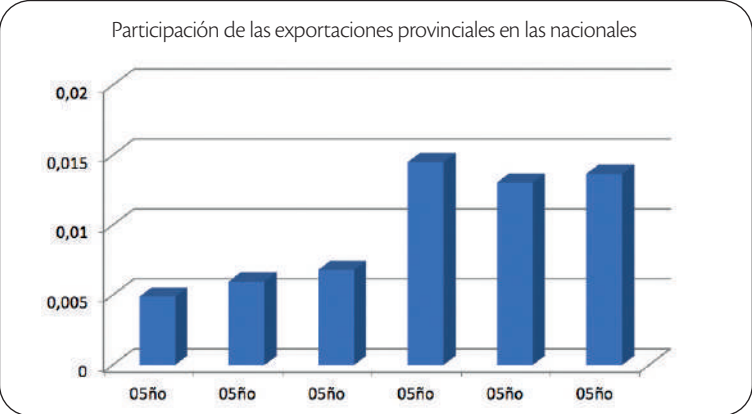
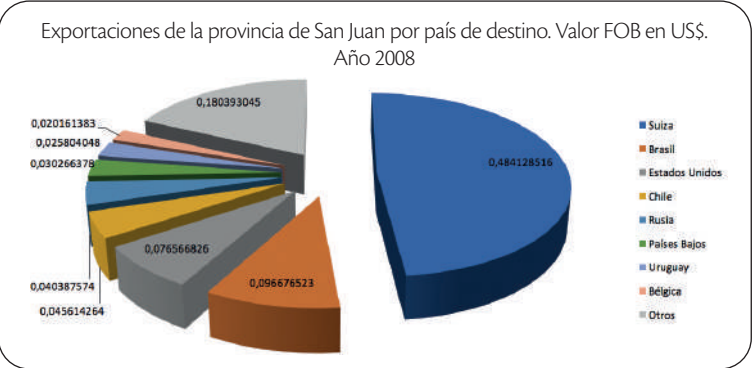
Permisos de construcción pública y privada acordados. En m2. Año 2008



Permisos de construcción pública y privada acordados. En m2. Año 2008



Exportaciones



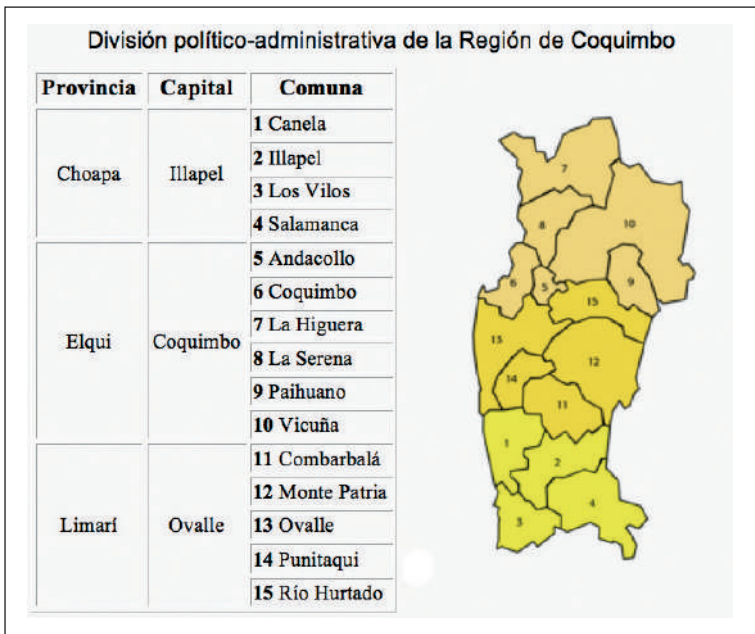
Realidad de la IV Región de Chile

Habiéndome referido a la región argentina, cuya integración se postula, corresponde presentar a la región chilena involucrada: la IV Región de Chile.

La IV Región de Chile, conocida como la Región de Coquimbo, es una de las 15 regiones en las que se encuentra dividido el territorio de Chile. Está compuesta por tres provincias (que a su vez, contienen 15 comunas) y su capital es la ciudad de La Serena.

La IV Región de Coquimbo tiene una superficie de 40.579,9 km², una población de 603.210 habitantes y una densidad de 12,4 habitantes por km².

Desde un punto de vista político institucional, en el lado chileno, si bien se verifican organizaciones que se llaman comunas, con escaso desarrollo y muchas carencias, sobre todo aquellos enclavados en la precordillera, existen otros pueblos y comunas que cuentan con un grado de crecimiento importante y sostenido, principalmente los más cercanos al Valle del Elqui y al de Limarí, como también los aledaños al océano Pacífico.



Como sabemos Chile es un país unitario, con un gobierno central que no solo establece las macropolíticas a llevar a cabo, sino que designa a sus representantes (intendentes) en las diferentes regiones numeradas en que se encuentra dividido su largo territorio. Solo los alcaldes, máxima autoridad gubernamental en las comunas, son elegidos por sufragio popular.

En términos poblacionales, se destaca la (297.253 habitantes), que concentra la mitad de la regional. Las ciudades más importantes son: La Serena (250.940 habitantes), Coquimbo (203.036 habitantes), Ovalle (133.790 habitantes), Illapel (30.355 habitantes), Vicuña (24.010 habitantes), Salamanca (24.494 habitantes), Los Vilos (10.966 habitantes).

Región de Coquimbo



Informaciones

Capital regional: La Serena

Población total: 603.210 hab. (Censo 2002)

Densidad: 15,21 hab/km²

Superficie: 39.647 km²

En el mapa precedente, la IV Región aparece como la más pequeña del país chileno y pareciera que su peso específico dentro de la economía chilena es bajo, pero no es así. La región que nos ocupa tiene la siguiente distribución de población por ciudad, según censo oficial del año 2002.

Cuarta Región de Coquimbo

Población	Censo 1992	Resultados preliminares Censo 2002
Total IV Región	504.387	600.363
Provincia de Elqui	284.758	364.694
La Serena	120.816	159.361
Coquimbo	122.766	163.201
Andacollo	12.246	10.368
La Higuera	3.498	3.720
Paihuano	3.772	4.107
Vicuña	21.660	23.937
Provincia de Choapa	78.078	81.403
Illapel	29.007	30.900
Canela	10.140	9.376
Los Vilos	15.805	16.816
Salamanca	23.126	24.311
Provincia de Limarí	141.551	154.266
Ovalle	84.982	96.976
Combarbalá	14.382	13.053
Monte Patria	28.374	30.067
Punitaqui	8.723	9.416
Río Hurtado	5.090	4.754

Chile: indicadores seleccionados; según regiones. Censo 2002					
Región	Indicadores seleccionados				
	Población %	Crecimiento intercensal de la población	Relación masculinidad	Superficie (km2)	Densidad Población (Hab/Km2)
IV De Coquimbo	4,0	1,7	96,9	40.579,9	14,8

Esta IV región en su conjunto revela un dato muy significativo, su densidad de población alcanza a los 14, 8 habitantes por kilómetro cuadrado, lo cual indica una alta densidad, que podría explicarse si tenemos en cuenta su geografía angosta, escarpada e irregular.

Es preciso describir esta IV región. Es una región que geográficamente presenta valles angostos, una franja estrecha de suelo cultivable, donde se encuentra el conocido Valle del Elqui, y además cuenta con un elemento esencial que morigera los rigores del clima: el Océano Pacífico.

Se encuentra atravesada por una serie de cordones montañosos, situados en sentido este-oeste, que nacen en la Cordillera de los Andes y desaparecen en la Cordillera de la Costa, este tipo de relieve se ha denominado *Complejo montañoso andino-costero*. Esta zona, por dicho peculiar relieve, fue llamada por Benjamín Subercaseaux “*el país de la senda interrumpida*”.

Los valles (Elqui, Limarí y Choapa) que han creados tales cordones, conocidos como *Valles Transversales*, cruzan una serie de ríos, muy importantes para la economía agrícola de la zona.

Tales valles se encuentran definidos por tres hoyas o cuencas hidrográficas, que corresponden a los ríos Elqui (formado por los ríos Turbio, Claro y Cochiguaz), Limarí (formado por los ríos Hurtado, Grande, Los Molles y Cogotí) y Choapa (formado por los ríos Cuncumén, Illapel y Chalinga), que desembocan en el mar.

El agua transportada por estos ríos proviene del derretimiento de las nieves depositadas en la la Cordillera de los Andes y de las lluvias experimentadas durante el año, por lo que sus caudales son en general irregulares y, en algunos años, bastante escaso, producto de las sequías cíclicas que experimenta la región.

Ello ha hecho necesaria la construcción de embalses para su acopio, como el Puclaro (en el río Elqui), Cogotí (en el río Cogotí), Recoleta (en el río Hurtado) y La Paloma (en el río Grande).

Su clima es árido, desértico costero y sus ríos principales son el Elqui, Limarí y el Choapa.

Su economía siempre tuvo una base agrícola, ictícola y sobre todo minera, y las explotaciones son de manganeso, hierro y oro. De hecho el puerto de Coquimbo, siempre se consideró un puerto minero.

Las autoridades de la Región y las respectivas comunas chilenas consideran que Coquimbo requiere de una inversión de gran envergadura que le permita aumentar la capacidad del puerto y de las conexiones viales, para abastecer a los países asiáticos.

Así, el Puerto de Coquimbo cuenta con lugar para dos barcos y una capacidad de carga de 25 containers por hora, lo que se traduce en capacidad para 1.600.000 toneladas, existiendo una capacidad ociosa de

1.300.000 toneladas. Sin embargo, es esa capacidad ociosa del puerto lo que atrae a los inversionistas para construir prontamente el túnel y dar mayor rentabilidad al estudio de factibilidad.

A su vez, el puerto de Guayacán, está en una bahía que ofrece 19 metros de profundidad, lo que permite la llegada de barcos de gran calado, que no podrían ingresar en la actualidad al puerto de Coquimbo. Este último, por su calado inferior a los 10 metros, puede cargar barcos de hasta 40 toneladas.

Entonces, para las cargas a granel y los futuros porta contenedores que requieren 14, 15 o 17 metros de calado, Coquimbo no tiene lugar. Guayacán, así, podría usarse para despachar los grandes envíos a granel de la región centro —la soja—, mientras que el de Coquimbo se usaría para cargas de mosto, fruta y uva en fresco.

Ambos puertos distan apenas un kilómetro y medio y al encontrarse al abrigo de sendas bahías, los barcos están protegidos de marejadas, y fuertes vientos, por lo que nunca se cierran, pues pueden operar en condiciones climáticas adversas.

La suma de otro puerto también es estratégica: los chilenos quieren evitar que después de luchar tanto por la apertura del Paso de Agua Negra, cuando esto se produzca, y se termine el corredor bioceánico central, se produzcan congestiones y retrasos que impidan la salida rápida de los buques. Entonces el propósito de los chilenos es contar con puertos ampliados en su capacidad y operables los 365 días del año, utilizando la vía del túnel de Agua Negra, como vía en permanente disponibilidad.

Para las autoridades chilenas actuales, la aspiración es construir un puerto multipropósito junto al de Coquimbo que está instalado y con el que el puerto de Guayacán (privado) puede complementarse perfectamente.

Según los cálculos, la diferencia entre salir por el Pacífico o dar toda la vuelta por el Atlántico es importante: un flete Rosario-Shangai tiene un costo de 91 dólares y 23 días de viaje. Un flete Coquimbo/Guayacán-Shangai tendría un costo final de 88 dólares y una demora de 19,5 días.

Con respecto al sector minero, en esta región existen yacimientos de manganeso, oro, plata, cobre, hierro y plomo. Los minerales no metalíferos se encuentran en yacimientos de apatita, yeso, carbonato de calcio, cuarzo, combabalita, ónix y lapislázuli. La mina de cobre “Los Pelambres”, cerca de Salamanca, en la provincia de Choapa, es una de las más grandes del mundo con una reserva estimada de 2.100 millones de toneladas.

La agricultura se desarrolla gracias al uso intensivo de los valles de Elqui, Limarí y Choapa, con cultivos hortícolas y frutícolas, favorecidos por las condiciones climáticas.

Entre los principales productos destacan las aceitunas, papayas, palatas, damascos, duraznos, nueces y uvas de exportación y pisqueras (para la elaboración de pisco), además de pasas (uvas deshidratadas) y arrope (miel de uvas). Dentro de la actividad ganadera se destaca la caprina.

La actividad pesquera se ve favorecida por los casi 400 km de litoral que posee la región. Se extraen pescados, especialmente salmón, sardina y jurel con fines industriales, mariscos y crustáceos, y se recolectan algas marinas para la industria alimentaria.

En la región existen fábricas de frutas desecadas, empacadoras de frutas de exportación, productoras de harina y aceite de pescado, conserveras de pescados, moluscos y crustáceos e industria elaboradora de Pisco.

En las últimas décadas, se ha sumado como una importante fuente de recursos económicos genuinos la industria del turismo, que creciendo año tras año se ha convertido en una de las actividades económicas más importantes, con variados centros.

Entre ellos se encuentran tradicionales balnearios como Guanaqueros, Tongoy y las Termas de Socos. Y también otros de reciente creación como Las Tacas. El Valle del Elqui es la fuente principal en la producción hortícola y frutícola, siendo además un lugar de turismo astronómico y cultural y de descanso.

Las actividades mineras y agrícolas se desarrollan principalmente en las diversas localidades de la región, en torno a los *valles transversales* y yacimientos mineros. Originalmente se estructuró esta organización siguiendo la ubicación de los poblados indígenas.

Veamos qué actividades han descollado en esta Región, en los últimos años.

La Corporación de Fomento (CORFO) considera que las actividades olivícola, turística y la industria del vino han registrado un incremento importantísimo.

El crecimiento del sector olivícola en la Región de Coquimbo se sustenta en las notables ventajas comparativas de clima, suelo y aguas, las que permiten obtener producciones con rendimientos significativos y de calidad premium.

Industria turística

La diversidad de paisajes que ostenta la Región, la convierten en idónea para el desarrollo de negocios turísticos, presentando ventajas comparativas en el sector costero al poseer un extenso litoral dotado de playas ideales para el descanso, la pesca y los deportes náuticos. Además cuenta con hermosos valles transversales hacia el interior, en los cuales destacan un agradable microclima, sus atractivos culturales y gastronómicos, principalmente asociados al turismo esotérico.

Especial relevancia merece la pureza y nitidez de sus cielos, particularidad que ha permitido la instalación de importantes centros de investigación astronómica y el arribo permanente de especialistas internacionales en la materia, posibilitando, a su vez, el desarrollo de un “Turismo Astronómico” como producto singular y de grandes proyecciones. Y la industria del vino encuentra en esta Región diversas ventajas, que hasta el momento han sido poco explotadas.

Industria del vino

La Región de Coquimbo ofrece diversas ventajas para la vitivinicultura, las que hasta el momento han sido poco exploradas. Las condiciones climáticas y geográficas —una vez consideradas grandes limitantes— hoy, con el apoyo de la tecnología moderna, presentan oportunidades muy atractivas para emprendedores nacionales y extranjeros.

El Comité de Inversiones Extranjeras en Chile es una organización que sin descanso intenta atraer inversores a la región, ayudando y promoviendo la toma de decisiones a los potenciales inversores. Esta organización tiene cada vez mayor peso en el sector económico privado, y será un actor importante de concretarse el corredor bioceánico.

Pero, refiriéndome a los recursos naturales, en la IV Región de Chile es posible reconocer un factor fundamental en el desarrollo de la región: su costa marítima.

La existencia de un puerto estatal, el de Coquimbo, y otro puerto privado, el de Guayacán, sumado al hecho de tener aguas más cálidas que el sur chileno, han posibilitado el singular desarrollo de ambas ciudades (Coquimbo y La Serena) orientado a satisfacer las continuas y crecientes demandas turísticas.

Un factor muy significativo además es la estabilidad política de la

que goza la República de Chile, que en los últimos años ha transitado un proceso que posibilitó un mayor grado de autonomía para sus regiones, y también de mayor asistencia del gobierno central.

Si bien el intendente no es elegido por voto popular, sino que es designado por el presidente de la República como su representante, dicho funcionario y los autoridades locales (gobernadores y alcaldes) han concretado una serie de medidas políticas que permitió en los últimos años alcanzar un interesante crecimiento económico en esta región.

La mayor autonomía y estabilidad política y económica ha permitido desarrollar ciertas obras de infraestructura, como viviendas y autopistas que unen la Capital (Santiago) con las diferentes regiones en menor tiempo y mayor seguridad.

El mejoramiento de las carreteras ha permitido que lugares apartados queden comunicados y aquellos que se encuentran sobre el Océano Pacífico se han convertido en los últimos 10 años, en centros turísticos de auge y en destinos de inversión de gran nivel, en el desarrollo de todas las obras de infraestructura necesaria. La continuidad del proceso de democratización ha sido altamente beneficioso para Chile, en términos de institucionalización y participación de los ciudadanos en la toma de decisiones sobre políticas públicas.

De tal modo, en las últimas dos décadas, grandes edificios, hoteles, complejos de cabañas, junto a la construcción de carreteras que unen todos los puntos turísticos en el litoral chileno, estaciones de servicios, etc., son las expresiones de una continua expansión de la economía de la región y de crecimiento poblacional.

Acompañado de una creciente demanda de trabajadores para atender todos los comercios, industrias, actividad portuaria, turística, etc., que si bien puede inferirse que se advierte mayormente en la época estival, han permitido sostener un crecimiento en la población que le permitió llegar a los 600.000 habitantes.

La región en estudio abarca una porción territorial de dos países diferentes e históricamente separados y hasta enfrentados, y presenta diferentes niveles de desarrollo social, económico y cultural de un lado y otro de la cordillera, como asimismo índices demográficos.

Como surge con claridad del cuadro que precede, la asimetría entre ambas regiones es notoria en aspectos tales como densidad poblacional, nivel de desarrollo, institucionalidad e intercomunicación intraregional.

Indudablemente una interacción creciente de ambas subregiones y la intensificación de sus intercambios económicos, sociales, culturales, presentará en los próximos años una tendencia a la nivelación de los sectores aludidos en ambos países.

La subregión argentina es la que debería generar una aceleración en el proceso de crecimiento de los bienes sociales, para colocarse en una posición de mayor competitividad con relación a su par chilena. En ese sentido las políticas públicas del Gobierno de San Juan deben direccionarse hacia el objetivo de promover el crecimiento demográfico, la mejor utilización del suelo, la radicación de empresas privadas en la zona, la dotación de servicios esenciales (energía eléctrica, agua potable, gas natural, telefonía, etc.) y mayor conectividad entre los departamentos involucrados.

Cuadro comparativo de ambas subregiones

	IV Región Chilena	Provincia de San Juan
Ciudades	Coquimbo-La Serena	Rodeo-Jáchal
Superficie	40.579 km2	Superficie: 34.550 km2
Tipo de Gobierno	Delegación del Central	Municipal
Habitantes	322.562	28.000
Nivel educación	3 niveles	2 niveles
Servicios públicos	Electricidad, agua	Luz, agua
Comercio	Alto nivel y variado	Escaso
Industria	En expansión (minera, agrícola-frutícola, turística)	Incipiente (minera, agrícola-alimenticia)

Comercio bilateral

Veamos ahora cuál ha sido el comportamiento de las variables de exportación e importación entre ambas regiones.

Los siguientes datos fueron obtenidos de PROCHILE, concretamente de la Dirección de Promoción de Exportaciones que nos arroja estadísticas de exportaciones del año 2008 (como muestra) hacia la Argentina. Monto exportado el año 2008 por todas las empresas chilenas, del producto 0804401000 Paltas (aguacates) variedad Hass, frescas o secas, hacia Argentina:

Tabla meses	
Mes	Monto
Enero	453.981
Febrero	267.974
Marzo	271.292
Abril	326.530
Mayo	34.560
Junio	0
Julio	104.265
Agosto	269.911
Septiembre	473.041
Octubre	370.600
Noviembre	247.813
Diciembre	716.127
Total	3.536.094

Fuente: Dirección de Promoción de Exportaciones, PROCHILE.

Monto Exportado (US\$) 3.536.094	
Empresas	Monto
Agrocomercial La Cruz Ltda.	758.114
Sociedad Agrícola y Comercial Ltda. (Agricom)	517.021
Exportadora Propal SA	426.065
Fruchac Export SA	381.933
Exportadora M5 SA	250.965
Exportadora Santa Cruz SA	224.624
Exportadora Subsole SA	192.246
Cabilfrut SA	176.527
Exportadora Los Libertadores SA	160.513
Canales Fernández Cia. Ltda.	119.891
Total	3.536.094

Fuente: Dirección de Promoción de Exportaciones, PROCHILE.

Estadísticas de Comercio Exterior de la Argentina

Monto importado el año 2008, del producto 1001100000 Trigo duro, desde Argentina.

Tabla meses	
Mes	Monto
Enero	0
Febrero	0
Marzo	0
Abril	0
Mayo	0
Junio	0
Julio	0
Agosto	0
Septiembre	0
Octubre	1.460.646
Noviembre	67.066
Diciembre	0
Total	1.527.712

Monto Exportado (US\$) 1.527.712

Monto importado el año 2008, del producto 1509100000 Aceite de oliva virgen, desde Argentina.

Tabla meses	
Mes	Monto
Enero	74.101
Febrero	73.202
Marzo	4.093
Abril	71.720
Mayo	48.912
Junio	108
Julio	69.454
Agosto	65.976
Septiembre	58.513
Octubre	131.395
Noviembre	8
Diciembre	119.063
Total	716.545

Monto Exportado (US\$) de Argentina 716.545

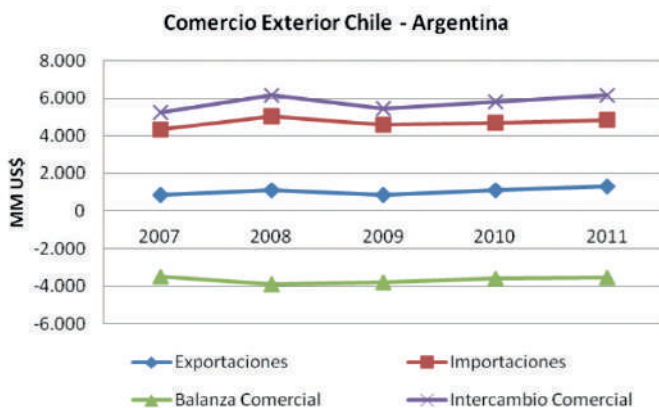
Balanza comercial chilena

Durante el año 2011, las exportaciones chilenas hacia la Argentina mostraron un crecimiento respecto al 2010 de 19%. Por otro lado, las importaciones también se manifestaron al alza, presentando un crecimiento de 3% en relación al año anterior.

El comportamiento de las exportaciones e importaciones reflejan una Balanza Comercial negativa para Chile de US\$ 3.524 millones, alcanzando un Intercambio Comercial de US\$ 6.142 millones durante el año 2011.

Resumen de la actividad comercial (en millones de dólares)

	2007	2008	2009	2010	2011
Exportaciones	877	1.108	844	1.104	1.309
Importaciones	4.345	5.023	4.613	4.671	4.833
Balanza Comercial	-3.468	-3.915	-3.770	-3.567	-3.524
Intercambio Comercial	5.222	6.131	5.457	5.775	6.142



Exportaciones por sector productivo

La Balanza comercial entre Argentina y Chile resulta negativa para Chile. Y en el cuadro que antecede puede observarse con claridad. Chile importó de Argentina más de lo que exportó hacia nuestro país.

Ese saldo negativo se mantiene desde el año 2007 hasta la actualidad.

Ello encuentra su explicación en la escasa presencia de industrias en el país trasandino, con relación a la Argentina.

La participación de las exportaciones chilenas destinadas a la Argentina, durante el año 2011, se desglosan de la siguiente manera:

- Manufacturas 59%
- Industria Forestal 15%
- Servicios 10%
- Alimentos agropecuarios 9%
- Productos del Mar y Otros 3% y
- Sector minero 1%



Sector	2010 (MM US\$)	2011 (MM US\$)	Variación (%)
Alimentos Agropecuarios	103,1	119,5	16,0
Alimentos Mar	37,3	42,5	13,8
Alimentos Vino	16,3	5,2	-68,3
Industria Forestal	170,0	195,4	15,0
Manufacturas	626,5	770,6	23,0
Minerales	5,4	9,6	79,8
Otros	24,8	32,4	30,4
Servicios	120,7		

Exportaciones por productos

Los principales 20 productos exportados al mercado argentino registraron una concentración del 48,2% del total exportado durante el año 2011.

Entre estos envíos se destacaron servicios considerados exportación (grandes superficies comerciales), cobre y manufacturas de cobre y celulosa, los que en conjunto registraron un 23% del total exportado.

Entre los productos con mayor crecimiento se encuentran:

Las demás placas de plástico con 241%, cigarrillos con 172% y puré y jugos de tomate con 67%.

Años	2007	2008	2009	2010	2011
Nº Productos	2336	2350	2127	2100	2077
Nº Empresas	1629	1626	1543	1569	1502

Productos	2010 (MM US\$)	2011 (MM US\$)	% Part.	% Variac.
Serv. considerados Export.	120,7	133,9	10,2	10,9
Cobre y manufacturas	90,3	130,1	9,9	44,0
Celulosa	29,4	36,7	2,82	4,9
Salmones y truchas	7,9	31	27,9	31
Bolas hierro o acero para molienda mineral	29	34,9	2,7	20,4
Fruta Fresca	31,9	31,9	2,4	0
Cajas de Cambio p/ Vehículos partida 8703	33,8	30,5	2,3	-9,9
Bobinas o rollos de Papel p/acanalar	16	24,9	1,9	56,1
Cartulinas bobinas o rollos multicapas	17,5	22,9	1,8	30,8
Papel Prensa	19	22,6	1,7	18,6
Nitrato de armonio en disolución acuosa	11,3	18	1,4	60,2
Purés, jugos tomate valor brix equivalente a 30	9,9	16,6	1,3	67,1
Botellas vidrio p/bebidas	10,8	15,5	1,2	43,7
Cigarrillos c/tabaco	5,3	14,5	1,11	72,1
Desechos aluminio	8,5	12,5	1	47,6
Polietileno de alta tensión	9,7	11,6	0,9	19,7
Papel y cartón "testliner"	9,2	11,5	0,9	24,6
Carne porcina deshuesada	9,5	10,6	0,8	11
Placas polímero densidad superior a 0,94	3	10,3	0,8	240,8
Ferromolibdeno	7	9,9	0,8	38,6
Subtotal	500	631,5	48,2	26,3
Otros	604	677,7	51,8	12,2
Total	1.104,1	1.309,2	100	18,6

Fuente: ProChile, sobre información del Banco Central de Chile Subdirección de Desarrollo.

Exportaciones por empresas

En relación a las exportaciones por empresas, estas registraron una participación de 40,1% del total exportado durante el 2011. Se destacan en los primeros lugares: Codelco, Enami y CMPC Celulosa SA, con una participación conjunta de 12% del total exportado.

En el cuadro siguiente se observa que Cía. Minera Barrick Chile Ltda., Aconcagua Foods y Nexans Chile S.A. son las empresas con mayor crecimiento en relación al año 2010.

Empresas	2010 (MM US\$)	2011 (MM US\$)	% Part.	% Var.
Corp. Nacional del Cobre de Chile	51,8	69,9	5,3	34,9
Empresa Nacional de Minería - Enami	29,3	47,1	3,66	1,0
Cmpc Celulosa SA	32,2	40,3	3,1	25,2
Lan Airlines SA	36,9	36,3	2,8	-1,7
Moly-Cop Chile SA	34,9	2,7	20,5	29,0
Papeles Cordillera SA	23,6	31,6	2,4	33,6
Cormecánica SA	33,8	30,5	2,3	-9,9
Cía. Minera Barrick Chile Limitada	1,6	25,3	1,9	1.454,1
Standard	5,8	24,6	1,9	321,2
Cartulinas CMPC SA	17,4	22,8	1,7	31,0
Finning Chile SA	26,5	20,3	1,6	-23,3
Enaex SA	13,5	19,1	1,5	41,2
Nexans Chile SA	3,8	19,1	1,5	397,0
Cía. Chilena de Tabacos SA	5,4	17,4	1,3	221,0

Número de empresas y productos exportados

En el año 2011 se exportó al mercado argentino una variedad de 2.077 glosas arancelarias a través de 1.502 empresas exportadoras, lo que significó una caída de 1,1% en el número de productos con respecto al año 2010 y de 4,3%, con relación al número de empresas.

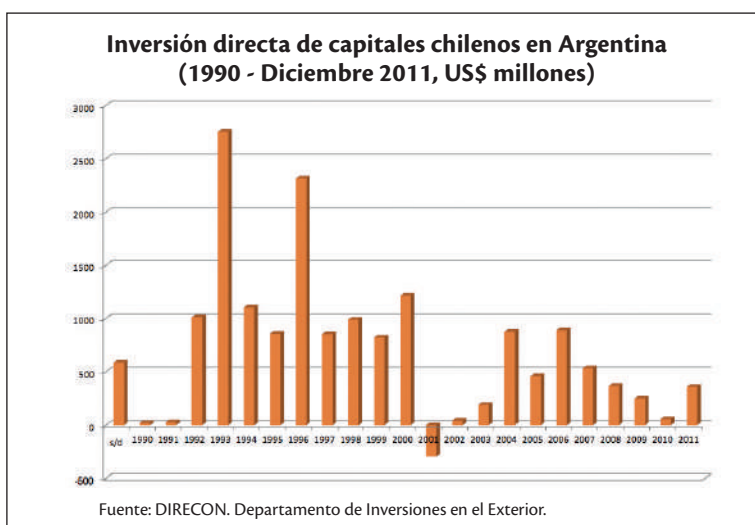
Años	2007	2008	2009	2010	2011
Nº Productos	2.336	2.350	2.127	2.100	2.077
Nº Empresas	1.629	1.626	1.543	1.569	1.502

Fuente: ProChile, sobre información de Oficina Nacional de Aduana. No incluyen los ajustes por concepto de IVV, anulaciones y aclaraciones.

Inversión directa de capitales chilenos en la Argentina desde 1990 a diciembre de 2011

La Argentina continúa siendo el principal destino de las inversiones directas de capitales chilenos en el mundo, pese a la tendencia decreciente que han experimentado los flujos de inversión en los últimos años. En este mercado se concentra un 26,0% de los recursos materializados por empresas chilenas en el exterior durante el período 1990-diciembre 2011, alcanzando un monto de US\$ 16.284 millones.

Durante el año 2011, este país recibió un flujo neto de US\$ 359 millones, equivalentes a un 6,2% del total materializado por empresas chilenas en el exterior en este período. Este monto se concentró principalmente en el sector industrial (91,7%) y servicios (8,3%). El gráfico siguiente permite visualizar lo antes expuesto.



Como el cuadro reproducido, en 1993 ya en franco proceso de privatizaciones en la República Argentina, se registró la mayor inversión directa de capitales chilenos. Y en el año 1996, cuando ya se había producido el “efecto tequila” que significó un cimbronazo de las economías latinoamericanas, seguía siendo para los chilenos un mercado atractivo para canalizar sus inversiones directas.

Es altamente ilustrativo cómo en el año 2001 se produce un quiebre

profundo que lentamente se va remontando y alcanza su mayor índice en el año 2006, cuando la Argentina comenzaba a reactivar fuertemente su industria.

A partir de allí, se observa un franco descenso de las inversiones chilenas directas, hasta llegar al 2011 con un índice negativo, producto de la política de incentivo al consumo interno y mayor producción en todos los campos, fundamentalmente el industrial y agroindustrial, como a la política de sustitución de importaciones.

La Dirección de economía chilena lo dice claramente:

Parte sustantiva de las inversiones chilenas se materializó durante la década de los noventa, aprovechando las oportunidades generadas por el proceso de privatizaciones emprendido por el gobierno trasandino, el pujante proceso de internacionalización de las empresas chilenas, así como por los procesos de integración económica regional. El ímpetu inversionista fue interrumpido por la crisis que afectó a Argentina a comienzos del año 2000, para retomar un ritmo más moderado entre los años 2004 y 2006.

Es importante consignar que, pese a la tendencia decreciente en términos de nuevas inversiones, la mayor parte de las empresas siguen presentes y se mantienen en ese mercado, que sigue constituyendo un atractivo aliciente para la colocación de capitales chilenos directos.

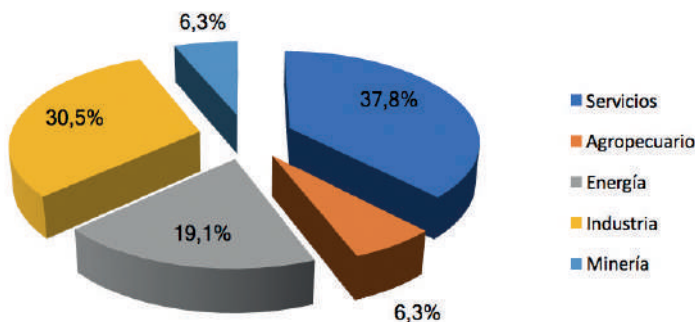
En términos sectoriales, y en el período en análisis, la inversión directa chilena se concentró, en primer lugar, en el sector Servicios, con una inversión acumulada de US\$ 6.158 millones y una participación de un 37,8% sobre el total invertido en ese país. En este sector, inciden fuertemente servicios tales como: Comercio (principalmente retail), servicios asociados a las Tecnologías de Información, el Transporte y las Comunicaciones.

El segundo lugar es ocupado por el sector de Industria, con una inversión acumulada de US\$ 4.963 millones, o un 30,5% de la inversión total, y caracterizado por una amplia diversificación productiva, reflejo de la especialización alcanzada en ese mercado.

En tercer lugar se encuentra el sector de energía (generación y distribución de energía eléctrica), con una inversión acumulada que alcanza a unos US\$ 3.103 millones, equivalentes a un 19,1% de la inversión total. En cuarto lugar se ubica la inversión en el sector Minero (extracción de minerales e hidrocarburos), la cual alcanza a los US\$ 1.035 millones, o un 6,3% de la inversión total.

Finalmente en quinto lugar, se ubica el sector Agropecuario con un monto de US\$ 1.025 millones equivalente a un 6,3% de la inversión total.

**Inversión directa de capitales chilenos en Argentina.
Estructura sectorial (1990 - Diciembre 2011, %)**



Tal como se ha hecho presente en informes anteriores, un aspecto de singular importancia de la inversión directa de Chile en Argentina reside en su capacidad generadora de empleo, con el consiguiente impacto positivo en aquellos lugares donde se radican. El empleo total generado alcanza a unas 134.204 personas, de las cuales un 52,5% corresponde a empleo directo y un 47,5% a empleo indirecto. Dos son los sectores de mayor capacidad generadora: Servicios (y dentro de este sector el retail), con un 67,9% sobre el empleo total generado, e Industria, con un 28,4%. En el cuadro siguiente se aprecia esta situación (Direcom, Dpto. de inversiones en el exterior).

Finalmente es destacable señalar, que la IED chilena en la Argentina, se encuentra direccionada principalmente hacia el sector de servicios, donde el crecimiento ha sido muy significativo.

Asimismo este sector es el mayor generador de puestos de trabajo en la Argentina, como se ilustra en el siguiente cuadro, elaborado por el Departamento de Inversiones de Chile en el exterior.

Cabe acotar que las inversiones directas de Chile en la Argentina se han concentrado en gran medida en la provincia de Buenos Aires, en áreas de servicios (comercio, transporte aéreo) y en el resto de las provincias argentinas tan solo en 13 de ellas (Córdoba, Catamarca, Chubut, Corrientes, Entre Ríos, Misiones, Neuquén, San Juan, San Luis, Santa Cruz, Santa Fe, Salta y Tucumán), y en rubros vinculados a servicios, y a las actividades de vitivinicultura, energía, minería, etc.

**Inversión directa de Chile en Argentina
1990 - Diciembre 2011
Empleo movilizado (nº de personas)**

Sector	Total IED	%	Empleo directo	Empleo indirecto
Agropecuario	1.025	6,3	1.628	400
Energía (1)	3.103	19,1	937	1.389
Industria	4.963	30,5	14.694	23.581
Minería (2)	1.035	6,4	428	150
Servicios (3)	6.158	37,8	52.717	38.380
TOTAL	16.284	100	70.404	63.900

Fuente: DIRECON. Depto. de Inversiones en el Exterior.

1. Incluye suministro de gas y agua; generación y distribución de electricidad.

2. Incluye hidrocarburos: petróleo y gas.

3. Incluye: construcción, comercio (retail), hoteles y restaurantes, transporte y comunicaciones, servicios financieros, inmobiliario, tecnología de la información, otros servicios profesionales.

Verificación de políticas públicas de integración

En base al diagnóstico precedente de las subregiones, principalmente de la subregión argentina, podemos plantearnos los siguientes interrogantes: ¿La interacción de los gobiernos locales puede cambiar la actual realidad de los pueblos? ¿Los gobernantes habrán advertido y comprendido en su cabal medida todo lo que significa en términos de expansión económica la existencia de un corredor bioceánico por su geografía?

Considero que tanto de un lado como del otro de la cordillera, el atraso e inequidad en la distribución de bienes sociales han sido padecidos por diferentes generaciones y permanentemente soslayados por las elites dirigentes.

El perjuicio y retraso que provoca el aislamiento y la excesiva dependencia a un poder central, también ha sido y continúa siendo un factor real en sus escenarios de actuación. Los efectos nocivos de una alta dependencia en ambas subregiones (chilena y argentina) de los gobiernos locales, con respecto a las autoridades de Intendencia y Provincia se manifestaron principalmente en la escasez de recursos económicos y financieros con los cuales concretar políticas de aprovechamiento de sus recursos naturales y generación de industria, empleo y bienes sociales (educación, cultura, asistencia sanitaria, turismo, etc.).

Sin duda alguna existieron ciertos condicionantes en el pasado que impusieron un orden, que reflejó un periodo de tiempo y moldeó conductas sociales.

¿Cuáles pudieron ser esos condicionantes? Tal vez lo fueron las políticas de los gobiernos centrales, específicamente los gobiernos de facto (militares) que a ambos lados de la cordillera gobernaron con la “hipótesis de conflicto”, imponiendo la visión del “enemigo” y sepultando la visión del socio o amigo.

Quizás, fueron los intereses de la metrópoli, los intereses corporativos de empresarios portuarios, tanto de Buenos Aires como de Santiago que sistemáticamente abortaron todo intento de generar otras vías de comunicación y de tráfico comercial que no fuera por sus puertos metropolitanos.

La concentración de las decisiones y de las actividades económicas en el imaginario de los grupos de poder real en ambos países no fue compatible con la idea de descentralización, apertura, mayor participación, etc.

Esta marginación de regiones no capitalinas también provocó, como en la mayoría de las regiones de América Latina, la inequidad en la distribución del ingreso nacional, y ello trajo aparejado escasez de capital, y la imposibilidad de invertir en la construcción de plataformas que impulsen el desarrollo de los gobiernos locales.

Es innegable que la “estrategia” de aislar regiones para mantener un dominio centralizado e indiscutido en todos los aspectos de las relaciones políticas (diseño de políticas públicas), económicas (establecimiento de un contexto favorable a los intereses de los grandes grupos económicos y financieros) y sociales (modas, educación, cultura, etc.) y la escasa participación social en las decisiones de macro-política y macro-economía ha predominado por siglos.

Desde un punto de vista más “global”, no escapa a esta realidad la influencia de los países centrales que impusieron un “orden” mundial a fuerza de poderío financiero y militar, generando en América Latina grandes enclaves de estancamiento y pobreza. La configuración de un “orden mundial” en el que coexistieron países centrales y países “satélites” explica en alto grado la marginación y la deuda externa asfixiante que se registraba en América Latina hasta fines del siglo XX.

Pero más allá de ponderar alguno que otro factor, o de aceptar que todos los factores mencionados condicionaron en gran medida los procesos integrativos, lo real es que la región padeció y padece enormes asimetrías en su desarrollo que deben ser corregidas pues ello a su vez condiciona una integración más rápida o simple.

Además, dentro de cada sub-región analizada, tanto del lado chileno como del lado argentino, la relación de subordinación con relación a los poderes centrales significó la privación de autonomía en el desarrollo de sus potencialidades, pues siempre las provincias argentinas, como las regiones chilenas, fueron subordinadas a las políticas de los gobiernos nacionales y centrales, y sometidas financiera y económicamente mediante una distribución de recursos financieros innegablemente despareja e inequitativa, fenómeno que produjo atraso, incomunicación y marginación de un proyecto de desarrollo autosostenido, sobre todo en el lado argentino.

Detectar políticas públicas de integración, el papel de los municipios e instituciones sociales y económicas y de las comunidades directamente involucradas en el proceso es un indicador fundamental para poder establecer la viabilidad o imposibilidad de alcanzar la integración postulada.

En este sentido, es pertinente reconocer que desde que los regímenes democráticos se instalaron en ambos países, en los años 80 del siglo XX, es palpable advertir cómo se avanzó en la construcción de un nuevo escenario con mayor institucionalización y mayor participación de los gobiernos locales. Actualmente la mayor injerencia de los gobiernos locales (alcaldes en Chile e intendentes en Argentina) en la toma de decisiones que afectan a sus pueblos es notoria. Así por ejemplo, con relación a la distribución de los porcentajes de “regalías” por la explotación minera en ambas sub-regiones la exigencia de mayores porcentajes en los departamentos (Argentina) y provincias y comunas (Chile) es un índice claro del rol que van ejerciendo sus autoridades locales. Asimismo la participación en los foros binacionales realizados a lo largo de la década de los 90 (siglo XX) y las dos primeras décadas del actual siglo, como la integración a Comités creados ad-hoc para atender diferentes aspectos de la política de integración es un signo evidente de la creciente intervención de los gobiernos locales en la toma de decisiones que afectan o involucran a sus territorios y poblaciones.

Si bien se constata en ambas sub-regiones una escasez penosa de infraestructura (sobre todo en el lado argentino), y grandes enclaves de pobreza y estancamiento, no puede desconocerse el cambio de rol de los gobiernos locales y la mayor participación de las fuerzas sociales locales en el diseño de un nuevo escenario de integración.

En el actual contexto, de buenas relaciones políticas entre los Esta-

dos nacionales de ambos países, para los pueblos involucrados en el lado argentino, la integración con la IV Región de Chile representa una puerta de salida de su encierro e incomunicación y su integración al comercio internacional.

Esta puede ser la oportunidad histórica que estuvieron esperando tanto tiempo estos pueblos. Del mismo modo, del lado chileno, tanto las provincias y comunas se han erigido en actores indiscutidos a la hora de establecer políticas de presupuesto y distribución de bienes sociales (infraestructura vial y de servicios, por ejemplo).

Por una paradoja del destino y por imposición de la globalización, estas regiones subdesarrolladas y aisladas son objeto de atención, porque se encuentran en lugares estratégicos que el comercio mundial necesita explotar.

Los sujetos más preparados y dinámicos de ambas subregiones deberán buscar la forma de integrarse y ello puede configurar un nuevo tipo de sociedad.

Así es dable esperar que el accionar de las autoridades, la gestión de gobierno, permita reducir la incidencia del empleo público, que en el lado argentino alcanza un porcentaje elevadísimo en relación al total de la población, mientras que los factores productivos (industria y construcción) solo representan un 24% del total de la población.

En este punto basta con enunciar que la variable ausente en estos departamentos es todo aquello que los respectivos gobiernos y las respectivas ciudadanías deben asumir y realizar para revertir el actual contexto y alcanzar rápidamente un grado de desarrollo sustentable en armonía con el ecosistema ambiental que les permita integrarse con sus vecinos chilenos.

Si bien desde mediados de la década de los 80 fueron iniciando un creciente grado de interacción, debe considerarse que es necesario partir de una realista visión de los posibles escenarios que faciliten o dificulten un proceso de integración. Una visión realista, en el actual panorama, permite aseverar que el cambio cultural de las poblaciones involucradas es un proceso lento, que en la observación empírica de lo existente y lo faltante pareciera desmentir el interés que los actores del proceso de integración declaman. Es que falta tanta gestión de gobierno y del sector privado que es inevitable concluir que el papel de los gobiernos centrales sigue siendo preponderante en la generación de un escenario de integración.

Por otra parte, el panorama mundial determinado por un incesante proceso de globalización es un factor que los gobiernos locales y provinciales no podrán descuidar, sino todo lo contrario.

Si se mantiene como visión la posibilidad de un proceso de integración se deberá realizar una planificación estratégica de los procesos que pueden conducir a un desarrollo viable y sustentable. Un primer paso insoslayable es despertar las conciencias de las poblaciones de ambos Estados sobre la importancia del proceso de integración, puesto que no será un proceso factible si no se cuenta con un sustrato social y cultural que acompañe y participe de las políticas estatales que promuevan ese desarrollo.

Establecer prioridades para asignar recursos aparece como un paso inevitable, sobre todo si estos recursos económicos o financieros son escasos. La planificación estratégica supone la elaboración conjunta de ambos actores (representaciones argentinas y chilenas), y el firme compromiso de los Estados en el crecimiento de niveles de institucionalidad para evitar que los cambios de gobierno entorpezcan o paralicen un proceso de integración de mutuos beneficios. Esa estrecha colaboración se debería expresar, por ejemplo, en la búsqueda de la financiación adecuada para alcanzar los objetivos propuestos, ya sea de corto, mediano o largo plazo.

En otras palabras, encauzar y promover un proceso de integración entre regiones pertenecientes a Estados diferentes presupone un arduo, complejo y dificultoso emprendimiento, multifactorial, que solo será posible por la concepción de representar una auténtica política de Estado para cada país, y una consustanciación de los ciudadanos y grupos económicos participantes e involucrados en el proceso. Presupone superar diversos tipos de obstáculos, desde políticos, institucionales, culturales, jurídicos, económicos y sociales. Sin olvidar el papel de franca oposición de aquellas regiones que históricamente se vieron favorecidas por su exclusividad en materia de comercio y transacciones. Me refiero a la subregión comprendida por la provincia de Mendoza y la V Región de Valparaíso, ya que prácticamente todo el tráfico de bienes y productos, como el tránsito de personas, se realizó por el paso del Cristo Redentor que une ambas subregiones, y los intereses en juego, obviamente, actúan como un factor retardatario y hasta contrario a la apertura de otras vías de exportación que pueda disminuir en algún grado el tráfico actual.

Pero sin duda alguna, el imperio del comercio mundial deberá ser superado por los actores principales de las subregiones involucradas en este proyecto de integración.

En otras palabras, plantearnos en esta hipótesis de trabajo quiénes serían los principales actores involucrados en el proceso de integración y qué margen de acción pueden alcanzar para incorporarse al flujo de tránsito y comercio que genera un corredor bioceánico. Los hechos futuros de esos actores pondrán de manifiesto la capacidad necesaria o la incapacidad de gestión para concretar esta oportunidad de integración y generar un escenario donde ello se concrete.

Actores involucrados en ambos países

Entre los actores involucrados debemos distinguir, por una parte, a los actores del sector público, y dentro de ese sector a los tres niveles de organización estatal: Estado nacional, Estado provincial y “Estado” municipal.

Sector público argentino

En primer lugar veremos qué rol juega o podría jugar el Estado nacional argentino en este tema.

Sin duda alguna, el Estado nacional, como responsable directo de la política exterior de nuestro país, es la organización política que establece las políticas de relación con el resto de los países del mundo, y especialmente en este período, con los demás países de la región. A través del Ministerio de Relaciones Exteriores se definen las estrategias y políticas que implementarán tanto la Cancillería (como cabeza del Ministerio), como los otros cuerpos administrativos dependientes, y los organismos nacionales que tienen una injerencia directa en el tema, como Aduana, Dirección de Migración, Senasa, AFIP, Gendarmería, etc. Desde 2003, en el marco del proceso de integración gestado por el Estado nacional al impulsar el Mercosur, es por demás evidente que existe una firme decisión política de acentuar el proceso de acercamiento con los países vecinos, Chile entre ellos.

Todos los tratados de cooperación, asistencia, intercambio económico celebrados desde entonces parecen marcar un rumbo consistente en ese sentido.

El paso de Agua Negra figura, como vimos, dentro de los 13 pasos declarados “prioritarios” por las autoridades de ambos países. De esos 13 pasos priorizados con la República de Chile, algunos avanzaron muy rápidamente, como el paso de Jama, totalmente terminado, o el de San Francisco en Catamarca; otros, como el que nos ocupa, se ve demorado por la complejidad de la obra de ingeniería que es menester realizar y la indisponibilidad de recursos financieros.

La presencia del Gobierno nacional es imprescindible, no solo como aportante de los recursos financieros requeridos, ya sea en forma de asignaciones directas, o a través de su política fiscal aumentando la cuota de coparticipación de impuestos, o mediante subsidios, sino fundamentalmente direccionando la planificación regional de desarrollo, buscando expresar lo que la población desea y lo que es posible obtener.

El Estado provincial, a su vez, debería no solo ocuparse de lograr el mejoramiento y adecuación del camino internacional, sino que fundamentalmente debe procurar adaptar la red caminera local a los requerimientos que plantea un corredor bioceánico. En ese sentido, la habilitación de la ruta 150 que desde Patquía une las localidades de Ischigualasto y San Roque en Jáchal, es prioritaria para el gobierno provincial.

Al gobierno provincial le cabe además establecer políticas públicas de fomento de actividades económicas útiles para la región y de integración normativa jurídica (civil, comercial, penal, tributaria, fiscal, etc.) con los gobiernos municipales y regionales trasandinos. La política pública de financiamiento o ayuda crediticia para emprendimientos privados o mixtos representa una herramienta fundamental para sustentar el proceso de integración y desarrollo.

Con respecto a los municipios, si bien se encuentran acotados por su dependencia de sus respectivos gobiernos centrales, su papel resulta insoslayable en el escenario de integración. Su gestión en temas como participación en la distribución de regalías mineras, radicación de industrias sustentables en su territorio, restricción de establecimiento de industrias depredadoras o nocivas sobre el ecosistema, control del uso de los recursos naturales, resulta insoslayable.

Trabajar sobre la cultura e idiosincrasia de los pobladores acostumbrados a ser olvidados y relegados, resignados a la dependencia económica y financiera de los gobiernos, municipal y provincial, desalentados por tantas promesas incumplidas, es una función primaria del Municipio.

La forma en que esos ciudadanos puedan avizorar el futuro en un contexto de integración dependerá en gran medida de las políticas públicas de información, como de la ayuda que puedan recibir desde los organismos públicos, de las organizaciones educativas y culturales.

El rol del sector de educadores es vital. Los maestros serán los formadores y guías de niños que en un plazo de 20 años, serán los ciudadanos de una región integrada.

Que esa integración sea beneficiosa para la gran mayoría o para todos dependerá de sus protagonistas directos.

Si los habitantes de esos pueblos no asumen el proceso de integración en todas sus facetas, tanto sean positivas o no, no será posible lograr una integración de pueblos, sino solo de élites gobernantes, o grupos económicos, no más.

Por lo cual, el rol del Municipio en aspectos educativos, como en el control de contaminación del medioambiente, de ordenamiento territorial, del censo poblacional, niveles de empleo, y mejor calidad de vida de sus habitantes es insoslayable.

Esta posición obedece al hecho de haber constatado en diferentes visitas a Coquimbo y La Serena, como a Rodeo y Jáchal, un cierto estado de indiferencia, o recelo, sobre todo del lado chileno, a la integración.

En alguna medida, el antiguo concepto de “país trasandino, país enemigo” o el que posibilitó la preeminencia de la “hipótesis de conflicto” sigue presente en muchos sectores.

En los departamentos argentinos, la percepción que tienen los habitantes de los beneficios que traería un proceso de integración es mayor que del lado chileno. Tal vez como producto de un grado de mayor autonomía institucional del lado argentino.

Pero, sin embargo, actualmente es posible detectar que muchos habitantes de esas subregiones no son partícipes, por ejemplo, de la radiación de grandes empresas y de emprendimientos de minería a gran escala.

Dicen sentirse “invadidos” y desconcertados por la llegada y el tráfico de pesados equipos mineros pertenecientes a compañías canadienses y norteamericanas que explotan el oro, plata y cobre de sus cerros cordilleranos.

Peor aún, vaticinan que cuando terminen de extraer los minerales se irán como vinieron, dejando un escenario de socavones, túneles, desechos y probablemente un fuerte nivel de contaminación ambiental.

En otras palabras, atónitos e impotentes ven irrumpir a foráneos, incluso extranjeros que “viven” en su suelo, explotan su riqueza mineral, utilizan sus caminos y rutas, su energía eléctrica, su agua, su tierra, y por un corto tiempo, tal vez una década, serán sus “vecinos” impuestos y no consentidos, que al acabarse los filones se irán a otra parte del planeta con sus equipos y ambiciones.

Esto es una realidad sociológica sobre la cual los actores públicos y privados argentinos no han trabajado adecuadamente y deben hacerlo cuanto antes, para generar otro “clima” de convivencia y otro tipo de participación social.

La intervención de las universidades, de uno y otro país, es insoslayable, ya que no solo proveen de graduados en todas las ramas de ingeniería, sino además en áreas de ciencias sociales, que deben ser aprovechados en todo el proceso. Además, el rol de todas las asociaciones intermedias, como comunas, centros vecinales, escuelas, clubes, es fundamental para el diseño de su futuro hábitat. La política de conservación y mejoramiento del uso de los recursos naturales como termas, lagunas, dique, ríos, exige la intervención y diseño del Estado, y sobre todo del Estado municipal.

Por ello, la tarea que les cabe a los municipios es enorme.

Si consideramos la subregión sanjuanina, a diferencia de la subregión de Chile, es extensa y se encuentra en un valle abundante en espacio y tierra disponible para diseñar un plan estratégico de desarrollo.

El Estado es el sujeto que debe diseñar dicho plan que, respondiendo a sus necesidades actuales y futuras, se inserte en un escenario de integración con la IV Región de Chile.

La planificación debe ser pensada a nivel regional, considerando que deben elaborarse planes aplicables a una determinada porción geográfica del territorio nacional y a su vez debería incluir una planificación a nivel urbano y micro-regional, que contemple las necesidades de las áreas pobladas de la región.

Veamos qué tipo de aspectos deberían ser considerados en la elaboración de un plan estratégico, que sea aplicado a Jáchal, pero en mayor medida al Departamento de Iglesia:

- Relevamiento de las propiedades existentes: Catastro, y regularización de Títulos.
- Ordenamiento territorial de las construcciones para reparticiones del Estado existentes.

- Planificación y construcción de espacios verdes.
- Planificación y trazado de nuevas calles, y su correspondiente pavimentación.
- Ordenamiento territorial de construcciones existentes de índole privada.
- Planificación de nuevos asentamientos urbanos (barrios, complejos habitacionales, hoteles, etc.).
- Planificación de provisión de servicios básicos (agua corriente, energía eléctrica, gas natural, telefonía, TV, TV por cable o aire, etc.).
- Planificación de ubicación o reubicación de cementerio municipal y de basurero municipal (tratamiento ecológico de los residuos orgánicos).

Asimismo, debe considerarse la planificación de los centros poblados, teniendo en cuenta:

- Desarrollo de un núcleo principal urbano (Municipio, Policía, Gendarmería, Hospital, Información turística, Aduana, Hidráulica, INTA, etc.).
- Desarrollo de un cordón o espacio comercial y de servicios (Bancos, Telefonía, Hoteles, Estaciones de Servicios, Comercio).
- Desarrollo de espacios de recreación y áreas de descanso (alrededor del centro urbano, del espacio comercial, del Dique y la montaña, etc.).
- Desarrollo de un espacio o perímetro de actividades industriales (producción de bienes, elaboración de productos de consumo masivo, actividades mineras, construcción de botes, almacenamiento y producción de insumos de construcción, etc.).

El Departamento de Iglesia cuenta con dos “centros poblados” que son Rodeo e Iglesia. De ambos, Rodeo presenta un mayor desarrollo urbano. Ambos cuentan con una sola calle principal sobre la cual se ubican el Municipio, el Hospital, la Policía, estación de servicios, comercios, etc.

Ante un previsible aumento de tránsito, ya sea por turismo, que en los últimos años ha registrado un notorio incremento, o por el desarrollo minero, ya iniciado, esa sola vía de paso es absolutamente insuficiente.

Por ello, resulta imprescindible diagramar otra configuración del “centro urbano” que prevea accesos diferenciados, un trazado ordenado de calles centrales y periféricas, un circuito para desarrollo de actividades turísticas y vías de comunicación integradas a rutas nacionales y al corredor bioceánico.

El diseño del núcleo urbano “institucional” debería tener en cuenta lo siguiente:

- En pueblos actualmente pequeños, con una zona rural extensa, las instituciones públicas, como Policía, Juzgado de Paz, Juzgados Ordinarios, Municipio, Concejo Deliberante, Gendarmería Nacional, etc. Los edificios deben ser diseñados para que sean multifuncionales, de bajo costo de construcción y mantenimiento.

- Deben contar con espacios y distribución de salas que permita concentrar toda la documentación, los instrumentos producidos, las informaciones estadísticas, etc.

- Deberían construirse salones de “uso múltiple” con miras a prestar servicios culturales, y sociales, etc.

- Debe proyectarse un tipo de construcción antisísmica (por tratarse de una zona de alto grado de sismicidad) liviana, de rápida construcción y bajo costo que responda a los rigores de un clima semidesértico de precordillera con alta amplitud térmica.

- Los edificios públicos deben ser equipados con toda la tecnología que permita el aprovechamiento de la luz y energía solar.

- Debe preverse que a medida que aumente la demanda de servicios los edificios públicos deben contar con todo el equipamiento necesario para cumplir con su función.

- Deben ser construidos en una zona especialmente destinada al “centro institucional”.

Simultáneamente a la planificación del ordenamiento territorial, deberían llevarse a cabo las siguientes previsiones:

- Establecimiento del lugar donde se realizarán las instalaciones para la provisión de los servicios públicos, que consideren especialmente el impacto ambiental y las futuras demandas.

- Diseño de las centrales de energía eléctrica, trazado de la red eléctrica, instalación de usinas y distribuidoras de energía eléctrica.

- Diseño del sistema de agua potable, perforaciones, tendido de cañerías, trazado de acequias para desagües pluviales y red de riego de arboleda pública, etc.

- Proyección de la instalación de gasoductos y de redes de distribución de gas.

- Edificación de centrales telefónicas o tendido de red telefónica.

- Trazado y colocación del sistema cloacal, edificación de planta depuradora de líquidos cloacales, etc.

- El ordenamiento territorial en esta subregión deberá contemplar además el desarrollo de actividades vinculadas a la industria, al comercio y al turismo. En ese sentido se impone considerar:

- La coexistencia de emprendimientos mineros cercanos de gran envergadura con la actividad económica de tipo agrícola y turística.

- El crecimiento de la demanda del comercio y su correspondiente ordenamiento en lugares especialmente diseñados para la actividad comercial, tomando en cuenta los diferentes rubros comerciales.

- Planificación de áreas de esparcimiento para turistas, proyección de construcciones en la costa del dique.

- Establecimiento de áreas de servicios (estaciones de servicios, camping, etc.).

- Proyección de rutas y caminos secundarios por circuitos turísticos que no obstaculicen el tráfico de cargas hacia el Pacífico o el tráfico de camiones o equipos mineros.

La planificación territorial en este caso resulta indispensable pues se encuentra en una etapa que podríamos llamar “originaria”, por lo cual cualquier proyecto de ordenamiento territorial puede ser aplicado sin mayores costos económicos y/o sociales. En cierto sentido, se trata de un extenso territorio donde “hay todo por hacer”, y eso permitiría diagramar el crecimiento del pueblo con absoluta previsión y racionalidad, evitando una excesiva dispersión de esfuerzos o una construcción desordenada o un crecimiento distorsionado en relación a la disponibilidad de bienes o servicios esenciales, como agua potable o energía eléctrica.

Atendiendo a la característica de alta sismicidad que presenta la región, el ordenamiento territorial debería prever un manual de construcción que incluya los modernos sistemas constructivos de encastres y estructuras livianas, prácticamente inexistentes en la zona.

La topografía del terreno, por tratarse de un valle con grandes superficies planas, rodeado de montañas, facilitaría la tarea de programar la ocupación del territorio, en vista a un futuro crecimiento.

El perfil que pueda configurarse por la arquitectura que predomine en la zona dependerá en grado sumo de la activa participación de los municipios, que mediante normas específicas permita modelar un paisaje armónico.

En ese sentido, el aprovechamiento de los estudios y experiencias realizados por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional

de San Juan, relacionado a nuevos sistemas constructivos “naturales” (utilizando los recursos naturales de la región), de bajo costo y mantenimiento y de interesante presentación, resulta indispensable para la planificación del crecimiento urbano de la zona.

Sector público chileno

Ahora bien, habiéndonos referido al sector público argentino, debo abordar el sector público chileno.

Al respecto cabe recordar que el Estado chileno es un Estado unitario, con un Gobierno central que en las diferentes regiones en que se encuentra dividido el país cuenta con un funcionario elegido por el presidente de la República, denominado intendente. Así, cada región cuenta con un intendente, quien es su máxima autoridad, designado por el presidente de la República y que no solo es su representante, sino que puede ser removido de su cargo cuando el presidente lo decida. Entonces, ese solo condicionamiento explica la nula participación del pueblo en la elección de su mandatario principal de la Región. Cuando el intendente es designado siempre traba lazos institucionales y relacionales con los grupos económicos de poder de la región, pero no con el pueblo, con los ciudadanos en forma directa. Sus políticas para la región dependen en grado sumo de las políticas pensadas por el Gobierno central, de allí que la decisión de integrar la región argentina con la chilena dependió en gran medida de la aprobación del presidente Lagos y después de la presidenta Bachelet. Y hoy, el actual presidente Piñera, quien en reiteradas oportunidades ha mantenido la misma línea de sus antecesores en el sentido de avanzar en el proceso de integración con la provincia de San Juan, fomentando no solo las relaciones políticas, administrativas, académicas, sino participando de la mega obra “túnel de Agua Negra”. En otras palabras la mayor relación con la Argentina, y en este caso con la provincia de San Juan, depende hoy de la concreción de medidas impulsadas por los gobiernos respectivos de ambas regiones, y de sus gobiernos centrales.

Cada Región, a su vez, está compuesta por provincias, cuya mayor autoridad es el gobernador y cada provincia se compone de “comunas”, gobernadas por el alcalde, funcionario que es elegido por el voto popular.

Este modo unitario de ordenar políticamente el país ha permitido que políticas de infraestructura vial, como de desarrollo minero se adop-

ten conforme los acuerdos logrados con empresas del sector privado, muchas de ellas multinacionales, como las británicas, que por siglos explotaron la sal en el norte de Chile, o las mineras del cobre (hoy Codelco) empresa mixta que explota la mayor existencia de cobre en Chile.

Es más, el puerto de Coquimbo, el único puerto de aguas profundas que tiene el litoral chileno, fue y sigue siendo un puerto de cargas, utilizado casi exclusivamente por las empresas mineras (sal, cobre, cales, carbón, etc.).

En este contexto plantear una serie de políticas a implementar para adaptar las estructuras vigentes a un proceso de integración, que implique la existencia de un corredor bioceánico que culmine en el puerto de Coquimbo, representa un esfuerzo institucional y político de mayor complejidad que la que exige la conformación política del lado argentino. No obstante el férreo cerco impuesto por el sistema unitario, es dable observar actualmente una coincidencia en los dirigentes locales de Coquimbo y La Serena proclives a lograr utilizar todo el año el Paso de Agua Negra para comerciar en mayor escala con la provincia de San Juan. Precisamente la ardua y persistente gestión de los alcaldes y gobernadores de la IV Región ha permitido avanzar, a punto tal de conformar el Ente Binacional Túnel de Agua Negra (ENBITAG), en pleno proceso actualmente de conformar los pliegos para el llamado a licitación para la construcción del túnel de Agua Negra.

La participación en cuanto foro, encuentros, congresos, inclusive el último (21º) realizado en mayo/2012, relacionados con el corredor bioceánico, por parte de dirigentes políticos chilenos, es revelador de la creciente importancia que tiene para ellos.

En esta región chilena es aplicable lo dicho con relación a la necesidad de efectuar una planificación estratégica que contemple las próximas décadas en un contexto de integración. Por lo cual, la planificación debe contener los aspectos y previsiones que se consignaron al referirme a la región argentina, y que para no repetir, me remito a lo ya considerado.

Lograr una activa participación del pueblo y una consciencia social sobre las ventajas económicas, culturales y sociales implica que previamente se le permita a ese pueblo participar de algún modo en la toma de decisiones. Fomentar un proceso de integración exige, como en el lado argentino, de una política de comunicación, educación y planificación que tenga en cuenta los intereses de los pueblos actores del proceso de integración.

En este caso, no obstante ser un representante del presidente, no obsta para que el alcalde de turno pueda plasmar una serie de medidas tendientes a favorecer el mayor intercambio y la construcción del corredor bioceánico.

De todos modos, un proceso de integración binacional requiere prioritariamente una creciente y sostenida institucionalización, entendiendo por tal un fortalecimiento del tipo de organizaciones gubernamentales existentes, una armonización o conciliación de normas jurídica de ambos Estados, que permita el fluido de bienes y servicios por el corredor hasta el puerto, estableciendo un marco regulatorio claro y consensuado, de derecho internacional privado acorde a las innumerables situaciones que planteará un corredor bioceánico y los negocios que ello conlleva. El desarrollo mayor y eficiente en la gestión gubernamental, una mayor inserción en la comunidad y una expansión en las formas de participación ciudadana en proyectos comunitarios, en fin una mayor democratización y educación, son factores esenciales para alcanzar mayor y mejor grado de integración binacional.

Sector privado

Al sector privado, de ambos lados de la cordillera, sin duda alguna le cabe la función de promotor o fogonero de este proceso.

Atendiendo a la oferta de recursos naturales que ofrece la región (integradas las dos subregiones), el sector privado tiene ante sí la oportunidad extraordinaria de provocar un cambio de consecuencias incalculables.

El actual escenario ofrece un mercado con amplia diversificación de productos y servicios.

Los factores económicos, entre ellos los tipos y clases de actividades económicas, formas de producción, mercados actuales y mercados futuros, niveles de integración entre sectores productivos, canales de exportación, disponibilidad o escasez de asistencia financiera, tecnológica y humana, etc. son las variables a considerar por parte de estos actores.

Veamos rápidamente qué ofrece la subregión argentina.

Actividad industrial y comercial argentina

Con relación a la actividad industrial y comercial, el Departamento Igle-

sia registra desde hace dos años un creciente movimiento de personas vinculadas a la explotación de la industria minera.

La existencia de dos grandes yacimientos de oro, plata y otros minerales menos difundidos, sumados a la férrea voluntad del gobierno provincial de explotar esos recursos naturales, abrió una nueva etapa de actividad extractiva y de producción. A poco tiempo de ser ratificados los estudios exploratorios, la compañía canadiense (Barrick Gold) se presentó a licitación y habiendo resultado ganadora de la licitación, se radicó en la zona para extraer y procesar oro y plata de los Yacimientos de Veladero, en el Departamento de Iglesia.

El yacimiento de Veladero se encuentra totalmente en suelo argentino y es el proyecto de mayor avance. Se inició en el año 2006 y se encuentra en funcionamiento de extracción, separación y producción de oro. El yacimiento de Veladero, de todos los mega-proyectos mineros, es el más avanzado.

Previo a la explotación del yacimiento se realizaron grandes trabajos en el terreno de preparación que incluyeron aperturas de caminos, construcción de las instalaciones para alojamiento de técnicos y obreros, de laboratorio de análisis, almacenamiento de material, etc. En el campamento trabajan y viven más de 900 personas en forma permanente, con un receso invernal, en el cual los obreros y operarios vuelven a sus hogares. Según datos oficiales de la Provincia de San Juan, la empresa canadiense contribuye al crecimiento económico de la provincia con más del 23% del PIB y además es el primer generador de empleo del sector privado con más de 13.000 puestos de trabajo contando los empleados en Veladero y la construcción de Lama en alta montaña.

Ese solo movimiento de personas implica la necesidad de preparar a las poblaciones más cercanas al campamento minero, es decir Rodeo e Iglesia, para responder a todo tipo de requerimiento que con el tiempo se irán incrementando.

Por ejemplo, dando respuesta a esos nuevos requerimientos se construyó una planta de aprovisionamiento de combustible, denominado “Vientos del Oeste”, en un campo cercano al Municipio de Iglesia.

Se trata de un emprendimiento privado y cuyo objeto es la acumulación de combustible en depósitos subterráneos que debe abastecer de combustible a los equipos viales y mineros que trabajan en el yacimiento de Veladero y más adelante en el de Pascua Lama.

El yacimiento de Pascua Lama es binacional.

Pascua se encuentra en territorio chileno y Lama en Argentina. Es explotado también por Barrick Gold, en un emprendimiento de carácter binacional. En el año 2013, después de realizarse los trabajos de preparación de la obra de Pascua Lama, actualmente registra un avance del 80%. Se prevé que el yacimiento permitirá explotar 800.000 onzas de oro por año y 23 millones de onzas de plata en la frontera con Chile.

Además de estos dos grandes emprendimientos mineros ubicados en el Departamento de Iglesia, existen en explotación otros yacimientos en el Departamento de Jáchal.

En la localidad de Gualcamayo se encuentra el yacimiento aurífero que lleva ese nombre, y es explotado por la firma “Minas Argentinas SA”, subsidiaria de la multinacional canadiense “Yamana Gold”.

En el año 2013 se iniciará la explotación subterránea de Gualcamayo.

Actualmente compañías multinacionales, estadounidenses y canadienses realizan en la zona del Departamento Jáchal, específicamente en la localidad de Gualcamayo, trabajos de cateo para establecer la profundidad y viabilidad de extraer otros minerales como uranio, además del oro, plata, cobre.

La Compañía Minera del Pacífico (multinacional de origen chileno) también en Jáchal, explota minerales no metalíferos, como caliza, dolomita, cuarzo y feldespato, y amplía la oferta del sector minero.

Fuera de los dos departamentos descriptos, la actividad minera a gran escala se verifica en el Departamento de Calingasta, donde existe el gran yacimiento de cobre llamado “El Pachón”, que será explotado por la compañía suiza Xstrata Copper, que en el 2013 iniciará su explotación, encontrándose otorgada la factibilidad de dos grandes proyectos cupríferos en sus cercanías. Se trata de los yacimientos “Los Azules”, que llevará adelante la empresa Minera Andes, y “Altar”, que será explotada por la empresa Stillwater.

En la cordillera, en el tramo de la provincia de San Juan, actualmente existen entre 20 a 30 compañías mineras que buscan reservas metalíferas. Y según la Dirección de Minería de San Juan, las inversiones en exploración superan los 300 millones de pesos, lo que representa un incremento del 11% más que en el año 2010. Y con relación a la producción de minerales metalíferos se superaron los 7.500 millones de pesos y las exportaciones superaron los 1.800 millones de dólares.

Ahora bien, las perspectivas económicas que han abierto las explotaciones mineras no deben ponderarse solamente en el aspecto econó-

mico, sino que deben analizarse otros aspectos, fundamentalmente el impacto ambiental y el desarrollo sustentable. En este punto, valiéndome de un informe muy completo realizado por ingenieros de la Facultad de Ingeniería de la provincia de San Juan, abordaré esos aspectos. Se trata del informe: “San Juan y la Gran Minería. Consideraciones y Datos Técnicos Generales sobre Minería y Medio Ambiente”, elaborado por el Instituto de Investigaciones Mineras, Departamento de Ingeniería de Minas, Facultad de Ingeniería Universidad Nacional de San Juan, del 2005.

Así, según el estudio consignado, toda acción humana sobre los recursos naturales, sea de la índole que sea, tiende a modificar el contexto geográfico, biótico, cultural y social en el área donde se actúa. Entonces, partiendo de esta premisa, lo que debe ponderarse es la naturaleza, alcance de los proyectos y tiempo de duración de la ejecución de las acciones, como además los efectos medidos en términos de inocuidad o mayor gravedad sobre el hábitat. Actualmente, el eje de análisis se centra en los efectos “negativos” que provoca el hombre en su accionar sobre lo natural. Al respecto afirma:

Con respecto a la actividad minera, su desarrollo en la República Argentina es un hecho concreto, estando los proyectos mineros más importantes ubicados en la Cordillera de los Andes y en la zona central de la Patagonia. Estas regiones no cuentan con demasiadas posibilidades de desarrollo si no es a través de la explotación de sus recursos mineros, por no ser propicias para las agroindustrias (2005: 3).

Lo que sostuvo ese informe en gran parte es veraz. Todas las provincias cuyo límite oeste está configurado por la cordillera de Los Andes, no cuentan con otros recursos naturales que no sean los minerales para sostener un proceso de desarrollo.

No existen las planicies húmedas y de suelos ricos, o ríos caudalosos, como en la pampa húmeda, sino cordones montañosos y amplias zonas desérticas, que dificultan el regadío para aprovechar suelos vírgenes.

En la provincia de San Juan se encuentra una enorme riqueza mineral en su suelo y montañas y la decisión de explotar esa riqueza merece al menos entender de qué se trata. Por ello, entender lo que significa la “minería a cielo abierto” es importante, y siguiendo el informe aludido, diremos que de los métodos de explotación existente en el mundo, el subterráneo y el de cielo abierto en los mega-proyectos mineros, se optó por el de cielo abierto. En San Juan se utilizó el sistema subterráneo,

en su minería metalífera tradicional, en Las Carachas, El Fierro, Castaño Viejo, Hualilán, 4 Amigos, Marayes, El Morado, Arrequintín, Tocota, Sto. Domingo, Huachi, Gualcamayo, El Salado, Chita, así como en varios yacimientos no-metalíferos en el Pie de Palo, Barreal, Rodeo, Pata de Indio, Quebrada Blanca, San Ceferino, etc.

El otro método común es a cielo abierto, utilizado para los depósitos mineralizados de tipo diseminado o en venillas (stockwork) así como para las rocas industriales y ornamentales (calizas, granito, lajas, mármoles). Hay otros métodos diversos que suelen utilizarse para casos muy especiales (solución, dragado, “cosecha”, monitores, offshore, etc.), pero la minería a cielo abierto es la modalidad generalmente aceptada para explotar con rendimiento económico minerales cuya característica principal es un enorme volumen y un bajo contenido en elementos (metales) valiosos por unidad de volumen o de peso. La posibilidad de operar con equipos de grandes dimensiones, como camiones con capacidad para transportar 200 a 300 t y cuyos motores superan los 3000 HP, permite que la extracción se realice a escalas llamativas, del orden de las 100 a 300 mil toneladas diarias, lo que se traduce en costos unitarios relativamente bajos (2005: 3-4).

Según el informe citado, en el mundo existen muchos ejemplos del sistema de explotación a cielo abierto, de gran escala, y así, por ejemplo:

En Brasil se explotan enormes yacimientos de hierro y de manganeso en varios estados del interior; en Perú se explotan pórfidos de cobre con molibdeno y oro en Antamina a unos 280 Km. de la capital de Perú, Lima, con un ritmo de 340.000 t diarias de las cuales 70.000 t son de mineral y el resto material estéril que se debe arrancar para mantener la pendiente de la labor. Del mismo tipo son Quellaveco, Toquepala y Cuajone, estas últimas en un radio de 120 Km. de Arequipa. En Chile opera una de las más importantes explotaciones de pórfidos de cobre, segunda en el mundo por sus dimensiones, Chuquibambilla, a unos 200 Km. al este de Antofagasta, mientras las más modernas Escondida y Escondida Norte, todas en el orden de las 50.000 a 150.000 t /día, están a unos 130 Km. de dicha ciudad norteña.

Junto al límite internacional en el Dpto. Calingasta se explota en el lado chileno el yacimiento de Los Pelambres, a razón de unas 200.000 toneladas diarias, ubicado a unos 100 Km. al oeste de Barreal y a 70 Km. al este de Illapel.

En los EE.UU. se encuentra la mina de cobre, molibdeno y oro ex-

plotada a cielo abierto más grande del mundo Bingham Canyon, a unos 20 kilómetros de la capital estatal Salt Lake City y del Gran Lago Salado (Utah).

En Europa se conocen también numerosas explotaciones a cielo abierto a escalas bastante diversas, como mantos de carbón en Alemania y Polonia, la bauxita de Les Baux (Francia), de donde surgió el nombre de ese mineral aluminoso, y los mármoles, cuarcitas y pizarras en casi toda Italia, labores que se realizan desde hace siglos y en las cuales se han desarrollado notables tareas de recuperación del paisaje, tan efectivas que se necesita la explicación de su gente para saber donde estaba exactamente el frente de labor.

Es de suma importancia hacer notar que las canteras también son minas a cielo abierto, cuya única diferencia radica en el tipo de mineral extraído. En San Juan son numerosos los ejemplos de estas explotaciones mineras aún en las proximidades de nuestra ciudad capital. En la Sierra de Zonda (Dpto. Rivadavia-Provincia de San Juan) están las canteras de calizas a no más de 15 ó 16 Km. del centro capitalino; en La Laja y el Villicum se encuentran las dos más importantes de la provincia, con varios cientos de toneladas diarias de calizas y dolomitas arrancadas y métodos de explotación en bancos horizontales similares a las minas metalíferas. En Los Berros (Dpto. Pocito-Provincia de San Juan) se ubica el centro calero por excelencia, uno de los mayores del país, con frentes de arranque e instalaciones industriales a pocos cientos de metros del pueblo. Todas son verdaderas minas a cielo abierto. En todos los casos las operaciones se han llevado a cabo cumpliendo con todos los controles que fijan las reglas del arte, verificadas permanentemente por la autoridad minera respectiva. Y, lo que es mucho más importante, la existencia de estos centros industriales ha permitido el desarrollo y bienestar de la población, llegando a ser Los Berros un centro donde la demanda de mano de obra superó a la oferta aún en los años difíciles de 1997 a 2002 (2005: 4-5).

Siguiendo lo expresado en el informe resultará ilustrativo saber qué tipo de yacimientos metalíferos se encuentran en San Juan y de qué manera se ha ejecutado su tratamiento. Veamos qué nos dicen en el informe citado:

La mineralización se encuentra dispuesta como disseminaciones y vetas subordinadas principalmente y texturas de remplazo comunes. Ejemplos de estos yacimientos son El Indio y Tambo en la IV región de Chile, Veladero y Zancarrón en San Juan, y Pascua Lama (Chile- San

Juan). Los yacimientos de cobre-molibdeno, se verifican en Pachón y son del tipo llamado “pórfido de cobre”, con características similares a los explotados en Chile, Perú y EE.UU. Prácticamente todos los minerales arrancados en una explotación minera deben ser tratados en una planta de concentración. El método elegido dependerá del tipo de mineral y de la economía del proceso (2005: 5).

¿Qué sucede cuando se utiliza cianuro para tratar los yacimientos de oro y plata?

La lixiviación con cianuro es el proceso reconocido por su simplicidad, economía y selectividad. Como se trata de soluciones tóxicas, es preciso operar de modo que el medio ambiente no sufra daños, para lo cual existen varios métodos ya ampliamente probados en todos los países donde esta minería se viene desarrollando desde hace más de un siglo. En San Juan tenemos un ejemplo cercano con las minas del Distrito Marayes (Albién, Erin, Caledonia, La Blanca, etc., unos 135 Km. al este de nuestra capital), trabajadas durante la mayor parte del siglo pasado con cianuro sin que se creara problema alguno en la población ubicada a escasos 4000 metros de la planta de tratamiento.

Para evitar emanaciones nocivas lo normal es trabajar con pH alcalino y para lograrlo se utiliza cal, material del cual en nuestra provincia existen centros productores de muy alta calidad (Los Berros, Rivadavia, Albardón, Jáchal). La cal es esencial para lograr una separación más eficiente de sólidos y líquidos en el proceso de lavado y evitar pérdidas del cianuro. Este cianuro es importado y de costo bastante alto, por lo que en todas las faenas es norma recuperar la mayor parte para volver a utilizarlo, como mínimo en un 90%.

La cal también permite neutralizar las colas o estériles acumulados y con ello controlar con total eficiencia cualesquier eventual generación de drenaje ácido.

Por ello, en este tipo de yacimientos el consumo de cal varía de 1 a 3 Kg. por tonelada de mineral tratado, de modo que una explotación de 100.000 t I día significará para las caleras provinciales una demanda diaria de 100 a 300 t de cal. El consumo mínimo corresponderá a Veladero y el máximo a Pascua-Lama, así que en las próximas décadas cuando ambas faenas se superpongan, la demanda de cales obligará a los productores sanjuaninos a ampliar sustancialmente sus instalaciones actuales, con el consiguiente incremento de la mano de obra ocupada y del movimiento económico que todo ello trae aparejado.

Otros yacimientos, con mineralización algo diferente, como los de cobre-molibdeno (El Pachón) pueden tratarse en plantas de flotación

con circuitos bastante distintos. En estos casos no se usa un solvente selectivo como el cianuro, sino que el mineral se muele muy fino y luego se lo separa en base a su afinidad por el agua o el aire.

La operación de una mina a cielo abierto da lugar a que se arranquen grandes volúmenes de roca estéril, no mineralizada, que se deposita en las “escombreras”, tarea inevitable para mantener la pendiente del rajo o “pit” dentro de las normas de seguridad corrientes. Este material no contiene minerales, siendo así prácticamente inocuo como posible generador de soluciones contaminantes, a la vez que constituyen una excelente materia prima para la recuperación del paisaje.

En cambio, los residuos procedentes de la planta de concentración merecen una atención particular y se los acumula en los “diques de colas”, un término poco feliz ya que en realidad se trata de piletas o “embalses” de poca altura, traducción más correcta del término inglés “tailings ponds” (“tranques” les llaman en Chile), con los pisos o fondos impermeabilizados a fin de evitar filtraciones. Castaño Viejo es un ejemplo de larga data, con embalses que nunca provocaron inconvenientes ambientales pese a estar en una quebrada que baja hacia el río, tanto que son muy pocos los que hoy conocen su existencia.

La selección del sitio en el que se instalarán tanto escombreras como embalses de colas es una tarea fundamental siempre a cargo de un grupo profesional interdisciplinario, tomando en cuenta geología, mecánica de rocas, presencia de agua y sismicidad del sitio, entre otros parámetros. A la vez, el diseño de ingeniería debe asegurar su estabilidad post-cierre a lo largo de los años, como en Castaño, Las Carachas, Hualilán, etc. (2005: 5-6).

Veamos ahora, qué sostienen los ingenieros en su informe, con relación al agua, y específicamente a los ríos y glaciares de la cordillera afectada por estas explotaciones, recordando que la explotación agrícola, se basa en una economía de oasis, ya explicada.

... La evolución de los cultivos depende básicamente del caudal de los ríos que bajan desde la cordillera, con dos cuencas principales: la del río San Juan y la del río Jáchal, caudales que dependen fundamentalmente de la mayor o menor acumulación de nieve de cada temporada invernal.

Se encuentran en nuestra cordillera varias cabeceras de arroyos con pequeños glaciares, particularmente en el Opto. Calingasta, remanentes de un periodo de glaciación mundial que van desapareciendo gradualmente a medida que progresa el calentamiento global.

Su aporte es mínimo para los caudales de los ríos principales, pues como bien sabemos en San Juan cuando la caída de nieve invernal es escasa, las crisis en los canales de distribución para riego llegan a niveles dramáticos, con el serio ejemplo de años atrás, cuando fue necesario disponer de baterías de pozos para poder mitigar en parte este grave problema, sin que los arroyuelos de cabecera pudieran aportar solución alguna.

En este ambiente cordillerano también suelen observarse suelos congelados (denominados permafrost) y glaciares de rocas del tipo “periglacial”, formados casi siempre por derrumbes caóticos de las laderas cuando la masa rocosa pierde el equilibrio y por gravedad se precipita en grandes volúmenes hacia la quebrada o valle inferior, a veces de modo catastrófico. Cuando se trata de un glaciar de rocas en sentido estricto pero ya seco, sin agua intersticial, pasa a llamarse “inactivo” o “relictos” por haber perdido su capacidad de arrastre o reptación al faltarle el agua y el hielo que actúan como lubricantes.

Por razones climáticas relacionadas con el calentamiento global, que hoy preocupa en todo el mundo, hacia el norte de nuestra cordillera (Opto. Iglesia) prácticamente todas estas geo formas se encuentran secas (se trate de “relidos” verdaderos o de simples colapsos de laderas), grave proceso recesivo observado también en los glaciares de hielo convencionales cuyo notorio retroceso en los últimos años es un pre-anuncio de su más o menos próxima desaparición total.

Los nuevos proyectos mineros que han creado tanta expectativa se ubican en una de las cabeceras del sistema Río Blanco - Río Jáchal, atravesados por dos pequeños arroyos que bajan desde el límite internacional: el Turbio y el Amarillo, de muy escaso caudal, entre 240 y 275 centímetros cúbicos, naturalmente ácidos con pH = 2 a 3 (neutro es 7) debido a las sales mineralizadas que contienen las rocas circundantes. Ambos concurren al Río de Las Taguas, afluente del Río del Valle del Cura en las Juntas de la Jarillita donde forman el Río de La Paica, para unirse finalmente al Río Blanco por un espectacular “cañón” de 800 m de profundidad labrado en granito. El Blanco es el principal afluente del Río Jáchal y debe su nombre al alto contenido en sales que le dan aspecto lechoso.

El Río de Las Taguas recibe durante su curso las aguas muy contaminadas del Río de la Sal junto al aporte de varias fuentes termales, alguna de bastante alta temperatura como Los Despoblados a 3990 m de cota y casi 70° C, más los Baños de San Crispín (3400 ms. s/nivel del mar) y de El Chollay (3150 ms s/nivel del mar). Como se trata de aguas fuertemente bicarbonatadas, el pH de dicho río cambia a muy básico, llegando a 8,45. Otro manantial que aporta sales a la cuenca del Valle

del Cura es El Gollete (4050 ms. s/nivel del mar), conformando un aparato cónico muy llamativo en las juntas del Zancarrón.

Debido a estos aportes y al drenaje natural de las áreas mineralizadas, el arroyo Turbio contiene naturalmente compuestos solubles de arsénico, berilo, cadmio, hierro y manganeso, mientras que el río de las Taguas evidenció amoníaco, arsénico, boro, cadmio y sulfatos diversos, entre ellos también de hierro y manganeso.

El Río Blanco, además de una alta proporción de boratos y sulfatos trae en sus aguas sales de berilo y molibdeno, aportadas por el Río Salado que baja desde la Rioja luego de atravesar las vulcanitas generadas en el centro efusivo del nudo la Rioja - Catamarca (Co. Bonete, Monte Pisis, etc.).

Existen ya en nuestra provincia instituciones capacitadas internacionalmente para el control ambiental en regiones montañosas del tipo alpino-andino, las que vienen realizando permanentes muestreos y análisis químicos paramétricos en todos los ríos y arroyos que integran el sistema, datos que servirán de referencia para monitorear cualquier variación en las características naturales que pudieran producirse por acción del hombre (2005: 7-8).

Sobre control del medio ambiente el informe sostenía:

A partir de 1992 el gobierno argentino estableció un régimen de promoción especial denominado “Nuevo Marco Jurídico Nacional”, incentivando así las inversiones nacionales y extranjeras en la industria minera al otorgar seguridad jurídica mediante el establecimiento de reglas de juego claras y uniformes en todo el ámbito del país.

El impulso otorgado a la minería puso en evidencia la necesidad de contar con normas ambientales específicas, con el objeto de evitar el deterioro de la calidad ambiental y de los recursos naturales más tradicionales.

En concordancia con la tendencia mundial de protección ambiental, la reforma de la Constitución Nacional incorporó en 1994 el derecho de todo habitante de gozar de un ambiente sano, equilibrado y apto para el desarrollo humano, con el correlativo deber de conservarlo para las generaciones futuras.

En el Artículo 41° se enuncia que las actividades productivas deben satisfacer las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras, agregando que las autoridades proveerán a la protección de ese derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural, de la diversidad biológica y a la información y educación ambiental.

Dadas las características de la actividad minera y lo establecido por la Constitución Nacional, se promulgó en 1995 la Ley N° 24.585 “de la Protección Ambiental para la Actividad Minera” y su reglamentación, que legisla las actividades teniendo en cuenta la conservación del medio ambiente. Esta ley modifica el Artículo N° 282 del Código de Minería de la Nación y lo incorpora como Título Complementario en el texto ordenado, por lo que tiene competencia en el ámbito de la Nación.

La importancia de estas leyes que marca la especificidad de las actividades mineras y del eventual impacto que puedan ocasionar al medioambiente, además de ser una ley de carácter preventivo y no reactivo, favorecida por el estado incipiente de la minería argentina. Esta ley, además de delimitar el ámbito de aplicación y alcances, establece Instrumentos de Gestión Ambiental, Normas de Protección y Conservación Ambiental, Responsabilidades ante el Daño Ambiental, Infracciones y Sanciones y Educación y Defensa Ambiental.

Con su aprobación, la Ley N° 24.585 se convirtió en la primera ley ambiental aplicada a un sector específico de la economía argentina, que da uniformidad y homogeneidad jurídica en todo el territorio nacional (2005: 9-10).

Las conclusiones a las que arriban los ingenieros autores del informe que nos ocupa, son las siguientes:

Todos los emprendimientos humanos producen un efecto sobre el ambiente natural en el que habitamos. Ese efecto puede ser tan bueno o tan malo de acuerdo a cómo se realice cada actividad.

El caso de la minería no es más que una etapa de ese desarrollo del bienestar humano, ya que nos provee las materias primas que utilizamos a diario en nuestra vida, presentes en los electrodomésticos, enseres de cocina, vehículos, circuitos eléctricos y electrónicos, joyería, etc. Sólo se trata de hacer que esta actividad extractiva se realice conservando o restituyendo en la mayor medida posible las condiciones originales encontradas en el lugar.

El riesgo ambiental, propio de cualquier actividad humana, puede ser controlado mediante la aplicación de técnicas de ingeniería ya desarrolladas, llevándose a cabo de una manera segura, responsable y bajo la estricta fiscalización del Estado.

Sería absurdo impedir el desarrollo de una actividad económica que traerá a la región desarrollo y bienestar, con aportes al estado provincial, cientos de puestos de trabajo y miles de jornales que quedarán

durante décadas en el comercio local. SOLO SE TRATA DE CONTROLAR QUE LAS COSAS SE HAGAN BIEN. Esa es nuestra responsabilidad ante la ciudadanía. Ing. Ms. Sc. Mónica S. Ramírez - Ing. Juan Carlos Perucca, Lic. Dr. Carlos E. Castro Ing. Pedro E. Sarquis (2005: 11-12).

Ahora bien, habiendo mostrado las ideas predominantes en los sectores universitarios, expresados en las líneas transcriptas, es pertinente poner de relieve que no toda la sociedad tiene la misma opinión. La sensación de la sociedad, con relación a los mega-emprendimientos mineros que están ejecutándose en territorio sanjuanino, es ambivalente, ya que por un lado se comprende los beneficios de una expansión económica en corto tiempo, pero también se intuye que esos beneficios se transformarán en graves perjuicios ambientales en un tiempo no muy lejano.

Estos emprendimientos mineros han registrado una fuerte oposición por parte de la ciudadanía y de organizaciones ambientalistas, por el peligro que, a su entender, implica el procesamiento del oro, por el manejo de los desechos mineros, fundamentalmente sobre los ríos y napas freáticas.

La realidad de la escasez de precipitaciones pluviales, la mala calidad del agua de regadío parece abonar las prevenciones que se han manifestado y se siguen verificando en la provincia, por medios radiales y gráficos, con respecto a la minería a gran escala.

Se denuncia por parte de pobladores y asociaciones ambientalistas que en Pascua Lama, a los 4.000 y 5.000 metros de altura y de ambos lados de la Cordillera de Los Andes, el desvío de ríos como El Potrerillos y Las Taguas, la construcción de lagunas artificiales por la demanda constante de agua que habrá de necesitar para la producción, la destrucción de vegas, verdaderos oasis de la fauna y flora del lugar, la desaparición de cerros como el Penélope, Filo Federico, la posible destrucción de glaciares que ocultan los minerales buscados como ya hizo con el Conconta por donde se abrió la ruta hacia la planta.

En las pequeñas extensiones agrícolas, la escasez del agua, con relación a años anteriores, antes de que irrumpieran las explotaciones mineras, es un dato concreto e irrefutable, como también el llamativo e inusual descenso del nivel de agua acumulada en los diques embalses, como el de Ullúm y el de Cuesta del Viento y Cauquenes.

Los pobladores de las zonas aledañas a esos grandes diques lo han denunciado, porque nunca antes habían atravesado una situación tan

angustiosa de ver los cauces prácticamente secos, sobre todo en Cauquenes (Dpto. Jáchal).

El informe elaborado por la Facultad de Ingeniería nada dice de la cantidad de agua que es utilizada diariamente por los emprendimientos mineros. Y esa omisión tiene un peso extremadamente significativo. Mientras se resaltó la aparente inocuidad de los elementos químicos utilizados para la extracción, depuración y elaboración de los metales, y la población se mantiene expectante por la imprevista actividad económica que llega a niveles insospechados, la realidad diaria es que la disponibilidad de agua para consumo humano y animal, regadío de cultivos o plantas, es cada vez menor.

Y quienes resisten la permanencia de las mineras multinacionales, sostienen que no existe ningún tipo de control por parte del gobierno, y las experiencias padecidas por la población de Jáchal y Rodeo a consecuencia de tres episodios sucedidos en la mina Veladero, que contaminó el río por “pérdidas” o “derrames” de cianuro en el cauce confirmaron las peores sospechas. Además de los daños que trajo aparejado el uso indiscriminado de la escasa dotación de agua, se le sumó la contaminación por “accidentes” ocurridos en la explotación de la mina Veladero. El 28 de marzo de 2017 se verificó, gracias a filmaciones de las cámaras instaladas en la mina, el tercer “incidente”, que motivó la suspensión de las actividades en el valle de lixiviación, por parte del gobierno provincial. En septiembre del 2016 se había producido el segundo episodio y ello obligó a la minera Barrick a colocar cámaras de seguridad. Tras el primer incidente, los pobladores de Jáchal formaron una asociación civil denominada “Asamblea Jáchal no se toca” que ha llevado adelante una serie incontable de gestiones ante autoridades municipales y provinciales, incluso nacionales para que sea revocado el contrato con la empresa Barrick, aduciendo los graves perjuicios que su actividad ha traído aparejado. Después del tercer incidente realizaron un pedido de revocatoria de los mandatos del intendente y concejales de Jáchal, pues ni siquiera se accedió a la formación de un Comité de Emergencia que habían solicitado. Desde el Gobierno se decidió la suspensión de la actividad en la mina y la aplicación de una multa económica, mientras que los empresarios vinculados a la actividad minera declararon a los medios periodísticos su preocupación por la reiteración de episodios de esa índole, solicitando mayores controles del Gobierno.

Por su parte la Justicia del Dpto. Jáchal ordenó, ante la ocurrencia

del tercer incidente, la suspensión de las tareas en el valle de lixiviación en la mina. Porque sencillamente conoce las consecuencias de la excesiva utilización del agua de deshielo como de su derroche. Entonces no es absurdo pensar que la persistencia en construir dos diques nuevos “El Horcajo” y “Punta Negra”, obedece en gran medida a la intención de morigerar los negativos efectos de la megaminería sobre la disponibilidad de agua.

El excesivo consumo de agua, y la privación de ese elemento esencial para la vida humana, la agricultura y la fauna es, por sí mismo, un factor decisivo para determinar si la explotación a gran escala de los recursos mineros debe ser promovida y sostenida o de lo contrario hay que morigerar, controlar y regular el uso del agua, para que otras formas de actividad humana sean posibles.

Desde Chile, las organizaciones ambientalistas vienen denunciando los nocivos efectos de la explotación minera en la cordillera chilena, como lo ilustran las siguientes fotografías satelitales y publicaciones que se reproducen a continuación.



Un artículo del año 2011 producido FM Pueblo 104.5 Mhz, Libertador, Corrientes, titulado: “¡¡¡La fiebre del oro!!!!... Defendamos la destrucción de glaciares para extraer oro, plata y otros minerales”, afirma:

Grandísimos depósitos de oro, plata y otros minerales fueron encontrados bajo los glaciares. Para llegar hasta las vetas, será necesario quebrar y destruir los glaciares, algo nunca concebido en la historia del mundo- y hacer dos grandísimos huecos, cada uno tan grande como una montaña, uno para la extracción y otro para el desecho de la mina. El proyecto se llama PASCUA LAMA. La compañía se llama Barrick Gold. La operación está siendo planeada por una multinacional de la cual es miembro George Bush padre...

El gobierno Chileno ha aprobado el proyecto para que empiece este año. La única razón por la cual no ha empezado aún, es porque los campesinos han obtenido un aplazamiento.

Si destruyen los glaciares, no solamente destruirán la fuente de un agua especialmente pura, pero contaminarán permanentemente los 2 ríos de tal forma que nunca volverán a ser aptos para consumo por humanos o animales debido al uso de cianuro y ácido sulfúrico en el proceso de extracción.

Hasta el último gramo de oro será enviado a la multinacional en el extranjero y ni uno le quedará a la gente a quien le pertenece esta tierra. A ellos solo les quedará el agua envenenada y las enfermedades consiguientes. Los campesinos llevan bastante tiempo peleando por su tierra, pero no han podido recurrir a la TV por una prohibición del Ministerio del Interior.

Su única esperanza para frenar este proyecto es obtener ayuda de la justicia Internacional.

El mundo debe enterarse de lo que está pasando en Chile... El lugar por donde empezar a cambiar el mundo es nuestro lugar.

Personalmente, considero que el agua es vida, no el oro, ni la plata, ni la expansión que genera a nivel productivo y económico la actividad minera a gran escala.

Y si el dilema, aún no planteado por las compañías mineras, ni por el gobierno, es entre sostener la política de explotar todos los yacimientos metalíferos y no metalíferos existentes u optar por otro tipo de actividad que permita desarrollar las potencialidades de la provincia, entiendo que debería decantarse por esta última opción.

Habiendo comprobado personalmente los efectos de las explotaciones de sal que compañías británicas hicieron en el norte de Chile



(zona de Iquique), y las montañas de “resaca” de las explotaciones del cobre, que privaron a todo el norte de Chile de napas freáticas, secando el ambiente, a punto tal de no registrarse en todo el año, ni una sola precipitación pluvial, no puedo, por honestidad intelectual, soslayar este aspecto y poner de manifiesto las nocivas consecuencias para el medio ambiente que una explotación minera a cielo abierto ocasiona.

Más aún, cuando las organizaciones políticas, en el nivel de que se trate, no registran una política de control y monitoreo permanente y riguroso sobre los efectos de una actividad extractiva de inmensas dimensiones.

Frente a esa oposición, el Gobierno de la Provincia ha mantenido su decisión política de permitir la radicación de todas las empresas mineras que deseen explotar los ricos yacimientos que existen en la región.

Para el actual gobierno que transita su tercer periodo de gestión gubernamental, el ingreso de divisas provenientes de la industria minera representa una oportunidad que no puede desdeñar, en función de sus proyectos sociales y políticos.

No se advierte una preocupación política contrarrestar los innegables efectos del desarrollo de minería a gran escala. Si hubo claras políticas de esclarecimiento y educación sobre la conveniencia de desarrollar esa industria extractiva. Según información proporcionada por la Secretaría de Minería de la Provincia de San Juan, las compañías mineras registradas y en explotación alcanzan el número de 300.

De semejante número surge que para las compañías subsidiarias de las mineras, que deben proporcionar todos los implementos necesarios para la actividad, se abrió un escenario de expansión económica nada desdeñable, que se traduce en la creciente participación en el comercio local de este tipo de negocios.

Por su parte, las propias compañías mineras se encargaron de ser aceptadas por la ciudadanía y gobiernos locales, mediante “donaciones”, contratación de personal, contrataciones para suministros fabricados localmente, construcciones de uso comunitarios (dispensarios), visitas guiadas a la planta en la alta montaña, etc.

Actividad turística argentina

Con relación a la actividad turística, la región muestra una notable riqueza de recursos naturales. Existen aguas termales de excelentes propiedades terapéuticas, de origen volcánico, aprovechadas por turistas nacionales y extranjeros. El Hotel de Pismanta, explotado por la cooperativa de empleados, ofrece una interesante gama de servicios, cuya particularidad se funda en la disponibilidad de aguas termales que brinda a los pasajeros la posibilidad de gozar de baños termales individuales, además de una piscina en el exterior climatizada con el agua ter-

mal, y complementa con sauna finlandés, sauna a vapor, servicios de masajes.

Es un verdadero paraíso de restablecimiento y descanso, que trabaja todos los días del año, con niveles de ocupación que rondan el 90% de su capacidad. Sus pasajeros en general provienen de otras provincias como Santa Fe y Buenos Aires, y actualmente de Chile, cuenta con sala de juegos, biblioteca, dos comedores, cocheras y al modo de los centros de spa representa un ejemplo claro de todas las potencialidades que ofrece la región.

Cabe acotar que la disponibilidad de aguas termales de origen volcánico no se circunscribe a las del Hotel de Pismanta, sino que existen dos fuentes termales más, las de “Rosales” y las de “Centenario” que representan una gran oportunidad de inversión.

Se suman al hotel de Pismanta emprendimientos particulares que dotaron a la zona de cabañas de diversa tipología, con servicios aceptables y hospedajes de mediana calidad, que incrementaron la oferta de hospedaje sustancialmente si se tiene en consideración lo existente en las décadas anteriores.

Además de las termas, como gran atractivo cuenta con el dique “Cuesta del Viento”, un dique de gran extensión, de peculiar formación, cuya imagen al viajero lo impacta por su grandiosidad y especial color de sus aguas, y que permite la práctica de todos los deportes náuticos conocidos, ya que como su nombre lo indica, el viento no falta un solo día, y para los amantes del surfing representa un lugar ideal para su práctica.

Desde que se habilitó, congrega a gran cantidad de turistas, sobre todo en la época estival, que practican deportes náuticos y la pesca de pejerrey.

Si bien el dique “Cuesta del Viento” fue construido como represa para almacenar el agua de los deshielos y como una usina de generación eléctrica, aún no presta servicios de generación eléctrica.

El turismo en esta zona, que aún podemos calificar como incipiente, siendo en su mayoría practicado por jóvenes, es un factor movilizador importante, no solo de los recursos humanos y naturales existentes, sino de toda la infraestructura que debe crearse en vista de un plan sostenido de turismo a escala regional que abarque por lo menos una década.

La escasa población opera como un factor retardatario de la dinámica de crecimiento, por cuanto la inversión en obras de infraestructura se presupuesta en función de la población actual a la cual se destinarán,

y las proyecciones demográficas, si bien pueden ser relevantes, no son verificables al momento de la planificación.

En el Departamento Jáchal, la actividad turística es un fenómeno muy interesante. Desde muchos años atrás ofrece, en dos fechas anuales, fiestas populares que congregan a enorme cantidad de turistas. En efecto, la fiesta popular denominada “Fiesta de la Tradición” que se realiza a mediados de noviembre, atrae a más de 30.000 personas a un “anfiteatro” natural, al aire libre, enclavado en una quebrada a las afueras de la ciudad de Jáchal, a la cual acuden importantes artistas.

En el mes de diciembre, una fiesta religiosa, que se hace en honor a la virgen de Andacollo, en la localidad de Tamberías, al noreste de Jáchal, concentra a creyentes en un número increíble, ya que en las nueve noches que dura la “novena”, concluyendo en la procesión, todos los 26 de diciembre de cada año, reúne a más de 50.000 personas.

Estos eventos deben ser abordados como excelentes oportunidades para la industria del turismo y deben ser objeto de una reglamentación para lograr un nivel estandarizado de calidad.

Por otra parte, la economía actual de la región está basada en la existencia de minifundios de bajo nivel de productividad, por lo que en un futuro escenario de actividades turísticas, su concreción dependerá de inversores foráneos, que atraídos por el potencial de la zona, en concordancia con las políticas públicas de fomento de la actividad, puedan planificar y asumir la decisión de invertir.

El sector privado argentino tiene ante sí el gran desafío de asumir la hora histórica que los gobiernos están gestando, creando un escenario de mediano y largo plazo altamente propicio para el desarrollo de todo tipo de actividad industrial, comercial, turística, de servicios, etc.

Refiriéndome específicamente al tema, diré que las industrias agroindustriales entre las que se encuentran la industria olivícola, tomatera, vinícola, sentirán el impacto de la ampliación de un mercado que hasta ahora se restringía al abastecimiento interno, y en algunos casos, sin siquiera poder satisfacer toda la demanda interna.

Ello se puso de manifiesto en la XII Reunión de Industriales Federales, llevada a cabo en San Juan, en el año 2005, donde por primera vez los sectores mineros, vitivinícolas, frutihortícolas, olivícolas, turístico presentaron algo inusual: planes estratégicos de desarrollo de cada sector, en un tiempo no menor de 10 años, conjugando intereses comunes y fortaleciendo lazos de cooperación industrial.

En ese proceso de crecimiento consensuado, planificado, la apertura del Paso de Agua Negra implica para los productores rurales, para los industriales agroalimentarios, para los comerciantes, para los servicios logísticos, etc., un cambio cualitativo y cuantitativo que exige enormes esfuerzos económicos, técnicos, culturales que pueden realizarse.

Así por ejemplo, la concreción de un corredor bioceánico que atravesase la zona del noroeste sanjuanino, portando millones de toneladas de productos hacia un puerto en el Pacífico, de forma diaria, representa un escenario que para muchos habitantes de la zona es casi una utopía.

Todas las zonas adyacentes al corredor, como aquellas más retiradas, se verán afectadas por un fenómeno centrípeto que extenderá sus efectos a toda una región.

Los efectos económicos del proceso de integración entonces, son incalculables, infinitos y multidimensionales.

Estamos hablando de un cambio en el eje fundamental del desarrollo provincial y regional, una vuelta de posición, un giro de 90° grados, enfocando todo el esfuerzo productivo hacia una nueva salida, un nuevo horizonte, que utilizando los puertos de Coquimbo y Guayacán, permitan arribar a los países asiáticos, desviando la acostumbrada ruta por el puerto de Buenos Aires.

Se trata nada menos que de romper el aislamiento de toda la región cordillerana argentina, principalmente de la provincia de San Juan y vecinas, con respecto a un puerto cercano que le permita enviar sus productos. No aplicar, al costo de envío, el flete hacia el puerto de Buenos Aires, calculando el valor del kilómetro de flete por 1.420 km y saber que a solo 350 km existen dos puertos, uno de aguas profundas, debería ser ponderado como un elemento decisivo para instar permanentemente la construcción del corredor bioceánico.

Desde este punto de vista, no solo los productores rurales, mineros, los industriales agroalimentarios aludidos, sino además todas aquellas producciones no tradicionales pero demandadas a nivel mundial, tendrán su oportunidad.

Así, la ganadería en sus diferentes especies, vacuna, caprina, ovina, porcina, tendría la posibilidad de recuperar aquellos niveles que en el siglo XIX tuvo. La producción ganadera no es una utopía, pues la genética animal ha permitido el desarrollo de especies adaptables al tipo de suelo y clima de la región.

Hoy la industria láctea caprina, por ejemplo, representa un nicho altamente rentable y un futuro óptimo.

Junto al desarrollo de la ganadería, se desarrolla la industria frigorífica, que implica una nueva oferta de trabajo, en un contexto de alto desempleo y alta dependencia del sector público.

Nada impide que se planifique un desarrollo a mediano plazo de la industria frigorífica, favorecida por las expectativas de contar con un puerto en el Pacífico a solo 500 kilómetros.

Desde otro punto de vista, también resulta probable que la decisión política de realizar una serie de obras de infraestructura produzca un impacto significativo, en varios aspectos, como el laboral, puesto que todas las obras de infraestructura y desarrollo demandarían mano de obra calificada o cuasi calificada, que no abunda en la región.

No se conocen mediciones actuales sobre el impacto que representaría para la zona la construcción de una obra de esa envergadura que demandaría más de cinco años en realizarse, como tampoco se conocen estudios que hayan ponderado el comportamiento de otras variables económicas o poblacionales.

A modo de ejemplo, es previsible que de iniciarse las obras de infraestructura vial y la construcción del túnel por el Paso de Agua Negra, llegarán a la zona grupos de trabajadores, configurando una migración extrazona que debiera incluirse en una tarea de planificación.

Todo lo esbozado hasta acá, en relación al ordenamiento territorial y en función de alcanzar un desarrollo sostenible en la región, necesariamente debe realizarse en un contexto de alta participación de los actores sociales locales.

En ese sentido, es tarea de las instituciones públicas sostener los criterios de descentralización administrativa y participación ciudadana, pues la única manera de fortalecer la democracia y potenciar los recursos de la región es involucrar directamente a sus pobladores.

Ahora bien, ¿qué escenario imaginan los actores del sector privado chileno?

A modo de anticipo diré que sus expectativas son altísimas y así lo demuestran.

Actividad comercial chilena

Para los empresarios chilenos el corredor bioceánico que “termine” en

el puerto de Coquimbo representa una oportunidad extraordinaria que hace más de una década avizoraron y no dejaron ni un día de promover y acelerar, más allá de los desencuentros de índole política entre ambos países.

Concretamente, si nos ubicamos desde la visión que tienen los empresarios chilenos, el escenario comercial y económico es infinito, diverso y multifacético.

Desde la posibilidad de exportar los productos argentinos, o de importar materia prima argentina para procesar y convertirla en producto chileno, sumado a las recaudaciones por el uso del territorio de almacenamiento y carga y descarga de la estiba en los puertos que están preparando, el de Coquimbo y el de Guayacán, los empuja sin cesar a buscar la forma de acelerar los tiempos de concretar el corredor bioceánico.

Expertos negociadores en el mercado internacional exhiben como su mayor valor agregado no solo su habilidad para negociar, sino fundamentalmente su prestigio como negociadores confiables en el contexto internacional.

La confianza y credibilidad a la hora de negociar son variables fundamentales que aún hoy los empresarios argentinos no pueden exhibir de la misma manera.

Un cambio cultural que es indudable, no genera efectos que pueden detectarse en forma inmediata.

Para los empresarios chilenos, desde la importación a la Argentina de sus productos de explotación marina, como pescado fresco o mariscos, frutas procesadas, cobre, etc. y la importación para exportación de todos los productos argentinos, como madera, vinos, frutos secos, soja, aceites, alimentos enlatados, derivados de industria láctea, ganadera, etc., representa la posibilidad de ampliar hasta el infinito su cartera de oferta de venta en el exterior.

Cabe señalar que actualmente el comercio entre ambas regiones transita una continua expansión, pues la industria minera y el incremento del intercambio cultural y turístico han impulsado la expansión del comercio y permiten prever un crecimiento de la actividad comercial que impactará fuertemente sobre la actual realidad.

Valiéndose de dos puertos estratégicos, Chile aspira a ser, en un corto tiempo, el centro de captación de cargas argentinas y brasileras, hacia los países asiáticos. Ello explica el interés concreto de los chilenos de la IV Región en sostener no solo la apertura del paso, sino en la cons-

trucción del corredor y de los dos túneles. En este caso, bien podría decirse que ese es el motor principal del lado trasandino para afirmar la alianza estratégica con la Argentina, específicamente con la provincia de San Juan.

El capitalismo financiero y el capitalismo productivo van por todas aquellas regiones donde la tierra es prácticamente virgen, donde hay riquezas escondidas (pero que conocen y saben dónde están) estableciendo nuevas rutas de comunicación e intercambio y ya no importan tanto la distancia (antiguo condicionante) porque los actuales sistemas de comunicación acortan las distancias, ni la escasez de recursos económicos (antes factor determinante) porque abundan los capitales en el circuito internacional buscando oportunidades para apropiarse e invertir, ni tampoco la escasa infraestructura, porque la tecnología acelera los tiempos de hacer de la nada, del desierto, una ciudad, una planta industrial gigantesca, una planta minera multinacional, un centro turístico, etc.

Esto puede ser una paradoja, pero es un dato de la realidad.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que es probable que los efectos del proceso de integración no sean todo lo bueno que se espera.

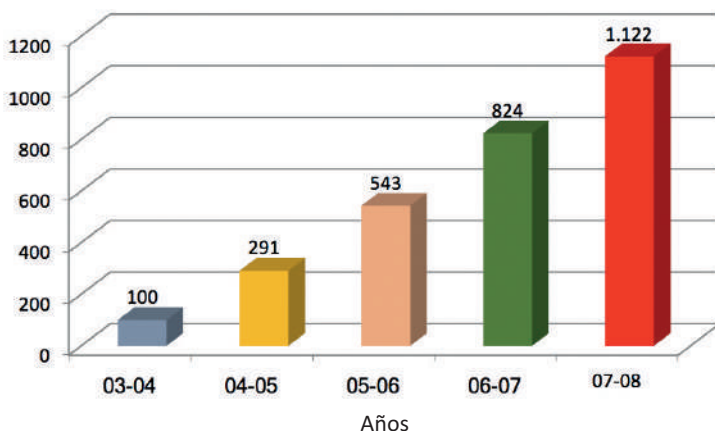
Las variables que deberán analizarse entonces también incluirán los efectos sobre las personas y la economía de las regiones.

Seguidamente se muestran los efectos que tanto argentinos como chilenos reconocen:

- Crecimiento sostenido de la economía en los últimos cinco años.
- Un ambiente de relaciones legal moderno y estable.
- Una creciente participación en el mercado mundial.
- Una ubicación estratégica cerca del Pacífico y comunicación a través del Corredor Bioceánico con los puertos del Atlántico (Porto Alegre, Buenos Aires).
- Inmensos recursos naturales.
- Sectores con alto potencial de crecimiento.

Una mayor integración permitirá acelerar los procesos de desarrollo económico ya iniciados, posibilitando una mayor presencia de la Región Binacional en las escenas nacionales respectivas y en el ámbito internacional, generando nuevas corrientes comerciales para los productos y servicios que ambas regiones producen.

El siguiente gráfico muestra el crecimiento del comercio



Ahora bien, es pertinente, detectar factores retardatarios a proyectos de integración es importante.

Por ello, mencionaré que existen factores sociológicos como prejuicios, xenofobia, desconfianza, rechazo a integración, etc. que aún hoy es dable verificar de un lado y otro de la cordillera. También los diferentes niveles culturales, que se verifican en los diferentes niveles de instrucción, disponibilidad de oferta educativa en la región, niveles de alfabetismo, etc.

Por otra parte, la asimetría poblacional, de un lado y otro de la cordillera, es un factor a considerar y en una primera apreciación podría decirse que las regiones sanjuaninas (Iglesia y Jáchal) con relación a sus pares chilenas, exhiben cifras ostensiblemente menores, como por ejemplo: el índice de densidad por km².

Cabe destacar que en los últimos años ambas regiones han avanzado notablemente en el proceso de crear condiciones normativas, culturales, educativas, de intercambio comercial, de asistencia tecnológica, para lograr una mayor homogeneidad en la futura región integrada. El convenio de “Hermanamiento” de la provincia de San Juan con la IV Región de Coquimbo, incluye estos esfuerzos conjuntos.

En ese marco institucional y legal, las diferentes comisiones han trabajado a lo largo de la primera década de este siglo abordando diversas

temáticas, como por ejemplo: Explotación agrícola-ganadera; Educación: investigación sobre canales posibles de integración a nivel educativo en diferentes niveles; Integración de contenidos educativos básicos que refuercen la necesidad y ventajas de la integración regional; Cultura: verificación en campo de diferentes modos de integración cultural: folclórica, costumbres, giros idiomáticos, vocabularios, música, expresiones artísticas, etc., comprobación sobre la espontaneidad de esas integraciones o intercambios y sobre la viabilidad de profundizar esos lazos; Ambiental: necesidad de protección del ecosistema, asunción como tema excluyente de la agenda de integración de políticas públicas. Aspectos como el control de los ríos, arroyos (reserva de agua dulce), salinización o contaminación del agua por residuos industriales (efectos de la explotación minera aurífera, agrícola, turística, etc.); Política pública de integración de normativa jurídica civil-comercial y penal (énfasis en políticas tributarias y fiscales); Política pública de financiamiento o ayuda crediticia para emprendimientos económicos comunes.

Disponibilidad de vías de comunicación entre ambas subregiones

Para analizar este aspecto, dividiremos en tres etapas bien marcadas la realidad de las vías de comunicación en esta región:

- a- En siglo XIX solo a lomo de mula por pasos cordilleranos, con baqueanos.
- b- En siglo XX (1998) reapertura de ruta carretera por el Paso de Agua Negra (Departamento Iglesia).
- c- En siglo XXI construcción de un corredor bioceánico como salida de zona centro de la Argentina, mediante la ejecución de un túnel de baja altura.

No habrá ningún tipo de integración si no se dispone de vías de comunicación adecuadas. Esto es una verdad de Perogrullo, pues a pesar de todos los esfuerzos que en forma particular realicen grupos de personas, o aventureros, si no se cuenta con caminos y rutas apropiadas, el tránsito no tendrá el nivel adecuado para un proceso de integración.

En todos los rincones del planeta donde existen vías de comunicación que responden a los requerimientos del tráfico se verifican procesos de acercamiento e intercambio, económico, social y cultural.

En la región que nos ocupa, este es el mayor problema a resolver.

a. A pesar de que en el siglo XVIII y XIX se comerciaba ganado en pie a través de los pasos cordilleranos utilizando mulas y caballos, vino, frutas secas, trigo, etc., hoy los requerimientos del comercio internacional exigen rutas para camiones de gran porte, o la construcción de vías férreas para abaratar el costo de traslado y brindar mayor seguridad. Más allá de las declaraciones de los agentes políticos, ningún proceso de integración será viable si no encuentra un soporte fáctico dado por la infraestructura en vías aptas y modernas de comunicación.

b. Siglo XX: si bien este paso era utilizado por arrieros y pequeños comerciantes que, en transportes muy precarios, se aventuraban a llegar al Pacífico, durante las primeras décadas del siglo, a partir de la crisis de 1930, no registra casi durante todo el siglo un avance en cuanto mejoramiento, adaptabilidad, ensanche, etc., de la ruta.

Las razones geopolíticas, y las ya mencionadas hipótesis de conflicto, verificadas después de la segunda mitad del siglo, posibilitaron que los gobiernos centrales prácticamente prohibieran o impidieran el tránsito de un lado y otro de la cordillera.

En las últimas décadas del siglo, el escenario internacional fue muy diferente. El proceso de globalización se hizo presente con mayor fuerza y es entonces cuando los gobiernos de ambos países resolvieron reabrir el antiguo paso de Agua Negra en forma oficial, para permitir el paso de bienes, productos y personas de un lado y otro de la cordillera.

Para afianzar el proceso, se iniciaron contactos políticos entre autoridades de ambas regiones y trabajos de mejoramiento y ensanchamiento del camino, incluso parte de pavimentación del lado argentino.

La reforma constitucional de 1994 a través de sus artículos 124 y 125 sentó las bases institucionales para la conformación de regiones dentro de la organización política del territorio nacional.

La formación de la Región Centro (entre las provincias de Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos) es un ejemplo claro de la existencia de un nuevo escenario nacional, que busca superar las asimetrías provinciales, aumentando capacidades productivas e integrando esfuerzos económicos, tecnológicos, políticos y de desarrollo social. Con relación a la región que nos ocupa en la presente tesis, podemos citar como antecedente institucional la constitución en el año 1998 del Comité de Seguimiento del Corredor Bioceánico Central Este-Oeste, Porto Alegre (Brasil) - Coquimbo (Chile), foro al que se sumó la Provincia de San Juan, junto a los estados provinciales mencionados.

El circuito previsto del corredor, alcanza un extensión de 2.486 km entre las dos poblaciones mencionadas, transponiendo la cordillera a través del Paso de Agua Negra en la provincia cuyana.

La Región Centro es un factor insoslayable en cualquier análisis de proyección hacia el futuro: esta región concentra el 25% del PBI nacional, 30% de las exportaciones argentinas, 45% del stock ganadero, 52% de la producción de automóviles, 80% de la producción de maquinaria agrícola, 75% de la producción láctea para el consumo nacional, alrededor de 70% de la producción de soja, 95% del maní y 50% del maíz, con una concentración poblacional de 7,5 millones de personas.

c. Siglo XXI: en el presente siglo el contexto ha cambiado notoriamente y la provincia de San Juan tiene ante sí una oportunidad y desafío impostergable.

Lo que venía gestándose desde fines del siglo XX parece que será concretado en las primeras décadas del siglo XXI.

El gobierno provincial actual, junto a los dirigentes políticos chilenos y acompañados por los empresarios de uno y otro lado de la cordillera han asumido que este proceso de creciente integración será la herramienta necesaria para su mejor desarrollo.

El acto político institucional más trascendente fue protagonizado por las dos presidentas de los países involucrados. La Dra. Cristina Fernández, presidenta de la Argentina, y la Dra. Michelle Bachelet, presidenta de Chile, al celebrar el famoso “Tratado de Integración, Complementación y Paz” en el año 2009.

Antes se había firmado el “Acuerdo de Maipú” en el año 2005. Ese tratado firmado por ambas presidentas constituye el marco jurídico-político dentro del cual deben implementarse las acciones de integración.

Tanto trasandinos como argentinos dijeron que el Acuerdo de Maipú es ley y se aprobó por unanimidad en ambos congresos, lo que marca de hecho la importancia que se le da, desde ambos pueblos, a la construcción de este corredor central que unirá Porto Alegre en Brasil, con el Puerto de Coquimbo en Chile. Es en ese trayecto que el paso por la provincia cobra vital importancia para el desarrollo y la mejora en las condiciones de vida de los pueblos. La formación del Ente Binacional Corredor Bioceánico que se conformó en el mes de enero de 2010, ente que tendrá a su cargo todo lo concerniente a la construcción y administración del corredor bioceánico, es un claro ejemplo de la trascendencia que ambos gobiernos le asignan al corredor.

La provincia de San Juan aspira a constituir la salida hacia el Pacífico del corredor bioceánico del Mercosur. Y en verdad, todo lo avanzado en una década parece ratificar la firme voluntad política, pero también la percepción social de su conveniencia.

El siguiente gráfico representa el recorrido del corredor bioceánico que podría alcanzar los 2.450 km, y sus posibles conexiones viales.



El llamado corredor bioceánico está constituido principalmente por una carretera de casi 2.500 kilómetros, que partiendo desde la ciudad de Porto Alegre en Brasil terminaría en el Puerto de Coquimbo en Chile. Ese corredor atravesará la región centro de nuestro país (provincias de Entre Ríos, Santa Fe, Córdoba, La Rioja) y el norte de San Juan y tendrá salida por el paso cordillerano de Agua Negra.

Seguidamente nos ocupamos específicamente del corredor bioceánico del Mercosur.

El corredor bioceánico central “Porto Alegre-Coquimbo”



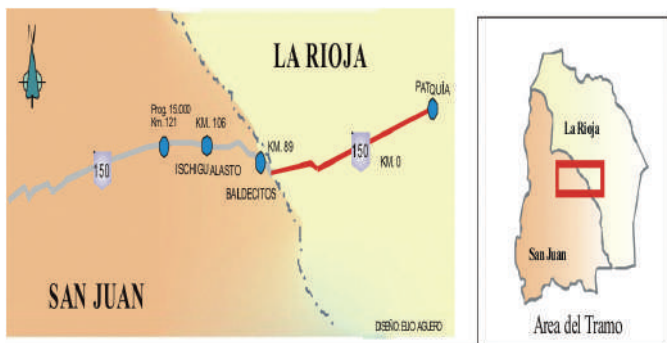
¿De qué manera se pretende hacer ese corredor bioceánico?

Mediante la construcción de vías carreteras y también ferroviarias adecuadas a los requerimientos de un intenso tráfico de cargas.

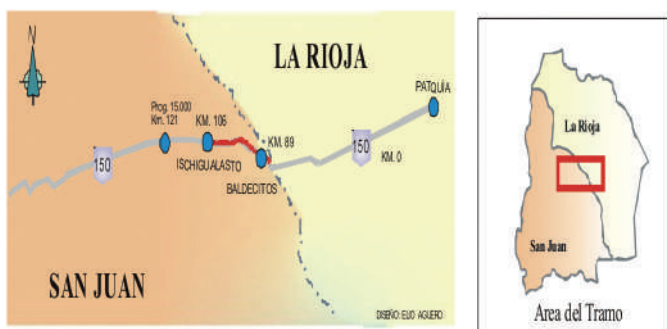
En el lado argentino construir el corredor bioceánico central implicaría la unión de las siguientes ciudades argentinas: Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba, la provincia de La Rioja, pasando por la ciudad de Patquía y de allí en dirección oeste arribaría a la provincia de San Juan. Quedarían vinculados el Parque Talampaya, el Parque Provincial Ischiqualasto, Huaco, San José de Jáchal, Rodeo, Pismanta, Las Flores y desde allí a Vicuña en Chile.

A continuación se presentan en siete diapositivas los distintos tramos del corredor en territorio argentino, hasta el límite con Chile.

La ruta sobre la que transitará el corredor es la ruta nacional No 150 y su primer tramo arranca desde Patquía (La Rioja) hasta Baldecitos (San Juan). Se trata de un tramo de 89 km de camino pavimentado en buen estado, que deberá ser ensanchado.



El segundo tramo arranca desde Baldecitos (Programa 89), y termina en Ischigualasto (Programa 106). Incluye 17 km de camino pavimentado en buen estado y ya en territorio sanjuanino.



El tercer tramo tiene varias secciones: a): desde Ischigualasto (Programa 106) hasta El Portezuelo (km 121). En la sección 1 a ya están pavimentados 15 km que deberán ensancharse.



La sección 2 b-c arranca en El Portezuelo (km 121) y llega al Río Bermejo (son 151 km).

Las secciones 2 a-b-c, 30 km con proyecto aprobado. La sección c incluye un Puente de Hº Aº de 180 metros de luz



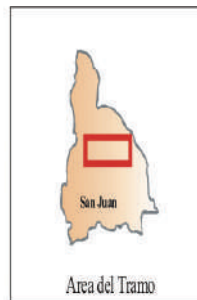
La segunda sección arranca desde Río Bermejo (km 151) y llega hasta Nido de Águila (km 198).

En esta sección existen 47 km de camino consolidado en buen estado, tiene un 40% de obras básicas construidas.

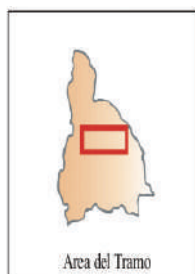


Tercera sección, intersección Nido de Águila (Programa 198) - San Roque (Programa 218) son 20 km de recorrido. Se trata de un camino y una pendiente longitudinal promedio menor al 1%.

Actual trazado Ruta Nacional N° 40.



Cuarto tramo: San Roque (Programa 218) - Jáchal (Programa 230),
12 km. Camino pavimentado en buen estado.
Contrato C.RE.MA.



Quinto tramo: Jáchal (Programa 230) - Rodeo (Programa 277) de
47 km.
Camino pavimentado con TBD en buen estado.
Contrato C.RE.MA.



Sexto tramo: Rodeo (Programa 277) - Las Flores (Programa 296):
19 km.
Camino pavimentado con carpeta mezcla in situ en buen estado.



Séptimo tramo: arranca en Las Flores (Prog. 290) hasta el límite internacional (Programa 386).

Es un tramo de 90 km de camino con pendientes longitudinales que no superan en promedio el 4%. Está pavimentado hasta Arrequintín y consolidado los últimos 32 km antes del límite.



Ischigualasto - Portezuelo

Así, utilizando las existentes autopistas de Córdoba-Rosario, adecuando la ruta de Córdoba a Patquía en la Provincia de La Rioja y desde allí, hacia el oeste, construyendo y reacondicionando los tramos existentes, de la Ruta 150, hasta arribar a la ciudad de Jáchal y desde allí, adecuando la ruta de Jáchal a Rodeo, y de Rodeo al límite con Chile.

De todos los tramos que incluye el futuro corredor bioceánico, el tramo de la ruta N° 150 representa el tramo más complejo en cuanto a obstáculos geográficos existentes, específicamente en la zona de montañas que corre desde Ischigualasto, pasando por la Quebrada de La Peña, Caballo Anta y Portezuelo, tramo que incluye la construcción de siete (7) túneles y tres (3) puentes, dividido en dos secciones, a cargo de dos UTE.

Actualmente el porcentaje de avances llega al 65% de la obra. Esta ruta es estratégica para San Juan, ya que será parte del corredor bioceánico que unirá Porto Alegre, en Brasil, con el puerto de Coquimbo, en Chile, pasando por el futuro túnel de Agua Negra, en San Juan.

Una vez terminada será la vía de salida de los productos del Mercosur hacia los puertos del Pacífico.

Funcionarios de Vialidad Nacional informaron al Gobierno de la Provincia que el tramo más avanzado es el de Huaco-San Roque, empalme con la Ruta Nacional 40, que tiene un 95% de obra. Este tramo de obra no tiene características de montaña, es mucho más sencillo y su

complejidad está en las obras hidráulicas ya que tiene tres puentes y muchas alcantarillas con defensas.

Según el informe del Director de Vialidad Nacional, si bien no se ha terminado ningún tramo de la ruta N° 150, se registran solo avances, no atrasos, y si no se ha concluido en el tiempo previsto, ello obedecería a las ampliaciones y reformulaciones que se hicieron del trazado de la ruta.

No obstante ello, desde la Provincia estiman que la obra se encuentra terminada en un 70% y se calcula que en el 2013 ya estará completa. Esta obra vial fue diseñada en tres tramos: desde el Parque Provincial Ischigualasto hasta empalme RN 40, en la localidad de Huaco, desde Huaco a San Roque (en superposición con la RN 40) y desde la localidad de Las Flores hasta el límite internacional con la República de Chile.

A su vez, la construcción del tramo Ischigualasto-Huaco se decidió dividir en cuatro partes de este a oeste: Quebrada del León a Pie Quebrada de la Peña (22 km), de aquí al Río Bermejo (13,4 km), desde este punto a Huaco (36,4 km) y el tramo en que la Ruta Nacional 150 está superpuesta a la Ruta Nacional 40 (41 km).

En total la ruta 150 tiene una longitud de 389.500 km, de los cuales 303.850 km pertenecen a San Juan y otros 85.650 km corresponden a La Rioja. En el tramo de San Juan se invirtieron casi 800 millones de pesos.

Lo descripto está referido a la ruta que atraviesa la República Argentina, pero el corredor propiamente dicho incluye además el Paso de Agua Negra, es decir el cruce cordillerano desde la Argentina a Chile, hasta llegar al puerto de Coquimbo.

En efecto, el corredor bioceánico central Porto Alegre-Puerto de Coquimbo, prevé como paso cordillerano el de Agua Negra, y en el marco de la Unión de parlamentarios del Mercosur, y del Bloque Argentino de la Unión de Parlamentarios, celebrado en noviembre del 2005, en La Serena, se firmó un acta de compromiso para constituir una instancia de integración subnacional en torno al eje de desarrollo del corredor bioceánico central Paso de Agua Negra, que incorporó a los gobiernos intermedios y locales y consejeros regionales a trabajar en la elaboración de una agenda común de desarrollo de infraestructura física y de cooperación internacional.

Este paso, hoy, es un camino con parte de pavimento y ripio, habilitado en época estival y solo por la temporada.

Desde el mes de noviembre se habilita para que opere hasta el mes de mayo del año siguiente. Se encuentra en las siguientes coordenadas geográficas: Latitud Sur 30° 12', Longitud Oeste 69° 50', Altura 4.780 m sobre nivel del mar.

La asistencia policial más cercana se encuentra en la Tenencia “Juntas del Toro” distante a 83 km del paso.

Los servicios de control existentes son: Aduana, Policía de Investigación y SAG, en el Complejo Juntas del Toro. Cabe decir que desde La Serena hasta 11 km antes de llegar a Juntas del Toro la ruta se encuentra totalmente pavimentada y señalizada. Las actuales vías de acceso principales son desde la República Argentina la Ruta Nacional 40 y 150 y la Ruta provincial 412.

Veamos gráficamente cómo es el paso al cual nos referimos.

P A S O D E A G U A N E G R A

“EL CODICIADO PASO CORDILLERANO”



Desde las Flores (a 20 km de Rodeo) en el Departamento de Iglesia, a solo 336 km se encuentran las playas de La Serena y Peñuelas, y los puertos de Coquimbo y Guayacán.

El camino serpentea entre nieves penitentes y altas cumbres de la Cordillera.

Por la ruta Internacional N° 150, en la localidad de Las Flores, en el lado argentino, existe la última estación de servicios.

Desde allí, a un kilómetro, se encuentra la Aduana Argentina, Migraciones y Gendarmería Nacional. Más adelante el Puesto de Guardia Vieja de Gendarmería Nacional es el último destacamento argentino antes del límite.

Este camino por el Paso de Agua Negra vincula las localidades de: Vicuña, La Serena, Coquimbo en Chile y las localidades de Jáchal, Rodeo y Las Flores en la Argentina.

A partir del límite el camino se vuelve más sinuoso y las nieves perennitentes son una característica de este tramo que atraviesa una parte del Glaciar Agua Negra (uno de los últimos glaciares al norte de la Argentina) que tiene aproximadamente 2 km de largo por 600 metros de ancho y alcanza una altura de aproximadamente 4.800 metros sobre el nivel del mar.

El portezuelo de Agua Negra señala el límite entre la Argentina y Chile, a la máxima altura, y desde allí el camino consolidado desciende a Tranque la Laguna y a Juntas de Toros (sede de la Aduana y Carabineros de Chile) y a 11 km, pasando la aduana, se encuentra el pavimento hasta las ciudades de La Serena y Coquimbo, pasando por Rivadavia y Vicuña.

Desde Chile es la ruta internacional CH 41, que une las ciudades de La Serena hasta Iglesia.

Las distancias desde Las Flores (en el Departamento de Iglesia) a la ciudad de La Serena (Chile) son de 238 km, y de 160 km desde San Juan capital a Las Flores, de 170 km hasta Rodeo y 156 km hasta Jáchal.

Actualmente el paso cordillerano opera en la época estival con un tránsito regular, formado por turistas, que año tras año se incrementa.

El camino internacional se encuentra en buen estado de transitabilidad y seguridad, pero aún no es apto para un incremento sustancial del tránsito de cargas de flujo constante.

Pero además de contemplar la construcción de vías carreteras, ensanchar y mejorar las existentes en el lado argentino, el corredor bioceánico incluye la construcción de dos túneles, que atraviesen el cerro San Lorenzo, lo que permitiría reducir en casi 1.000 metros la altura del corredor para el tráfico de cargas. Desde el 2003, se realizaron todas las acciones necesarias para avanzar con celeridad en el desarrollo de los estudios de preinversión del proyecto Túnel Internacional, en coordinación con las instancias formales de las respectivas naciones.

Este proceso tenía que cumplir con las etapas pautadas para los años

2006, 2007, 2008, 2009 y 2010. Primeramente se pretendía tener terminado el corredor para el año 2010. Pero la realidad se impuso, y demostró que los obstáculos geográficos pueden ser factores tan retardatarios, como la burocracia estatal de ambos lados de la cordillera. El desafío político consiste en no perder tiempo y acelerar en la medida de lo posible la construcción del corredor.

En el año 2012, dos años después de lo previsto, aún no se han concluido los trabajos del lado argentino y no se ha iniciado la construcción de una obra monumental: los dos túneles.

Sin embargo, en enero de 2013 el ENBITAG, uno de los diferentes entes creados por ambos gobiernos (Gobierno de San Juan-Intendencia de Coquimbo), avanzó en la firma del Acta binacional para llamar a licitación para la construcción del túnel Agua Negra. A partir de la firma de ese Acta se encuentra expedita la vía para el llamado a licitación a consorcios de empresas interesadas en la construcción de esta obra monumental en plena cordillera y que representará para las dos subregiones un incremento incalculable de tráfico e intercambio de personas, bienes y servicios.

El lugar donde se construirá el túnel se encuentra situado a 4.100 m sobre el nivel del mar, en la base del cerro San Lorenzo y posibilitará el futuro tránsito de camiones de alto tonelaje con productos argentinos, chilenos, uruguayos y brasileños destinados a mercados mundiales y embarcados en el puerto de Coquimbo.

A estos efectos se planteó, al principio, la construcción de un túnel de baja altura, pero luego el proyecto se modificó y ahora se consensuó en construir un túnel que incluirá dos vías de circulación, conectados entre sí por zonas de estacionamiento y lugares de aireación y mantenimiento. Cada vía tendrá un solo sentido de circulación, es decir, una vía para ingresar a Chile y otra vía inversa para regresar a la Argentina. La finalidad perseguida es asegurar un tránsito continuo, los 365 días del año, que no se vea interrumpido por las precipitaciones níveas, como sucede con el paso Cristo Redentor, de Mendoza, que todos los años cierra el paso durante días, semanas y meses, con todas las consecuencias gravosas que ello implica.

Además de las provincias argentinas por donde pasará el corredor bioceánico, las provincias de Catamarca, Santiago del Estero y Tucumán podrán utilizar también ese paso con gran economía para sus costos de exportación.

Veamos ahora plasmados en términos de distancia, costos y rapidez la importancia del corredor bioceánico central que conecte a los principales puertos del mundo por el Océano Pacífico.

DISTANCIAS A LOS DISTINTOS MERCADOS

Del Puerto de Coquimbo a:

New York

Distancia: 4396 Millas

Tiempo Economizado: 7,4 días

New Orleans

Distancia: 3495 Millas

Tiempo Economizado: 14 días

San Francisco

Distancia: 4942 Millas

Tiempo Economizado: 17,5 días

Yokohama

Distancia: 9450 Millas

Tiempo Economizado: 168 días

Sidney

Distancia: 6300 Millas

Tiempo Economizado: 7 días



Del Puerto de Buenos Aires

New York

Distancia: 5871 Millas

Diferencia en Contra: 1475 Millas

New Orleans

Distancia: 6202 Millas

Diferencia en Contra: 2717 Millas

San Francisco

Distancia: 8441 Millas

Diferencia en Contra: 3499 Millas

Yokohama

Distancia: 12878 Millas

Diferencia en Contra: 3415 Millas

Sidney

Distancia: 5871 Millas

Diferencia en Contra: 1475 Millas

Los guarismos que figuran en el mapa precedente hablan por sí mismos. En efecto, con absoluta claridad muestran objetivamente cuáles serían las ventajas comparativas en relación a distancia a recorrer desde el Puerto de Coquimbo hacia los puertos de Sidney, Nueva York y otros, y el tiempo que se economizaría respecto de los actuales tiempos de viaje y las distancias expresadas en milla marinas. Obviamente dichas diferencias también tienen su correlato en el costo de cada viaje.

Con la construcción de ambos túneles, el corredor podría operar todo el año garantizando el flujo del tráfico que, desde Brasil y pasando por la región del centro de la Argentina, se dirige hacia los puertos chilenos.

Córdoba y Santa Fe producen unos dos tercios de la soja en el país y que se exporta a los países asiáticos. Así todo lo producido en la región Centro tendría, como se ha manifestado en foros y encuentros, una sa-

lida indispensable para movilizar todas las regiones involucradas en su traza.

La mayor o menor disponibilidad de rutas adecuadas al tránsito de personas y de cargas será un condicionante fundamental en el proceso de integración.

Ambos países (la Argentina y Chile) son coresponsables de crear una verdadera infraestructura vial, ferroviaria y portuaria que permita el intercambio comercial, turístico entre ambas subregiones.

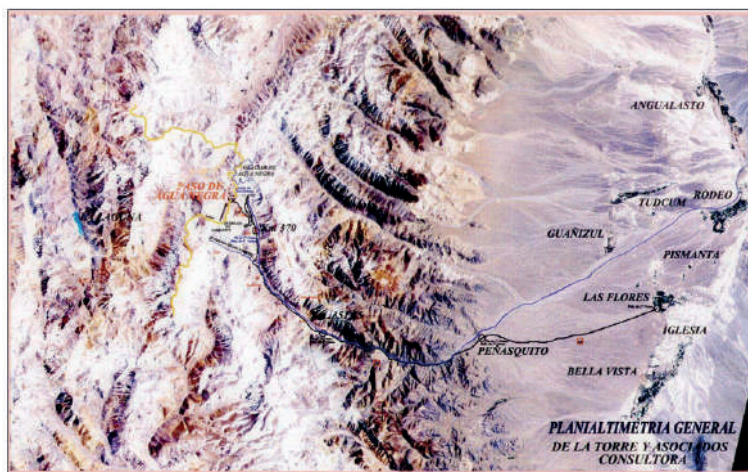
La construcción de ambos túneles representa una obra monumental de ingeniería, se realizaría unos 800 metros por debajo del actual nivel del cruce de Agua Negra, en San Juan, su tendido de 13,9 kilómetros de extensión evitaría el tránsito de altura y aseguraría su apertura durante todo el año, a diferencia del paso de Cristo Redentor por Mendoza, que durante la época invernal suele sufrir reiterados y prolongados cierres o interrupciones parciales por la acumulación de nieve sobre la carpeta.

Esta obra monumental, además, permitiría reducir a la mitad el actual costo del flete marítimo, de 44 dólares por día. Actualmente, un contenedor que se despacha en Buenos Aires o Rosario tarda unos 45 días para llegar a los principales destinos asiáticos.

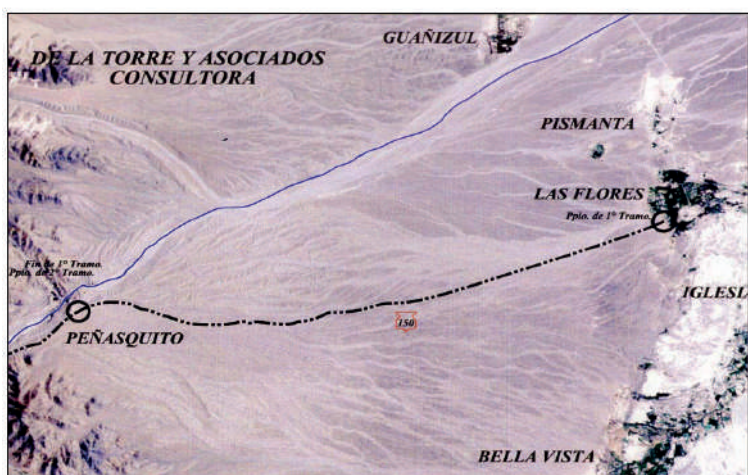
El uso del puerto chileno de Coquimbo, en cambio, facilitaría que la travesía se haga en mucho menos tiempo.

El interés de los chilenos por la construcción del corredor bioceánico se puso de manifiesto cuando en el año 2005, en Sesión Ordinaria N° 358 del Consejo Regional celebrada en La Serena, se labró el acuerdo N° 2949 por el cual se decidió aprobar una solicitud de suplemento de fondos por un monto de \$ 30.000 millones, para la ejecución del estudio “Construcción Túnel Internacional paso Agua Negra, Ruta 41-Ch”, Código BIP 30038490-0, con cargo al presupuesto FNDR 2005. El acuerdo se alcanzó por el voto de 15 de los 16 Consejeros, del Consejo Regional (dato obtenido en Internet en página Informes del Consejo Regional de Coquimbo).

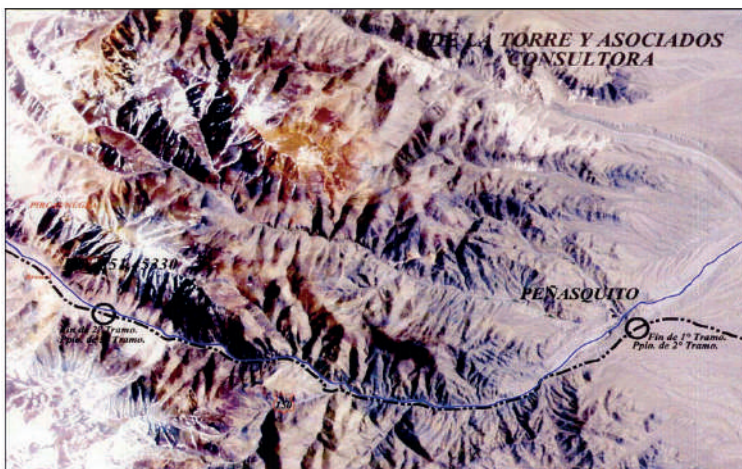
Las siguientes fotografías satelitales pertenecientes a la Consultora De la Torre y asociados, ilustran sobre la topografía y trazado del Paso de Agua Negra.



Paso de Agua Negra. Fotografía satelital – Primer tramo



Paso de Agua Negra. Fotografía satelital – Segundo tramo



Paso de Agua Negra. Fotografía satelital – Tercer tramo



Paso de Agua Negra. Fotografía satelital – Cuarto tramo



Paso de Agua Negra. Fotografía satelital
Cuarto tramo Quebrada de Sarmiento





Paso de Agua Negra – Acceso argentino



Paso de Agua Negra – Acceso chileno

Ahora bien, para conocer más de este paso, que es imprescindible para el corredor bioceánico y el proceso de mayor integración, mencionaré cuáles son las ventajas comparativas que ofrece este paso cordillero:

1º Se trata de un paso con escasas precipitaciones níveas, lo cual, de contar con los túneles proyectados en plena cordillera, permitiría el tránsito durante todo el año.

2º La subida desde el lado argentino cuenta con una pendiente suave que permitiría, construyéndose con el ancho necesario, que los transportes de carga trepan sin mayores esfuerzos.

3º Tiene escasas precipitaciones pluviales, lo que evita el corte del camino y/o inundación de la traza.

4º No se registran desprendimientos de rocas, por la solidez de las montañas.

5º No registra alta sismicidad, lo que permitiría la construcción de obras destinadas a servicios de bajo costo.

6º Es uno de los pasos con menor longitud, desde el límite hasta Coquimbo son 250 km, lo que se trasunta en menor tiempo de recorrido y mayor cercanía entre ciudades a ambos lados de la cordillera.

Según los informes de la Dirección Provincial de Vialidad de la ciudad de San Juan, el primer tramo del corredor en montaña sería el más accesible, y el segundo tramo de 28 km se presenta con alta sinuosidad horizontal, escaso ancho de calzada, sectores con poca visibilidad, fuertes pendientes en lugares longitudinales, cinco sectores de curvas con radio de acción muy exiguo, siendo necesarios en este segundo tramo realizar obras de contención de taludes y sostenimiento por falta de plataforma, como también las voladuras de frentes rocosos para mejorar el trazado en sectores de cornisa.

El tercer tramo de 16 km, representa el sector más complicado pues la rasante actual tiene insuficiente altura en sectores donde se registran nevadas frecuentes, además hay sectores con acumulación de nieve, hielo y barro por los deshielos estivales, lo que revela la falta de drenajes adecuados y la necesidad de construir defensas de márgenes por crecientes en verano.

El cuarto tramo de 18 km, tiene alta sinuosidad y escaso ancho de calzada. Se trata de un tramo de camino de cornisa en casi 2/3 partes de superior altura del trayecto. Se encuentra allí la formación de “penitentes” y de “hielos semi-permanentes”, siendo el trayecto de elevada altura sobre el nivel del mar. Ello dificulta las tareas viales y es imprescindible realizar obras de asistencia y servicios. Como puede advertirse, el tramo que atraviesa la cordillera andina representa un enorme desafío para los ingenieros, técnicos y obreros que continuamente están trabajando sobre estos tramos, mientras el clima lo permite.

Ahora bien, ¿cuáles serían las ventajas comparativas con otros pasos existentes?

Pueden resumirse en las siguientes:

a) Sinuosidad del trazado, que es fácilmente solucionable porque el ancho del trayecto lo permite.

b) Actual estrechez de la calzada, que como en el caso anterior, se solucionaría con las voladuras y ensanches técnicamente viables.

c) Altura del portezuelo (máxima altura de 4.750 metros sobre el nivel del mar) realidad que puede modificarse por la construcción de los dos túneles.

d) Escasez de obras de servicios, que naturalmente deberán hacerse.

e) Falta de elementos de seguridad, como por ej. estaciones de bomberos, antenas satelitales de comunicación, etc.

A nivel macroeconómico la importancia del Paso y del corredor bioceánico, se verifica en cuatro aspectos fundamentales:

- El crecimiento económico que indudablemente generará.
- El crecimiento del comercio internacional proyectado.
- El cambio en la distribución del comercio interno e internacional.
- La aspirada descentralización económica y la autonomía que traerá aparejada.

Por ello, para muchos inversores de ambas regiones, tanto San Juan como la Región de Coquimbo exhiben, como fruto del proceso de integración iniciado a comienzos del siglo, las siguientes variables positivas:

1. Creciente confianza mutua a la hora de plantearse proyectos de inversión, lo que representa un valor esencial.

2. Amplitud de horizontes de posibles negocios, pues a ambos lados el territorio es prácticamente virgen y extenso.

3. Contexto de estabilidad y previsibilidad política y macroeconómica funcional a los emprendimientos productivos, al intercambio comercial y a la exportación.

Conclusión

Si la integración de la IV Región chilena con la región norte de la provincia de San Juan obedece a una decisión y voluntad política e institucional, de ambos Estados, es dable esperar que dicha decisión se concrete en un plan consensuado de acciones coordinadas y concatenadas en el tiempo.

A su vez, no puede dejarse de considerar que el proyecto de desarrollo de la región necesariamente debe enmarcarse en un proyecto nacional.

Como lo sostenía el Dr. Bernardo Grinspun, frente a un contexto de incertidumbre y continuos cambios en un proceso de globalización creciente, toda planificación debe ser: a) estratégica, ya que deben prefigurarse los caminos por donde deberá transitarse, actuando sobre los obstáculos que puedan frustrar los esfuerzos; b) participativa: porque las grandes decisiones y los actos que las lleven a cabo no pueden aplicarse por tecnócratas sin la participación e involucramiento de sus destinatarios; c) flexible: ya que en toda planificación deben existir márgenes de corrección y/o redefinición de metas y medios.

El camino que pasa por Agua Negra representa un viejo anhelo de ambas subregiones que se remonta al siglo XVI, y que pudo concretarse hace más de 80 años, cuando se inició su construcción. El crecimiento del comercio y del intercambio global plantea la necesidad insoslayable de concretar una vía interoceánica que conecte los puertos del Pacífico (Coquimbo y Guayacán en Chile) y del Atlántico (Porto Alegre, Brasil) y que en varios foros ha sido presentada y consensuada por los gobiernos de ambos países y continuamente promovida por las autoridades locales.

Su mejoramiento, en los tramos ya existentes, y la construcción de los tramos trazados pero no adecuados, permitirá agilizar el comercio de los países del Mercosur y Chile con los mercados del Asia.

La ruta bioceánica permitirá la promoción de las producciones exportables en las áreas de influencia del corredor. Y lo más importante, a mi criterio, es que proporcionará a ambas subregiones otra fuente de recursos genuinos derivados del tráfico e intercambio de bienes y servicios, una alternativa superadora y muy beneficiosa para el desarrollo de sus capacidades que, a su vez, las libere paulatinamente de la explotación de yacimientos minerales valiosos, cuya industria en permanente expansión puede resultar altamente perniciosa para el ecosistema de ambas subregiones. De hecho, actualmente la provincia de San Juan atraviesa una crisis hídrica que se hace sentir en la disminución palpable del agua de los diques y embalses de la zona, como el dique Cuesta del Viento, o Los Cauquenes (Jáchal) cuyo cauce, prácticamente, está seco. Frente a la evidencia de la realidad, condenar a ambas subregiones a la dependencia de una industria altamente multiplicadora a nivel de actividades económicas y creación de empleo, que explica la adhesión de ambos Estados, es solamente sustituir una dependencia y sujeción a una sola actividad económica histórica (en San Juan la vitivinicultura y en la IV Región la pesquera), por otra actividad demandante y extractiva (minería a cielo abierto) pero a un costo en términos de destrucción del hábitat natural que puede tener consecuencias inconmensurables.

Por ello, a mi criterio, debe encontrarse en el proceso de integración una verdadera alternativa para crear vías de desarrollo y nuevas arquitecturas de bienestar para las poblaciones de ambas subregiones. Entonces, la integración debe promoverse y día a día profundizarse. La preparación y adecuación de la ruta N° 47 y los puertos chilenos representa una tarea que encuentra su espejo y complemento en la infraestructura carretera y ferroviaria del lado argentino. El corredor bioceánico central Porto Alegre-Coquimbo no es un sueño, ni una utopía, sino un imperativo de los actuales tiempos. Pero aún si lo fuera, la humanidad siempre ha desarrollado su creatividad y evolución en base a utopías y sueños colectivos.

Bibliografía

- Boisier, Sergio (1996). "Modernidad y Territorio". *Cuadernos del ILPES*, N° 42. Santiago de Chile.
- Bouzas, Roberto (Comp.) (1997). *Regionalismo e integración económica. Instituciones y procesos comparados*. Buenos Aires: Editorial Nuevo hacer.
- Centro de Estudios Avanzados (2006). *Estudios*, Revista del CEA, N° 18. Córdoba: CEA-UNC.
- CEPAL (2000). "Curso Internacional de Políticas Públicas para el desarrollo sostenible". Santiago de Chile.
- Custo, Ester (2000). "Subjetividad y Ciudadanía, un desafío y un compromiso para el trabajo social a fin de siglo". Revista *Utopías*, Facultad de Trabajo Social, UNER.
- Drucker, Peter F. (1993). *La sociedad postcapitalista*. Buenos Aires: Edit. Sudamericana.
- Fernández, Juan Rómulo (1929). *Historia de San Juan*. Buenos Aires: Kapelusz.
- FM Pueblo 104.5 (2011, 20 de abril). "¡¡¡La fiebre del oro!!!!... Defendamos la destrucción de glaciares para extraer oro, plata y otros minerales". FM Pueblo 104.5 Mhz, Libertador, Corrientes. Disponible en: <https://fmpueblo.radioteca.net/article/destruccion-de-glaciares-para-extraer-oro-plata-y/>
- Gallardo, José (1932). *Definiciones doctrinarias del Bloquismo Sanjuanino*. Rosario: Editorial Americana.
- Grinspun, Bernardo (1985). "Dimensión ambiental en la Planificación del Desarrollo". Disertación en Seminario organizado por CEP-TAL, Centro Cultural General San Martín. Buenos Aires.

- Giddens, Anthony y otros (1990). *La teoría social hoy*. Madrid: Alianza.
- Guerrero, César (1943). *Patricias Sanjuaninas*. Buenos Aires: Ed. del autor.
- Habermas, J. (1996). *La lógica de las ciencias sociales*. Madrid: Tecnos.
- Hevilla, María Cristina (1999). "San Juan (Argentina): el papel cambiante de una frontera". *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, N° 45, agosto. Universidad de Barcelona.
- Illanes, Daniel (2010). *Historia de San Juan*. San Juan: UNSJ.
- Instituto de Investigaciones Mineras, Departamento de Ingeniería de Minas (Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de San Juan) (2005). "San Juan y la Gran Minería. Consideraciones y Datos Técnicos Generales sobre Minería y Medio Ambiente". San Juan. Disponible en: <http://www.camaraminerasj.com.ar/pdf/>
- Iribarren Avilés, Rodrigo (2012). *Agua Negra. Historia de un camino*. Chile: Editorial del Norte.
- Le Monde Diplomatique (1998). *Pensamiento crítico vs Pensamiento único*. Madrid: Unigraf.
- Maurin Navarro, Emilio (1967). *Contribución al estudio de la historia vitivinícola argentina*. Mendoza: Instituto Nacional de Vitivinicultura de la República Argentina.
- Myrdal, Gunnar (1956). *Solidaridad o desintegración*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Ramos, José Luis (1977). *Planificación urbana y regional, Teoría y Práctica*. Córdoba: Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UNC.
- Videla, Horacio (1972). *Historia de San Juan*. Buenos Aires: Academia del Plata.
- Videla, Horacio (1990). *Historia de San Juan. Época patria: 1875-1914*. Buenos Aires: Academia del Plata.

Fuentes

- Acuerdo entre Gobiernos de San Juan-Municipio de Coquimbo sobre Turismo, minería y migración, 2003.

Artículos periodísticos de *Diario de Cuyo* (San Juan).

Informe del Gobierno Regional de Coquimbo publicado el 02/04/2005 sobre Túnel de Agua Negra.

XIV Encuentro de “Comités de integración” realizado en la ciudad de San Juan, marzo del 2005.

Tratado de integración, complementación y Paz firmado por las presidentas de Argentina y Chile, en Maipú, 2009.

Periódico *El Inversor Energético y Minero*, Editorial PGQ SA, en sus diferentes Ediciones.

Páginas web consultadas

www.sanjuan.gov.ar

www.33.brinkster.com.ar

www.iiee.com.ar

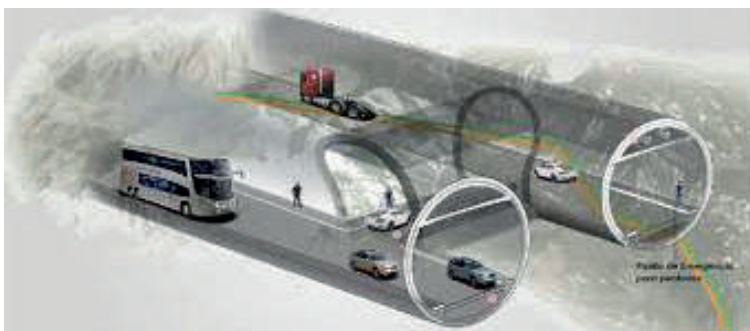
www.secretariademineria.com.ar

www.mineria.sanjuan.gov.ar

www.direcon.cl

ANEXO

Diagrama ilustrativo del Túnel de Agua Negra confeccionado por Diario de Cuyo.



Colección Tesis

Títulos publicados

Educación y construcción de ciudadanía. Estudio de caso en una escuela de nivel medio de la ciudad de Córdoba, 2007-2008

Georgia E. Blanas

Biocombustibles argentinos: ¿oportunidad o amenaza? La exportación de biocombustibles y sus implicancias políticas, económicas y sociales. El caso argentino

Mónica Buraschi

El foro virtual como recurso integrado a estrategias didácticas para el aprendizaje significativo

María Teresa Garibay

Género y trabajo: Mujeres en el Poder Judicial

María Eugenia Gastiazoro

Luchas, derechos y justicia en clínicas de salud recuperadas

Lucía Gavernet

La colectividad coreana y sus modos de incorporación en el contexto de la ciudad de Córdoba. Un estudio de casos realizado en el año 2005

Carmen Cecilia González

“Me quiere... mucho, poquito, nada...”. Construcciones socioafectivas entre estudiantes de escuela secundaria

Guadalupe Molina

Estrategias discursivas emergentes y organizaciones intersectoriales. Caso Ningún Hogar Pobre en Argentina

Mariana Jesús Ortecho

El par conceptual pueblo - multitud en la teoría política de Thomas Hobbes

Marcela Rosales

Vacilaciones del género. Construcción de identidades en revistas femeninas

María Magdalena Uzín

Literatura / enfermedad. Escrituras sobre sida en América Latina

Alicia Vaggione

El bloqueo en San Juan: Presencia y participación en la transición democrática (1980-1985)

María Mónica Veramendi Pont

“Se vamo’ a la de dios”. Migración y trabajo en la reproducción social de familias bolivianas hortícolas en el Alto Valle del Río Negro

Ana María Ciarallo

La política migratoria colombiana en el período 2002-2010: el programa Colombia Nos Une (CNU)

Janneth Karime Clavijo Padilla

Radios, música de cuarteto y sectores populares. Análisis de casos. Córdoba 2010-2011

Enrique Santiago Martínez Luque

Soberanía popular y derecho. Ontologías del consenso y del conflicto en la construcción de la norma

Santiago José Polop

Cambios en los patrones de segregación residencial socioeconómica en la ciudad de Córdoba. Años 1991, 2001 y 2008

Florencia Molinatti

Seguridad, violencia y medios. Un estado de la cuestión a partir de la articulación entre comunicación y ciudadanía

Susana M. Morales

Reproducción alimentaria-nutricional de las familias de Villa La Tela, Córdoba

Juliana Huergo

Witoldo y sus otros yo. Consideraciones acerca del sujeto textual y social en la novelística de Witold Gombrowicz

Cristian Cardozo

Enseñar Tecnología con TIC: Saberes y formación docente

María Eugenia Danieli

De vida o muerte. Patriarcado, heteronormatividad y el discurso de la vida del activismo “Pro-Vida” en la Argentina

José Manuel Morán Faúndes

El neoliberalismo cordobés. La trayectoria identitaria del peronismo provincial entre 1987 y 2003

Juan Manuel Reynares

Lógica del riesgo y patrón de desarrollo sustentable en América Latina

Políticas de gestión ambientalmente adecuada de residuos peligrosos en la ciudad de Córdoba (1991-2011)

Jorge Gabriel Foa Torres

Marxismo y derechos humanos: El planteo clásico y la revisión posmarxista de Claude Lefort

Matías Cristobo

El software libre y su difusión en la Argentina. Aproximación desde la sociología de los movimientos sociales

Agustín Zanotti

Democracia radical en Habermas y Mouffe: el pensamiento político entre consenso y conflicto

Julián González

Las formas de hacer política en las elecciones municipales 2007 de Villa del Rosario

Edgardo Julio Rivarola