

O/F.3113
I.27

43965

INTEGRACION BINACIONAL ECONOMICA Y TURÍSTICA
PROVINCIA DEL CHUBUT - XI REGION DE AYSEN

INFORME FINAL

MARZO 2003-03-18



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

CFI

ARQUITECTO MARTÍN IPARRAGUIRRE

INDICE

INTRODUCCIÓN	1
1.- EL ESCENARIO MUNDIAL Y REGIONAL.....	6
1.1.- LOS BLOQUES ECONOMICOS DE AMERICA Y EL PACIFICO.....	10
ANEXO I	
2.- EL PROCESO DE INTEGRACIÓN BINACIONAL.....	13
2.1.- EVOLUCION DE LAS POLÍTICAS NACIONALES.....	13
2.2.- LOS COMITES DE FRONTERA.....	15
2.3.- LA PARTICIPACIÓN DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT.....	18
2.4.- CORREDOR BIOCEANICO COMODORO RIVADAVIA – PUERTO Chacabuco.....	18
2.5.- EL SUBCOMITÉ CHUBUT – AYSEN.....	21
ANEXO II	
3.- CARACTERÍSTICA FUNDAMENTALES DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT.....	28
3.1.- GEOGRAFIA Y CLIMA.....	28
3.2.- POBLACIÓN, EMPLEO Y OCUPACIÓN TERRITORIAL.....	28
3.3.- PERFIL PRODUCTIVO Y ACTIVIDAD ECONOMICA.....	31
3.4.- LOS PUERTOS PROVINCIALES.....	37
3.5.- LAS EXPORTACIONES PROVINCIALES.....	41
3.6.- EL CORREDOR BIOCENICO Y EL COMERCIO INTERNACIONAL.....	48
4.- CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES DE LA XI REGION DE AYSEN.....	57
4.1.- GEOGRAFIA Y CLIMA.....	57
4.2.- POBLACIÓN YESPACIO TERRITORIAL.....	57
4.3.- PERFIL PRODUCTIVO Y ACTIVIDAD ECONOMICA.....	59
4.4.- PUERTO chacabuco.....	62
4.5.- EL TURISMO DE LA XI REGION.....	70
5.- EL TURISMO EN CHUBUT.....	73
5.1.- LA NACIÓN Y LA REGION.....	75
ANEXO MAPA COMUNICACIONES Y PRODUCTOS TURÍSTICOS	
UNA AGENCIA Y UN PROGRAMA.....	87
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA.....	89
APERTURA DEL PASO PUELO.....	92
COMPLEJOS FRONTERIZOS INTEGRADOS.....	94
CIRCUITOS TURISTICOS INTEGRADOS.....	94
ANEXOS CIRCUITOS TURÍSTICOS.....	97
CAPACITACION DEL PERSONAL DE FRONTERAS.....	98
ANTECEDENTES PARA EL ANÁLISIS.....	101

INTEGRACIÓN BINACIONAL ECONOMICA Y TURÍSTICA PROVINCIA DE CHUBUT – REGION DE AYSÉN

UN ANÁLISIS DE SUS POSIBILIDADES

INTRODUCCION

La historia de los esfuerzos de integración, en su más amplia interpretación, entre Argentina y Chile, es extensa y especialmente contundente en las definiciones políticas, en los últimos treinta años.

Las conducciones políticas de ambas naciones, a partir de la resolución de las últimas controversias de límites, dieron un impulso fundamental y un marco conceptual claro a las acciones que luego, los sectores públicos y privados de cada país, llevaron adelante en muy numerosos encuentros, congresos y visitas.

Fueron treinta años, donde no solo se construyó progresivamente una nueva concepción de apertura en las relaciones bilaterales, administrando y superando los naturales conflictos ideológicos que en cada uno de nuestros países, se producía entre las visiones “nacionalistas”, generalmente ancladas en los sectores vinculados a la seguridad interna, y aquellas representadas por los sectores de pensamiento más liberal, entre otros, los partidos políticos que luego reconquistaron el funcionamiento democrático en cada país.

Al mismo tiempo, el escenario internacional fue mutando desde los originales alineamientos políticos y económicos que imponía el conflicto este – oeste, hacia las nuevas visiones y alineamientos político - económicos representados por EE.UU. con Ronald Reagan y la Primera Ministro inglesa Margaret Thatcher , que luego se consagró en “el consenso de Washington” como marco conceptual de esas nuevas políticas.

Los nuevos paradigmas fueron la apertura de las economías nacionales y sus mercados, el ajuste y la reducción de los presupuestos públicos, la demanda de aumento de la eficiencia y la productividad, con la consecuencia del crecimiento

estructural del desempleo y en términos de discurso económico, la confianza en la *"sabiduría del mercado"*, que en cada caso nos informaría sobre qué hacer con los que eran expulsados del sistema laboral, social o educativo.

Era el fin del concepto del "Estado Benefactor", y de la sustitución de importaciones que orientaba a las producciones nacionales basadas fuertemente en el mercado interno, y la acción pública inductora de los procesos de desarrollo, que serían reemplazados por la lógica del *retorno asegurado de cada inversión, evaluada...por los mercados*.

La resolución final de la "crisis de la deuda" latinoamericana de los años ochenta, mediante la doctrina Brady, convirtió a Latinoamérica en exportadora neta de capitales, que ayudaron a enjugar parte del enorme déficit de EE.UU., pero restaron recursos esenciales para el desarrollo de sus países. (La CEPAL estimó una pérdida de 39.100 millones de U\$S para el año 2002). **(1) (2)**

Argentina y Chile, vivieron este escenario de modo diferente, y aunque en términos de reformas económicas internas, lo asumieron de modo semejante, los resultados fueron distintos, básicamente en cuanto a la estructuración interna de sus economías, la consolidación de un mercado nacional de capitales, o como afirma sobre Chile Joseph Stiglitz, *"mediante la vía de intervenir, durante largos períodos, en el libre flujo de capitales"* y la diferente administración territorial de sus dirigencias políticas.**(3)**

Es decir, en un contexto de cambios en el mundo y en las naciones del Cono Sur, con la creación de nuevos espacios comerciales y de intercambio, paradójicamente se generaban en nuestros países, por un lado fuertes desafíos en pos de la adaptación e incorporación a los nuevos paradigmas del desarrollo, para los cuales se requería contar con proyectos nacionales de integración, con fuentes de financiamiento y acuerdos políticos bilaterales sostenidos en el tiempo, y por otro se convertían en exportadores netos de capitales, junto al retroceso de las políticas públicas de intervención y regulación ante los nuevos actores económicos que comenzaban a operar.**(4) (5)**

Por otra parte, estos procesos de integración se vieron demorados, particularmente en nuestro país, en la multiplicación burocrática de las instituciones participantes, las operatorias complejas de los encuentros y declaraciones, con bajo tenor de resultados efectivos en el tiempo, en una década como la de los noventa, donde las provincias

argentinas enfrentaron otros desafíos y prioridades internas, surgidos de la reconversión de la economía, y la dependencia cada vez mayor de los mecanismos de coparticipación de los recursos nacionales, que fue reemplazando la planificación gubernamental ordenada por la omnipresente “agenda de la crisis”, como imposición de la coyuntura.

AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: TRANSFERENCIAS NETAS DE RECURSOS EXTERNOS^a
(En millones de dólares)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 ^b
América Latina y el Caribe	31 470	10 356	19 784	22 441	35 398	28 055	-3 163	-169	-4 572	-39 104
Argentina	9 416	8 145	447	5 259	9 392	10 653	5 768	1 055	-15 749	-19 780
Bolivia	200	46	250	459	433	638	324	182	49	98
Brasil	-1 714	-896	19 599	19 743	7 664	7 291	-1 250	4 522	6 776	-9 956
Chile	1 070	2 004	-626	1 748	4 374	-39	-2 575	-1 386	-2 112	-1 319
Colombia	784	2 414	2 994	4 414	3 805	2 070	-2 343	-2 069	6	-689
Costa Rica	464	273	311	2	448	-97	-660	-698	-43	568
Ecuador	428	543	-108	-740	-318	468	-2 717	-2 019	-670	568
El Salvador	123	36	338	243	297	231	165	132	-267	-134
Guatemala	704	586	210	358	717	1 100	709	1 494	1 622	876
Haití	54	22	158	-13	99	7	81	5	95	-12
Honduras	-4	151	51	110	254	150	551	225	328	443
México	17 911	-1 741	-1 464	-9 659	5 387	4 945	1 661	6 157	11 498	8 300
Nicaragua	360	524	402	610	836	604	1 051	699	613	622
Panamá	-97	-133	32	181	1 119	402	640	-7	88	-418
Paraguay	84	734	262	423	478	189	287	25	147	-85
Perú	1 331	3 729	3 045	3 722	3 320	1 140	-502	-73	340	738
República Dominicana	-9	-785	-455	-527	-593	-453	-352	-84	181	-824
Uruguay	230	294	203	185	485	798	482	673	695	-2 627
Venezuela	134	-5 590	-5 864	-4 076	-2 797	-2 042	-4 484	-9 001	-8 170	-13 472

Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras proporcionadas por el Fondo Monetario Internacional y por entidades nacionales.

^a La transferencia neta de recursos equivale al ingreso neto de capitales (incluidos los no autónomos y errores y omisiones), menos el saldo en la Cuenta de Renta de factores (utilidades e intereses netos). Las cantidades negativas indican transferencias de recursos al exterior.

^b Cifras preliminares.

- 1) La deuda de Latinoamérica era de 16.000 millones de U\$S en 1970, pasando a 257.000 millones en 1980, y a 750.000 millones en 2000, que según cálculos de la CEPAL, equivale al 39 % del PB Geográfico, y al 201 % de las exportaciones de toda la región.
- 2) En el caso de Argentina, la deuda externa que en 1976 era de unos 9.740 millones de U\$S, ya en 1999, alcanzaba los 147.881 millones de U\$S, mientras el servicio pagado en el mismo lapso, alcanzó los 212.280 millones de U\$S. (Documento de análisis de la deuda argentina – Toussaint – 2001)
- 3) Andrés Solimano afirma que Chile enfrentó en los ochenta, una crisis de magnitudes similares a las de Argentina, con sucesivas devaluaciones de su moneda, caída del 15 % de su PBI entre 1982 y 1983, incremento de su desempleo a un 23 % de su fuerza laboral, y sin embargo su situación fiscal resultó mejor que la que Argentina enfrenta hoy.
- 4) Paul Krugman sostiene que la crisis de la balanza de pagos de Argentina, resultó inconsistente con un sistema de cambio fijo, ...“Aunque Argentina registró un superávit fiscal primario en los últimos años, su posición fiscal general fue deficitaria debido a los pagos de la deuda externa e interna sustentados por el Gobierno Nacional”
- 5) ...la mayor paradoja que encierra este proceso de globalización, es la ausencia de una internacionalización de la política. El contraste entre problemas mundiales y procesos políticos nacionales se traduce en un déficit en la gobernabilidad global, que ha acrecentado las tensiones entre las oportunidades y riesgos que conlleva la globalización.

La única respuesta razonable es una agenda positiva, ya que la historia demuestra que la mera resistencia ante procesos tan profundos es siempre, a la larga, derrotada. El propósito de dicha agenda debe ser contribuir a la construcción de una mejor institucionalidad que permita que la mundialización se convierta en una fuerza positiva para todos los habitantes del mundo.

Para ello es imprescindible señalar claramente tres objetivos para avanzar en un proceso de globalización sustentable

- Garantizar un suministro adecuado de bienes públicos, o mejor de servicios públicos
- Superar progresivamente las marcadas asimetrías que caracterizan el orden económico mundial
- Construir gradualmente una agenda social internacional basada en los derechos

CEPAL, Artículo del Secretario ejecutivo del organismo, Antonio Ocampo, nota N° 22, mayo 2002

En este contexto, y aceptando las eventuales contradicciones políticas, operativas y de gestión, que la historia reciente puede mostrar, corresponde evaluar la importancia que tienen los proyectos de desarrollo regionales, en el crecimiento integrado del país, y en la recuperación que hoy necesita, incorporando nuevos territorios a la productividad y el intercambio comercial y turístico, para el afianzamiento y arraigo de sus poblaciones, la consolidación de las economías provinciales que abriendo puertas dinámicas con el mundo, generarán las divisas, que ya no vendrán por el viejo sistema del endeudamiento.

En tal sentido, el análisis debe incorporar un conjunto de variables, que expresen claramente la dimensión de los recursos cuya potencialidad podrán movilizarse para concretar avances en el camino complejo de la integración.

Y estas variables estarán en la economía, en la oportunidad que brinda la infraestructura portuaria existente en la provincia, en el desarrollo de su zona Franca, en las ventajas geográficas naturales, en la propia voluntad y visión que Chile exhibe en el tema, (6) en el histórico intercambio cultural y social, que construyeron las corrientes turísticas y comerciales, y también, y muy especialmente en las estrategias organizativas y legales que las instituciones y los actores económicos y sociales, se den en la tarea.

(6) Vale la pena transcribir parcialmente un comentario reciente de la Revista Mar, de Chile, sobre la visión que ese país tiene sobre su rol en relación a la Cuenca del Pacífico

...“Era del Pacífico”, “Océano del Siglo XXI”, son expresiones frecuentes que se utilizan a la hora de referirse a la Cuenca del Pacífico, área comercial que agrupa a los mercados de los países asiáticos, los países de Oceanía y los principales mercados de la costa oeste Americana, principalmente Canadá y EEUU. Esta zona geográfica ocupa un tercio de la superficie de la Tierra, y en esta se ubican 36 países que concentran la mitad de la población mundial.

Esta región desarrolla más del 50% de la producción mundial, y su intercambio comercial representa la tercera parte del intercambio comercial del mundo. Se percibe más claramente su importancia si se toma en cuenta su dinamismo económico y poblacional. En conjunto su población suma 1.660 millones de habitantes, hoy 32% de la población mundial pero estimándose que llegará a la mitad los primeros años del próximo siglo. El sudeste asiático ha logrado los índices mundiales más altos de crecimiento económico y de aumento de intercambio comercial. República de Corea, Hong Kong, Taiwán y Singapur han sostenido tasas de crecimiento de entre 8% y 10% anuales por más de una década. Este crecimiento llevará a que estos países lleguen a finales de este siglo con un producto geográfico bruto mayor al de Europa Occidental, y probablemente igual al de EEUU y Canadá.

CHILE, país puerto

Nuestra Región comienza a despertar como tal a las posibilidades de este universo. Chile ha sabido aprovechar el dinamismo de esta zona económica, insertando progresivamente sus importaciones en dichos países. Ha sido tan significativa esta proyección que en pocos años Japón pasó a ser su principal socio comercial. Las relaciones económicas que ha establecido Chile con los países del Pacífico y el creciente prestigio adquirido, por su estabilidad y crecimiento económico, han posibilitado su ingreso como miembro pleno al Foro **APEC - CONSEJO PARA LA COOPERACION ECONOMICA DE ASIA Y EL PACIFICO**, a partir de 1994. Su incorporación al **NAFTA** refuerza su carácter de plataforma para los negocios. Esta condición de privilegio y el nuevo marco de las relaciones comerciales en la región, en el contexto de una economía globalizada, convierte a Chile en un país de enlace de la producción regional con los mercados internacionales y punto de entrada de los productos e inversiones de los países de la

cuenca del pacífico a nuestros mercados. Esta oportunidad emergente se basa en la existencia de instalaciones portuarias y un sistema terrestre apropiados al enorme crecimiento potencial de los flujos comerciales que se proyectan, y el know-how suficiente como escenario de negocios a la hora de ofrecer servicios de comercio exterior.

Corredores Transversales

A tenor de los nuevos tiempos ha comenzado un proceso de definición y desarrollo de un sistema de corredores transandinos, una serie de vinculaciones de infraestructura a través de la Cordillera de Los Andes. Este sistema global de enlaces terrestres que requiere la integración física se formalizó en la firma del acta de diciembre de 1992 por los representantes de los organismos de vialidad de Chile y Argentina, en el cual se establecieron los lineamientos de un **PLAN MAESTRO GENERAL DE PASOS FRONTERIZOS**. Doce son los Pasos estratégicos entre estos dos países, a los que se suman varios más entre la frontera común de Bolivia y Chile. El desafío que hoy se presenta es el de crear una demanda suficiente, un medio comercial de base que sustente y justifique la infraestructura de los corredores. Existen por el momento dificultades para atraer inversiones adecuadas del sector privado, precisamente por esa falta de demanda. En esta dirección se orientan los esfuerzos por articular el concepto de corredores de comercio, como necesidad de desarrollo regional paralelo de bases económicas o mecanismos que mantengan el desarrollo comercial e industrial que, en definitiva, creará la demanda de los corredores. En otras palabras, diseñar un ambiente y un marco conceptual que se denomina creación del valor, o captura del valor según el caso, pues el mercado que podría financiar el proyecto aún no existe. Entonces, el movimiento adicional previo sería ... inventar el cliente.

Los **CORREDORES INTER-MUNICIPALES BIOCEANICOS** identifican como actores privilegiados en este proceso al universo productivo que se desenvuelve en el marco jurisdiccional de Municipios, Consorcios de Desarrollo Intermunicipal, su correspondiente área de influencia y su proyección bioceánica: Puertos del Pacífico, Cuenca del Plata, Brasil, activando el corazón de nuestro Continente y revalorizando una geoestrategia mediterránea De Chile

1.- EL ESCENARIO MUNDIAL Y REGIONAL

El presente contexto internacional está fuertemente condicionado por la política exterior de la Administración Republicana de Estados Unidos, y su conflictiva relación con Europa, acerca de una eventual guerra a iniciar contra Irak, segundo productor de petróleo del mundo.

Al mismo tiempo, Estados Unidos, bajo la gestión Bush, pasó en dos años, de un superávit de 300.000 millones de U\$S a un déficit cercano a los 200.000 millones, perdiendo en el camino, 2 millones de empleos del sector privado y el valor del dólar frente al euro, sin lograr reactivar aun su economía.

No son menores en impacto, los crecientes conflictos políticos con una Europa dividida en relación a la guerra, la falta total de consenso público a nivel mundial acerca de la utilidad del camino bélico, las visiones enfrentadas en el seno de la ONU, que hacen parecer lejanos el 11S y la quiebra de gigantes empresariales por fraudes contables y bursátiles, durante 2001 y 2002.

Los ataques terroristas de 2001, que ya habían impactado fuertemente en la economía mundial, y particularmente en los flujos turísticos, con caída en casi todos los destinos, (América -7% y -3,5 % a nivel mundial) afectando a empresas aéreas como United o Delta, se extendieron a otros escenarios, como Bali (Indonesia) en el sur de Asia, y Túnez, (África) provocando una caída del 2,2 % en el flujo de llegadas internacionales del 2002 a esa región.(1)

No puede anticiparse la dinámica de los acontecimientos en relación a la guerra, pero el clima existente de incertidumbre, afecta centralmente a los negocios y el turismo, mientras analistas económicos internacionales discuten sobre la suba o la baja en el precio del crudo, según los resultados finales del conflicto, donde los alineamientos políticos de la coyuntura, tienen que ver con la potencial demanda de energía de las próximas décadas.

América Latina, ha sido y será influida por los hechos, particularmente en el comercio y el turismo, debiendo enfrentar tanto la particular coyuntura internacional, signada por el unilateralismo de Estados Unidos, como sus propios y conflictivos frentes económico sociales.

EL COMERCIO Y EL TURISMO

Las importaciones latinoamericanas y del Caribe en 2002, cayeron un 9 % en relación con el año anterior, y sus exportaciones crecieron solo entre un 0,6 y un 0,8 %. (2)

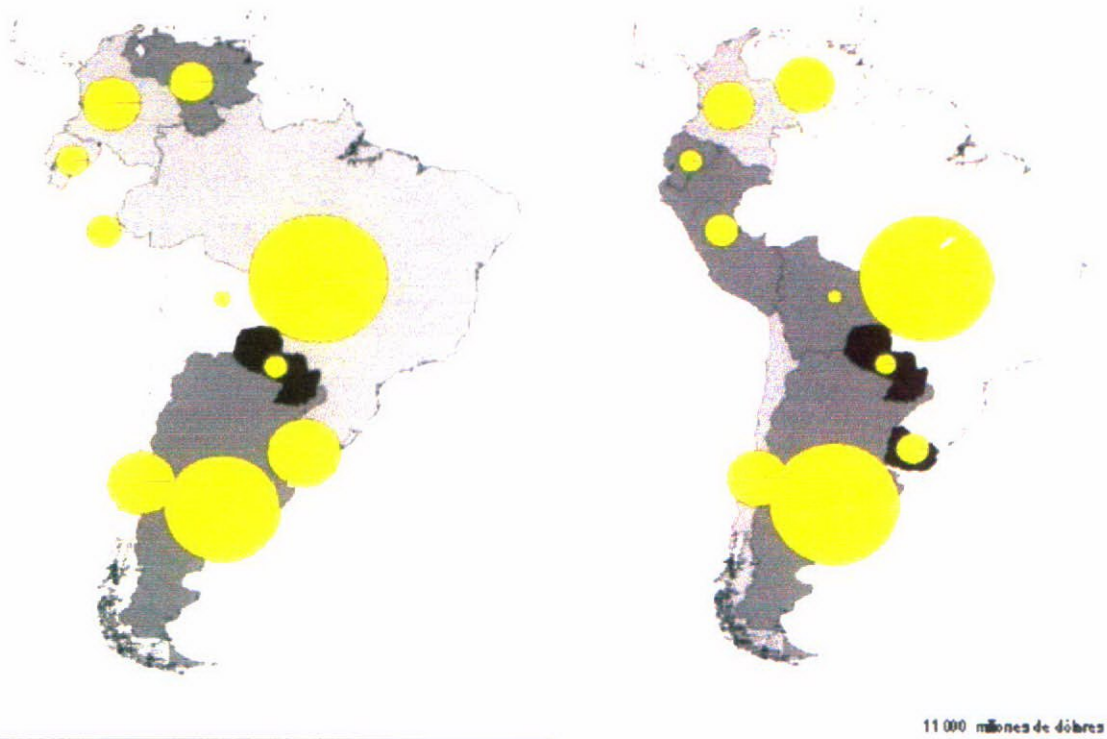
La CEPAL señala que once de los dieciocho países de América Latina experimentaron un descenso en el valor exportado. Chile, Colombia, Guatemala, Nicaragua, República Dominicana y Uruguay, acumularon pérdidas por segundo año consecutivo, en tanto Brasil y Perú, fueron los únicos que tuvieron un repunte de las exportaciones, pese a la disminución de los precios de sus productos. Las exportaciones de bienes de la mayoría de países de la región, con destino a Estados Unidos, la Unión Europea o Japón, se redujeron considerablemente, en tanto los mercados asiáticos se transformaron en los mercados emergentes más dinámicos, donde Chile, México, el MERCOSUR, y el Mercado Común Centroamericano mejoraron su posición.

La contracción económica de los países latinoamericanos, al calor de las medidas de ajuste de sus economías, hicieron caer dramáticamente las importaciones afectando el mercado intrarregional, particularmente el MERCOSUR. Luego de la caída del 2,4 % de 2001, se registró una del 8,9 % en 2002..

En tanto nuestro país, redujo sus importaciones en un 20 % en 2001, y en un 57 % en 2002, en plena crisis, con una disminución del 14 % en los productos brasileños, llevando a una baja de más del 37 % en el intercambio del MERCOSUR.

Sin embargo, el nivel de nuestras exportaciones se mantuvo en niveles similares a 2001, alcanzando los 26.000 millones de U\$S, esperándose un incremento cercano al 15%, por la vía de mayor competitividad de nuestros productos a raíz de la devaluación, las negociaciones y acuerdos por producto, con diferentes bloques y países y la reaparición del crédito. (3)

Los acuerdos específicos del sector automotor incrementaron las ventas ante Brasil, México y Chile, la eliminación de aranceles permitió el ingreso de manufacturas de cuero a EEUU, y fallos favorables a nuestro país, permitieron un crecimiento del 51 % en las exportaciones de grasas y aceites a Chile.



AMERICA DEL SUR: PARTICIPACIÓN DEL COMERCIO INTRARREGIONAL EN LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES.

(% del comercio total en dólares y valor total del comercio en la misma moneda)

FUENTE: BASE DE DATOS CEPAL - 2002

11 000 millones de dólares

3 500 millones de dólares

1 500 millones de dólares

1 000 millones de dólares

500 millones de dólares

250 millones de dólares

Total de exportaciones en dólares

Valor

Comercio intra regional como porcentaje del total, en dólares

< 20%

20% - 30%

30% - 40%

40% - 50%

≥ 50%

Los viajes y el turismo fueron los más afectados en el nuevo contexto internacional, que condicionó fuertemente la voluntad de viajar de los en Estados Unidos, Canadá y Europa, afectando fundamentalmente a los países del Caribe(-1,9 % en 2001 y -3% en 2002) y América del Sur (-5,1% en 2001 y -7% en 2002), y en particular al tráfico de cruceros turísticos.

Argentina registró un importante incremento del 15 %,en los arribos internacionales, siendo el país de América que más creció, si bien partía de valores muy bajos, siguiendo Canadá con el 1,7%, mientras Brasil registró un -7,2%, y Cuba un -6,2%. Nuestro país, luego de la devaluación, ingresó a un escenario de franca recuperación del turismo, por un lado su mercado interno, al que ya no le era posible viajar al extranjero (Brasil ,EEUU, Chile y Uruguay como principales destinos), por los altos costos en dólares de pasajes y estadías, y por otro lado, el creciente arribo del turismo internacional, de Europa, Medio Oriente y países latinoamericanos.(4)

AMADEUS, la central de reservas que controla el 53% del mercado nacional, informó sobre un crecimiento de pasajes emitidos en enero, del orden del 30%, si bien se compara con el pésimo enero de 2002.

Tradicionalmente, el 65 % del mercado aéreo argentino eran vuelos al exterior, siendo un 35%, vuelos domésticos, alcanzando hoy, según informan las agencias, el 50%, requerido fundamentalmente por el turismo extranjero.

Las Américas: sigue deprimida

Llegadas internacionales de turistas:

- 120 millones, -0.6%
- 17% del total mundial
- Crecimiento medio 1990-2000: 3.3%

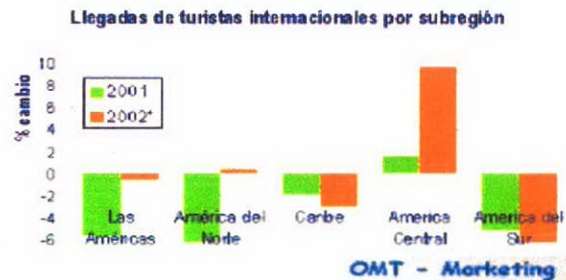
▲ Canadá +1.7% (11m), Argentina +15%, Estados Unidos -0.1%, México -0.1%

▼ Brasil -7.2%, Cuba -6.7%, República Dominicana -2.5%

Ingreso medio por llegada (2001):

- euro 1130 / \$EE.UU. 1010

Crecimiento económico (PIB, fte: FMI):
2002: +1.5%; 2003: +2.7%



(1) OMT (Organización Mundial del Turismo), informe de situación "El turismo mundial 2002" - 23/01/03

(2) CEPAL, febrero 2003 - Santiago, Chile, "Panorama de la Inserción Internacional de América Latina y el Caribe 2001 - 2002", señala que ... "la retracción del comercio de mercancías en el bienio, se debe a la suma de varios factores: a la desaceleración económica de los principales mercados importadores; a la caída de los precios de los productos básicos y de las manufacturas; y a los problemas de algunas de las economías latinoamericanas"

(3) El documento de CEPAL reitera que la existencia de un vínculo positivo entre el comercio y el crecimiento de la economía no resulta de la mera integración de las economías nacionales a la internacional, sino que depende de la calidad de esa integración. Por otra parte, una estrategia de crecimiento basada en las exportaciones requiere mercados abiertos y en expansión, además de políticas orientadas a la diversificación exportadora y la creación de empresas competitivas.

("La estrategia multipolar tiene efectos que se reflejan tanto en el crecimiento de las exportaciones como en el mantenimiento de los mercados críticos. Luego de un año de esta agresiva política comercial, pueden encontrarse resultados de la misma en el MERCOSUR, Estados Unidos, la Unión Europea, Chile, México y Sudáfrica", señaló el Centro de Economía Internacional (CEI) de la Cancillería.

1.1 - LOS BLOQUES ECONOMICOS DE AMERICA Y EL PACIFICO

El fin de la bipolaridad en lo político, y la globalización económica y el desarrollo de las comunicaciones, en el intercambio comercial, han promovido la formación de polos económicos regionales, cuya concepción es lograr la compatibilización de políticas macroeconómicas, monetarias, comerciales y fiscales; Esto requerirá de sus integrantes, una estructuración y claridad de sus propios proyectos nacionales, de manera que la "apertura al mundo" no arrase con su economía y desestructure sus sociedades. (1)

MERCOSUR –Mercado Común del Sur

Formado por la Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, a partir del Acuerdo Fundacional de marzo de 1991, inicia un proceso de aduana común desde 1995, constituyendo un PBI de 914.000 millones de dólares, sobre una superficie regional de 12.000.000 de km², y una población global de 213 millones de habitantes, alcanza un intercambio comercial de 171.000 millones de dólares.

A partir de 1996, mediante el Tratado de Complementación Económica, se incorporan Chile y Bolivia.

Entre 1990 y 1998, las exportaciones entre los cuatro países se quintuplicaron pasando de 4.000 millones a 20.000 millones de dólares, mientras la importancia relativa de las transacciones intra regionales aumentó del 8,9 % al 25 %. (2)

La Región ASEAN – Asociación de Naciones del Sureste Asiático

La Asociación de Naciones Asiáticas sur orientales, incluye a Brunei, Camboya, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam.

Estos diez países reúnen en conjunto, más de 500 millones de habitantes, y en términos de producto bruto colectivo, representan alrededor de U\$S 750.000 millones. Es el tercer mercado de ultramar, en relación a las exportaciones de EEUU, y recibe de este país, U\$S 53. 000 millones de inversión directa. El intercambio comercial de la región, representó durante 2001, unos 120.000 millones de dólares.

La Región APEC – Bloque Económico Asia Pacífico

Este espacio económico, está conformado por veintiún países, Australia, Brunei, Canadá, Chile, China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea, Malasia, México, Nueva Zelanda, Nueva Guinea, Perú, Filipinas, China Nacionalista, Rusia, Singapur,

Tailandia, Estados Unidos y Vietnam, con una población de 2.500 millones de habitantes, maneja un producto bruto de U\$S 19.000 billones, representando el 47 % del comercio mundial.

La Comunidad Andina de Naciones - CAN

Integrada por Bolivia, Ecuador, Colombia, Perú y Venezuela, suma una población de 115 millones de habitantes, en veinticinco años multiplicó su PBI diez veces, alcanzando los 283.347 millones de dólares, nueve veces sus exportaciones extra región, que hoy suman 50.173 millones de dólares.

El turismo receptivo intrarregional creció cinco veces, alcanzando los 623.000 turistas.

Mercado Común Centroamericano - MCCA

El Mercado Común Centroamericano (integrado por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua) cuenta con 42 millones de consumidores y una producción total de 61.000 millones de dólares (casi 58.600 millones de euros) y per cápita de 1.452 dólares anuales (1.394 euros).

Comunidad de Naciones del Caribe - CARICOM

El CARICOM agrupa a Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, Montserrat, Sant Kitts and Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Surinam y Trinidad y Tobago.

Los países que participan en calidad de observadores son Anguilla, Islas Caimán, México, Venezuela, Aruba, Colombia, Antillas Holandesas. Las cuatro economías de mayor tamaño son Barbados, Guyana, Jamaica y Trinidad y Tobago.

El Foro ALADI

La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) es el foro de integración más antiguo de América Latina. Sus orígenes se remontan a 1960, cuando se creó la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), que fue modificada en 1980 con el Tratado de Montevideo que dio nacimiento a la ALADI.

La ALADI es el espacio de integración de:

- Los países de la Comunidad Andina (CAN): Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.
- Los países del MERCOSUR: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.
- Chile y México.

Estos países representan el 95% del Producto Interior Bruto, el 87% del territorio y el 86% de la población de América Latina y el Caribe. En agosto de 1998 se completó la firma de 11 Acuerdos de Complementación Económica, que concluirán con la creación de una zona de libre comercio entre los 11 países miembros de la ALADI en el año 2005.

Podríamos agregar en esta enumeración aquellos tratados comerciales como el TLC, que vincula a Canadá, Estados Unidos y México, y la iniciativa para la creación de un Área de Libre comercio de las Américas, ALCA, cuyas negociaciones están en desarrollo, y que vincularía a 28 países del hemisferio.

Las asociaciones comerciales entre países, multiplicaron dramáticamente el intercambio de bienes, mediante nuevos marcos jurídicos y políticos, impulsando el intercambio de tecnologías y conocimientos específicos, lo que a la vez, provocó la unificación del mercado laboral desde la óptica de las nuevas empresas multinacionales.

Nuestros países, con menor capacidad de negociación frente al nuevo escenario, deben resolver **el modo y la calidad** de su integración al mundo, a) desde los mecanismos de negociación conjunta frente a terceras naciones, b) promoviendo además el intercambio solidario entre iguales, de manera que nuestras economías regionales internas no se vean destruidas por la concentración económica, que siendo el modelo consolidado de las próximas décadas, es una moneda de dos caras.

Por lo tanto, las estrategias de desarrollo interno, para su éxito, deben considerarse según esas reglas de juego, lo contrario, además de no ser inocente, consagra la dependencia de nuestras naciones.

(1) En lo económico, la globalización se caracteriza por el acceso masivo a la información en tiempo real, planeamiento global de la producción por parte de las empresas transnacionales, la extensión del libre comercio, y una elevada movilidad de los capitales junto a una fuerte restricción de las migraciones laborales.

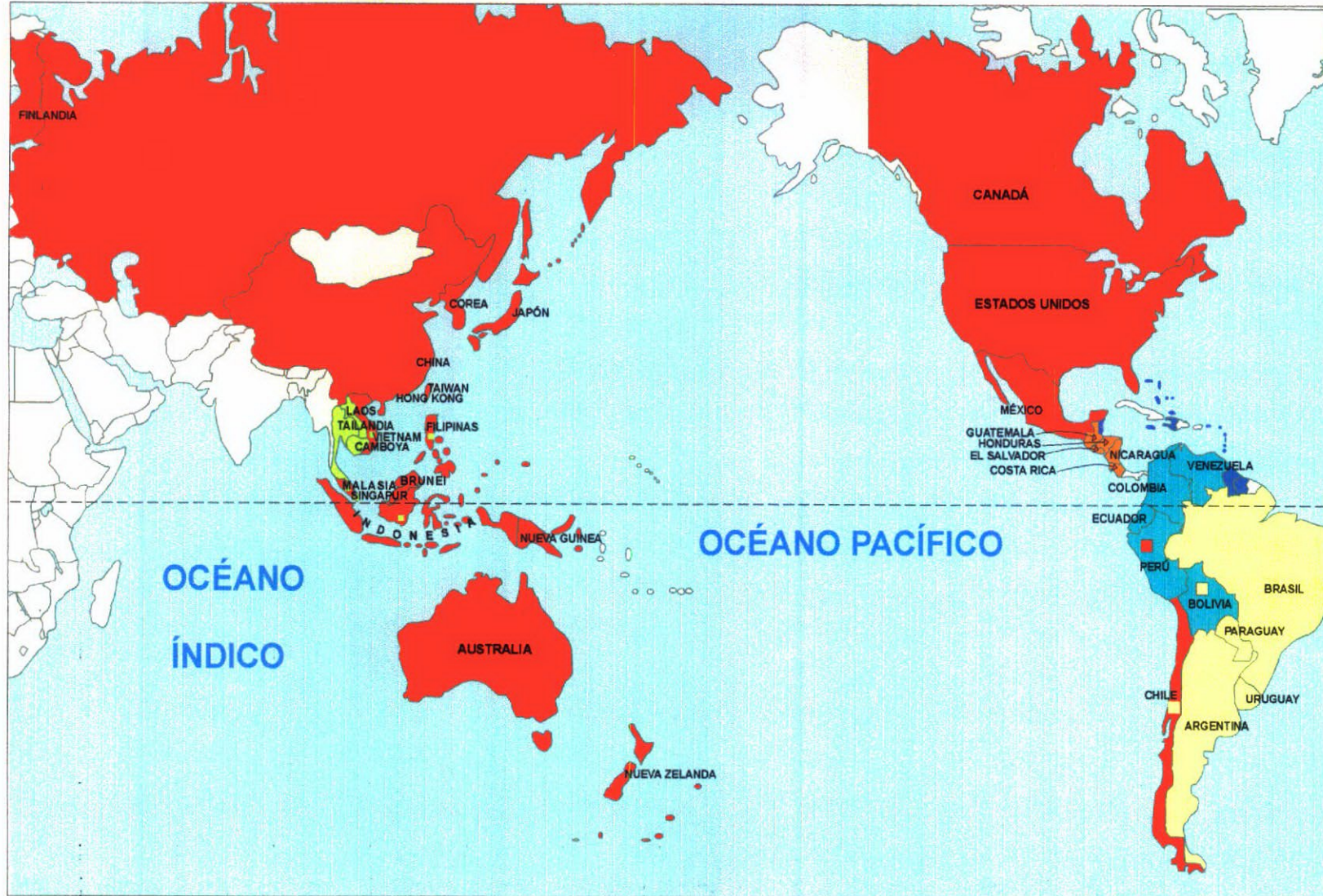
(2) En 1993, la inversión directa brasileña en Argentina era de apenas 80 millones de dólares y al cabo de cuatro años, ese monto alcanzaba los 425 millones de dólares. En ese mismo lapso, las inversiones directas argentinas en Brasil pasaron de 1,1% al 2,5 % del total invertido en Brasil, pero vale acotar que hasta 1986, las tres cuartas partes de las inversiones entre Argentina, Brasil y Uruguay se concentraban en el sector servicios, particularmente el sistema bancario, y al cabo de 10 años, las inversiones bilaterales han pasado a concentrarse en los sectores productores de bienes.

APEC

- 2.500 millones habitantes
- PBI 19.000 billones U\$S
- 47% Comercio Mundial

Australia	Indonesia
Brunei	Japón
Canadá	Corea
Chile	Malasia
China	México
Hong Kong	N. Zelanda

N. Guinea	Finlandia
Perú	EEUU
Filipinas	Vietnam
Taiwan	
Rusia	
Singapur	



CARICOM

Antigua y Barbuda
San Vicente y Granadinas
Saint Kitts and Nevis
Trinidad y Tobago

Haití	Bahamas
Jamaica	Barbados
Montserrat	Belice
Santa Lucía	Dominica
Surinam	Grenada
	Guyana

MCCA

- 42.000.000 Hab.
- PBI 61.000 Millones U\$S

Costa Rica
El Salvador
Guatemala
Honduras
Nicaragua

CAN

- 115 millones habitantes
- PBI 283.347 Millones U\$S
- 50.173 Millones U\$S Extraregión

Bolivia
Ecuador
Colombia
Perú
Venezuela

ASEAN

- 500 millones habitantes
- PBI 750.000 Millones U\$S
- Intercambio Comercial 120.000 Millones U\$S

Brunei	Myanmar
Camboya	Filipinas
Indonesia	Singapur
Laos	Tailandia
Malasia	Vietnam

MERCOSUR

- 213 Millones Hab.
- PBI 914.000 Millones U\$S
- Intercambio Comercial 171.000 Millones U\$S

Argentina
Brasil
Paraguay
Uruguay
Chile
Bolivia

2 . - EL PROCESO DE INTEGRACIÓN BINACIONAL

2.1.- EVOLUCION DE LAS POLÍTICAS NACIONALES

En Noviembre de 2002, se cumplieron dieciocho años de la firma del Tratado de Paz y Amistad, suscripto en el año 1984, entre la República Argentina y la República de Chile, por los entonces Mandatarios de ambas naciones, a través de un documento bilateral que puso fin a un duro período de desencuentros entre naciones hermanas, y permitió articular el marco de un proceso de Integración creciente entre ambos países. (1)

A partir de entonces, las Provincias Argentinas limítrofes con las Regiones Chilenas, trabajaron intensamente para dejar atrás toda diferencia que limitara un crecimiento integrado, hecho calificado como voluntad política por parte de los presidentes: MENEM y AYLWIN, quienes a través de posteriores Acuerdos Bilaterales, posibilitaron en el año 1991, la constitución de los **Comités de Frontera**, para posibilitar a los diversos sectores públicos y privados de Provincias Argentinas y Regiones Chilenas, acuerdos, iniciativas y proyectos sectoriales comunes, en el marco de una verdadera Integración Argentino - Chilena.

El tratado de Paz y Amistad de 1984, fue el instrumento jurídico que fijó pautas para iniciar trabajos conjuntos con vistas a la **integración física, elemento clave en un proyecto de integración económica**, ratificado por el Acuerdo de Complementación Económica (ACE 16) que luego el ACE 35, Mercosur – Chile, complementa con un cronograma de inversiones.

(1) Entre 1855 y 1999, Chile y Argentina, suscribieron 49 tratados, los últimos 14, entre 1984 y 1999, entre los cuales se destaca como valioso antecedente, el que firmaran el Presidente Perón y el Presidente Ibáñez en 1953, en el cual se había previsto:

a) Una gradual supresión de derechos aduaneros, b) Supresión de medidas cambiarias y monetarias que trabaran el intercambio comercial, c) Cuenta flexible de pagos para un movimiento recíproco de fondos, d) Complementación económica de la producción forestal, minera, agropecuaria, industrial y energética, asegurando el abastecimiento recíproco, e) Coordinación de gravámenes impositivos, f) El libre tránsito de mercaderías a terceros países, g) La finalización de los estudios para el ferrocarril Trasandino del Sur, h) La celebración de acuerdos fronterizos para facilitar el aprovisionamiento, entre otros temas anticipatorios del actual marco integrador.

Las razones por las que dos países de muy extensa frontera, recursos naturales complementarios y necesidades comunes, se tomaran tanto tiempo para avanzar en un proceso de integración, están ancladas en la historia y el contexto político donde predominaban los conceptos de “seguridad nacional” y las hipótesis de conflicto, que bajando de las dirigencias instalaban la permanente desconfianza en la opinión pública.

Pero el contexto internacional y la economía del mundo han cambiado, y los conceptos de soberanía y seguridad, han sido iluminados por la cooperación internacional, que mediante la globalización de la información y los flujos libres de capitales, ponen al comercio y el intercambio como ejes del desarrollo.

La recuperación democrática de nuestros países y las libertades de mercado, operaron desde cada frente nacional, avanzando en pocos años, lo que se había intentado sin suerte, 50 años atrás.

Los objetivos fijados en el ACE16 señalan la necesidad de:

- Expandir el intercambio comercial y las inversiones recíprocas.
- Negociar normas de acceso al mercado.
- Eliminar restricciones para – arancelarias.
- **Facilitar la integración física bilateral mediante la conexión terrestre (camino y ferrocarril) y por vía aérea y marítima, más el desarrollo portuario conjunto. (2)**
- La realización de proyectos de interés común. (ver zonas francas)

Existen asimetrías y diferencias, que son materias con las que debe construirse una adecuada complementación, en primer lugar, de magnitudes espaciales y de recursos naturales, en tanto nuestro país es rico en recursos energéticos y alimentos, con perfil agro exportador, y Chile, con menor dotación de recursos, y espacialmente aislado, ha desarrollado políticas fitosanitarias estrictas, que le han abierto mercados exigentes en esa materia, hace ya muchos años.

Pese a estas diferencias, en solo diez años el crecimiento del intercambio es notable:

- En el año 1993, Argentina participaba en el 5% de las importaciones chilenas, y en el 2000, alcanzó el 16% de participación, con un incremento del 300% en

(2) Los considerandos del ACE16, expresan el concepto de “espacio económico ampliado”, refinándose a la libre circulación de bienes y libre circulación de factores de producción, yendo más allá de la simple noción reduccionista de conexiones de infraestructura binacionales.

siete años. En tanto el intercambio bilateral, pasó de los 615 millones de U\$S de 1990, a los 3.500 millones de U\$S de 2000.

- Argentina tiene hoy, un alto porcentaje de sus ventas a Chile en productos energéticos, siendo aproximadamente el 45% de sus exportaciones.
- Chile se ha convertido en un importante exportador de capitales, realizando importantes inversiones en nuestro País, particularmente en el sector de los servicios.

Ambos países tienen una fuerte participación del sector servicios en su Producto Bruto, cercano al 60 %, siendo entre sí, mercados naturales para este intercambio, al tener ambos la misma impronta cultural.

Otro nicho, clásico exportador de servicios, que recién comienza a abordarse con mayor profundidad, es el de la integración turística, siendo ambas naciones beneficiadas por una geografía singular que es altamente demandada a nivel internacional, con la marca "Patagonia", como estandarte, con áreas naturales protegidas que podrían asociarse como productos singulares, en momentos en que destinos como EEUU son reemplazados, por el turismo internacional, hacia sitios con mayor seguridad, con un "mercado conjunto propio" de alrededor de 50 millones de habitantes, los que viajan por la región, no superan el 5%.

Superada la primera etapa, que dejó atrás el *aislamiento* de las dos naciones, transitando hoy la segunda, con el *crecimiento del intercambio comercial*, debe abordarse la tercera etapa, es decir la genuina *integración*, coordinando políticas macroeconómicas, monetarias y fiscales, creando espacios comerciales compartidos, con estrategias comunes frente a los mercados del mundo, integrando procesos productivos, proyectando un sistema de logística y transportes multimodal, para que nuestros productos se muevan rápidamente y a costos competitivos.

2.2.- LOS COMITES DE FRONTERA (3)

Estos organismos binacionales, de carácter ampliamente participativo, vienen desarrollando sus actividades a mediados de la década del ochenta, en particular a partir de 1984, cuando se suscribió el **Tratado de Paz y Amistad** entre ambas naciones.

A partir del mismo, en el cual se hace hincapié en fuertes elementos de la integración física, se generan una serie de institutos tales como la *Comisión binacional*

Argentino – Chilena de Cooperación Económica e Integración Física, y el **Grupo Técnico Mixto llamado GTM** (éste a partir de 1991).

Desde entonces, se han suscripto numerosos acuerdos y compromisos a nivel presidencial, ministerial, y otros de carácter operativo en diferentes niveles de decisión nacional y provincial, que muestran la fuerte voluntad integradora de ambos países.

Las provincias argentinas y las regiones chilenas se sumaron naturalmente a este proceso, mediante su participación en los **Comités de Frontera** y el **GTM**, donde participan las Cancillerías, y los organismos de frontera, tales como Gendarmería Nacional, Carabineros, Policía Internacional, Senasa, Servicio Agrícola Ganadero(SAG), Aduanas, y Vialidad Argentina y Chilena.

A nivel de conducción y seguimiento de estos procesos se encuentra en la Cancillería Chilena, la Dirección de Fronteras y Límites del Estado, DIFROL, donde las gestiones están unificadas, y por el lado argentino, la Dirección de Integración Económica Latinoamericana(DIELA), la Dirección de América del Sur(DISUR), y la Dirección de Límites y Fronteras(DILYF).

Los pasos Priorizados

Se individualizaron trece pasos a lo largo de la frontera nacional con Chile, a los que se les asignó prioridad por sus características y potencial de desarrollo, de norte a sur: Jama, San Francisco, Pircas Negras, Agua Negra, Cristo Redentor, Pino Hachado, Cardenal Samoré, **Coyhaique**, **Huemules**, Integración Austral y San Sebastián.

El objetivo declarado era la inversión quinquenal sistemática en los accesos que conducen a ellos, aunque las provincias, con sus propios recursos, pudieran incorporar otros.

A su vez, en un acuerdo general con Chile, se han habilitado 59 pasos, de los cuales, 39 tienen carácter permanente, con presencia continua de autoridades migratorias y aduaneras, y finalmente existen 19 pasos temporales, que operan entre el 1° de noviembre y el 30 de abril de cada año, por razones esencialmente climáticas.

Existen además pasos "ocasionales", vinculados generalmente con el turismo de aventura, mayoritariamente localizados en el sur del país. Suelen ser demandados por travesías de carácter internacional, deportistas, programas periodísticos especializados, etc.

El Grupo Técnico Mixto, está conformado por dos subcomisiones, Temas Viales y Temas Ferroviarios. Estas comisiones evalúan y acuerdan las asignaciones presupuestarias quinquenales.(4)

En este período Argentina comprometió la inversión en seis pasos: Jama en Jujuy, San Francisco en Catamarca, Pino Hachado en Neuquen, Cardenal Samoré en Neuquen, San Sebastián en Tierra del Fuego, e Integración Austral en Santa Cruz.

Los corredores ferroviarios señalados son tres: el de Socompa en Salta, el Trasandino Central, que vincularía la ciudad de Mendoza, con los Andes en Chile, y el Trasandino del Sur, vinculando Bahía Blanca con Talcahuano.

COMITÉ DE FRONTERA		PCIA ARGENTINA	REGION DE CHILE
1	NOA – NORTE GRANDE	JUJUY – SALTA – TUCUMAN	I° REGION
2	ATACAMA	LA RIOJA - CATAMARCA	II° Y III° REGION
3	AGUAS NEGRAS	SAN JUAN	IV° REGION
4	CRISTO REDENTOR	MENDOZA	V° REGION
5	EL PEHUENCHE	MALARGÜE - MENDOZA	VI° Y VII° REGION
6	REGION DE LOS LAGOS	NEUQUEN – RIO NEGRO -CHUBUT	VIII°, IX°, X° y XI° REGION
7	SUBCTE AYSEN - CHUBUT	CHUBUT	XI° REGION
8	INTEGRACION AUSTRAL	TIERRA DEL FUEGO – SANTA CRUZ	XII° REGION

Los Comités de Frontera, ocho en total, se han reglamentado con Chile a partir de 1997, son co-presididos por los cónsules de las respectivas provincias y regiones, careciendo de poder de decisión sobre materias de índole nacional.

Junto a los Comités, y desde la base social de las comunidades, con el apoyo de las autoridades nacionales, comenzaron a surgir diferentes foros empresarios e institucionales de nivel municipal, organizaciones culturales y deportivas, que incorporan amplitud de temas, y miradas diferentes sobre aspectos de la integración.(5)

(3) Datos extraídos del informe brindado por el Director de Límites y fronteras, Javier Sanz de Urquiza, Ministerio de Relaciones Exteriores Comercio Internacional y Culto, Argentina, ante el Seminario "Perspectivas y desafíos del proceso de Integración Argentino Chileno BID -CARI – CELARE - .2001

(4) El Grupo Técnico Mixto identificó los principales pasos que responden a las conexiones planteadas en el ACE 35 (Acuerdo de Complementación Económica Chile – MERCOSUR) . Una de las misiones del GTM es la identificación de las rutas de enlace entre ambos países, que unan terminales portuarias en el Pacífico y en el Atlántico, con los centros de producción de la Región.

(5) "Estos Comités ... más adelante comienzan a incorporar autoridades regionales y también representantes de diversos sectores de actividad en las regiones, pasando a transformarse en un foro que recoge las aspiraciones de los más diversos ámbitos de la población fronteriza, buscando más allá de lo procedimental del tráfico fronterizo, proyecciones para un desarrollo conjunto en el ámbito económico y social." Marcela Espinoza, Dirección de Fronteras y Límites, Chile. Seminario citado.

Los pasos internacionales existentes en Chubut, son nueve, de los cuales, seis, los compartimos con la XI Región, en condición temporaria o permanente según Anexo II, de norte a sur: Río Puelo, Futaleufú, Río Encuentro, Las Pampas, Río Frías, El Coyte, Coyhaique Alto, El Triana, y Huemules.

2.3.- LA PARTICIPACION DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT

En este contexto, la Provincia del Chubut se integró al **Comité de Frontera "Región de Los Lagos"**, junto a las Provincias de Río Negro y Neuquén y las Regiones Chilenas: VIII° del Bio Bio , IX° de la Araucanía, X° de Los Lagos y XI° de Aysén, comenzando a funcionar a partir del mes de Noviembre de 1991, participando en cada una de las ediciones realizadas. siendo la última, el XX° Encuentro realizado en la Ciudad de Valdivia, Chile, el pasado 27 de noviembre de 2002.

Paralelamente, a partir del año 1991, los representantes del sector empresarial de la Provincia del Chubut y de la XI° Región de Aysén, retomaron el desarrollo de encuentros destinados a profundizar el proceso de Integración comercial, cultural, deportiva y turística, a través del denominado **Comité de Integración "Región de Los Lagos"** y el **Subcomité "Aysén - Chubut"**, dependiente de aquel, el que fuera institucionalizado por parte de ambas Cancillerías, en el año 1994.

En ese mismo año, los presidentes Menem y Frei, el 26 de agosto, suscribieron un **Acuerdo Presidencial**, que ratifica el interés binacional por el Corredor Bioceánico Comodoro Rivadavia – Puerto Chacabuco, sostenido dos años después, en un segundo encuentro, el 26 de abril de 1996, en Buenos Aires.

2.4.- CORREDOR Bioceánico PTO COMODORO RIVADAVIA – PTO CHACABUCO

A los fines de coordinar acciones conjuntas en las instancias mencionadas, los Gobiernos de la Provincia del Chubut y de la Región de Aysén, crearon la **Unidad Técnica Operativa Permanente: Aysén Chubut (UTOP)**, que funcionó entre los años 1991 y 1994, hasta constituir oficialmente el Subcomité Chubut - Aysén, mediante el cual, los sectores públicos y privados de ambas jurisdicciones políticas trabajan activamente para consolidar el Corredor Bioceánico, que vincula las estaciones portuarias de Comodoro Rivadavia y Puerto Chacabuco.

La primera instancia fundamental de esta consolidación, su infraestructura vial, aún está pendiente en territorio argentino, ya que en territorio chileno, su Ruta Nacional N° 7, desde el Límite con Argentina - Paso Internacional Fronterizo – Priorizado “Huemules” hasta Puerto Chacabuco, se encuentran totalmente pavimentada (143 Km.), como así también 301 Km. desde el Puerto Comodoro Rivadavia hasta la localidad de Río Mayo por ruta nacional N° 26 (145 Km.), Provincial N° 20 (106 Km.), y Provincial N° 22 (50 Km.), restando pavimentar 33 Km. de la Ruta Nacional. N° 40 y 99 Km. de la Ruta Nacional N° 26, definiendo así, una distancia total entre ambas estaciones portuarias de 576 Km.

En la última década, se han producido profundos cambios políticos y económicos a escala mundial, que a través del fin de la guerra fría, la apertura de los mercados, y la internacionalización de los flujos de los capitales, desembocaron en la globalización de la economía mundial, sustituyendo los bloques ideológicos y económicos de la posguerra, y dando lugar a la aparición de mercados comunes, como en el caso del MERCOSUR, en Latinoamérica, la Unión Europea, el ALCA impulsado por EEUU, y las nuevas economías del continente asiático, resignificando al Océano Pacífico, como ruta comercial alternativa y posible nuevo eje del mercado mundial.

En este contexto, se inscribe el proyecto del **Corredor Bioceánico: Puerto de Comodoro Rivadavia – Océano Atlántico – Argentina, y el Puerto Chacabuco – Océano Pacífico – Chile**, el cual es posible ponerlo en valor ante los diversos países del mundo, ya que dispone de ventajas naturales geográficas, constituyendo una importante alternativa en la oferta comercial de carácter internacional, en momentos en que el transporte marítimo adquiere por su bajo costo, un renovado interés, y donde las variables de menor tiempo de traslado de mercancías, y mayor seguridad, se tornan esenciales.

El MERCOSUR en Latinoamérica, integrado originalmente por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, y que a partir del año 1996, mediante el Acuerdo de Complementación Económica e Integración Física (ACE 35) incorpora a la República de Bolivia y a Chile (4 + 2). constituye un espacio económico de más de 220 millones de habitantes, en donde nuestra Patagonia, por su escasa población y situación excéntrica con relación a los mercados mundiales, se hallaría en desventaja, si no concurriera a este nuevo escenario comercial que se está gestando, con los servicios y las comunicaciones que sus facilidades naturales le permiten.

En tal sentido, ha sido y es política provincial que los recursos naturales se conviertan mediante estrategias de desarrollo, en palancas de crecimiento, consolidación territorial, arraigo de población, y creciente autonomía económica, asignaturas pendientes de nuestra Región, a lo largo de la historia de la Nación, que a través de la simple explotación primaria de recursos, y la infraestructura insuficiente, impuso una dependencia económica y política de las Administraciones Nacionales.

Una mirada geopolítica sobre nuestra Región, y los nuevos espacios económicos que surgen en el mundo, impone evaluar integralmente los esfuerzos provinciales de fortalecimiento de nuestros puertos, asociados al crecimiento de nuestro perfil exportador, a la integración en un mercado binacional inmediato que nos defina como una **provincia bioceánica**, a las acciones de consolidación territorial mediante la creación de nuevos espacios económicos en la geografía provincial, integrándonos al mundo mediante la oferta de servicios, el crecimiento del turismo, y las oportunidades de negocios para las economías locales.

Estas acciones, no solo significarán el fortalecimiento y el liderazgo de Chubut en la Región, sino también una acción concreta a favor de la descentralización y crecimiento económicos y una creciente autonomía y margen de maniobra del Estado Provincial, con la consecuente defensa de nuestros espacios territoriales, hoy tan amenazados por la profunda crisis que vive nuestro País, y en un momento de inflexión en que debemos repensar su futuro.

A la vez, la integración de Chile al MERCOSUR brinda a este proyecto del Corredor Bioceánico, un soporte fundamental, ayudando a crear lo que podría calificarse como una nueva llave comercial, trascendente entre el Océano Atlántico y el Pacífico, que debe ser revalorada en el marco de los acontecimientos del 11 de Septiembre de 2001, donde los problemas crecientes de seguridad a escala mundial, exigirán nuevas opciones en el transporte comercial del planeta.

Peró, aun con los esfuerzos y compromisos políticos de una década, no se han concretado los pasos decisivos que aseguren, que esta obra estratégica para el futuro de la Provincia, se constituya en un proyecto jerarquizado, integral y continuado en el tiempo, abarcando todos los temas y gestiones complementarios que hacen a la efectiva integración, sean estos la inversión física, la efectiva concreción de los acuerdos bilaterales, la difusión pública de su significación, la generación de una

normativa específica en lo comercial, los proyectos de articulación de facilidades portuarias y franquicias, la acción bilateral sobre los pasos fronterizos, entre otros temas.

De este modo, definiéndola como una **auténtica obra de desarrollo**, y no solo como una inversión pública en infraestructura, alcanzará su verdadera dimensión, generando su propia dinámica en el tiempo, lo cual requiere una expresa definición política y una definición ejecutiva, esto último, mediante todas las acciones que, en diferentes planos, legales, económicos y presupuestarios, de gestión técnica e institucional, políticos, en suma, la identificación de oportunidades que permitan asegurar el interés y el financiamiento nacional e internacional de la iniciativa, con apoyo popular, sustento técnico y visión política de futuro.

2.5.- EL SUBCOMITÉ CHUBUT - AYSÉN

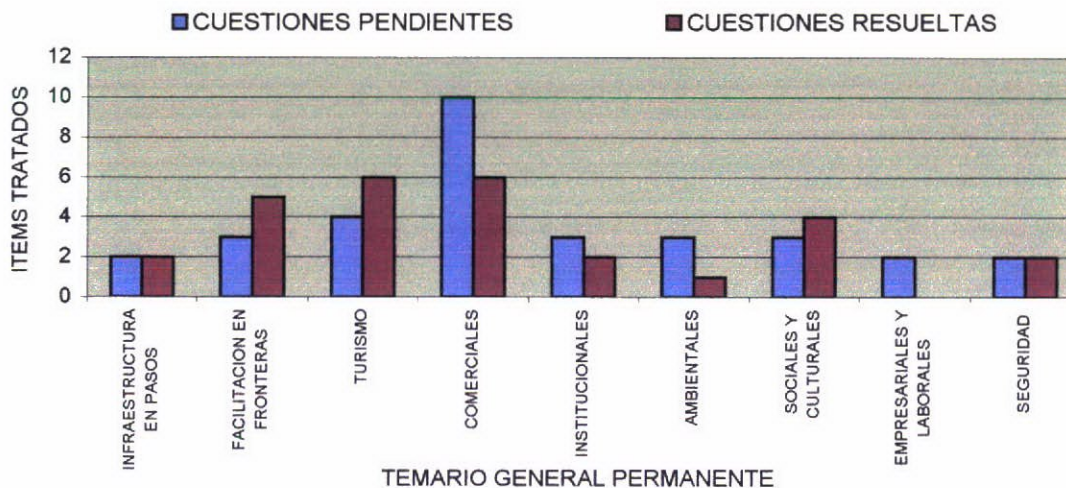
Los primeros encuentros, con fuerte presencia institucional, de la XI° Región y Chubut, se remontan al año 1989, aunque ya se habían generado diferentes reuniones, de sectores empresariales, o acotadas a organismos de fronteras, desde 1984 en adelante. **(1)**

El Subcomité Chubut – Aysén, constituyó cinco encuentros formales entre 1992 y 2000, desarrollando diferentes temas, a través de comisiones de trabajo que se sintetizaron en un reciente resumen binacional a modo de balance.

En ese último resumen realizado de **“materias pendientes y logradas”**, para la década 1991 – 2001, por integrantes del Subcomité de ambos países, se abordaron básicamente siete aspectos principales:

- a) cuestiones vinculadas con el comercio y la economía
- b) el turismo
- c) la infraestructura y los transportes
- d) temas migratorios
- e) ambientales
- f) empresariales y laborales
- g) Otros temas vinculados con lo institucional, la seguridad y lo sociocultural

(1) Entre 1984 y la definitiva constitución del Subcomité Chubut – Aysén, se sucedieron numerosos encuentros no institucionalizados, empresariales e intermunicipales, alentados por la participación en el Comité Región de los Lagos, que dieron contenido y motivación al futuro Subcomité.



El cuadro muestra el peso mayoritario que presentan los temas vinculados al comercio, el turismo y la facilitación fronteriza, no solo por el interés permanente que generan los mismos, sino también en razón del tipo de conformación y número de los que asisten regularmente a las comisiones respectivas.

Es notable observar que los temas comerciales no son correspondidos o equivalentes con los que tratan el interés empresarial, evidenciando que este Sector, junto a una discontinua presencia, *no asocia aún, sus intereses específicos con la integración.*

Por otra parte, el catastro de temas resueltos y pendientes, ***es solo una síntesis relativa en un momento dado***, que no agota la totalidad de los temas posibles en el marco de una integración profunda, ***cuyo horizonte no ha sido adecuadamente definido***, razón por la que los temarios se construyen y sostienen desde el interés puntual de aquellos actores individuales o institucionales que participan de modo permanente.

En los distintos encuentros se han expresado reclamos acerca de la ausencia de tal o cual contraparte, o incumplimientos de plazos en respuestas a cuestiones puntuales, por lo que ciertos temas se demoran, o finalmente se recurre a dejarlos planteados de modo abierto, hasta próximas reuniones.

La falta de continuidad en la concurrencia de sectores de gobierno, en algunas áreas clave, tales como en los aspectos silvoagropecuarios o fitosanitarios, o los viales, y la insuficiente gestión posterior de la agenda de los encuentros, donde algunos actores toman compromisos que luego no tramitan en tiempo y forma, han generado

desconfianza en el mecanismo de los encuentros, y desgastado indirectamente el concepto de integración. (2) (3)

La relación entre el nivel de decisión política y el enfoque operativo de los encuentros ha fallado, en tanto el tratamiento posterior de los temas, muchas veces complejos, planteados en el seno de los mismos, no genera equipos de trabajo ni una vinculación transversal entre las áreas de gobierno, y tampoco incorpora recursos humanos ni económicos en los presupuestos públicos, condenando al proceso a la inercia "declarativa". (4)

La Secretaría permanente del Subcomité, solicitó siempre la elaboración sectorial anticipada de los temas a incorporar a la agenda permanente, jerarquizando así el tratamiento de los mismos, lo cual exigía a cada parte, el debate y definición previos sobre la calidad de integración, y por tanto la definición de una meta u horizonte claros. (5)

(2) En el texto del balance, se reclama la necesidad de retomar el trabajo sistemático y formular un Plan anual de actividades, buscando "mayor eficacia... en la obtención de beneficios concretos para la población de ambos países."

(3) En noviembre de 2000, se reunió en Buenos Aires, la Comisión Bilateral Argentino – Chilena de Turismo, presidiendo la delegación argentina, el entonces Secretario de Turismo de la Nación, Ing. Hernán Lombardi, y presidiendo la delegación Chilena el Director Nacional de SERNATUR, Oscar Santelices, con una nutrida agenda que incluía entre los principales temas:

- Guías de turismo
- Identificación de circuitos turísticos integrados
- Libre circulación de material promocional
- Coordinación de promoción y difusión turística conjunta
- Establecimiento de oficinas de información turística recíprocas
- Facilitación turística en frontera
- Análisis del papel del turismo en los corredores bioceánicos

Los compromisos asumidos sobre estos temas, que debían gestionarse en cada país, no fueron adecuadamente cumplidos, atento a que, entre otras razones, el clima de crisis que comenzó a vivir nuestro país, discontinuó las políticas de largo plazo y produjo cambios políticos de funcionarios e impuso otras urgencias, según informó la Dirección de Relaciones Internacionales de la Secretaría de Turismo de la Nación.

En el acta suscripta en la ocasión, se acordaron criterios sobre el desempeño de los guías de turismo, permitiendo su papel de tour conductor, en el país visitante, constituir un subgrupo técnico que analizara los temas vinculados a las fronteras, constituir experiencias piloto en los pasos de Jama (Jujuy), Jeinimeni (Chile Chico), y Paso Roballos, aplicar la Resolución 115/94 Mercosur (Régimen Especial de Material Promocional) para la libre circulación de material promocional, entre otras disposiciones.

La Comisión Binacional se reunió al año siguiente, el 9 mayo de 2002 para evaluar resultados, pero no llegó a constituirse el Subgrupo Técnico.

(4) En el **Catastro de Objetivos Alcanzados**, se mencionan los "productos turísticos integrados", asumiendo que existen de hecho, pero deben "potenciarse" o la "promoción turística que debe continuarse", cuando en realidad, toda su enorme potencialidad aun no se ha desplegado, vinculando operativamente a las localidades fronterizas. Se destaca la incorporación del Paso El Triana, a la categoría "turista" por Resolución N° 60875 de la Dirección de Migraciones Argentina.

(5) Se han reclamado la creación de la "Corporación de Turismo Binacional" para coordinar todas las acciones turísticas de Neuquén, Río Negro y Chubut, y la creación de una Reserva Protegida Binacional en el río Mosco, que deben considerarse acciones estratégicas.

El balance del Subcomité toma los últimos diez años, pero la participación de muchos de sus actores y de Chubut como provincia, en el marco del Comité Región de los Lagos, abarca por lo menos otros tantos años, esto, sin considerar el inicio de los primeros encuentros sectoriales, en los primeros años de la década del 70.

Es decir, veinte años de trabajo sistemático, confrontados con la realidad actual imponen preguntarse si hoy estamos económicamente integrados, o si las mercancías fluyen generosamente a través de la frontera, o si tenemos proyectos financieros o de inversión en común, si hemos logrado neutralizar nuestras asimetrías comerciales frente a otros bloques económicos, si hemos conseguido asociarnos en temas ambientales, vinculando áreas protegidas con carácter binacional, o si los circuitos turísticos están realmente operativos.

La respuesta es no, y aunque sean numerosos los avances, como lo han sido, los resultados para la población y la vida económica son muy magros.

Justo es señalar que Chile, inició y concluyó obras de infraestructura surgidas de los acuerdos trabajados, en tanto, nuestro país, aguardó créditos internacionales, incorporó las obras al fallido Plan federal de Infraestructura, y hoy carece de fondos incluso para mantener los caminos existentes.

En relación a la marcha de los temas de la agenda del subcomité, y del Comité de la Región de los Lagos, tanto desde el plano provincial, (6) como desde el plano nacional,(7) se ha buscado sintetizar el punto en que se encuentra cada uno, donde temas similares aparecen, en diferentes planos de decisión técnico - política, sin que logre articularse una participación armónica entre la Provincia y la Nación, lo que naturalmente genera omisiones, particularmente de los intereses del Chubut, demoras, o superposición de gestiones.

(6) Síntesis del informe de la Dirección de Integración Binacional de Chubut, a cargo del Sr. Juan Pizzi, quien ha supervisado desde el inicio los aspectos centrales del proceso de integración:

En relación a la estrategia de trabajo operativo:

La preparación previa de los temas a tratar, se anuncia con una anticipación de 30 a 45 días de realización de cada una de las reuniones de comité o subcomité, a través de un Directorio con más de cien entidades públicas, privadas y organismos nacionales destacados en la Provincia, los cuales están involucrados en la temática de Integración Argentino – Chilena.

Existen entidades que por lo general presentan pocos, o ningún tema para ser tratados, o reiteran temas anteriores, siendo complejo debatir con cada una de las partes o responsables de cada área del gobierno, o con Intendentes Municipales, Cámaras, Federaciones, etc., que en realidad, deben surgir, del interés de los propios actores.

Esto afecta la conformación de la agenda, que suele cargarse de voluntarismo.

ENTRADAS Y SALIDAS POR PASOS FRONTERIZOS DE CHUBUT

PASOS	1999		2000		2001		2002*		TOTALES ENTRADAS Y SALIDAS
	E	S	E	S	E	S	E	S	
FUTALEUFÚ	1653	1909	2499	1918	2392	1884	2197	1489	15.941
RIO ENCUENTRO	114	257	179	197	121	148	113	157	1.286
COYHAIQUE	2375	2228	4330	3311	3776	3487	5601	5083	30.191
HUEMULES	5798	4644	4040	3218	3711	2879	2077	1720	28.087
EL TRIANA	303	398	429	510	499	666	203	467	3.475
RIO FRIAS	28	23	44	36	43	41	10	25	250
PAMPA ALTA	25	16	195	186	229	217	111	120	1.099
LAS PAMPAS	48	35	129	141	4	3	48	53	461
TOTALES	10.344	9.510	11.845	9.517	10.775	9.325	10.360	9.114	80.790

Datos suministrados por la Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas de Chubut –
* 2002 presenta datos hasta 30 de noviembre

La serie del cuadro precedente muestra que el principal volumen de movimiento de personas por los pasos fronterizos provinciales, se da en aquellos tres directamente vinculados al Corredor Bioceánico, con el 76, 4% del total, en tanto el que le sigue, Futaleufú, con el 19,7%, corresponde a la X° Región.

Sigue (6)

En varias oportunidades las autoridades de Chubut y Aysén trataron de formar la Comisión de Seguimiento de los Temas, pero por carencia de fondos para su funcionamiento, esta aún no ha sido constituida.

Presencia Empresaria:

El comportamiento histórico de los Empresarios, desde 1971 y hasta 1994, ha sido bastante bueno, con mucha presencia y algunos resultados positivos, tales como la reciente exportación de cemento y la importación de madera, o ganado en pie desde Esquel. A partir de 1995, la presencia del Sector se ha debilitado.

Sin embargo existe una Cámara empresarial Argentino – Chilena a nivel nacional. En 1993, en la V° Reunión del Comité de los Lagos, realizada en Temuco, se intentó constituir una Cámara Sub-regional, pero luego la Cancillería Argentina la desestimó porque no podía ser integrada por representantes argentinos y chilenos en forma conjunta, sino que debía constituirse una entre representantes argentinos y otra con representantes chilenos, debido a esto, se dejó de lado.

Facilitación Fronteriza:

La Tarjeta Vecinal Fronteriza, representó un avance importante, pero incompleto luego de varios años de ser tratado el tema. El parlamento Chileno aprobó la Ley pero aún no ha sido reglamentada. Chile aguardaba respuesta de la Cancillería Argentina, acerca de las localidades involucradas en el beneficio. La tenencia de la TVF, se implementó para aquellos pobladores que compran mercaderías en localidades vecinas de Argentina y Chile, distantes a 50 Km. de la Frontera, con un límite de 250 U\$S por persona. En la Argentina funciona desde hace bastante tiempo con vecinos de frontera de Uruguay, Brasil, Paraguay, y Bolivia.

Educación: Regionalización y capacitación:

Un hecho valioso lo constituyó en 1995, el intercambio entre las escuelas agrícolas de Sarmiento y Aysén, para intercambiar experiencia pedagógica sobre los modos productivos, previendo que a partir de ese entonces continuarían, pero por falta de fondos el intercambio dejó de funcionar. La experiencia fue muy positiva.

En 1993 se habló de crear un fondo para la **Capacitación Turística**, mediante aportes de las Provincias Argentinas y Regiones Chilenas, integrantes del Comité Región de Los Lagos, pero ninguno de los estados involucrados propuso monto alguno y el modo de concretar los aportes y su administración.

Integración Turística:

También, entre 1992 y 1993, se habló de aportes binacionales para la confección de folletería conjunta, pero hasta la fecha, solo se ha podido concretar la experiencia impulsada por la Dirección de Turismo de Comodoro Rivadavia, en un acuerdo con Coyhaique, en 1997, que dio lugar al primero y por ahora único folleto binacional, del Corredor Bioceánico.

Del mismo modo, se hablaba de instalar una oficina de integración turística, que tampoco se ha concretado.

Unificación de Complejos Fronterizos:

En 1993, se impulsaba el tema de "Complejos Fronterizos Independientes," esta visión era impulsada por la Gendarmería Nacional y Carabineros de Chile, porque alegaban que los complejos integrados no eran operativos para sus funciones, debido a que dichas fuerzas solo pueden actuar en su propio territorio y no extraterritorialmente, según las leyes vigentes de ese entonces.

Posteriormente, y sin promulgar una ley expresa, se fueron acercando posiciones para poner a punto una funcionalidad operativa en Complejos Fronterizos Integrados, de igual forma que los existentes entre Argentina con Uruguay y Brasil.

Actualmente se están realizando pruebas pilotos en Cardenal Samoré – Cristo Redentor. La premisa de las Autoridades Nacionales Competentes es poner en funcionamiento no más de tres, por el momento, seguramente se agregaría Sico o Jama. Los demás Pasos Priorizados, en este caso; Huemules y Coyhaique Alto están en segundo plano, pero no obsta el ir tratando el tema con las autoridades de Aysén, para que en el corto plazo se pueda poner en funcionamiento el Huemules, el cual requiere construir un Complejo, cuyo diseño debe contemplar espacios de funcionamiento operativo de cada uno de los servicios de control (Aduana – Migraciones – Gendarmería – SENASA).

Corredor Bioceánico:

Existen puntos encontrados ante la iniciativa de crear un grupo técnico binacional del Corredor Bioceánico. En este sentido, es mi punto de vista, que este grupo puede conformarse si los gobiernos de Chubut y Aysén se ponen de acuerdo, incluso este grupo puede tener participación activa cada vez que se reúna el Grupo Técnico Mixto Binacional, dándole mayor consistencia a cada una de las propuestas que allí se discuten referentes al tema del Corredor, aunque la Cancillería Argentina afirme que no es necesario este grupo sub-regional.

"Es necesario profundizar el compromiso por parte de la mayoría de los sectores públicos y privados involucrados en la temática de Integración, definiendo una política rectora que los motive. No puede olvidarse que aun subsisten remanentes de desconfianza y poco espíritu asociativo en algunos sectores sociales."

"El conjunto de estos factores, hace que el tema no prospere de modo suficiente, para quienes estamos en esta cuestión."

"Por otra parte también, la situación institucional y económica del país, hacen poco convincentes nuestras propuestas e iniciativas, tanto en el sector público como el privado en estamentos de Chile. Un ejemplo claro, de esto, es la obra de pavimentación del Corredor, en la que pasaron ya 6 años y aún no sabemos cuando comenzaríamos a consolidarla.

La ausencia de un presupuesto específico, la falta de presencia en los encuentros de autoridades con fuerte nivel de decisión, contrariamente a lo que sucede en regiones chilenas, vuelve más difícil, el desarrollo de proyectos binacionales.

Con una fuerte definición política, se puede diseñar una estrategia seria con contenidos alcanzables, y crear un grupo de trabajo con continuidad operativa y presupuestaria, que realice con apoyo técnico, el seguimiento de la agenda binacional." finaliza la opinión del funcionario.

El pasado 9 de mayo de 2002, en Santiago de Chile, se reunió la Comisión Bilateral Chileno – Argentina de Turismo, siendo éste, su segundo encuentro, con la presencia del **Sernatur** de Chile y la **Secretaría de Turismo y Deportes** de Argentina, en la figura de sus máximas conducciones políticas, y representantes a nivel de cancillerías.

Además se produjo la Revisión de los temas fijados en la reunión de noviembre de 2000, (7) se tomó compromiso de avanzar en la Señalética del corredor de los Lagos, y se coincidió en unificar acciones sobre la pesca deportiva, en lo técnico y normativo.

El abordaje de estos encuentros ha sido básicamente diagnóstico, y de coincidencias marco, tanto el primero realizado en 2000, como el que se aquí se cita, remitiendo el avance de los temas al Subgrupo Técnico cuya creación compromete el documento, pero que, según información reciente de la Secretaría de Turismo y Deportes, aun no se ha constituido.(8) (9)

Con relación a los circuitos turísticos integrados, se definió un criterio para su selección, a saber:

- a) la importancia turística del paso
- b) La existencia de obras de infraestructura
- c) La existencia de servicios
- d) Los mercados potenciales

En relación a este tema, puede compartirse el criterio aplicado por las autoridades nacionales, atento a su necesidad de fijar prioridades, ante la escala de los temas pendientes, pero vale acotar que estas comisiones técnicas, y los encuentros de definición política de las máximas autoridades, deben respaldarse en la presencia u opinión de las provincias involucradas en el tema integración, porque luego los hechos, ocurren en sus territorios, y además pueden aportar, en un plan de acción compartido, gestión de los temas de la agenda.

(7) El temario abordó principalmente los siguientes puntos

- Guías de Turismo – condición de tour conductor según ATIT
- Circuitos turísticos Integrados Binacionales
- Equipamiento para la atención de turistas en puestos fronterizos
- Evaluación técnica de controles fronterizos integrados
- Intercambio de conocimientos del ámbito turístico entre funcionarios de Sernatur y la Secretaría de Turismo Argentina
- Promoción y difusión turística ante terceros mercados

(8) Entre los temas resueltos de la primera reunión, la libre circulación de material promocional, en base a la circular 115/94 – Mercosur, es aun desconocida en numerosos pasos fronterizos, por los controles aduaneros.

(9) El subgrupo Técnico, aun no constituido, tiene el compromiso de definir y organizar en este primer trimestre, un Workshop en un país de Europa del Este.

ANEXO II
PASOS INTERNACIONALES CHUBUT - AYSEN
SITUACION JURIDICA Y CONDICION DE USO



PASOS INTERNACIONALES PROVINCIA DE CHUBUT	DEFINICIÓN JURIDICA	CONDICION DE USO
X° REGION DE LOS LAGOS		
RIO PUELO	CONSENSO	PERMANENTE
FUTALEUFÚ PALENA	CONSENSO	PERMANENTE
RIO ENCUESTRO	CONSENSO	TEMPORARIO
XI° REGION DE AYSEN		
LAS PAMPAS	CONSENSO	TEMPORARIO
RIO FRIAS	CONSENSO	TEMPORARIO
EL COYTE PAMPA ALTA	CONSENSO	TEMPORARIO
COYHAIQUE	PRIORIZADO	PERMANENTE
EL TRIANA	CONSENSO	TEMPORARIO
HUEMULES HITO 50	PRIORIZADO	PERMANENTE

3.- CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT

3.1.- GEOGRAFIA Y CLIMA

La superficie del territorio provincial alcanza los 224.686 km², siendo la tercera del País por su extensión. Entre los paralelos 42 y 46° de latitud sur, limitando con las provincias de Río Negro al norte, Santa Cruz al sur, y la República de Chile al oeste.

El territorio provincial presenta tres zonas diferenciadas. La zona de meseta que se extiende en la zona central desde las estribaciones de los Andes hasta el litoral marítimo, de clima árido y ventoso. Formada por acumulaciones marinas, continentales y volcánicas sobre basamento, es atravesada por cursos fluviales que dan lugar a áreas de valles.

La zona andina, formada por la orogenia cordillerana, posee abundante disponibilidad de agua y suelos muy fértiles en los valles y depresiones que se abren entre los cordones montañosos, formando sus sistemas lacustres. Presenta dos pendientes hídricas, hacia el Atlántico y el Pacífico

Finalmente el litoral marítimo, principal área de asentamiento poblacional, se corresponde también con el área de mayor desarrollo relativo de la actividad económica.

En la meseta el clima es frío y seco, con veranos cortos e inviernos prolongados, dando lugar a vegetación de tipo estepario. Los veranos son templados y los inviernos no excesivamente rigurosos, con temperaturas medias de hasta 6°C. En la zona andina el clima es frío y húmedo, dando sustento al bosque andino patagónico. En la costa se registran temperaturas medias de 12 a 14 °C, con bajos índices de humedad y nubosidad.

3.2.- POBLACIÓN, EMPLEO Y OCUPACIÓN TERRITORIAL

De acuerdo a los datos del censo 2001, la población de la Provincia del Chubut era de 413.240 habitantes distribuidos en una superficie total de 224.686 km², resultando una densidad de 1,84 habitantes por kilómetro cuadrado.

Población en el año 1991 y población por sexo en el año 2001. Provincia de Chubut según localidad y población urbana/rural .

Localidad y población urbana/rural	Departamento	Año			
		1991	2001*		
			Total	Varones	Mujeres
Total		357.189	413.240	207.408	205.832
Comodoro Rivadavia (1)	Escalante	124.104	135.813	67.512	68.301
Trelew (2)	Rawson	78.194	88.397	43.402	44.995
Puerto Madryn	Biedma	44.916	57.571	28.551	29.020
Esquel (3)	Futaleufú	22.978	28.117	13.646	14.471
Rawson	Rawson	19.161	22.535	11.328	11.207
Sarmiento (4)	Sarmiento	6.908	8.022	4.116	3.906
Rada Tilly	Escalante	2.934	6.097	3.043	3.054
Trevelín	Futaleufú	3.828	4.849	2.369	2.480
Gaiman	Gaiman	3.205	4.300	2.122	2.178
El Maitén	Cushamen	2.687	3.399	1.637	1.762
Playa Unión (5)	Rawson	1.164	3.374	1.655	1.719
Río Mayo (6)	Río Senguer	2.651	2.940	1.474	1.466
Dolavon	Gaiman	2.126	2.481	1.241	1.240
Lago Puelo	Cushamen	911	2.116	1.050	1.066
Población urbana (7)		313.692(8)	370.011	183.146	186.865
Población rural (9)		43.497	43.229	24.262	18.967
Agrupada (10)		21.205	23.710	12.070	11.640
Dispersa (11)		22.292	19.519	12.192	7.327

Del total de habitantes de la Provincia, el 50,2 % son varones, mostrando la variación intercensal un crecimiento del 15,70 %, registrándose los principales incrementos en las comarcas cordilleranas (Cushamen y Futaleufú), y en la costa atlántica (Biedma y Florentino Ameghino), con pérdida de población en el centro del territorio.

En tanto, de la EPH de octubre de 2002 se desprende que para la Provincia de Chubut la Población Económicamente Activa era de 202.900 habitantes. Mientras que la tasa de actividad arroja un nivel del 39,9 % para la Provincia (aglomerado Comodoro Rivadavia – Rada Tilly), la tasa de empleo del 34,2 %, con un desempleo abierto del 14,2 %, y un total de aproximadamente 41.000 personas con problemas laborales en el aglomerado urbano mencionado.

Este panorama coyuntural de la situación del empleo en la Provincia puede ser apreciado en su real magnitud si consideramos que, de un total de 115.026 hogares, alrededor del 31 % de los mismos presentan **necesidades básicas insatisfechas**, abarcando al 39 % de la población(1), en tanto los hogares **bajo la línea de pobreza** suman un 29,6 %, y las personas en tal condición superan el 37,5 %. A su vez, los hogares y personas **bajo la línea de indigencia** ascendían al 11,2 y 14,5 % respectivamente.

(1) incidencia porcentual proyectada de la región Patagonia – INDEC – 2001

CENSO NACIONAL DE POBLACION, HOGARES Y VIVIENDAS 2001
DENSIDAD DE POBLACION POR DEPARTAMENTO CENSOS 1980, 1991 Y 2001

CHUBUT	Censo 1980	Censo 1991	Censo 2001	Superficie Km2	Densidad de población		
					1980	1991	2001
Total	263.116	357.189	413.240	224.686	1,17	1,59	1,84
Biedma	21.689	45.494	58.640	12.940	1,68	3,52	4,53
Cushamen	11.938	13.885	17.106	16.250	0,73	0,85	1,05
Escalante	100.997	129.229	143.765	14.015	7,21	9,22	10,26
Florentino Ameghino	1.255	1.166	1.489	16.088	0,08	0,07	0,09
Futaleufú	24.018	30.782	37.557	9.435	2,55	3,26	3,98
Gaiman	7.874	8.209	9.608	11.076	0,71	0,74	0,87
Gastre	2.159	1.900	1.510	16.335	0,13	0,12	0,09
Languiñeo	3.151	3.321	2.967	15.339	0,21	0,22	0,19
Mártires	1.052	805	975	15.445	0,07	0,05	0,06
Paso de Indios	2.213	1.883	1.836	22.300	0,10	0,08	0,08
Rawson	67.991	100.243	115.944	3.922	17,34	25,56	29,56
Río Senguer	4.865	6.172	6.208	22.335	0,22	0,28	0,28
Sarmiento	7.267	7.663	8.718	14.563	0,50	0,53	0,60
Tehuelches	4.728	4.801	5.142	14.750	0,32	0,33	0,35
Telsen	1.919	1.636	1.775	19.893	0,10	0,08	0,09

La variación entre los censos de 1980, 1991 y 2001, confirman una clara tendencia a la concentración poblacional en determinadas regiones, y dentro de esas regiones (costa y cordillera), es particularmente notable el crecimiento en ciertas ciudades (Lago Puelo, Rada Tilly y Playa Unión, las cuales tienen un específico perfil turístico propio) al tiempo que el centro del territorio provincial, expulsa población, o mantiene el promedio de su crecimiento vegetativo.(2) (3)

(2) Un reciente artículo aparecido en el diario Crónica de Comodoro Rivadavia, informaba sobre un trabajo de la fundación Responde bajo el título de "Seis localidades de la Provincia están en riesgo de desaparición - Una ONG relevó 430 pueblos argentinos en esta situación." Astra, Las Plumas, El Mirasol, Lago Epuyén, Leleque y El Mayoco están en la lista de pueblos en riesgo de extinción, de acuerdo con el estudio "La Argentina que desaparece", de la doctora Marcel Benítez, presidenta de la Fundación Responde. Estas localidades chubutenses integran un listado incluye a 430 pueblos argentinos con menos de 2.000 habitantes cuya población disminuye, censo a censo. En muchas de ellas, no quedan jóvenes y los lugares vacíos superan a los que están en actividad. La emigración hacia las ciudades por estudio o por trabajo es el común denominador de los poblados. Según el estudio, las características que comparten los 430 pueblos en vías de desaparición comparten las siguientes características:

- Finalización de la principal actividad económica que le dio vida.
- Cierre de estaciones de ferrocarril.
- Aislamiento ocasionado por el trazado de rutas pavimentadas alejadas de los antiguos caminos de tierra.
- Disminución de los montos de población de cada una de las comunidades involucradas, reflejadas en cada censo.
- Debilitamiento de su infraestructura de servicios con motivo del achicamiento del pueblo.
- Falta de fuentes de trabajo.
- Imposibilidad de acceder a la información y a las oportunidades en general.

(3) En esta misma línea de observación, el Arq. Vicente Speranza, consultor del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, señalaba ya en 1986, (diario Clarín - 25/02/1986) "la cantidad de habitantes con necesidades básicas insatisfechas crece más aceleradamente que los recursos disponibles para asistencia técnica y financiera de organismos nacionales e internacionales, y siguiendo "dejar de ceñirse a modelos convencionales de desarrollo, y no seguir aguardando la implantación de grandes complejos multinacionales en un par de ciudades patagónicas, que por otra parte terminarían de succionar aun más la población del desguarnecido interior, ... "urge inducir el despegue de los pueblos postergados para apuntalar las economías micro regionales"

La red vial provincial en la Provincia de Chubut se extiende en 10.602 Km., de los cuales 1.427 Km. son pavimentados y 9.175 Km. sin pavimentar.

3.3.- PERFIL PRODUCTIVO Y ACTIVIDAD ECONOMICA

El desarrollo económico del Chubut, especialmente concentrado en los centros urbanos del área costera, es relativamente reciente y creció considerablemente al calor de medidas promocionales y de algunas ventajas comparativas, sobre todo las relacionadas con la dotación de recursos energéticos. Se generó de este modo, un progresivo desarrollo industrial en una región tan alejada de los principales centros de consumo del país y se fortaleció el puerto de Madryn que hoy está entre los más importantes del país en función del volumen exportado.

Entre las principales actividades económicas de la Provincia se destaca la explotación de hidrocarburos, orientada en buena medida al mercado externo. La actividad se eslabona con actividades conexas de servicios y producción de maquinaria y equipo, conformando un complejo productivo.

La explotación ovina, dedicada principalmente a la producción de lana, también avanza hacia la conformación de un complejo sectorial, eslabonándose con actividades de acondicionamiento y elaboración de la producción y de servicios. Lo producido, elaborado y sin elaborar, tiene como principal destino el mercado externo.

Entre las actividades industriales se destaca también la producción de aluminio y derivados. La pesca, con alta orientación exportadora y el turismo completan la estructura económica de la Provincia.

La actividad minera e hidrocarburífera, la producción de lana y la pesca definen la especialización provincial en el contexto nacional. También tienen mucho peso los servicios, principalmente los relacionados con la actividad portuaria y los prestados por el sector público. El PBG de la provincia representa aproximadamente el 1,5% del PBI nacional.(4)

(4) Escenarios Provinciales en la coyuntura-2002- CFI

Producto Bruto Geográfico – Base 1993

	AÑOS		TASA DE CRECIMIENTO
	1990	1998	
A valores constantes Mill \$ 1993	2,753	3,103	1990-1998
Total	100.00%	100.00%	2.42%
SECTOR PRIMARIO	20.09%	20.87%	2.11%
Agropecuario, silvicultura, caza y pesca	4.63%	4.99%	1.15%
Minería	15.46%	15.88%	2.35%
SECTOR SECUNDARIO	27.24%	25.92%	2.31%
Industria manufacturera	16.90%	15.05%	2.32%
Electricidad, gas y agua	2.79%	2.41%	0.21%
Construcciones	7.55%	8.46%	3.14%
SECTOR TERCIARIO	52.67%	53.21%	2.58%
Comercio, restaurantes y hoteles	8.22%	8.15%	2.22%
Transporte y comunicaciones	3.83%	6.57%	9.58%
Establecimientos financieros	21.61%	19.83%	1.51%
Servicios personales, soc. y comun.	19.00%	18.66%	2.27%

Fuente: Consejo Federal de Inversiones

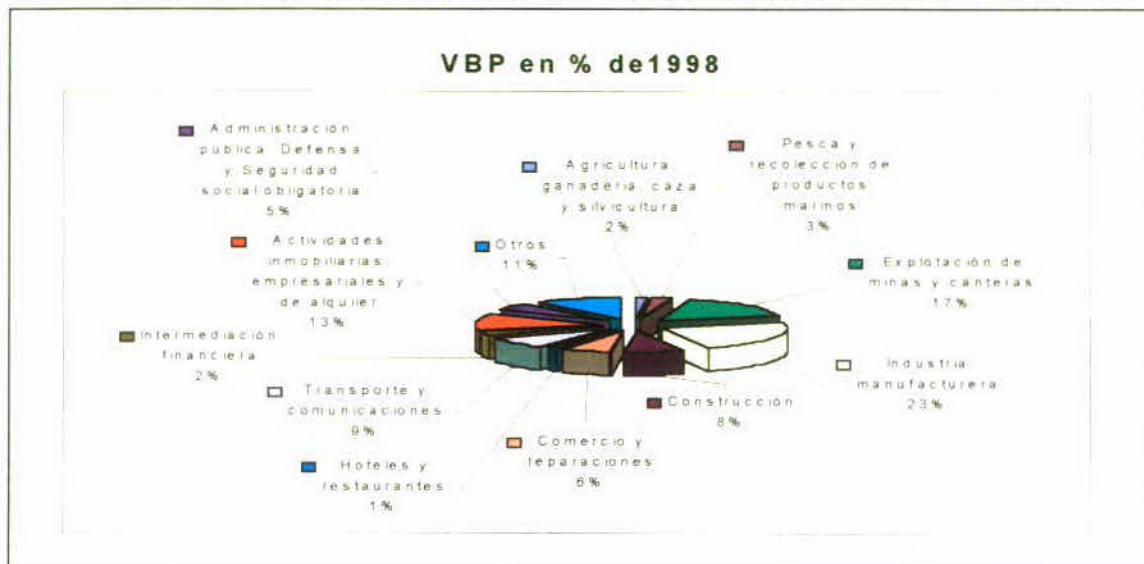
Nota: Tasa de crecimiento media anual ajustada por regresión

Como ya se ha mencionado, la actividad económica de la Provincia se desarrolla alrededor de la minería y de las industrias manufactureras, en gran medida derivadas tanto de las actividades extractivas como de la ganadería ovina. La ganadería está constituida fundamentalmente por el ganado ovino, con una existencia del orden de los 4.017.000 cabezas al año 2000 representando esta cifra cerca del 29,6 % del total país, cifra que permite observar la importancia de la Provincia en la producción nacional de este rubro de la actividad económica, que si bien en el conjunto de las actividades productivas provinciales tiene un peso menor, tiene impacto en el mantenimiento de fuentes de trabajo en la población del interior provincial.

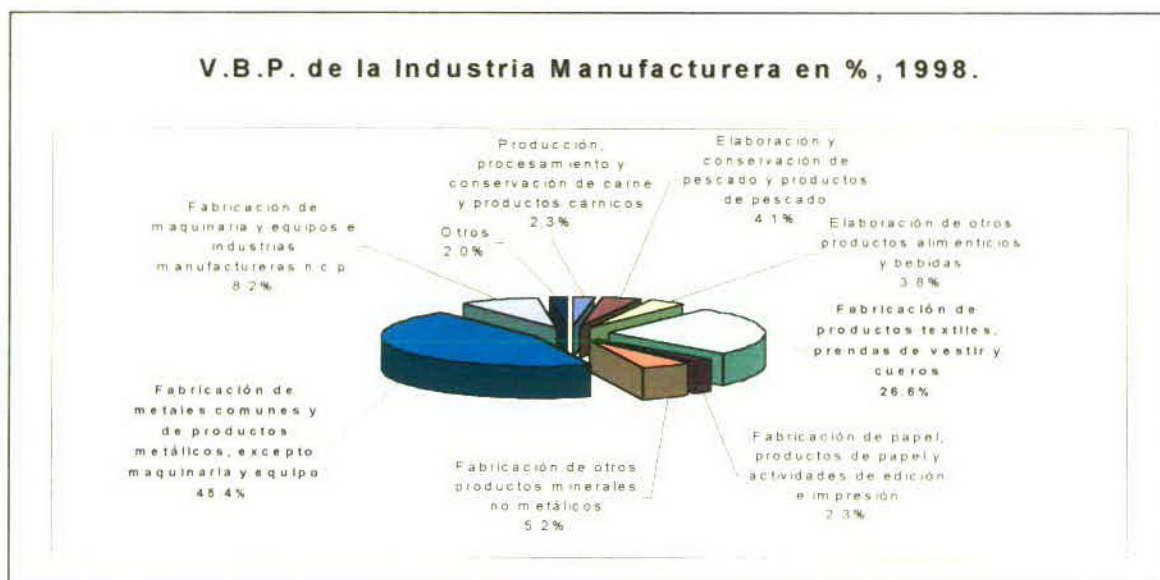
Desde una perspectiva macro regional podemos observar la estructura productiva de la Provincia a través del análisis del Valor Bruto de su Producción.

La serie disponible de este indicador corresponde al periodo 1994-1998; la estructura del VBP, es decir la importancia relativa de cada sector productivo en la generación de riqueza de la Provincia, era la siguiente para el año 1998 (ultimo año para el cual se disponen datos del VBP)

Participación relativa de las distintas actividades en el VBP



VALOR DE LA PRODUCCION DE LAS UNIDADES PRODUCTIVAS: Comprende los ingresos por ventas de bienes producidos, la variación de existencias de productos terminados y en proceso; los ingresos por trabajos de maquina realizados sobre materias primas de terceros y la reparación de maquinarias y equipos que pertenecen a terceros; la producción de inmuebles, maquinaria y equipo para uso propio; los ingresos devengados por otras actividades tales como prestación de servicios, comisiones percibidas por venta de servicios de terceros, venta de electricidad, ingresos por trabajos de construcción y el margen bruto generado por actividades comerciales. La información proviene del Censo Económico Nacional del año 1993.



CONSUMO INTERMEDIO DE LAS UNIDADES PRODUCTIVAS: el consumo intermedio de las unidades productivas comprende el costo de adquisición de materias primas o materiales y de otros bienes y servicios consumidos para la producción de bienes y prestación de servicio; alquiler de inmuebles y otros

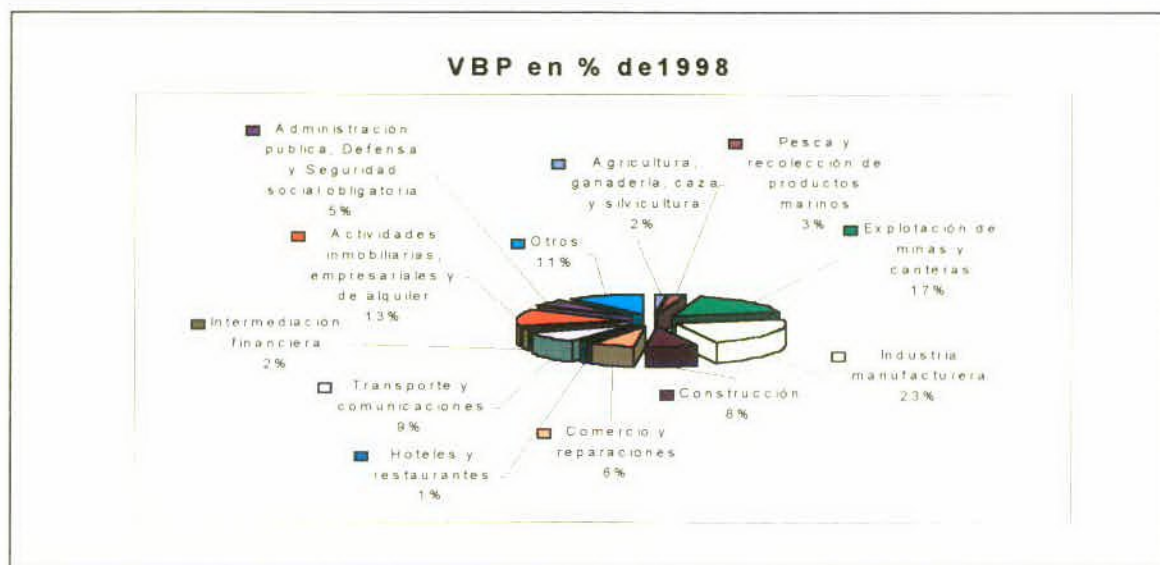
costos tales como energía eléctrica, gas y agua; correos y teléfono; combustibles y lubricantes; mantenimiento de edificios, equipos e instalaciones; fletes; alquiler de maquinarias y equipos; honorarios profesionales y técnicos; servicios de computación; publicidad; vigilancia; limpieza; viáticos; movilidad; seguros; útiles y materiales de oficina; licencias, franquicias y derechos; servicios industriales; agencias de personal temporario; entre otros, en el año 1993. Asimismo, comprende también los costos del funcionamiento de las unidades auxiliares que sirven a esas unidades productivas.

	Valor 1993	Per Cápita 1993	Valor 1998	Per Cápita 1998
VBP PROVINCIAL	4.530.094.193	12.010,14	5.393.090.030	12.588,77
VBP NACIONAL	236.504.000.000	7.028,35	287.500.000.000	7.959,49
VALOR AGREGADO BRUTO PROVINCIAL	2.646.519.105	7.016,43	3.102.981.984	7.243,10

VALOR AGREGADO BRUTO DE LAS UNIDADES PRODUCTIVAS: es la diferencia entre el valor de la producción y el consumo intermedio. Comprende la remuneración al trabajo, impuestos (excepto el IVA), amortizaciones, intereses, diferencias de cambio y el excedente de explotación (antes del pago del impuesto a las ganancias). A efectos económicos, representa la verdadera riqueza generada por las unidades productivas de un lugar determinado.

PRODUCTIVIDAD DEL FACTOR TRABAJO: relación que surge de confrontar el valor agregado bruto generado por un sector con el total de puesto de trabajo ocupados en el mismo.

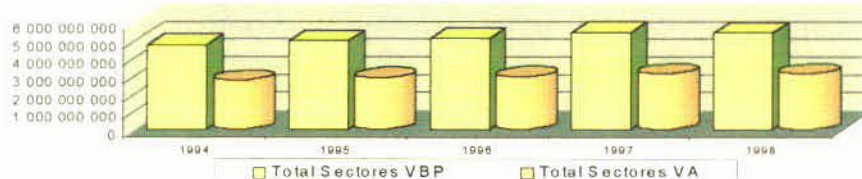
PRODUCTIVIDAD DEL LOCAL: relación que surge de confrontar el valor agregado bruto generado por un sector con el total de locales existentes en el mismo.



Valor Bruto Producción y Valor Agregado 1994-1998

Sectores	1994	1995	1996	1997	1998
Total Sectores VBP	4,706,969,328	4,955,067,340	5,078,004,194	5,417,809,681	5,393,090,030
Total Sectores VA	2,722,076,187	2,860,483,391	2,936,094,029	3,108,181,206	3,102,981,984
% del VA sobre el VBP	57.83	57.72	57.81	57.36	57.53

Evolución del Valor Bruto de la Producción y del Valor Agregado 94-98



El orden de importancia de cada una de las principales actividades que conforman la estructura productiva provincial se ha mantenido más o menos estable en los últimos años.

La explotación de minas y canteras y las industrias manufactureras aportaron más del 40 % del PBG, mientras que los otros siete sectores contribuyeron con el resto.

LA PRODUCCIÓN DE ALUMINIO

La producción de aluminio en Chubut aporta un fuerte dinamismo a la economía provincial y en la actualidad muestra un franco crecimiento, si bien operan contradictoriamente sobre esta posibilidad tres factores: la recesión del mercado interno, las restricciones financieras y en términos positivos, la mejora competitiva vía tipo de cambio.

Las perspectivas de la producción y del mercado del aluminio a nivel mundial son buenas y en particular se esperan importantes mejoras en la demanda proveniente de Europa del Este, algo de los EEUU, y de Latinoamérica.

Las ventas de Aluar, que representan el 21 % del total de las exportaciones provinciales, tuvieron entre 1997 y 2001, un crecimiento del 28,80 %, siendo el 80 % de ellas destinadas a la exportación, siendo sus principales mercados destino: EE.UU. con el 41%, Holanda con el 25%, Japón con el 22%, (que en los últimos años a

disminuido su participación), y Latinoamérica con el 11%, del cual, Chile representa un 80%, distribuyéndose el resto entre Brasil, Colombia y Ecuador. (5)

Podemos estimar así que un 32 % de las ventas se realiza sobre el Pacífico, proviniendo a su vez, la alúmina, de Australia o Brasil, planteando una alternativa de intercambio, que dependerá de los sistemas multimodales de transporte que puedan desarrollarse, combinando exportaciones desde puertos del Pacífico en Chile, transportando la mercadería vía terrestre desde Puerto Madryn a través del Corredor Bioceánico, evaluando los siguientes aspectos:

- Distancia a recorrer vía terrestre, aproximadamente 800 Km. (alrededor de 17-20 U\$S /Tm.)
- Obtener un tratamiento de reintegros equivalente al otorgado a las exportaciones por vía marítima.
- Considerar los costos de almacenajes y financieros hasta lograr concretar la totalidad de la carga (exportaciones mensuales a marzo 2003, 4800 Ton. a Japón, y 2000 Ton. a Chile por mes).
- Verificar la mejora de los costos portuarios.

Pueden considerarse además los pequeños lotes exportables a Latinoamérica (hoy Colombia y Ecuador) considerando la oferta de bodegas y buques.

Resuelto el segundo aspecto podría resultar una solución interesante para exportaciones a Latinoamérica (Costa del Pacífico) de pequeños lotes, siempre y cuando la oferta de bodegas y buques sea atractiva.

PRODUCCIÓN Y VENTAS ALUAR

El volumen producido por la División Elaborados y Semielaborados, incluye el aluminio como materia prima, transferido por la División Primario, el cual se encuentra considerado en su producción.

PRODUCCION

RUBRO	PRODUCCIÓN EN MILES DE TONELADAS				
	2001	2000	1999	1998	1997
DIVISION PRIMARIO	254	251.6	179.2	187.2	185.9
DIVISION ELABORADOS	20.8	23.6	24.2	27.3	12.4
DIVISION SEMIELABORADOS	60.5	48.5	36.8	7.8	-

(5) Los volúmenes a exportar previstos durante marzo de 2003, prevén envíos de 21.630 Ton. hacia los destinos y en las proporciones ya citados en el informe.

VENTAS

MERCADO INTERNO	2001	2000	1999	1998	1997
ALUMINIO PRIMARIO	19.7	24.9	37.6	50.9	54.5
ALUMINIO ELABORADO	18.1	20.0	21.5	23.4	10.7
ALUMINIO SEMIELABORADO	11.6	6.8	2.9	0.8	-
A. PRIMARIO CONTENIDO EN EXPORT. A CLIENTES	0.8	0.9	4.0	15.2	24.8
EXPORTACIONES	2001	2000	1999	1998	1997
PRIMARIO	151.2	139.6	92.8	105.6	104.6
ELABORADO	5.4	5.5	4.5	5.5	1.9
SEMIELABORADO	46.4	38.5	32.6	4.7	--
TOTAL VENTAS	253.2	236.2	195.9	206.1	196.5

FUENTE: ALUAR – JUNIO 2002 -

Se estima que el mercado puede incrementarse con Asia y en mayor medida con Europa y Latinoamérica. En esta última región el único proyecto que podría sumarse al de Aluar es el proyecto de instalación de una planta productora en Puerto Aysén, Chile, bajo el nombre de Alumiza, bajo inversión de la empresa canadiense Noranda, del orden de los 2.500 millones de U\$, cuyo enorme impacto en los recursos naturales de la XI Región, está siendo evaluado en estos momentos.

3.4.- LOS PUERTOS PROVINCIALES

El territorio de la Provincia del Chubut descansa en una extensa zona costera sobre la cual se asientan importantes ciudades, con estaciones portuarias de creciente especialización, como Puerto Madryn, Rawson, Camarones y Comodoro Rivadavia. Los puertos, las actividades marítimas y pesqueras, a partir de la transferencia de los puertos a la Provincia, comenzaron a constituirse en importantes polos de desarrollo económico potencial hacia las comunidades.

El nivel de inversiones que Chubut alcanzó en esta materia resultó significativo en el orden nacional, y en especial en relación a las otras provincias patagónicas.

Son conocidas las bondades y ventajas del litoral marítimo chubutense, para la ejecución de instalaciones portuarias, con calados y abrigos naturales, accesos directos a las rutas oceánicas, y escasos o nulos costos de mantenimiento respecto de dragado.

Esta ventaja comparativa o fortaleza, sólo es alcanzada por algunos otros puertos patagónicos y nos coloca por encima de la gran mayoría de los puertos del sistema portuario argentino.

Desde el año 1992, la Provincia, a través de una política basada en los conceptos de **eficiencia y competitividad** se abocó a la doble tarea de gestionar e impulsar obras de ampliación y modernización de sus infraestructuras y protección de costas.

Las distintas gestiones de Gobierno, mantuvieron los objetivos iniciales del año 1992, realizando importantes inversiones en los Puertos y las Costas Chubutenses, con una firme posición de apostar al futuro del sistema de transporte marítimo.

Estas inversiones que se realizaron, en materia portuaria y de protección de costas, motivaron también una importante inversión privada en emprendimientos íntimamente ligados a la actividad portuaria. (6)

INVERSIONES				
Periodo 1992/2002				
PUERTO	INVERSIÓN ESTATAL	INVERSIÓN PRIVADA	ESTADÍSTICA	
			AÑO 1992	AÑO 2001
Defensas Costeras Rada Tilly	\$ 3.204.383			
Puerto Comodoro Rivadavia	\$ 37.152.340,34	\$ 24.982.000	41.488 Ton.	101.332 Ton.
Muelle Caleta Córdova	\$ 372.629,66			
Defensa Costera Caleta Córdova	\$ 633.999,50			
Muelle de Camarones	\$ 1.201.695,52			
Puerto Rawson	\$ 17.794.067,63	\$ 3.500.000	18.841 Ton.	12.516 Ton.
Puerto Madryn	\$ 23.437.238	\$ 18.000.000	583.300 Ton.	1.137.563 Ton.
Muelle Piedra Buena	\$ 8.807.879			
TOTALES	\$ 92.604.232,65	\$ 46.482.000	5.893.329 Ton.	1.251.411 Ton.

FUENTE: SUBSECRETARIA DE PUERTOS DEL CHUBUT - 2002

Para el período 2003, se prevén inversiones públicas por un monto superior a los 20 millones de pesos, en ampliación y mejoramiento de obras portuarias, distribuidas un 23 % para Camarones, 11 % para Caleta Córdova y el Pto Comodoro Rivadavia, un 43% para los puertos de Rawson y Madryn, y un 13% destinado a un embarcadero turístico en Pto Pirámides, entre otras.

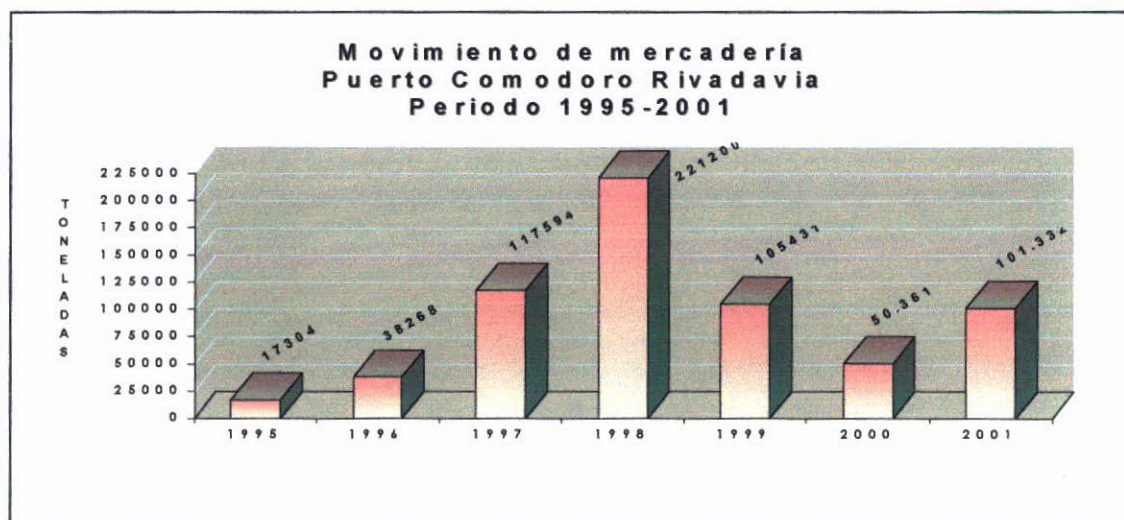
(6) Del total de la inversiones realizadas en materia de infraestructura y servicios y logística portuaria, unos 149 millones de pesos, el 33% correspondió a la iniciativa privada.

De las 25 obras e inversiones realizadas en la década pasada y las que se prevén realizar en este año, 8 de ellas están directa o indirectamente vinculadas al turismo, alcanzando casi los \$ 20 millones en 10 años. (7)

PUERTO DE COMODORO RIVADAVIA

El puerto de la Ciudad de Comodoro Rivadavia, extremo "este" del Corredor Bioceánico, experimentó un significativo crecimiento en los últimos diez años, a partir de las fuertes inversiones públicas realizadas desde 1992.

En una primera etapa se construyó una escollera de abrigo de 300 metros de longitud y un muelle con un frente de atraque de 216 mts. aumentando la profundidad en dicho frente de 5 a 10 mts. En una segunda licitación se construyó una escollera para recuperar 25 hectáreas, de las cuales ya se encuentran con posibilidad de uso aproximadamente ocho. Por último en una tercera licitación se realizó el Muelle Pesquero de 108 mts. dentro de la dársena pesquera. A estas obras de carácter publico deben sumarse inversiones privadas, tales como una cámara de frío con capacidad para 1.500 toneladas, una planta de combustible que abastece por cañerías directamente a los buques, servicio de agua y energía en el mismo frente de atraque, Un astillero con sincrolift, una zona franca, 3 plantas procesadoras de pescado, agencias marítimas y empresas de estiba.



(7) La Bahía de Camarones, con su muelle tradicionalmente asociado a la actividad pesquera de la flota amarilla, inició en la temporada 2001 la recepción de cruceros turísticos internacionales, con el arribo del Crucero "Seven Seas", transportando 1200 personas, entre tripulación y turistas, el 1° de marzo de ese año; Recibió luego dos nuevos cruceros en la temporada 2002, incorporándose a los destinos internacionales.

10 mts de calado en bajamar. El muelle cuenta con modernas defensas tipo escudo, con material antifricción. Existen instalaciones de agua, combustible y energía eléctrica.

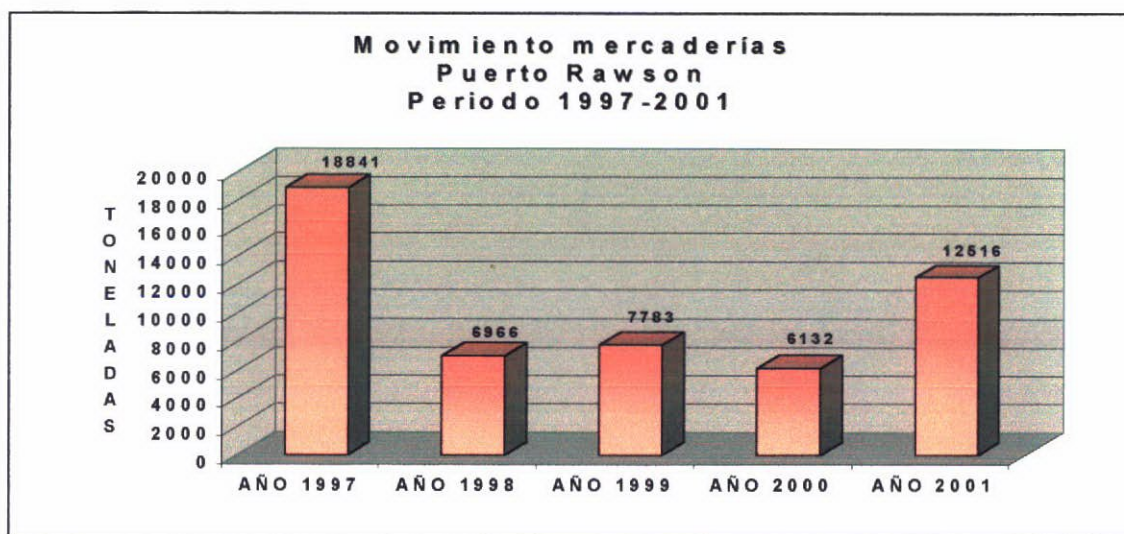
luego de la descentralización y transferencia de los puertos nacionales a las provincias, uno de los escasos hechos político – económicos de mayor racionalidad de la década pasada, que Chubut aprovechó en plenitud, fortaleciendo así su perfil exportador, al generar una infraestructura y una masa crítica de conocimientos técnicos y experiencias, que serán muy útiles al momento de diseñar un sistema de transporte y logística, favorable al proceso de integración.

Al mismo tiempo, la especialización de los diferentes puertos provinciales, brinda opciones y torna flexible el armado de estrategias de crecimiento, que inevitablemente deberán contar con políticas específicas de promoción, vinculadas al intercambio comercial, y al desarrollo del interland portuario, y desde luego, los espacios territoriales que son influidos por el proceso.

PUERTO DE RAWSON

Este tradicional puerto provincial desde donde opera la Flota Amarilla, en la desembocadura del Río Chubut, ha tenido históricamente problemas en su dragado, limitando la operatoria de los barcos pesqueros, tanto en la cantidad de horas operables, como el alcance de sus recorridos, y por tanto el nivel de pesca diaria.

A fines de 2000, la Provincia inicia las obras de construcción de las escolleras Sur y Norte, de 265 y 540 mts. de desarrollo, respectivamente, completando la obra el dragado de 170.000 m³ y la reconstrucción del muelle pesquero de 140 mts. de frente y un nuevo calado de 2,50 mts.

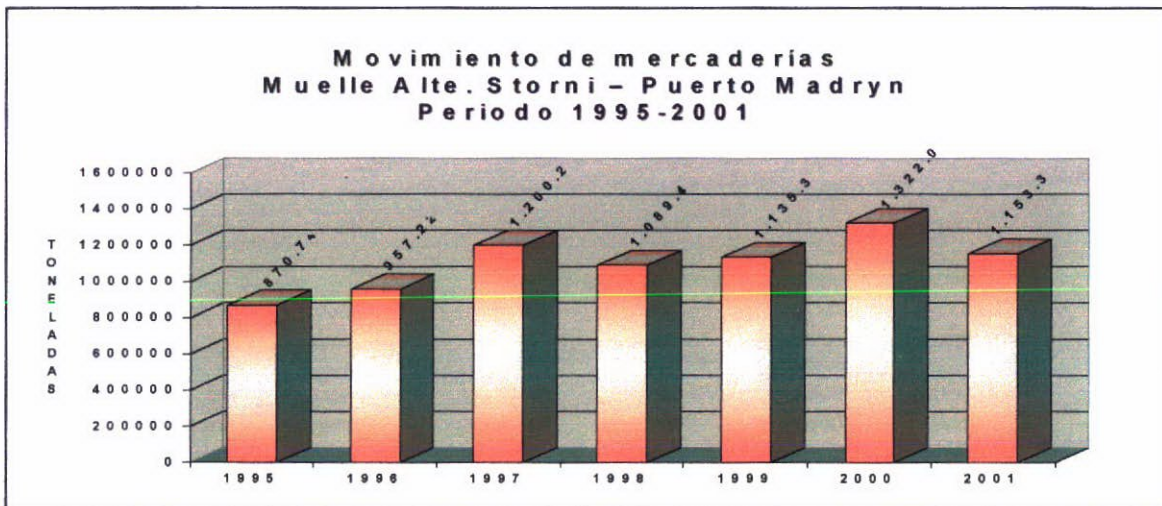


MUELLE ALTE STORNI

El desarrollo portuario de la ciudad de Puerto Madryn, es el más importante de la Provincia, iniciado, con el antiguo muelle Luis Piedra Buena, continuado con la construcción del primer muelle mineralero, al radicarse Aluar, en la década del 70, hoy es un verdadero complejo portuario, donde se destaca el muelle Alte. Storni, de 800 mts. de longitud, 33 a 42 pies de calado, seis frentes de atraque, y un muelle pesquero, concluido en 2000, de 156 mts. de longitud y 45 mts. de ancho, extremo de un viaducto secundario de 215 mts.

En 2001, se inició la obra del muelle para cruceros, con una inversión prevista original de 9 millones de U\$\$, sobre la traza del histórico muelle Piedra Buena.

El incremento en el arribo de cruceros, que hoy todavía operan desde el Muelle Storni, ha sido constante en los últimos años, aumentando 8 veces la cantidad de pasajeros arribados entre 1996 2001.



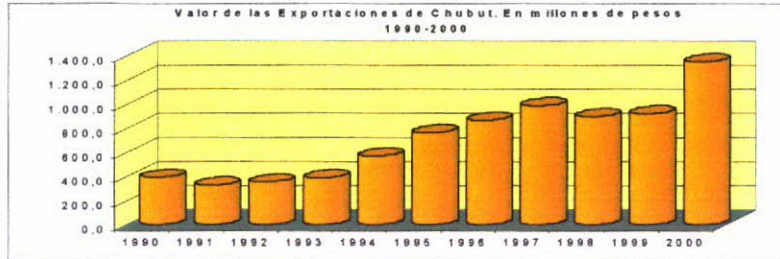
3.5.- LAS EXPORTACIONES PROVINCIALES

Chubut, es la cuarta provincia en cuanto a su nivel de exportaciones, en el ámbito nacional, siguiendo a Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba.

Vale acotar, que estas tres provincias, suman el 80 % de la población nacional, contienen a las principales ciudades del país, y forman parte del espacio de intercambio productivo "natural" del MERCOSUR, por el contrario, Chubut representa tan solo el 1,14 % de la población del país, y es excéntrico en relación al MERCOSUR. Resulta primera en Patagonia, aventajando a Neuquen y Santa Cruz. Esto marca la potencia exportadora provincial, que además, en la última década acrecentó sus ventas al exterior 3,5 veces, en tanto la Nación, solo duplicaba las mismas.

Exportaciones del Chubut 90-00 en millones de \$ FOB .

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Chubut	389,4	324,4	351,8	386,5	566,2	760,5	863,6	984,5	892,4	917,1	1345,5
Chubut en % del total del País	3,49	2,90	3,07	3,15	3,67	3,70	3,72	4,03	3,38	3,93	5,34
Total País	11.153,1	11.176,1	11.476,0	12.255,9	15.443,3	20.566,0	23.184,6	24.407,3	26.434,0	23.333,0	25.183,0

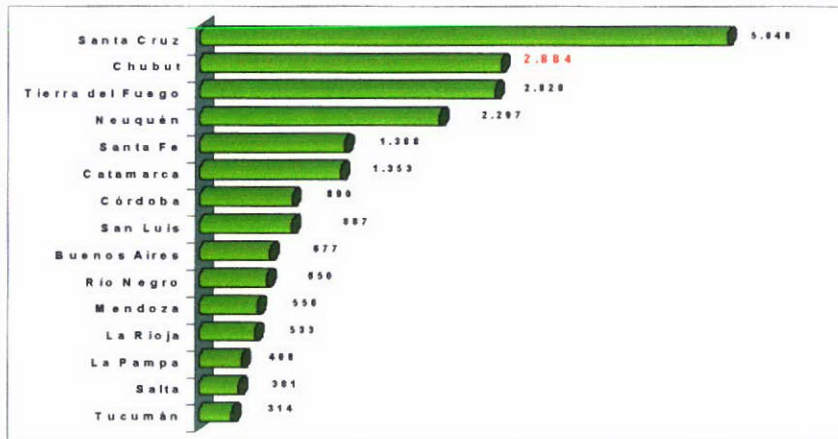


FUENTE: MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN DEL CHUBUT - 2002

Hoy, sus ventas representan el 5,34 % del volumen total exportado por el País, como principal exportador extra pampeano, mostrando un crecimiento sostenido en los últimos diez años.

Presenta una diversificación importante aunque el petróleo, el aluminio, la pesca y la lana, en orden descendente, conforman el 97 % del total exportado, siendo el mercado de Asia Pacífico y la UE, los principales destinos.

Exportaciones per cápita en \$, año 2000.

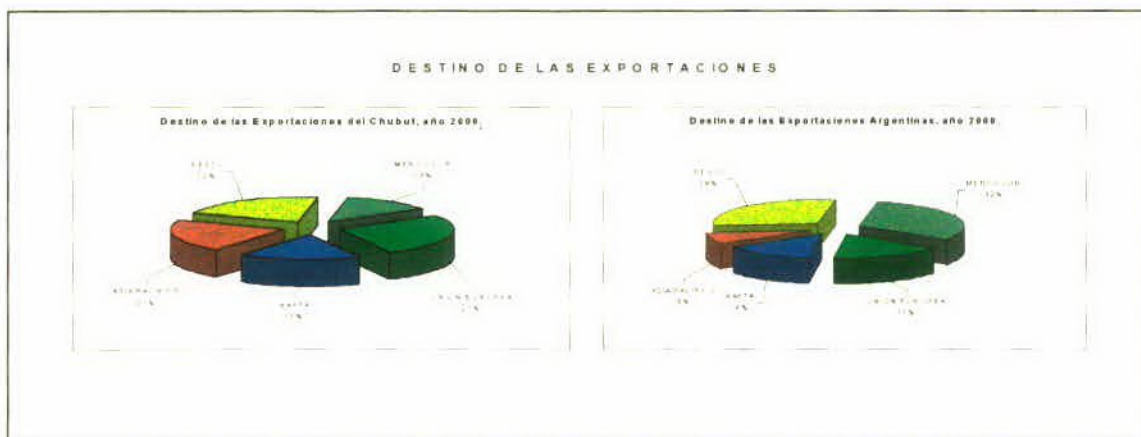


FUENTE: MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN DEL CHUBUT - 2002

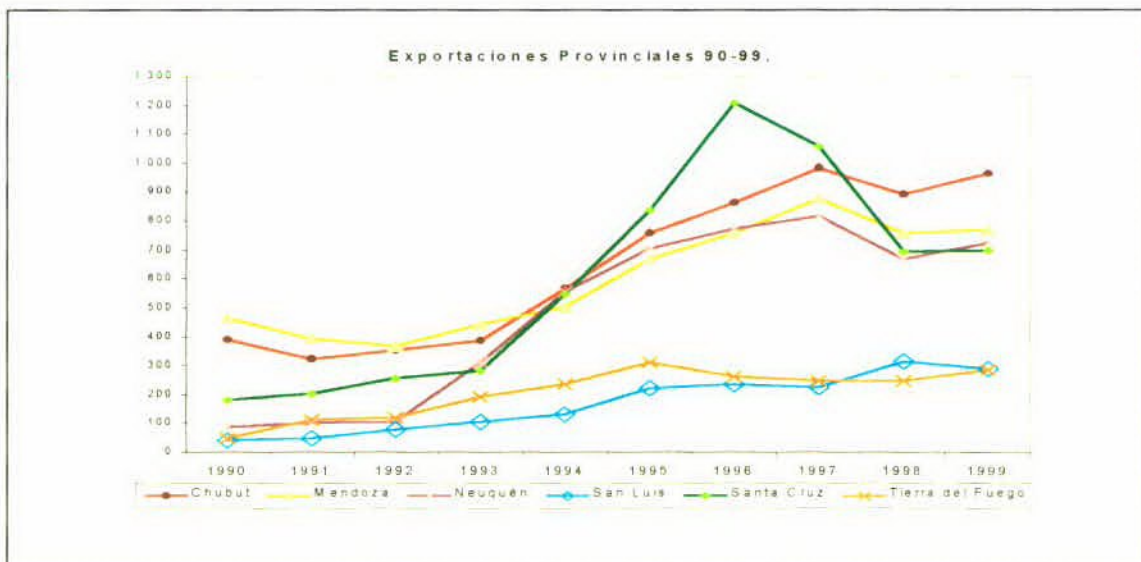
Algunas de las dificultades que enfrenta la acción exportadora, tales como la infraestructura aeroportuaria inadecuada en Ezeiza para los productos de la pesca, así como los altos costos de los fletes, los gravámenes que impone la Comunidad Europea al ingreso de productos argentinos, y la incidencia de los costos de los servicios en algunos procesos de elaboración, junto al tipo de cambio vigente hasta fines del año 2001, que en el caso de la lana fueron determinantes, neutralizaron un

mayor crecimiento en el volumen exportado, situación que a partir de 2002, comienza a revertirse.

Tal es el caso de la industria de la piedra, con un crecimiento del 149% en el volumen exportado, que aun antes de la devaluación, presentaba una fuerte inserción externa, y que hoy, enfrenta un panorama aun más favorable.



El comportamiento de las exportaciones provinciales ha mostrado un patrón de crecimiento sostenido en los últimos años, si bien con dispar desempeño según se analice por los grandes rubros de producción.



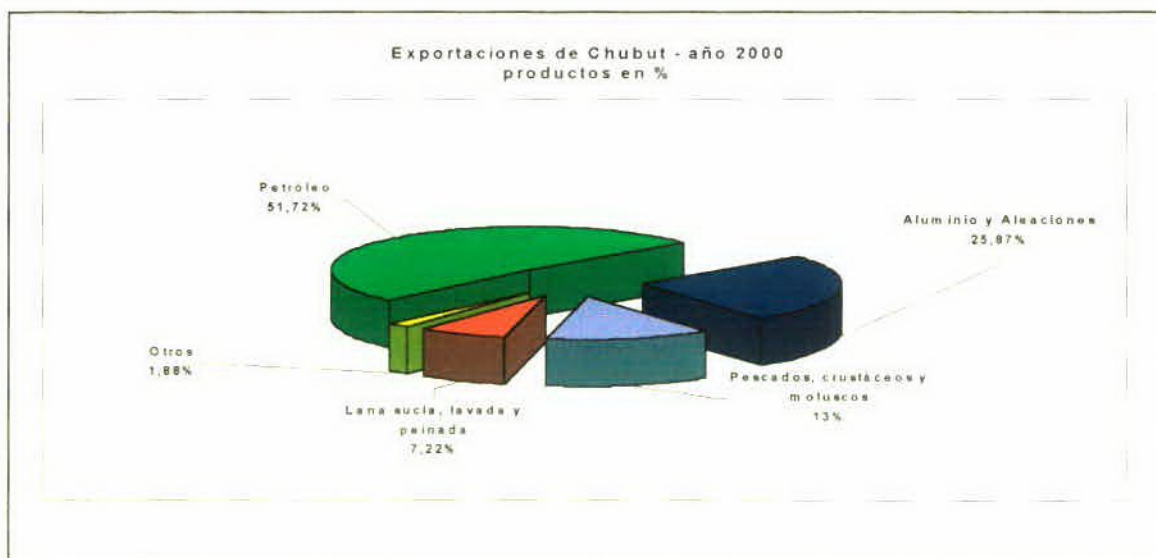
A partir de 1999 se produce un fuerte incremento en el volumen exportado total, que con leves subas se mantiene hasta 2001, con un leve aumento del 0,6% sobre 2000, donde se destacan los *productos primarios*, que suben un 36 % en relación al mismo año; del mismo modo, las *manufacturas de origen agropecuario* (MOA), muestran un incremento del 2,5%, siempre sobre 2000, mientras en el total nacional, las mismas disminuyen un 5,3%.

Por el contrario, las *manufacturas de origen industrial* disminuyen el 14%, en tanto el país muestra un crecimiento del 0,7%, y en *combustibles y energía*, Chubut verifica una disminución del 4,6%, acompañando la baja nacional del 2,5%.

Las ventas de lana crecieron en 2000 y 2001; sin datos completos aún de 2002, pero ante un fuerte cambio de escenario, puede afirmarse que la devaluación del peso, favoreció a las exportaciones nacionales del producto, que en el primer semestre de 2002, habían aumentado en un 21%, a la vez que el precio internacional comenzaba a subir a principios del año, en el orden del 10%, sobre los precios de fines de 2001; (8) Estos elementos externos y la superior calidad del producto, en relación a otras provincias productoras, seguramente van a consolidar una producción provincial que es la principal en el orden nacional. (9)

En los últimos años las empresas lavadoras y peinadoras radicadas en Chubut incrementaron su participación en el total nacional. Para el corriente año se estima que solo dos provincias tienen una importante capacidad de lavado y procesado, Bs. As y Chubut.

En relación con el aluminio, para el periodo 2001- 2002, se registró un aumento del 63,81% en los volúmenes exportados, con una expectativa de crecimiento para los próximos años, (ampliación de Aluar mediante), considerando su gran inserción externa, que poco depende del mercado nacional afectado por la recesión.

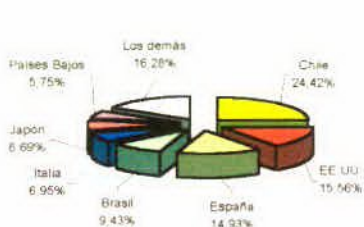


(8) Según datos de la Subsecretaría de Desarrollo Económico, para el periodo 2001 – 2002, el volumen exportado creció el 8,51%, fundamentalmente por la venta de stocks retenidos en años anteriores a la espera de mejor precio.

(9) El principal comprador de lanas argentinas es China, seguida de Italia, Alemania y Francia.

EXPORTACIONES 2000 Y 2001 POR PAIS DE DESTINO EN U\$S - % s/ valor FOB

PAIS	VALOR FOB EN U\$S 2001	SITUACIÓN	% s/ Valor FOB 2001	% s/ Valor FOB 2000
Chile	316,044,276	▲	24.42	24,07
EE.UU.	201,307,376	▼	15.56	19,70
España	193,250,088	▲	14.93	8,46
Brasil	122,054,613	▼	9.43	18,76
Italia	89,931,055	▲	6.95	3,87
Japón	86,511,273	▼	6.69	8,48
Países Bajos	74,375,889	▼	5.75	7,05
Los demás	210,629,018	▲	16.28	9,61
TOTAL	1,294,103,588		100.00	100,00



Japón resulta el principal comprador de aluminio y pescados (langostino y calamar), mientras que el segundo lugar lo ocupa Brasil con compras de crudo y merluza. Del cuarto al décimo puesto se ubican siete países compradores de



una diversidad de productos. En el rubro pesca se ubican EEUU, España y

Taiwán. China es un gran comprador de lana.

Casi un 40 % de las exportaciones del Chubut tiene como destino países de la Cuenca del Pacífico.

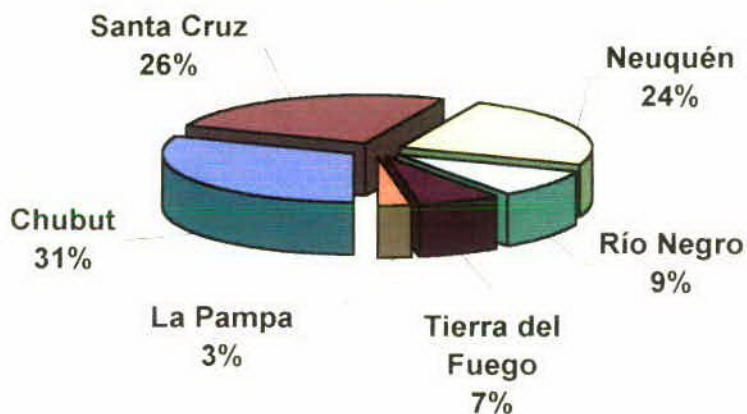
Esto explica largamente la preocupación de la Provincia por generar un corredor de tránsito hacia el Pacífico, ya que la participación mencionada podría aumentarse aún más en el futuro.

Por su parte, Chile resulta el más importante cliente para las ventas provinciales, alcanzando el 24,69 % del total. A continuación se expone un cuadro ilustrativo de la importancia de dicho país como comprador de productos argentinos. El cuadro presenta los porcentajes de las ventas externas de cada Provincia que son absorbidos por Chile.

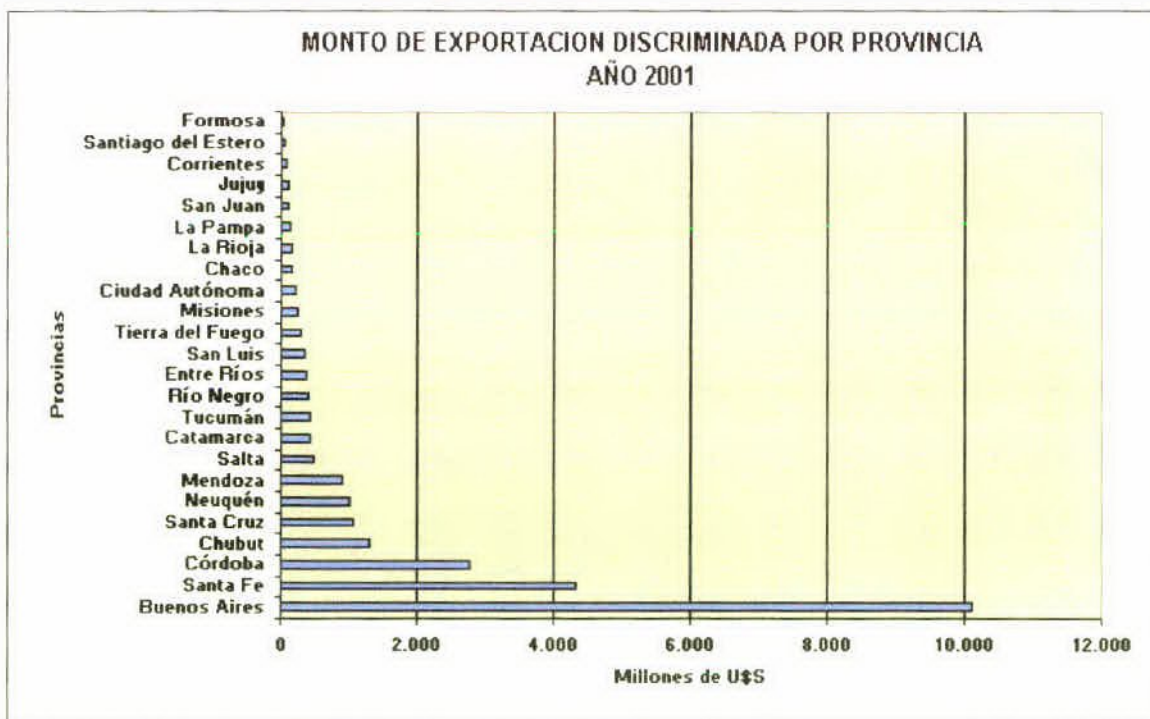
EXPORTACIONES CHUBUT EN LA REGION Y EN EL PAIS (10)

EXPORTACION REGION PATAGONICA

Total: 4,181 Millones de U\$S -Año 2001-



MONTO DE EXPORTACION DISCRIMINADA POR PROVINCIA
AÑO 2001



(10) EXPORTACIONES DE CHUBUT A LA XIª REGION DE Aysén - 2002

La Administración Nacional de Aduanas, Regional Comodoro Rivadavia, brindó datos sobre la exportaciones desde Chubut a Aysén, durante el año 2002, que alcanzaron un monto de 224.588 U\$S, y estuvieron conformadas por productos alimenticios, cemento Pórtland, cal y materiales de construcción, con un volumen total de 755 ton.

INTERCAMBIO COMERCIAL DE CHILE – ARGENTINA

(Cifras en millones de US\$)

AÑO	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	BALANZA COMERCIAL	INTERCAMBIO COMERCIAL
1996	701,0	1.634,2	-933,2	2.335,2
1997	780,9	1.837,2	-1.056,3	2.618,1
1998	735,1	1.900,5	-1.165,4	2.635,6
1999	727,4	2.021,6	-1.294,2	2.749,0
% VARIACION 99/98	-1,0	6,4	11,1	4,3

FUENTE : GERENCIA AREA COMERCIO EXTERIOR - SOFOFA/ OF. ASESORIA

CIFRAS OBTENIDAS : BANCO CENTRAL DE CHILE

EXPORTACIONES ARGENTINAS POR PAÍS DE DESTINO - ENERO - NOVIEMBRE 2002



3.6.- EL CORREDOR BIOCEÁNICO Y EL COMERCIO INTERNACIONAL. *

Se transcribe parte del trabajo elaborado durante 2002, por Zona Franca Comodoro Rivadavia S.A. "Corredor Bioceánico - Chubut - Región XI", que sintetiza la visión desde el espacio económico y la logística.

El Corredor Bioceánico constituye un sistema privilegiado para favorecer el desarrollo del comercio internacional, estructurándose sobre la base de elementos geográficos, políticos, comerciales, jurídicos, sociales y ambientales.

Esencialmente, el sistema se compone de cuatro áreas que interactúan entre sí con el ambiente con el que se conectan, constituyendo un sistema abierto ~~son sinérgicas~~ entre sus componentes.

Las áreas son:



A) Normas prácticas comerciales: aquí corresponde señalar que las partes que intervienen en una negociación de comercio internacional, teóricamente disponen de amplias facultades para acordar sus términos, si bien, de hecho, existe un marco institucional de carácter nacional, regional e internacional que encuadra la negociación. Este componente se refiere a las reglas del juego; su objeto es definir derechos y obligaciones de los agentes económicos que participan en el comercio internacional. Estas reglas se aplican para reducir el riesgo y la incertidumbre asociados con los negocios internacionales.

B) Exigencias gubernamentales: reflejan directamente los objetivos de gobierno de un país. Las integran la legislación nacional e inclusive los acuerdos internacionales ratificados por esos países, aplicables a las diversas clases de negocios internacionales. Este componente se relaciona con las preocupaciones específicas de los diversos gobiernos.

C) Infraestructura: es precisamente el conjunto de infraestructura del transporte, las telecomunicaciones, la banca, las aduanas y otros elementos afines, lo que permite en gran medida enfocar el estudio hacia corredores identificados con tramos delimitados geográficamente y asimismo, hacia los centros urbanos que conectan.

Si bien la infraestructura que se halla más relacionada con los corredores es la del transporte (caminos, vías férreas, pasos transcordilleranos, puertos, aeropuertos, almacenes, conductos), sería un error limitar el análisis exclusivamente a la infraestructura del transporte, ya que la banca, los seguros, las aduanas, vinculados

con las dos primeras áreas de los corredores, también requieren de instalaciones y equipos.

El comercio internacional se apoya cada vez más en la infraestructura de las telecomunicaciones, incidiendo también en la ubicación de los centros regionales con relación a los centros internacionales y la complementariedad de sus producciones y consumos.

D) Actores: son los agentes económicos; estos, utilizando la infraestructura existente, prestan los servicios requeridos para el traslado físico de las mercaderías y, asimismo, se ubican aquí los productores de bienes y servicios; todos ellos aplican las normas y prácticas comerciales y financieras, debiendo cumplir con las exigencias gubernamentales relacionadas con el comercio internacional.

El Corredor Bioceánico de Comercio Internacional es ideal para conectar a Argentina y Chile con ambos océanos y con el resto de los países de la región para enfrentar la descentralización (decisiones políticas y administrativas) y la desconcentración (población y actividades), fortalecer el desarrollo de los espacios interiores, favorecer la integración regional en los aspectos económicos y sociales, e impulsar el intercambio de bienes y servicios con los mercados internacionales

El esquema constituye la estructura de un nuevo sistema de relaciones de carácter reticular (tal como se halla organizado en Estados Unidos), que transforma la actual disposición radial del territorio.

En el dispositivo radial, los centros regionales son asentamientos en mayor o menor medida periféricos convergentes hacia Buenos Aires y Santiago de Chile; en cambio, en la estructura reticular los centros regionales se localizan como nudos en las intersecciones de las redes, fortaleciendo y no debilitando todo el sistema y mejorando la conectividad e interacción.

Esta nueva disposición de los centros regionales con accesibilidad a mercados internos y externos diversos, les permitirá organizar con mejores bases sus subsistemas regionales y lograr así un desarrollo socioeconómico más equilibrado.

Las diversas mercaderías, las zonas de producción y los servicios disponibles, condicionarán el desarrollo más intenso del corredor. Asimismo, deberán tenerse presente los aspectos relativos a la defensa nacional y, eventualmente regional, para

la activación del corredor. También se requerirá el análisis del impacto ambiental que supone el incremento de obras y tráfico.

La ubicación de este corredor permite llevar a cabo el concepto operativo de **Land Bridge (puente terrestre)** tal como lo implementa Estados Unidos para complementar en forma terrestre el transporte marítimo interoceánico Atlántico-Pacífico y viceversa, ofreciendo con el modo terrestre la continuidad necesaria para reducir costos y aumentar la seguridad para toda la cadena del transporte.

En el MERCOSUR, los Estados-Parte aprobaron por Decisión 15/94 del Consejo Mercado Común, el Acuerdo del Transporte Multimodal Internacional del MERCOSUR. En el ámbito nacional argentino existen proyectos de leyes sobre el transporte de este tipo, con tratamiento parlamentario.

También la infraestructura apta para su despliegue, es decir, adaptar los puertos y aeropuertos al **multimodalismo** y crear las terminales interiores de carga (TIC) que son los centros interiores en los que la carga se transfiere de un modo al otro, con servicios conexos para los medios y para la mercadería

Protocolo de Complementación Económica MERCOSUR-Chile.

Los gobiernos de la Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay - Estados-Parte del MERCOSUR - y el gobierno de Chile, acordaron incorporar al Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR-Chile, el "Protocolo sobre Integración Física del Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR-Chile", firmado el 26 de junio de 1996.

Según lo acordado en las declaraciones conjuntas presidenciales de 1990 y 1991 en la VIII Reunión de la Comisión Binacional de Cooperación Económica e Integración Física, celebrada en Santiago de Chile en julio de 1992, se encomendó al grupo técnico mixto formado por representantes de las Direcciones de Vialidad y de los Ministerios de Relaciones Exteriores de ambos países, la elaboración de un Plan Maestro General de Pasos Fronterizos que incluyera la descripción de los respectivos accesos, la estimación de sus costos y el calendario de ejecución de las obras.

Mediante este Protocolo, las partes contratantes reafirman la voluntad política de integrar físicamente sus territorios para facilitar el tránsito y el intercambio comercial recíproco y hacia terceros países, a través del establecimiento y desarrollo de vinculaciones terrestres, fluviales, lacustres, marítimas y aéreas.

En tal sentido, expresan que la integración física consiste en el desarrollo, ampliación, perfeccionamiento y mantenimiento de las interconexiones de tránsito bioceánico, así como las vinculaciones intrazonales en materia de transporte y comunicaciones que faciliten el libre tránsito de personas, bienes y mercancías, recíproco y hacia terceros países. (11)

(11) La integración física comprende los siguientes elementos:

a) Las obras actuales y futuras que identifiquen y definan interconexiones conformadas por vinculaciones viales, ferroviarias, portuarias, aeroportuarias, fluviales, lacustres, marítimas y sus combinaciones.

b) La libre utilización de las interconexiones de infraestructura física en el espacio económico ampliado, sean éstas caminos, pasos fronterizos habilitados y sus instalaciones, puertos fluviales, lacustres y marítimos situados en el Pacífico y en el Atlántico, así como terminales de carga, ferrovías y canales.

Asimismo, las partes contratantes han convenido en que las acciones relacionadas estarán sustentadas en los principios relativos al libre tránsito contenidos en el Tratado de Montevideo de 1980, y en los acuerdos bilaterales suscriptos sobre la materia entre los Estados Partes del MERCOSUR y Chile, y también en los acuerdos multilaterales en que sean partes y que garanticen el libre tránsito.

Las partes contratantes acordaron, en una primera etapa, realizar en sus respectivos territorios el programa coordinado de inversiones que se establece en un Apéndice del presente Protocolo, referido a los siguientes pasos entre Chile y el MERCOSUR: Jama, Sico, San Francisco, Agua Negra, Cristo Redentor, Pehuenche, Pino Hachado, Cardenal Samoré, Coyhaique, Huemules, Integración Austral y San Sebastián.

Las partes signatarias reconocen que deben identificarse los pasos dentro de la lista expresada anteriormente, que puedan formar parte de interconexiones bioceánicas.

La comisión administradora del Acuerdo identificará, entre los pasos referidos en el Apéndice, aquellos que puedan formar parte de interconexiones bioceánicas; a tal fin podrán recomendar los mecanismos que permitan realizar los análisis técnicos pertinentes.

Las inversiones señaladas se efectuarán sin perjuicio de aquellas que las Partes signatarias decidan llevar a cabo a fin de perfeccionar en sus respectivos territorios las interconexiones bioceánicas.

En una segunda etapa, las partes contratantes encomiendan a la Comisión Administradora identificar los proyectos de obras programadas o en ejecución, así como la propuesta de nuevas obras de infraestructura, preferentemente en puertos, aeropuertos y emprendimientos viales de infraestructura física.

OBJETIVOS DEL CORREDOR BIOCEÁNICO.

El Corredor Bioceánico se presenta como una alternativa para colocar los productos de la región en el este de Asia y costa oeste de América para Argentina y en el Sur de África, Europa y costa este de América para Chile.

El objetivo primario de un Corredor Bioceánico de Comercio Internacional consiste en atender eficientemente a las mercaderías de exportación e importación que por él transcurren, tanto en el mercado externo como en el interno.

Los objetivos secundarios se refieren a la promoción del desarrollo regional socio-económico a lo largo del Corredor, a la integración de las subregiones al resto del Estado o región, al logro efectivo de la descentralización de decisiones políticas y administrativas, y de la desconcentración de la población y actividades, fortaleciendo así los espacios interiores.

Además, estos Corredores pueden ser utilizados para beneficiar al turismo en tales zonas, al aportar infraestructura de transporte.

Asimismo, ofrecen ventajas logísticas al transporte internacional, acortando distancias al no depender la navegación interoceánica de canales estrechos de comunicación.

Los Corredores aluden a zonas o áreas geográficas determinadas, a las que se les otorgan preferencias en lo atinente a su desarrollo mediante planes, inversiones y promoción. Para llegar a esa preferencia se requiere un estudio interdisciplinario regional, con análisis de costo / beneficio, cargas transportadas actuales y cargas futuras atraídas, vías de transporte y, además, análisis sociológicos, estudios poblacionales, ambientales y de defensa, ya que pese a que el concepto de Corredor Bioceánico pivotea sobre lo económico, lo hace más específicamente sobre comercio interior y exterior. También involucra aspectos relativos a un desarrollo regional integral.

En tal sentido, si bien los puertos, los aeropuertos, las carreteras y las vías férreas, según su estado, tráfico, volumen y valor de cargas, resultan factores importantes para privilegiar un Corredor, los servicios al transportista, especialmente al camión, y a la carga, son esenciales para que el transporte se realice efectivamente por ellos.

Estos servicios incluyen acondicionamiento para las mercaderías, provisión de combustible, primeros auxilios, telecomunicaciones, moteles, suministro de alimentos, talleres de reparación de vehículos. Los mismos pueden estar centralizados en un mismo predio o bien pueden hallarse a cierta distancia unos de otros.

Una alternativa más completa consiste en incorporar los servicios a la carga y a los transportistas, a una Zona de Actividades Logísticas (ZAL). Las prestaciones que puede ofrecer una moderna ZAL tiene relación con las operaciones propias de cada

modo, **recepción/expedición**, intercambio modal - ferrocarril, carretera, fluvial, marítimo y aéreo -, servicio directo al transporte, **consolidación/desconsolidación**, almacenamiento - control informático de stocks -, acondicionamiento de productos - embalado, envasado y control de calidad -, distribución a destino - entregas '**Just in Time**' -, comunicación comercial - Intercambio Electrónico de Datos (EDI) -, control administrativo - facturación y cobros -, reparación de unidades y vehículos, alojamiento para conductores, empresas de servicios para cargas. Además, una ZAL puede disponer de un centro de negocios con locales comerciales, una sala de conferencias, oficinas, oferta inmobiliaria, así como también de un área estatal para el control aduanero y sanitario.

Esto implica que los productores y el Estado tendrán que esforzarse para brindar carga a al Corredor con calidad, frecuencia y volúmenes necesarios tal como lo requieren los actuales mercados regionales.

FACTORES CRITICOS PARA SU DESARROLLO.

Surge como una oportunidad para el desarrollo económico y social de las regiones que vincula y para los países comprometidos en los proyectos. El impulso que se le está otorgando especialmente a nivel provincial y regional, tanto en ámbitos profesionales como académicos, deberá ser acompañado por un enfoque global de los mismos, ya que este esquema afectará a diversas áreas del saber y de las relaciones internacionales de sus protagonistas⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾

Nuestro corredor carece de puentes y túneles que suelen ser inadecuados para cierto tipo de contenedores y cargas especiales.

Contamos con buques feeders que alimentan a los puertos de Buenos Aires y Montevideo. La Argentina quedaría como país de tránsito a las cargas con su correspondiente reconocimiento diferencial.

(12) Los problemas ambientales y de salud que generan los vehículos, las estaciones y las cargas en corredores que atraviesan regiones densamente pobladas, junto con el alto índice de accidentología vial actual en Argentina, deben tenerse en cuenta al momento de analizar nuestro corredor.

También con respecto a la seguridad, no se debe ignorar el alto índice de robos y hurtos en rutas viales argentinas, especialmente hoy en el Conurbano Bonaerense, Rosario y Córdoba, donde las custodias y mecanismos de seguridad adicionales han incrementado sustancialmente los costos en servicios a las cargas.

(13) El Senador Nacional por Chubut, Dr. Carlos Maestro, impulsa en el ámbito parlamentario, una legislación que permitirá abrir los puertos patagónicos a las flotas mercantes nacionales, potenciando la actividad de nuestros puertos.

Se alcanzaría la masa crítica tan necesaria para disminuir los costos de transporte doméstico e internacional, beneficiando a los productores exportadores.

Un solo interlocutor válido por cada país, ya que es el único corredor que transita por una región de Chile y por una sola provincia del lado argentino, esto facilita el llegar a un acuerdo de implementación inmediato con el correspondiente compromiso de ambos protagonistas

Facilidad para consensuar los aspectos referidos al transporte y la negociación internacionalmente sobre puntos básicos del transporte regional (***consorcios de exportación por productos específicos***).

Excelente relación, político-económico-social entre ambas regiones

Un Interés en común facilita la tarea de preservación de los ecosistemas (lagos cordilleranos), certificaciones de protección ambiental por parte de vehículos, estaciones y puertos, y la aplicación rigurosa de la normativa al transporte de mercaderías peligrosas.

El cumplimiento de los puntos señalados, en primer lugar otorgará una mejora sustancial y perdurable al Corredor Bioceánico a partir de contenidos políticos, económicos y sociales. Los aspectos de seguridad, defensa y medio ambiente completarán el marco necesario para la visión integral de este promisorio proyecto de integración regional.

Considerar a los territorios interiores como 'puentes terrestres' entre dos océanos, expresa una nueva concepción logística para los negocios internacionales.

Asimismo, la integración física no solamente representa una mejora en la competitividad hacia terceros mercados, sino que favorece la libre circulación de bienes y personas entre los países incluidos en el proyecto.

Por otra parte, el Corredor Bioceánico aportaría inversiones y desarrollo para las economías regionales que vincula y, en tal sentido, el apoyo estatal a las obras de mejora de infraestructura representaría un balance adecuado para que las fuerzas del mercado no operen exclusivamente sobre las zonas más desarrolladas del Mercosur y Chile. Se integraría así, mediante TIC o Centros de Transferencia, áreas alejadas del

llamado 'Corredor Central' (Sao Paulo- Buenos Aires-Santiago), con el consiguiente empleo de mano de obra técnica e instalación de actividades de apoyo a tales obras.

Por otra parte, en lo relativo al transporte aéreo se podría avanzar en la política de '**cielos abiertos**' entre ambos países, ya que el país cuenta con estructuras aeroportuarias de magnitud como es del lado chileno el Aeropuerto Internacional de Balmaceda y del lado argentino el Aeropuerto Gral. Mosconi (que además cuenta con una infraestructura adecuada para la reparación de aeronaves comerciales).

Se podría implementar en materia de telecomunicaciones la coordinación de las frecuencias usadas para la radiocomunicación de los transportistas. En definitiva, una adecuada planificación del Corredor Bioceánico deberá incluir necesariamente la consideración del Transporte Multimodal (marítimo –carretero) es decir, el traslado de mercaderías utilizando dos o más modos de transporte bajo una única responsabilidad de transporte, y amparando ese traslado por un documento único. Este sistema permitirá el óptimo uso de cada modo, complementándose con los restantes para obtener de esa manera una logística eficiente, nacional y regional, organizándose redes internas alimentadoras de los territorios interiores y reduciendo el costo del transporte hacia los mercados internacionales.

LA ZONA FRANCA

Instalada en Comodoro Rivadavia, cuenta con un área central de 55 has. en inmediaciones del Parque Industrial, y el anexo portuario con 750 m2 de instalaciones, más un predio de 3 has. En el Aeropuerto Gral. Mosconi.

Las evidentes ventajas de su creación, y su localización en unos de los extremos del Corredor, se resumen en los servicios que brinda a las operaciones de comercio exterior, el almacenaje de mercaderías, su fraccionamiento, la distribución, los seguros, y los menores costos impositivos involucrados, tanto para la exportación como para la importación de equipamiento industrial, libre de tasas e impuestos.

(14) Estimaciones de productos exportables por el Corredor Bioceánico – Fuente: Zona Franca Comodoro Rivadavia S.A. -

- Santa Cruz exporta a Chile un 26 % de sus productos, en tanto Chubut, lo hace con más del 24%, a valores de 2001,
- Chile en 2001, tuvo una producción de unas 285.000 ton., de carnes, lana, madera, cerezas y productos de la minería, sus principales mercados fueron la UE y EE.UU., estimando que un 27 % de ese total, puede utilizar el corredor.
- En 2001, la Región XII de Magallanes, exportó productos por un valor de U\$S 14.645.056.- y la XI Región de Aysén, lo hizo por un valor de U\$S 34.564.917.-

Con salida al Atlántico, y de carácter industrial, su vinculación con el puerto, los servicios, la infraestructura industrial y las comunicaciones que le provee la Ciudad, es una plataforma invaluable para los proyectos de exportación provinciales.

Zonas Francas

Exportación / Importación según medio de transporte

MEDIO DE TRASPORTE	1990				1996			
	EXPORTACIONES		IMPORTACIONES		EXPORTACIONES		IMPORTACIONES	
	Mill U\$	(%)	Mill U\$	(%)	Mill U\$	(%)	Mill U\$	(%)
TOTAL GENERAL	12,352.6	100.0	4,078.5	100.0	23,810.7	100.0	23,761.8	100.0
Avión	509.5	4.1	646.4	15.8	1,211.9	5.1	4,346.2	18.3
Barco	10,139.4	82.1	2,447.5	60.0	16,824.6	70.7	14,257.1	60.0
Camión	1,514.5	12.3	707.6	17.3	4,835.9	20.3	4,753.5	20.0
Ferrocarril	91.8	0.7	34.5	0.8	62.1	0.3	29.5	0.1
Oleoducto y Gasoducto	59.1	0.5	224.8	5.5	751.3	3.2	95.4	0.4
Líneas de Transmisión	0.0	0.0	0.0	0.0	13.0	0.1	104.8	0.4
Resto	38.3	0.3	17.7	0.4	111.9	0.5	175.4	0.7

FUENTE: INDEC – CFI

PRODUCTOS REGIONALES QUE UTILIZAN EL CORREDOR

	PRODUCTO	UNIDAD	Producción Chile Región XI - XII	Producción Argentina Chubut / Nte Sta Cruz
1	Carne bovina	ton.	X	
2	Carne ovina	ton.	X	X
3	Lana	ton.	X	X
4	Madera	ton.	X	X
5	Cemento	ton.		X
6	Premoldeados			
	Columnas de hormigón	unidad		X
	Vínculos, ménsulas, crucetas	unidad		X
7	Alimento balanceado p / salmones			X
8	Salmón fresco	ton.	X	
9	Cerezas	ton.	X	X
10	Harina de pescado	ton.	X	X
11	Petróleo	m ³		X
12	Gas	m ³		X
13	Minería	ton.	X	
14	Aluminio	ton.		X

FUENTE: ZONA FRANCA S.A. COMODORO RIVADAVIA

De lograrse la puesta en funcionamiento de la extensión de la Zona franca de la Región de Magallanes, en Aysén, se contaría en ambos extremos junto a Puertos para posicionamiento de contenedores y plazoletas de carga, con sitios zona franquistas y sus correspondientes incentivos y beneficios para las cargas a movilizar, abriendo desde lo normativo comercial, el espacio económico binacional.

4.- CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES DE LA XI REGION DE AYSÉN

4.1.- GEOGRAFIA Y CLIMA

La XI Región se extiende entre los 43° 38 y los 49° 16 de latitud Sur, y desde los 71° 06 de longitud Oeste hasta el Océano Pacífico, con un territorio, ubicado en la Sección Austral de Chile, de una superficie de 106.982 km² que representan un 14 % de Chile continental e insular, la tercera en superficie del país.

En esta región, el alineamiento principal de la Cordillera ocupa el centro del territorio, y el pasado de movimientos tectónicos y actividad glaciaria, ha ido generando una gran diversidad de paisajes sobre una geografía abrupta.

Estas alteraciones geográficas presentan tres zonas diferenciadas: la de los archipiélagos de islas atravesadas por canales y fiordos, la cordillerana, baja en el norte, favoreciendo la integración física con el territorio argentino, y abrupta en el sur, y finalmente la vertiente oriental de los Andes, con topografía más suave y presencia de lagos de gran tamaño.

La Región presenta durante todo el año, una fuerte influencia del frente polar que se sitúa sobre ella, imponiendo una característica marítima en toda el área occidental del macizo andino, y una progresiva continentalidad en la vertiente oriental.

4.2.- POBLACIÓN Y ESPACIO TERRITORIAL

Según datos suministrados por el Censo 1992, la XI Región de Aysén presentaba una población de 82.071 habitantes distribuidos en una superficie total de 106.982 km². Su capital regional es la ciudad de Coyhaique.(1)

El siguiente cuadro resume las Provincias y Comunas de la región con sus respectivas poblaciones registradas a esa fecha:

(1) El INE, Instituto de Estadísticas de Chile, estimaba una población de 95.000 habitantes para el año 2000, con un 75 % de pobladores urbanos, llevando su densidad a 0,89 hab./ km², similar a la de Chubut. Su tasa de crecimiento promedio anual de población es estimado en el 2 %, superior al promedio nacional de Chile, que alcanza un 1,79 %.

Provincias	Comunas	Población	Ciudades y población
Coyhaique	Coyhaique	43.927	Coyhaique 36.376
	Lago Verde	1.168	Lago Verde 317
Aysen	Aysen	19.090	Puerto Aysén 12.762
	Cisnes	5.353	Puerto Cisnes 1.784 Pto. Puyuhuapi 537
	Guaitecas	1.283	Melinka 1.110
Gral. Carrera	Chile Chico	3.757	Chile Chico 2.095
	Río Ibáñez	2.772	Pto. Ibáñez 828
Capitán Prat	Cochrane	2.996	Cochrane 2.095
	Ohiggins	337	Villa O'higgins 251
	Tortel	448	Tortel 272

Fuente: Estadísticas poblacionales de Chile. (INE)

Aysén cuenta con una red vial total de 2.600 Km. de los cuales 200 Son pavimentados y 2.400 sin pavimentar.

Dentro de esta clasificación, el tramo del Corredor Bioceánico se encuentra pavimentado en su totalidad hacia el Paso Huemules, estando en proceso de pavimentación, el tramo entre Coyhaique y Puerto Cisnes. La región cuenta con un aeropuerto internacional ubicado en la localidad de Balmaceda y un total de 24 aeródromos que cubren la totalidad de los centros poblados.

El 80 % de la tierra de la Región es de propiedad estatal, estando a su vez, el 60 % de la misma, integrada en el Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas, y el 40 % restante como tierra fiscal disponible.

SUPERFICIE REGIONAL 10.698.183 HAS				
PROPIEDAD ESTATAL 8.189.901			PRIVADA 2.508.282	
FISCAL DISPONIBLE 3.116.729	AREAS PROTEGIDAS 5.073.172			
	PARQUES NACIONALES 2.985.341	RESERVAS 2.087.422		MN 409
	AREAS URBANAS 0			
	TIERRAS AGRÍCOLAS 0			
	PRADERAS 130.000			
	HUMEDALES 1.013.066			
	SIN VEGETACIÓN 532.432			
	NIEVES Y GLACIARES 1.170.197			
	CUERPOS DE AGUA 123.216			
	SIN IDENTIFICAR 11.715			
BOSQUES	BOSQUES	2.084.458	BOSQUES	

4.3.- PERFIL PRODUCTIVO Y ACTIVIDAD ECONOMICA

La principal infraestructura industrial y económica de la Región de Aysén se encuentra distribuida entre las localidades de Coyhaique, Aysén y Puerto Chacabuco orientándose fundamentalmente a la producción pesquera, salmonera, forestal y minera.

Entre sus puertos marítimos, el de **Chacabuco** es el de mayor importancia, en tanto que los de **Puyuhuapi** y **Cisnes** no tienen relevancia comercial.

La oferta energética, posee cinco sistemas independientes de los cuales el 35 % son hidroeléctricos y el resto térmicos. Vale mencionar la potencialidad hidroeléctrica que presentan las numerosas cuencas hídricas como Cisnes, Aysén, Backer, Bravo, Pascua y Huemules.

La tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), de la Región alcanzó el 7.50 % en la última década, siendo del 5 % entre 1960 y el año 2000, superando el promedio nacional que presenta el 4,10 %, y siendo solo superada por las II y III Regiones (Antofagasta y Atacama), que redondean un 5,5 %.

Un trabajo reciente elaborado por CEPAL,(1) para las Naciones Unidas, identifica los siguientes factores en la consolidación económica de la XI Región:

- la reconversión de su aparato productivo, en el cual, la minería, la pesca y las manufacturas, pasaron de ocupar el 1 % de su PBI, en 1960, al 26 % en 1997.
- Las inversiones extranjeras, particularmente dirigidas al sector minero, industrial, la pesca, la acuicultura y la forestación, presentaron un incremento de 25,8 veces entre 1970 y 2000, solo superada por la Región de Tarapacá. (La inversión extranjera directa (IED), superó los 4 millones de U\$\$, en 2002.)
- La inversión pública, muy significativa, dirigida a la infraestructura vial, social y de comunicaciones, creció en la última década a una tasa anual de 19,5 %.
- La inversión privada también ha resultado importante en el mismo período, que junto a la inversión pública permitió mantener altas tasas de crecimiento.

- Las exportaciones también muestran un importante crecimiento en los últimos años, totalizando en el 2002, una cifra superior los 100 millones de dólares, con un crecimiento del 30 % en relación al 2001.
- La tasa de desempleo es menor que el promedio nacional, y la disminución constante de los índices de pobreza, es una de las más significativas en la última década.

Aysén - Evolución del Mercado Laboral (trimestre julio-septiembre de 2002)

	Fuerza de Trabajo Variación en 12 meses (%)	Ocupados Variación en 12 meses (%)	Tasa Desocupación %	Tasa Cesantía %
Totales	3,8	3,8	4,6	3,9
Hombre	1,8	2,6	3,8	2,9
Mujer	8,5	6,7	6,6	6,2

Fuente: INE, Encuesta Nacional de Empleo

Un estudio desarrollado en el marco del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), por la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo de Chile, en 1996, y reiterado en 1999, para determinar la posición de Aysén en la macro competitividad regional,(2) identificó las principales fortalezas vinculadas a un desarrollo regional dinámico y mercado externo, productos diversificados y la gran disponibilidad y calidad de recursos naturales. (3)

(1) Consejo Económico para América Latina.

(2) La competitividad regional es un concepto transversal, que se mide por nueve factores de macro competitividad territorial: 1) Economía, 2) Empresa y Gestión, 3) Personas, 4) Infraestructura y capital manufacturado, 5) Gobierno e instituciones, 6) ciencia y Tecnología, 7) Recursos naturales, 8) Sistema financiero, 9) Integración e Internacionalización.

(3) Los empresarios de la XI Región destacaron otros cuatro aspectos: buena calidad de las relaciones laborales, buena percepción de la seguridad ciudadana, fácil acceso al crédito, y buena actitud del gobierno hacia las empresas privadas.

CHILE: TASAS DE CRECIMIENTO DEL PIB POR REGIONES

REG	1960/1970	1970/1980	1980/1990	1990/1998	1960/1998
I	3,55%	5,42%	2,44%	8,14%	4,69%
II	4,95%	5,36%	3,28%	10,02%	5,66%
III	4,37%	2,21%	4,73%	12,08%	5,44%
IV	3,87%	3,63%	4,37%	6,59%	4,51%
V	2,83%	2,18%	2,27%	4,97%	2,95%
VI	2,96%	3,00%	2,94%	5,30%	3,45%
VII	3,64%	2,09%	4,64%	6,72%	4,13%
VIII	3,58%	2,67%	2,70%	3,96%	3,19%
IX	2,38%	2,89%	3,71%	6,44%	3,71%
X	2,70%	2,38%	4,38%	7,28%	4,01%
XI	8,21%	1,73%	3,18%	7,50%	5,00%
XII	6,50%	2,34%	2,25%	1,75%	1,74%
RM	5,78%	3,09%	3,09%	7,94%	4,48%
PAÍS	4,22%	3,08%	3,08%	7,76%	4,13%

NIVEL INGRESO PROMEDIO REGIONAL- PERÍODO 1990-1998

Ingreso monetario del hogar, per cápita, cifras absolutas, en pesos de noviembre 1998 e índice base país

Región	1990		1998		Crecimiento Promedio Anual 1990 - 1998
	Pesos (\$)	Índice	Pesos (\$)	Índice	
I	79.748	123,4	115.244	93	4,71
II	71.542	110,7	133.655	108,4	8,13
III	70.774	109,5	90.117	73,1	3,07
IV	46.985	72,7	91.693	74,4	8,72
V	55.123	85,3	114.876	93,2	9,61
RM	77.519	120	160.479	130,2	9,52
VI	48.322	74,8	88.556	71,8	7,87
VII	56.834	88,0	78.366	63,6	4,10
VIII	51.172	79,2	95.427	77,4	8,10
IX	51.934	80,4	91.248	74	7,30
X	59.438	92,0	81.805	66,4	4,07
XI	59.953	92,8	141.959	115,2	11,38
XI	73.780	114,2	147.306	119,5	9,03
PAÍS	64.610	100,0	123.272	100,0	8,41

Fuente: Pobreza, desigualdad y convergencia regional: Análisis para el período 1990-1998 - MIDEPLAN

Los cuadros anteriores muestran indicadores de una situación económico social de la Región, positiva en términos de empleo y nivel de ingresos, (en este rubro se ubica en el tercer puesto en el total del país, después de Magallanes y Región Metropolitana), consistente con otros indicadores de crecimiento de la actividad económica.

Claramente se observa esto, en el siguiente cuadro, donde la XI Región se asocia al grupo de regiones, que en la última década, junto con la RM, presentaron fuertes incrementos de ingresos promedio del hogar.

El INACER, índice oficial que mide la dinámica económica regional, señala en un informe de Setiembre de 2002, el crecimiento del valor de las exportaciones y el nivel de ocupación, en base al comportamiento positivo de la pesca, debido al crecimiento

Grupos	Regiones
Grupo 1: Incremento del ingreso entre 1% y 40%	III, VII Y X
Grupo 2: Incremento del ingreso entre 41% y 99%	I, II, IV, VIII y IX
Grupo 3: Incremento del ingreso sobre 100%	V, RM, XI y XII

de la acuicultura, y de la minería, por la reactivación de la actividad aurífera.

Cuando se analizan las colocaciones del sistema financiero en moneda nacional y extranjera en el conjunto de las regiones, entre 1990 y 1999, también se observa que Aysén se recorta junto a un grupo de cuatro, como la segunda en orden de importancia, en el período.

FUERZA DE TRABAJO OCUPADA Y RAMA DE ACTIVIDAD (MILES DE PERSONAS)

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas de Chile

Nota: Un estudio del Ministerio de Planificación y Cooperación analizó que los sectores productivos minería, comercio, restaurantes, hoteles, transporte y comunicaciones, fueron los sectores en que la productividad media del trabajo alcanzó el mayor dinamismo, entre todas las regiones, Atacama, Coquimbo, del Libertador, el Maule, Araucanía, **Los Lagos y Aysén**, fueron las que presentaron mayor crecimiento sobre el promedio nacional.

RAMA DE ACTIVIDAD	2° TRIMESTRE 1993	2° TRIMESTRE 2001	
TOTAL	33,08	37,55	▲
AGRICULTURA, CAZA Y PESCA	10,05	7,56	▼
MINAS Y CANTERAS	0,46	0,31	▼
INDUSTRIAS MANUFACTURERAS	3,14	3,53	▲
ELECTRICIDAD, GAS Y AGUA	0,26	0,17	▼
CONSTRUCCION	2,67	2,82	▲
COMERCIO	5,41	5,71	▲
TRANSPORTE, ALMACENAJE Y COMUNICACIÓN	2,00	2,61	▲
SERVICIOS FINANCIEROS	0,50	1,58	▲
SERVICIOS COMUNALES, SOCIALES Y PERSONALES	8,58	13,26	▲

Ver en Anexo cuadro "Matriz de crecimiento sectorial de la Productividad Media del trabajo" – 1990 - 1997

4.4.- PUERTO DE CHACABUCO

Como ya se mencionó, el Puerto de Chacabuco resulta el de mayor importancia en la XI Región de Aysén, siendo su único puerto comercial. Comenzó sus actividades en el año 1947 al construirse el primer muelle; Posteriormente en 1949, se inició su reconstrucción, finalizada en 1953, para iniciando su operación definitiva en 1958.

Las instalaciones y servicios que ofrece el puerto son las siguientes:

- En su muelle N° 1, ofrece dos frentes de atraque, uno sin Dolphin, de 71, 50 mts, y el otro, con Dolphin, de 114 mts, con un calado de 9,60 mts.
En su muelle N° 2, presenta tres frentes de atraque, uno de 52 mts, y dos de 32 mts, con un calado de 7,62 mts.
- Sector Terminal de transbordadores, con un frente de atraque de 44 mts, para naves **roll-on, roll-off**.
- Muelle flotante, de 288 m2 para lanchas de desembarco de turistas cruceros, embarcaciones de pesca artesanal, y de apoyo en la bahía.
- Almacenes de acopio de carga general, en contenedores y a granel.
- Energía para contenedores reffer, parque vehículos, suministros básicos para naves, grúas de apoyo para transferencia de cargas, y servicios a terceros de almacenaje frigorífico y cinta transportadora de mineral a granel.
- Edificio de administración.

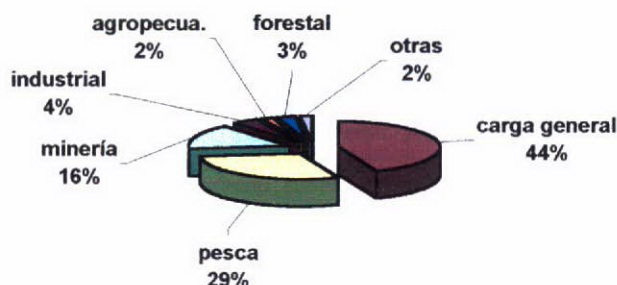
Entre los principales productos que se transfieren se destacan las exportaciones de minerales como concentrado de zinc y oro, pesca congelada, salmón congelado; los desembarques de pesca fresca y el tráfico de contenedores con carga general, y el cabotaje de insumos para la región.

Volumen de transferencia de cargas últimos 6 años

	Zona 1		Zona 2		Total	
Año	Tons	% Aumento	Tons	% Aumento	Tons	% Aumento
1995	156.318	-	211.063	-	367.381	-
1996	179.085	15,00%	203.842	-3,00%	382.927	4,00%
1997	189.343	6,00%	212.647	4,00%	401.990	5,00%
1998	186.013	-2,00%	216.241	2,00%	402.254	0,00%
1999	206.841	11,00%	245.078	13,00%	451.919	12,00%
2000	223.250	8,00%	320.743	31,00%	543.993	20,00%
2001	259.247	16,00%	331.940	3,5%	591.187	9%
2002	284.429	9,7%	270.343	-19%	554.772	-6%

Fuente: Emporcha – Empresa Puerto Chacabuco - Chile

**TRANSFERENCIA POR RUBROS
AÑO 1999**



TRANSITO DE TURISTAS TEMPORADA 1999 – 2000			
PUERTO CHACABUCO			
TIPO DE NAVE	Nº TURISTAS 1999	Nº TURISTAS 2000	TOTAL TURISTAS
CATAMARANES	1027	1720	2747
CRUCEROS INT.	2366	6167	8533
CRUCEROS NAC.	1182	1097	2279
ROLL ON – ROLL OFF	3847	4342	8189
TOTAL	8422	13326	21748

Fuente: Emporcha – Empresa Puerto Chacabuco - Chile

EXPORTACIONES

La XI Región Aysén posee características similares a las de la región patagónica argentina, siendo la actividad portuaria uno de los motores del dinamismo económico local.

Desde esta perspectiva, analizar el comportamiento de Puerto Chacabuco, en lo que hace a su tráfico de navegación, movimiento de mercancías y la actividad pesquera nos ilustra acerca de las potencialidades y el abanico de oportunidades que se abren mediante el Corredor. El puerto de Chacabuco registró un movimiento promedio de 1040 naves / año hasta 1994, y ya a partir de 1999 ascendía 2775 naves / año. los principales productos de exportación fueron los provenientes de la pesca y congelados y los minerales de oro y zinc.

MOVIMIENTO DE NAVES EN PUERTO CHACABUCO

Trafico / año	1994	1999	2000	2001	2002
Naves	890	1539	2947	3511	3101
% crecimiento	-	73%	91%	19%	12%

Fuente: Emporcha – Empresa Puerto Chacabuco - Chile

Esta Región es la segunda, que menos exporta, pero pese a ello, el valor de sus exportaciones tuvo un crecimiento del 50,4 % en relación a similar período del año anterior, y a su vez, fue superior al trimestre anterior del mismo año.

Desde hace bastante tiempo, sus exportaciones están dirigidas en su mayoría a la APEC,(1) creciendo en el último trimestre de 2002, un 162 % en relación al año anterior.

EXPORTACIONES REGIONALES SEGÚN BLOQUE ECONOMICO

JULIO – SETIEMBRE 2002 – MILLONES U\$S

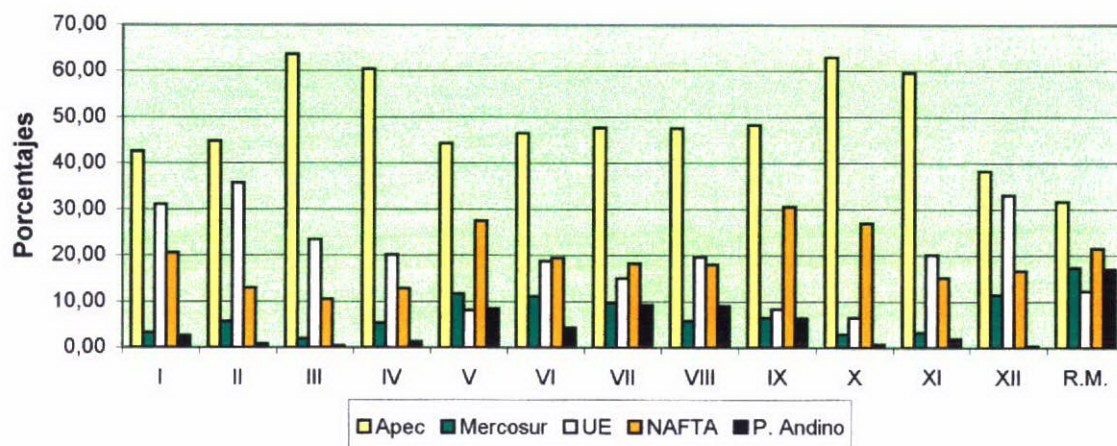
Regiones	Total	Bloque Económico					
		Nafta	MERCOSUR	Unión Europea	Apec	Pacto Andino	Otros Destinos
Total	4006,7	1016	226,7	845,1	617,8	342	958,2
Tarapacá	261,7	51,1	5,4	70,4	40,5	10,8	83,5
Antofagasta	92,7	151,6	47,9	307,2	155,6	6,5	251,7
Atacama	172,2	30,7	0,2	38,8	65,6	0,7	36,2
Coquimbo	121,4	12,8	0,9	16,6	55,1	1,8	34,3
Valparaíso	406,3	144	29,8	32,5	12,9	50	137,1
O'higgins	232,7	49,6	25,5	62,6	43,4	11,4	40,3
Maule	152,7	32,1	9,5	25,3	12,2	23,4	50,3
Bio Bio	647,1	197,8	18,4	97	89,7	68,4	175,8
Araucanía	12,7	6,7	0,4	0,9	0,4	2,9	1,4
Los Lagos	258,2	127,2	9,7	28,3	71,6	3,3	17,9
Aysén	34,6	5,6	1,1	10,7	13,1	0,1	3,9
Magallanes	136,5	41,2	9,5	55	19,7	0,9	10,2
Metropolitana	623,1	157,5	66,1	98,5	37,9	153	110,1
Otras	26,1	8	2,3	1,3	0,1	8,9	5,5

Fuente: Elaborado por el INE sobre la base de información del Servicio Nacional de Aduanas

(1) La división de Planificación Regional - MIDEPLAN, ha elaborado información sobre los principales países destino de las exportaciones regionales, para el trienio 1999 – 2000, donde Japón, con 245 millones de U\$S, encabeza la lista, seguido por España, con 56 millones y EEUU, con 14 millones respectivamente, desde la XI Región.

En estos volúmenes exportados en el trimestre, el total de Aysén se originó en los productos industriales, en un 77 %, y en la minería, un 23 %. A su vez, se observa que están mayoritariamente destinadas a la APEC.

**PARTICIPACIÓN DE LAS EXPORTACIONES REGIONALES POR BLOQUE ECONOMICO
AÑO 2000.**



**AYSEN: EXPORTACIONES SEGÚN BLOQUE ECONÓMICO
(MILLONES DE DÓLARES CORRIENTES)**

Bloque	2001		2002		
	Jul-Sep	Oct-Dic	Ene-Mar	Abr-Jun	Jul-Sep
Total Exportaciones	23	25,6	34,5	31,4	34,6
Nafta	4,9	3,1	3,1	7,5	5,6
MERCOSUR	1,7	0,8	3	0,8	1,1
Unión Europea	8,5	8,3	6,6	9,5	10,7
Apec	5	11,3	20,6	11,9	13,1
Pacto Andino	0,3	0,4	0,4	0,3	0,1
Otros destinos	2,5	1,7	0,9	1,3	3,9

Fuente: Elaborado por el INE sobre la base de información del Servicio Nacional de Aduanas

**AYSEN: VALOR DE LAS EXPORTACIONES SEGÚN RAMA DE ACTIVIDAD
(MILLONES DE DÓLARES CORRIENTES)**

Rama de Actividad	2001			2002	
	Jul-Sep	Oct-Dic	Ene-Mar	Abr-Jun	Jul-Sep
Total Exportaciones	23	25,6	34,5	31,4	34,6
Minería	5,8	1,0	3,7	4,2	8,1
Resto Min. Metálica	5,8	1,0	3,7	4,2	8,1
Resto Minería	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Industria	17,2	24,5	30	27	26,5
Alimentos	16,3	23,4	28,7	25,5	25
Mat. De Transporte	0,9	1,0	1,3	1,4	1,4
Resto Industria	0,9	1,1	1,3	1,4	1,5
Resto Exportaciones	0,0	0,0	0,7	0,2	0,0

Fuente: Elaborado por el INE sobre la base de información del Servicio Nacional de Aduanas

Las exportaciones regionales están especialmente dirigidas al sector Industria, particularmente el rubro Alimentos, siguiendo en orden de importancia la Minería Metálica.

CANASTA EXPORTADORA POR RAMA DE ACTIVIDAD - %

Ramas de Actividad	1990	1996	1997	1998	1999	2000
Ganadería	1,2	0,0	1,2	4,6	0,0	0,0
Resto Minería Metálica	23,4	26,3	27,0	17,7	15,2	15,7
Industria de Alimentos	73,4	63,5	61,3	68,8	78,9	76,9
Forestales	0,0	3,6	2,9	5,0	5,4	6,6
Material Transporte	0,0	1,1	1,9	0,0	0,0	0,0
Productos Químicos Preparados	0,0	4,6	5,0	3,8	0,0	0,0
Total	98	2095,1	99,3	99,9	99,5	99,2

Clasificación regional de exportaciones por grandes sectores, según años (Miles de Dólares FOB)

Sectores / Año	1990		1996		1999		2000	
	%	Monto	%	Monto	%	Monto	%	Monto
Silvo agropecuario	1,3	895	0,8	870	0,5	811	0,8	1.215
Minería	23,4	16.373	26,3	28.731	15,2	24.758	15,7	24.770
Ind. Procesamiento	73,9	51.728	67,1	73.280	84,3	137.076	83,5	131.823
Ind. Transformación	1,4	974	5,7	6.223	0,0	78	0,0	71
Servicios	0,0	0	0,1	129	0,0	0	0,0	0
Total Región	100,0	69.970	100,0	109.233	100,0	162.723	100,0	157.879

Fuente: Elaborado por el INE sobre la base de información del Servicio Nacional de Aduanas División Planificación Regional MIDEPAL

Otro dato a considerar, señalando la importancia del Corredor Bioceánico, lo constituyen los principales destinos de las exportaciones de la XI Región de Aysén, y de Chile en su conjunto.

En ese sentido, cabe mencionar que en los primeros nueve meses de 2002, Aysén exportó por valor de 27 millones de U\$S hacia Europa, y cerca de 5 millones de U\$S al MERCOSUR.

En particular vale detenerse en el enorme potencial de su acuicultura, en tanto Chile, junto con Noruega, representan el 70% de la oferta mundial de salmónidos de cultivo.

A nivel nacional(*), Chile prevé una proyección de crecimiento de sus exportaciones de salmónidos hasta 3000 millones de U\$S para 2010, triplicando los valores actuales, en tanto Aysén, con espacios geográficos aptos para tal fin, estima un crecimiento de sus exportaciones desde los 75 millones de U\$S de 1999, a unos 250 o 300 millones de U\$S para 2006.

**Exportaciones de Chile según Países y Grupos de Países de Destino
1996 - 2001**

(Cifras en millones de dólares FOB)

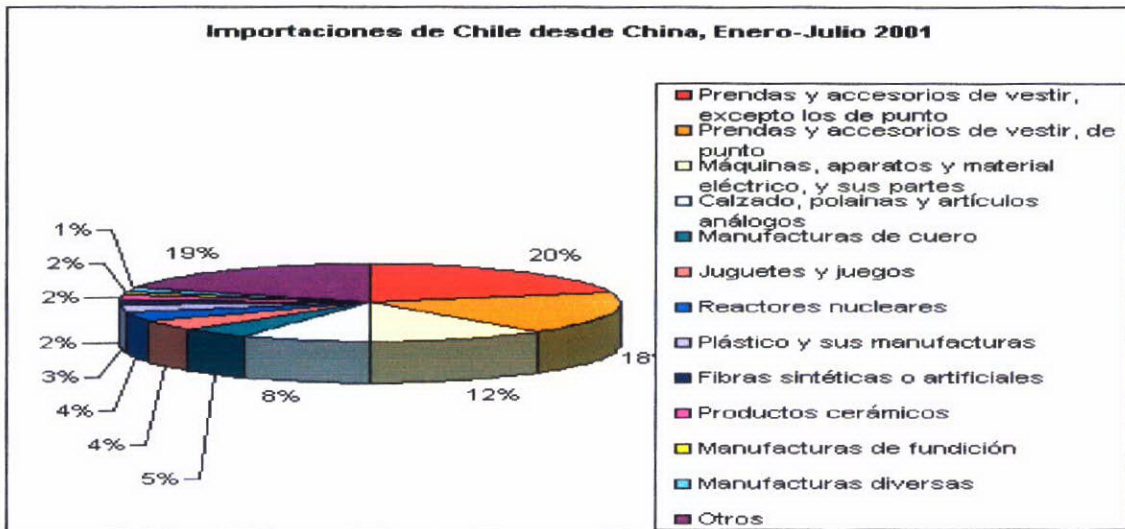
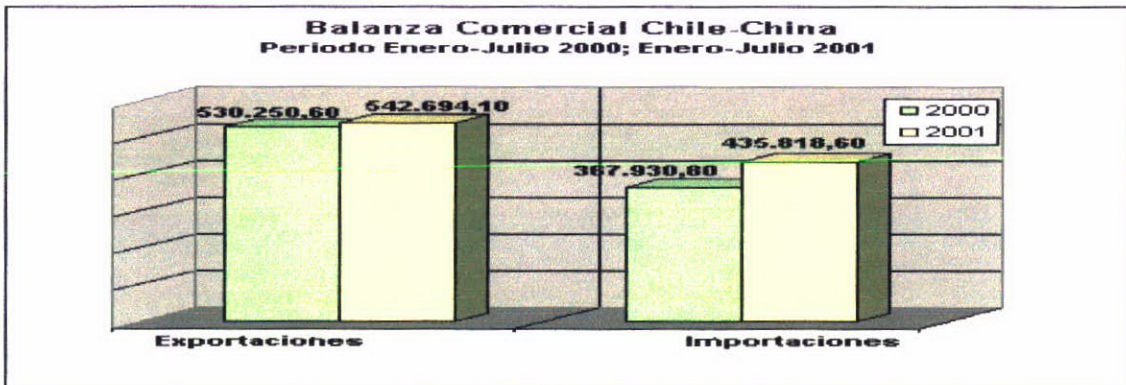
	1996	1997	1998	1999	2000	2001
ALADI	2.933,8	3.371,3	3.322,0	3.235,6	3.791,5	3.766,2
<i>Mercosur</i>	1.759,8	1.863,1	1.633,8	1.520,2	1.709,1	1.517,4
Canadá	139,6	131,0	143,5	173,5	243,7	265,6
Estados Unidos	2.559,1	2.710,5	2.603,7	3.087,5	3.183,7	3.351,7
Noreste Asiático	4.456,1	5.049,2	3.438,5	4.021,3	4.933,2	4.137,6
<i>Japón</i>	2.495,7	2.675,8	1.959,3	2.276,3	2.548,5	2.144,1
Unión Europea	3.685,3	4.144,1	4.148,3	4.123,0	4.540,9	4.594,1
I. Total	13.773,9	15.406,1	13.655,9	14.640,8	16.692,9	16.115,2
II. Total Exportaciones	15.394,6	17.017,0	14.753,9	15.914,6	18.425,0	17.668,1
I Sobre II	89,5	90,5	92,6	92,0	90,6	91,2

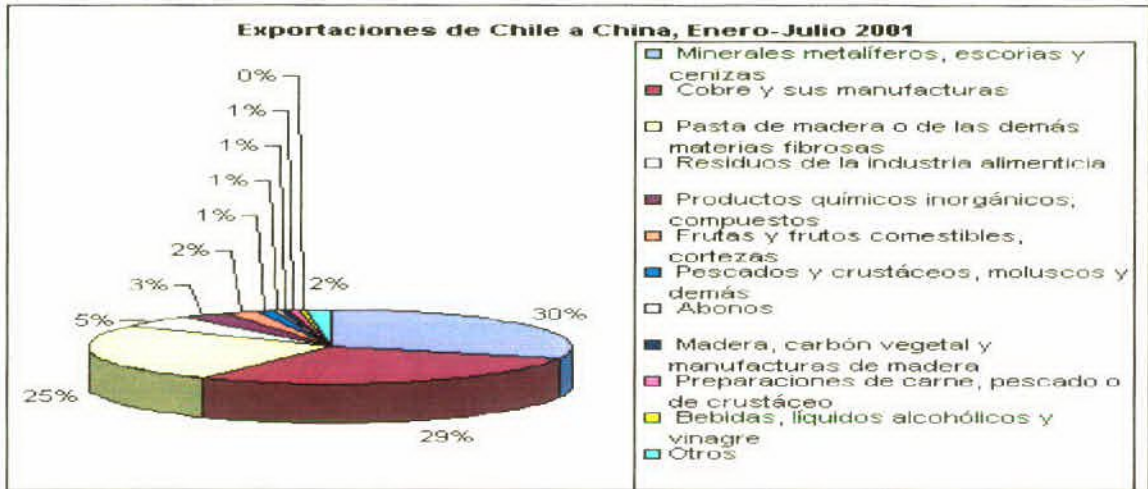
Fuente: Banco Central de Chile

FCM/pem

INTERCAMBIO COMERCIAL ENTRE CHILE Y CHINA - ENERO - JULIO 2001

(*) Analizando las cifras de intercambio de Chile con China en los primeros siete meses de este año, se aprecia en el rubro Exportaciones un alza del 2,34% con respecto a igual período del 2000. Se destaca el grupo de minerales metalíferos, que superó al cobre en el primer lugar de los productos enviados al país asiático. En tanto, dentro de las importaciones, la diferencia entre un período y otro fue mayor, ya que el porcentaje de aumento fue de 18,45% con respecto al período enero-julio del año 2000. No se aprecian cambios, ya que los textiles y las maquinarias siguen liderando la lista de productos venidos desde China.





Fuente: Servicio Nacional de Aduanas de Chile

3.5.- EL TURISMO DE LA XI REGIÓN

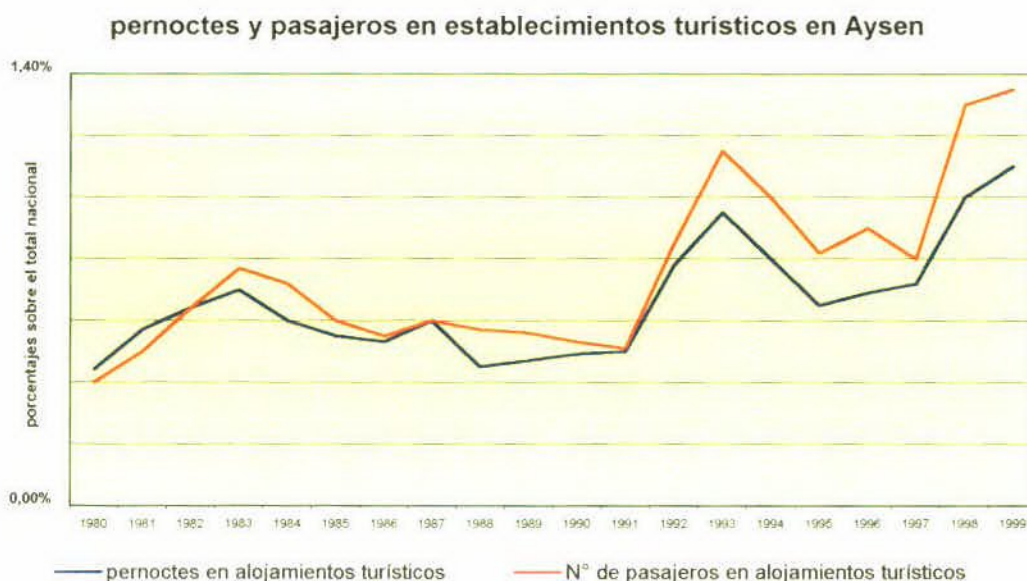
La región ofrece una gran cantidad de atractivos turísticos, fiordos, lagos, campos de hielo, extensos bosques, canales, ríos y lagos. Entre ellos, algunos tienen proyección internacional, como la Laguna San Rafael y la Carretera Austral.

El Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas incluye muchas de estas atracciones.

La combinación de esta oferta diversa de paisajes y climas, y una adecuada instalación de los mismos bajo la marca Patagonia, en la promoción internacional, viene generando un crecimiento fuerte de la actividad, en los últimos años, particularmente en el ecoturismo y el turismo de intereses especiales.

Los niveles de seguridad, y la ausencia de contaminación ambiental, en suma la oferta de una naturaleza virgen, y centros poblados abiertos y sencillos, auténticos en su expresividad cultural, son relevantes en la elección por parte del turista, en particular el extranjero, que en la última década pasó de un 10 % al 30 % de participación en el volumen total de visitas.

Las principales actividades ofrecidas al turista son el trekking, la pesca con mosca, las cabalgatas, los tours embarcados en lanchas y catamaranes, los Parques Nacionales y la Carretera Austral.



Fuente: Identificación y análisis de oportunidades de Inversión en Aysén – CEPAL – ONU – 2000

El turismo participa con el 7,7 % del total del empleo en alta temporada y con un 6 % en baja, alcanzando una participación del 10 % en el PIB regional.

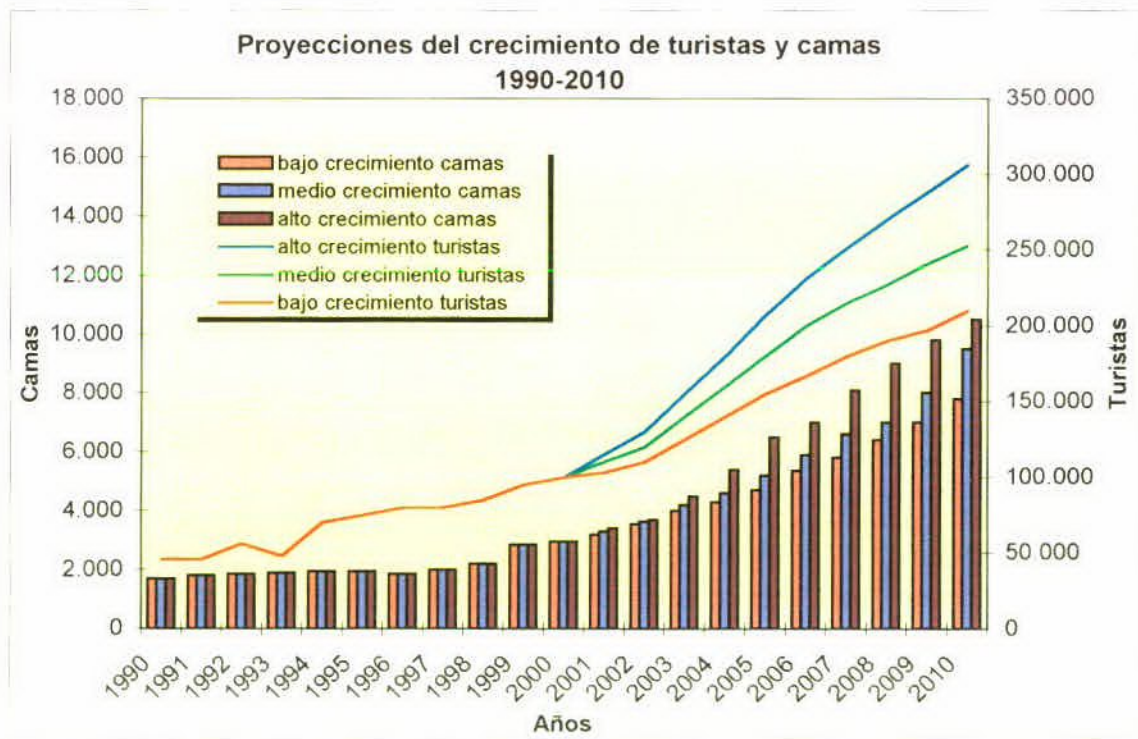
El cuadro anterior muestra el comportamiento de la tasa de crecimiento de las llegadas y los pernóctes, en los últimos veinte años, con una variación positiva anual del 16,3 % en los últimos diez años, con estadías crecientes.

Esto seguramente ha influido en el crecimiento sostenido del número de nuevos establecimientos turísticos, que se verifica con una tasa anual media del 17,10 % entre 1990 y 2000.

Entre estos nuevos establecimientos comienzan a aparecer ofertas de lodges de pesca, sumamente atractivos para el turismo internacional.

Si bien se observa un incremento de la llegada de turistas en temporada baja, la misma no alcanza a romper la fuerte estacionalidad de los meses de verano.

El gráfico de proyecciones, que se muestra a continuación plantea la llegada de entre 210.000 y 306.000 turistas para 2010, requiriendo la creación de entre 4.176 y 7.672 camas en la región.



Fuente: Identificación y análisis de oportunidades de Inversión en Aysén – CEPAL – ONU – 2000

Estimando una ocupación del 80 % de las camas en temporada alta, se requerirán entre 580 y 1080 nuevos empleos, solo considerando el rubro alojamiento.

En la Región, el subsector alojamiento, representa el 20 % de las actividades vinculadas al turismo, excluyendo el comercio, por lo que el impacto final en la creación de puestos de trabajo, debería estimarse cuatro veces superior.

Un mejoramiento de la infraestructura de comunicaciones y caminos, particularmente en las áreas protegidas, y la apertura de accesos e integración de circuitos con Chubut, creando ofertas complementarias entre productos, seguramente consolidará el crecimiento.

Finalmente, debemos considerar el cambio de escenario que ofrece la depreciación de la moneda argentina, que vuelve a tornar atractivo para el turismo extranjero la Patagonia Argentina, que hasta el año 2000, estaba ingresando en cantidades más importantes, por el sector chileno, es decir, a partir de 2002, son dos las regiones que presentan incremento del turismo internacional.

	TURISTAS EXTRANJEROS ENTRADOS SEGÚN LUGAR DE ENTRADA - 2002												
	TOTAL	Ene.	Feb.	Mar.	Abril	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.
AISEN	17900	4009	3034	2979	1184	840	669	853	807	1022	2503	0	0
BALMACEDA AEROPUERTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COYHAIQUE ALTO	2927	606	535	596	150	137	78	164	155	228	278	0	0
HITO IV 0-B	52	0	21	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HUEMULES	2068	476	473	469	120	70	62	87	56	77	178	0	0
LAGO O'HIGGINS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LAS PAMPAS / LAGO VERDE	248	17	152	32	11	9	2	8	5	9	3	0	0
PAMPA ALTA	122	27	25	27	28	12	0	0	0	1	2	0	0
PTO IBAÑEZ-PALAVICINI	507	215	123	49	24	17	7	16	18	18	20	0	0
RIO FRIA APPELEG	62	11	21	16	6	8	0	0	0	0	0	0	0
RIO JEINEMENI	10907	2293	1428	1573	767	569	517	571	564	645	1980	0	0
RIO MAYER	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
RIO MOSCO	22	6	1	1	7	5	0	0	1	0	1	0	0
ROBALLOS	279	154	44	59	12	2	0	2	0	4	2	0	0
TRIANA	704	203	211	126	58	11	3	5	8	40	39	0	0

A nivel nacional, el origen de los visitantes extranjeros, se compone en un 80 % de América, un 15,8% de europeos, y un 3,8% de Asia y el Pacífico. Dentro del total de América, los visitantes se distribuyen en 84% de Sudamérica, 14,6% de América del Norte, y 1,6% de Centroamérica y el Caribe.

5.- EL TURISMO EN CHUBUT

Chubut es una Provincia con una múltiple oferta de productos turísticos, distribuidos por su amplia geografía. El componente diferencial que constituye su mayor fortaleza consiste tanto en su diversidad natural, como en los estándares eco ambientales de la misma, además de la particular diversidad de su fauna, especialmente de la marina.

La forma de su territorio, y la variedad de su oferta, junto a su ubicación central en la región, terminan de configurar un sólido bloque de fortalezas que la convierten, en relación con las otras provincias de Patagonia, en un caso singular como desafío de desarrollo turístico.

Su planta turística, y la infraestructura de conexiones, si bien con diferentes niveles de consolidación, se distribuye en todo su territorio, con predominio en la costa y en la cordillera.

El interior provincial, vinculado a pequeñas poblaciones, se incorporó paulatinamente en los últimos años, de la mano del crecimiento del turismo rural y el agroturismo incipientes.

Podemos decir entonces, que Chubut es una **Provincia multiproducto** (1), a diferencia de otras experiencias regionales, que por obra de decisiones políticas o de mercado, han desarrollado una concentración del crecimiento turístico, en una u otra oferta determinada

Durante los últimos treinta años, se implementaron políticas de estado, relacionadas con la planificación estratégica regional (que han constituido una inédita gestión institucional en lo turístico) a favor de corredores y comarcas, sin embargo, las mismas no alcanzaron a neutralizar las tendencias a la concentración y la simplificación de los movimientos de inversión y promoción.

Dichas tendencias condicionaron fuertemente la asignación de recursos en la última década, al convertirse en los vectores principales de un modelo particular del crecimiento argentino, que desarticuló las economías regionales.

(1) La oferta de atractivos que promueve la Secretaría de Turismo provincial, exhibe el valor de 12 productos vigentes, de alta demanda y proyección sobre todo el territorio, que abarcan tanto lo natural de la fauna marina, lo paleontológico de sus bosques petrificados y museos interpretativos de excelencia internacional, los deportes de aventura, la cultura de su pueblo y las inmigraciones históricas, la pesca y los paisajes cordilleranos, junto al creciente desarrollo del turismo rural.

Muchas de las decisiones sobre políticas de transporte, inversión en caminos o direccionamiento de créditos, fueron de origen extra regional, con la visión de "gestión de negocios", cuya lógica no estaba estructurada en base al interés general, siendo este último, una obligación inexcusable del Estado.

El turismo en Chubut, participa con un 2,53% en el producto bruto provincial, generando más de 6.000 puestos de trabajo, entre empleos directos e indirectos. Es decir, aun con valores que podemos juzgar bajos, es una formidable base de despegue económico, que sumada a las mencionadas fortalezas objetivas dadas por un sustrato geográfico, natural y eco ambiental en lo específico y la pertenencia al producto Patagonia, con demanda internacional creciente, configura un potencial que con **políticas adecuadas**, puede convertirse en uno de los principales motores de la economía provincial de la próxima década.

Chubut impulsó las políticas ambientales, con más de 35 años de desarrollo en el territorio, con resultados relevantes como el Sistema Provincial de Áreas Protegidas provinciales iniciado a principios de los '60. Todo este desarrollo se vinculó directamente al turismo, respondiendo al diagnóstico de potencialidades dadas por las fortalezas naturales.

Esta situación representa a la vez un compromiso y una oportunidad: *preservar el medioambiente, y al mismo tiempo, convertirlo en herramienta económica de desarrollo.*

En este marco, la demanda de integración social y económica de los chubutenses, requiere poner en valor el motor del turismo, porque lleva implícito la rápida generación de empleos, el desarrollo de pequeñas y medianas empresas, el rescate de los valores culturales de su población y entre otras importantes cuestiones, *la valoración de la oferta natural* distribuida en todo su territorio. Este es el enfoque que ayudará a construir una estructura económica con igualdad de oportunidades y equilibrio entre las subregiones del territorio provincial, mediante una estrategia que defina una composición de productos turísticos principales y complementarios adecuada a los mercados deseados.

Por otra parte, en términos específicamente turísticos, un único producto emblemático por bueno que resulte, concentra inversiones, aísla territorios, disminuyendo las estadías del visitante, y por lo tanto genera una ineficiente distribución de la renta turística. Tal situación también vuelve a la actividad mucho más vulnerable y peligrosamente dependiente de los vaivenes naturales del mercado.

La estrategia es, por lo tanto, **política** en términos de integración e igualdad de oportunidades, y **técnica** en tanto la diversificación de la oferta atiende la demanda de los mercados y torna más segura la estructura económica de la actividad.

Por lo tanto, desarrollar **nuevos productos**, volver **más rentables** los que hoy ofrecemos, **salir al exterior** a vender Patagonia, **estudiar los mercados regionales**, involucrarnos en la **comercialización junto a nuestros empresarios** y apoyar los **aportes científicos** constituyen los elementos centrales de la gestión pública.(2)

Debe asumirse la paulatina desaceleración de la actividad del turismo en Chubut, en los últimos cinco años, pese a los importantes valores registrados en la temporada 2002 – 2003, vinculados al fenómeno nacional, como producto del crecimiento relativo de otros centros en los nuevos escenarios de competencia, y la pérdida general de competitividad de nuestros productos.

Esto se dio en el marco de la ausencia de un proyecto nacional que contuviera a las regiones, sumando ahora la crisis terminal de un modelo de acumulación económico, basado en la demolición de los factores genuinos de la producción a favor de aquellos vinculados a lo financiero y lo especulativo.

5.1.- LA NACIÓN Y LA REGION

Patagonia, siendo junto a Bs. As, uno de los principales productos demandados en el mundo, no supo constituir una adecuada alianza regional de intereses en la actividad, dejando en manos extraregionales la conformación de la oferta y los modos de comercializar y promover, sin buscar incidir en estrategias que se vinculan generalmente con las apuestas comerciales de terceros. (3)

Se repite así, el modelo “de factoría” que se aplicó históricamente a otros recursos regionales, fueran estos, el petróleo, la pesca, la lana, u otras, donde la región puso el recurso, y la Nación nos redujo a la condición de socios minoritarios.

(2) La Secretaría de Turismo Provincial definía así sus objetivos en su documento “Chubut - El turismo de la próxima década”

- *si es buena la integración de los chubutenses, también lo es la integración regional patagónica, y de esta con Chile.*
- *el mercado de Chubut es el mundo, y los mercados regionales del cono sur, son la ampliación de nuestro mercado doméstico.*
- *el negocio turístico lo hacemos con la naturaleza y no a expensas de ella.*
- *pensamos en un Estado fuerte, no solo para las regulaciones sino también como inductor de negocios.*
- *el recurso tierra, es decir, naturaleza y paisaje, debe ser una herramienta del Estado, para atraer y regular inversiones.*

Las sucesivas gestiones nacionales de la actividad, de los últimos cinco años, aun con una visión mas dinámica de la actividad, lo que permitió instalar una visión trascendente de la misma en el común de la gente y en los medios de prensa, no alcanzaron a reformular la relación entre la Nación y las provincias, mediante **una nueva ley de turismo**, que reconozca las realidades regionales, y adopte criterios nuevos y permanentes para distribuir esfuerzos y recursos.

Cabe agregar, que la persistente visión localista o de interés individual, que ha caracterizado al sector turismo provincial, impuso una relación de "dependencia" con la Autoridad Nacional de circunstancia, a quien se le suele pedir por intereses sectoriales antes que, demandar por el conjunto de la actividad provincial y regional. (4)

LA ORGANIZACIÓN DEL TURISMO REGIONAL

Hace más de treinta años, que está constituido el Ente Oficial Regional Patagonia Turística, creado con el objetivo evidente de integrar turísticamente a la Región, a partir de su fuerte identidad en el mercado nacional e internacional, y resolver los problemas estructurales de la actividad frente a la concentración del País.(5)

(4) En tal sentido, podemos definir a una política de estado consistente, como aquella que articula y orienta múltiples decisiones en diferentes planos de gobierno, con una visión unívoca, en pos de un objetivo y un horizonte temporal concreto.

Puede ser buena o mala, puede no compartirse eventualmente, pero es la condición necesaria para fijar reglas claras de juego, que permiten a los sectores involucrados, ordenar criterios de acción. La ausencia de estas políticas, supone el peor de los mundos, ya que reúne la imprevisibilidad, con el "piedra libre" de los más poderosos. En tal sentido, reunir inteligentemente, un abanico de decisiones fundamentales, incluyendo el transporte, bajo la órbita de la autoridad turística nacional, se convertirá en una señal fuerte de cambio.

(5) LOCALIZACIÓN DE LAS EMPRESAS DE VIAJES Y TURISMO -AÑO 1996

LOCALIZACIÓN	EMPRESAS	%
Capital Federal	866	43,6
Buenos Aires	438	22,0
Santa Fe	116	5,8
Chubut	32	1,6
Resto del país	536	27,0
TOTAL	1.988	100,0

Fuente: INDEC, AAVYT, Claves.

Estos objetivos evidentes, no llegaron a cristalizarse aunque fueron muchos los avances, en acciones promocionales, en la construcción de una solidaridad y coherencia interna del Sector Turismo patagónico, superior al de otras regiones, y en la consolidación de la marca "Patagonia".

Sin embargo, los problemas estructurales en las comunicaciones, las políticas aerocomerciales, y la persistencia de proyectos políticos diferenciados en las provincias patagónicas, asociados a gestiones de gobierno de distintas identidades partidarias, impide aun construir el turismo como una política de Estado única para la Región. (5)

Esta organización regional emitió un documento plan, en 2001, que fue elevado a la Autoridad Nacional, donde pone énfasis en la consolidación de la integración intra - regional, como requisito para la asociación con Chile, frente a los mercados externos.(6) (7)

(5) Las empresas de transporte aéreo son los operadores turísticos con mayor poder negociador en el mercado.

(6) En su documento Oficial, el Ente afirma : "Hoy, las especiales condiciones macroeconómicas imperantes, la situación de abierta competencia y la restricción o recogimiento a la que los mercados son habitualmente obligados, son factores que hacen necesario establecer una estrategia de imposición y posicionamiento de una Región; estrategia que conceptualmente pasa por marcar la diferencia, mostrar y gestionar al máximo las ventajas competitivas, difundir en forma agresiva los elementos de extraordinaria rareza y por sobre todas las cosas imponer un **macro producto** con peso propio y Patagonia, es la única región en el país que rinde estas condiciones y debe, desde nuestro punto de vista, liderar un proceso que se inicie con este objetivo de posicionamiento y culmine en el tiempo con la imposición de la marca "Argentina".

"... Hay cuestiones estructurales que crean un clima para el agravamiento de estos inconvenientes, cuya resolución es externa a la Región y exigen una respuesta enérgica e inmediata por parte de las autoridades que administran el Sector; por mencionar algunas, las mas notables:

- Condiciones negativas en la política aerocomercial imperante, las cuales afectan los intereses económicos y de integración de la región. El sistema que tuvo vigencia en los últimos años, respondía a actividades comerciales y productivas, que hoy han cambiado, o se han extinguido, pero nunca fue reflejo o herramienta de un modelo turístico regional;
- La comercialización de productos en forma concentrada, productos cuyo insumo esencial o materia prima es propia y exclusiva de la Región pero sin que ésta tenga posibilidades de participar de las decisiones de cómo se comercializa;
- Una desarticulación de varios productos fuertes y emblemáticos debido por un lado a razones físicas o geográficas pero por el otro a la política institucional que rige el Sector. Por ejemplificar en forma simple, no se puede construir un sector productivo y de integración este-oeste desde un punto de vista físico y social sin buenas conexiones terrestres y un adecuado mantenimiento de lo existente que lo posibiliten. Por mencionar otro, **la integración con Chile sin un acelerado proceso de control que permita un tránsito fluido y una normativa que atienda en forma puntual la problemática binacional, es solo especulación, una expresión de deseo.**
- Creciente desequilibrio en la atención institucional entre subregiones inclusive de una misma Provincia, lo cuál frecuentemente desarticula estrategias internas y desestabiliza a la propia política Provincial;
- Escasa ó casi nula estrategia de promoción nacional e internacional integrada, con esfuerzos aislados que generan una débil señal de bajo efecto real y confusión en el mercado; ..."

(7) En los dos últimos años, el acercamiento entre el Consejo Federal de Inversiones, y el Ente Patagonia, con proyectos integrados para la promoción internacional, representa una buena iniciativa.

PARTICIPACIÓN DEL TURISMO EN LA ECONOMÍA PROVINCIAL

Considerando el Valor Bruto de la Producción a precios corrientes (8), el Sector Turismo, (Hoteles y restaurantes y transporte por vía aérea), aportó en el año 1999 el 2,33% del PBG de la Provincia del Chubut.

Evolución del PBG a precios corrientes (participación relativa).

Actividad	Año						
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Turismo¹	1,35	1,52	1,68	1,87	1,95	2,46	2,33
Agric., ganadería, caza y silvicultura	2,36	1,63	1,75	1,78	1,40	1,40	1,45
Pesca	1,24	0,94	1,21	1,78	2,93	3,67	3,09
Minas y Canteras	18,39	17,80	17,72	21,72	20,45	15,43	19,56
Ind. Manufactureras	19,10	19,89	20,88	19,59	19,63	18,87	17,23

Año base 1993- Índice de la evolución del PBG de la Provincia del Chubut, a precios corrientes (1993= 100,0)

	Año						
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
PBG	100,0	106,8	113,8	117,9	123,1	114,3	115,1
Turismo	100,0	120,2	141,2	162,8	177,2	207,7	197,9

En el año 1999, el Producto Bruto Geográfico provincial alcanzaba los \$ 5.182.032.053.-, estimándose que el sector turismo aportaba, en ese año, \$ 120.636.000.- y mientras el presupuesto provincial de ese año, representaba un 16 % del PBG, el aporte público al presupuesto de turismo alcanzaba un magro 0,008 % del PBG., es decir 291 veces menor a su participación en la economía real. (nos referimos a los aportes de Rentas Generales para la gestión promocional, ya que más arriba, hemos señalado el volumen de inversión física en infraestructura, que sí resultó significativo en los últimos años).

(8) Los valores consignados corresponden a la Sección Hoteles y restaurantes y Transporte aéreo.

INVERSIÓN PÚBLICA EN TURISMO

a) Créditos al Sector Privado. Fondo Financiero Permanente.

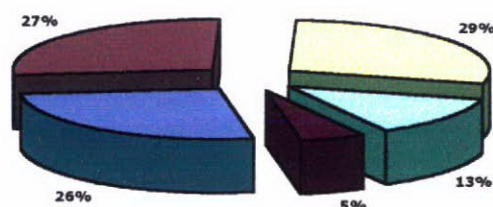
ZONA	CRÉDITO	INVERSIÓN TOTAL
Noreste	4.603.346,00	12.873.859,00
Sur	6.960.628,00	11.801.881,00
Cordillera	3.434.301,00	6.703.841,00
TOTALES	14.998.275,00	31.379.581,00

Fuente: Informe N° 6 Fondo Financiero Permanente, 1999.

b) Inversiones Públicas

ACTIVIDAD	INVERSIÓN PÚBLICA	AÑO
Centro de Actividades de Montaña La Hoya	4.916.510,00	1995 - 1997
Reserva Península Valdés	1.200.000,00	2000 - 2001
Muelle para Cruceros Piedrabuena Puerto Madryn	9.000.000,00	2001 - 2003
Puerto de Rawson	500.000,00	2001 - 2003
TOTAL	15.616.510,00	

Chubut. Resumen de las inversiones en el Sector Turismo - 1995 - 2001.

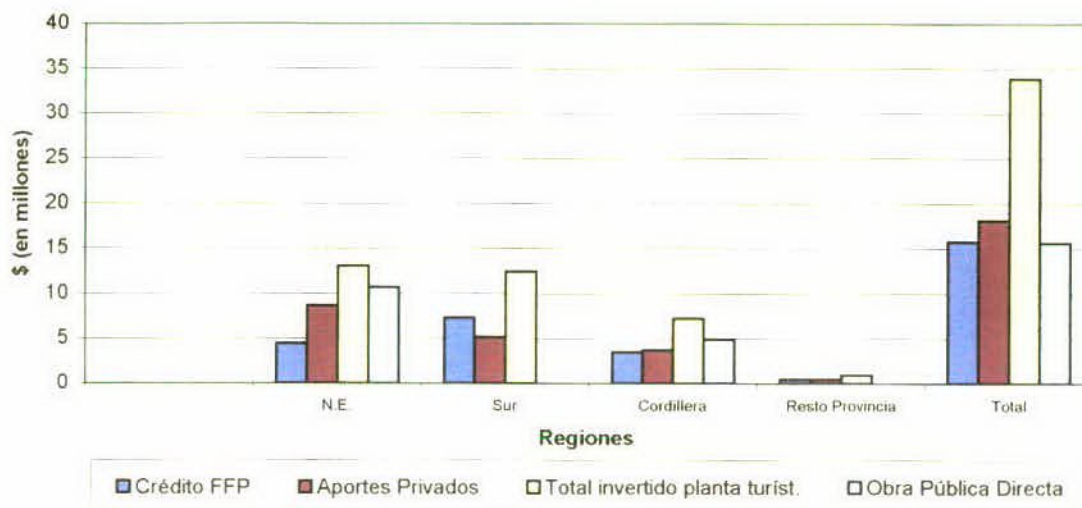


- ASISTENCIA AL FONDO FINANCIERO PERMANENTE
- OBRA PÚBLICA DIRECTA
- APORTE PROPIO DEL SECTOR PRIVADO AL FFP(*)
- ING. GENERADOS POR TURISTAS EN LAS RESERVAS
- APORTES DE RENTAS GENERALES AL OPT

*Considerando exclusivamente las inversiones privadas por créditos del Fondo Financiero Permanente, del total de inversiones, el 95 % estuvo destinado a trabajar sobre el desarrollo de la oferta, y solo el 5 % a operar sobre la demanda.

Inversiones en el Sector turismo por Regiones - 1995 - 2001

Como se observa en los cuadros anteriores y el que sigue, no ha faltado participación pública y privada en las inversiones, aunque la estrategia suponía que la sola oferta, iba a incrementar los flujos turísticos, hecho que no ocurrió, al menos en las cantidades esperadas, por la incidencia de factores externos que no se incluyeron adecuadamente.



La estructura de la actividad, se distribuye mayoritariamente en el noreste provincial, con centro en la comarca de Península Valdés, siguiéndole la Cordillera, Comarcas de Los Alerces y del Paralelo 42, y por último, el Corredor Central, en el sur, cuyo eje es el Corredor Bioceánico, que inicia en Comodoro Rivadavia.

El cuadro de barras muestra cómo, la obra pública directa y la inversión privada, acompañaron esa estructuración original.

SITUACION DE LA DEMANDA

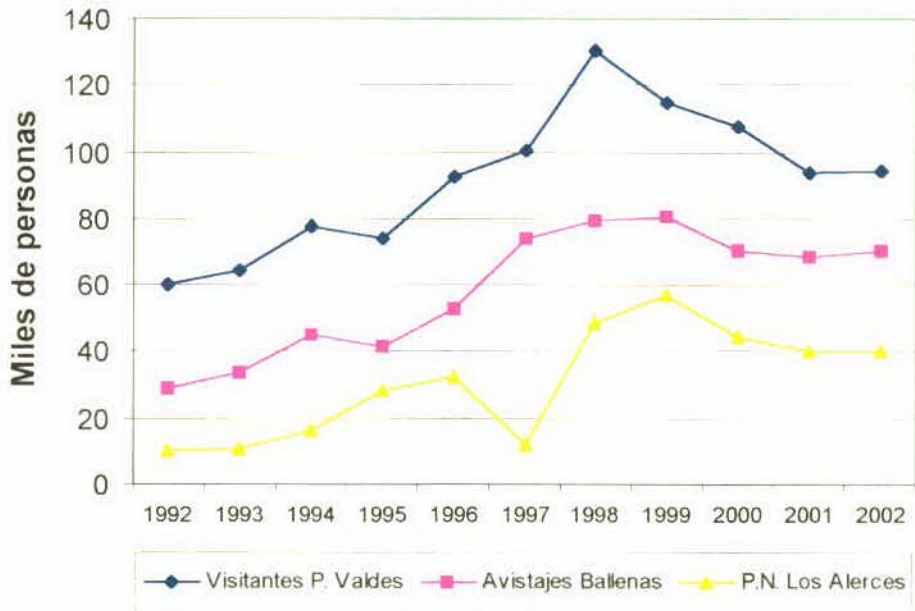
La comparación de tres productos emblemáticos que juntos representan en promedio más del 80 % de las visitas a Chubut, en su comportamiento entre 1992 y 2002, marca el quiebre producido en 1998, momento en que comienzan a pesar fuertemente en nuestro país, dos hechos definitorios: a) sobre el mercado interno, la recesión y la creciente pérdida del poder adquisitivo, afectando la posibilidad de viajar, y b) la creciente pérdida de competitividad de nuestros productos frente a otros destinos, por la sobrevaluación artificial del peso, circunstancia confirmada al analizar el **balance de pagos de la cuenta viajes** (9) registrada por la Secretaría de Turismo de la Nación.

(9) BALANCE DE PAGOS DE LA CUENTA VIAJES 1991 - 2000 (en millones de dólares)

AÑO	INGRESOS	EGRESOS	SALDO
1991	1.667	2.591	- 928
1992	1.908	3.193	- 1.285
1993	1.941	3.779	- 1.838
1994	2.174	4.049	- 1.875
1995	2.472	3.931	- 1.459
1996	2.896	4.369	- 1.473
1997	3.068	4.891	- 1.823
1998	3.264	5.203	- 1.939
1999	3.090	5.140	- 2.050
2000	3.108	5.382	- 2.274
TOTALES	25.558	42.532	- 16.994

Fuente: Suplemento económico de Página 12 sobre la base de información de la Dirección Nacional de Cuentas Internacionales.

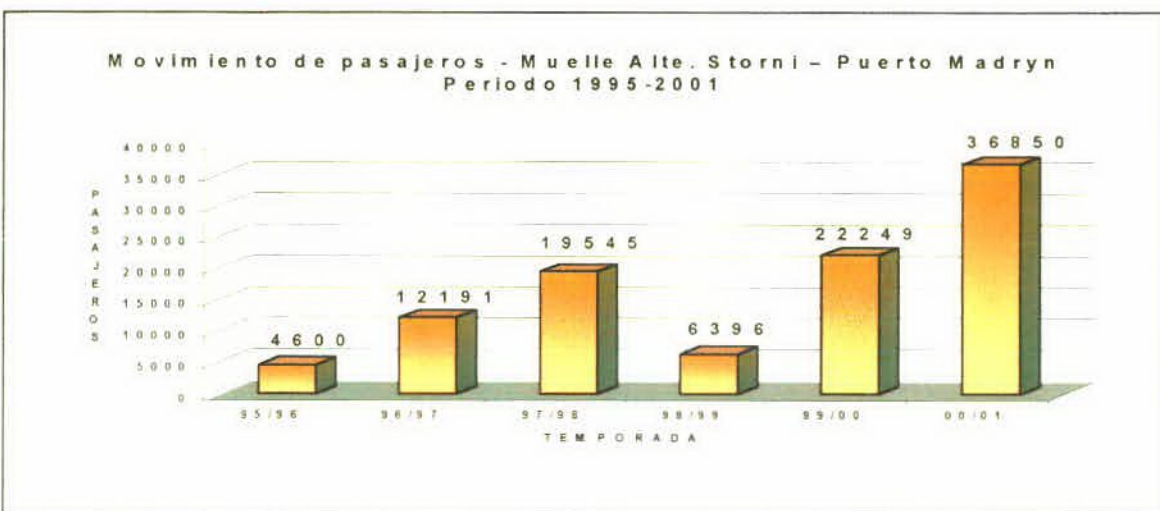
Evolución de la demanda



Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Secretaria de Turismo y áreas Protegidas de Chubut – 2003

La línea de tendencia de la década para cada producto indica un crecimiento de un 58% para Península Valdés(1), un 133% para los avistajes de ballenas, y de un 300% para el Parque Nacional Los Alerces.

Otro Indicador de la inserción de los principales atractivos en la oferta internacional, es el crecimiento de los pasajeros arribados en cruceros internacionales a Puerto Madryn.



(1) Los datos considerados de 2002, para los meses agosto a noviembre incluidos, para Península Valdés, no están disponibles, por lo que se ha tomado para esos meses, los datos de 2001, año de muy baja performance, aun así, se observa en el total de 2002, un cambio de tendencia, similar a los otros atractivos comparados.

LA TEMPORADA 2002 - 2003

Argentina vivió en la última temporada un gran crecimiento del turismo receptivo internacional, del orden del 15 %, despegándose de los magros valores de Brasil, México, el Caribe y EE.UU., tradicionales destinos del turismo internacional.

En Chubut, el ingreso de turismo extranjero a Península Valdés, en enero de 2003, aumentó en más del 40 %, en relación al mismo mes de 2002, y en cuanto a los visitantes nacionales, duplicaron las presencias de enero de 2002.

Punta Tombo y Cabo Dos Bahías, también duplicaron la presencia de visitantes extranjeros, y en el caso de visitantes argentinos, duplicaron y triplicaron respectivamente, las cantidades de 2002.

En la Cordillera se repitió el panorama algo más atenuado pero los niveles de ocupación fueron los más altos, (90 y 100%), luego de muchos años, fundamentalmente con el turismo nacional, pero con creciente presencia extranjera, de Chile, Uruguay, europea e israelí.

Comodoro Rivadavia, en sus principales hoteles, registró una ocupación sostenida cercana al 90 %, durante enero y febrero, fundamentalmente con aporte de visitantes de Chile.

Desde luego, aunque se trata de comparaciones con los bajos valores de los últimos años, quiebra la tendencia de retroceso, que comenzó en 1999.

Las razones hay que buscarlas en a) la competitividad ganada, repentinamente por la brutal devaluación, b) el redireccionamiento del turismo internacional, que opta por destinos que considera más seguros, c) la reaparición del turismo nacional, del segmento de ingresos medio - altos, que realizaban turismo en el exterior se reorientan hacia los destinos internos.

Las serias dificultades que las operadoras de turismo enfrentan para vender destinos del exterior las está llevando a volcarse, decididamente, al mercado interno – como no lo han hecho en el pasado, cuando privilegiaban al turismo emisor – impulsando un crecimiento de los flujos internos. Por ello, algunos destinos, de Chubut, con escasa o nula presencia en el mercado nacional encuentran posibilidades que no disponían.

LAS ACCIONES QUE DEBEN SOSTENERSE

En el nuevo escenario que abrió paradójicamente la crisis nacional más grande de la que tengamos memoria, emerge la actividad económica del turismo como uno de los sectores productores de servicios, más beneficiados.

Queda claro que es un fuerte factor externo, que se suma a otros elementos del contexto internacional actual, y ambos son por tanto aleatorios, y no modifican por sí mismos la estructura del comportamiento histórico del Sector.

El tercer elemento en juego, el territorial, es la sólida base de recursos naturales que posee Chubut, y que comparte con la XI Región de Aysén, su oferta múltiple, y su ubicación en el centro de un espacio "Patagonia" que está instalado en el imaginario deseado de turistas potenciales de los países desarrollados.

Este último factor, es una constante, siempre y cuando, la protección de los recursos naturales, sea un tema instalado en la agenda productiva que la Provincia viene desarrollando sobre otros sectores económicos.

Por otra parte, el imaginario del turista potencial se sostiene si cumplimos con sus expectativas, y lo mantenemos permanentemente en conocimiento de nuestra oferta, ya que en el caso contrario, serán otros mercados competitivos, los que continúen desplazándonos del interés mundial.

Se puede optar por el "veranito cambiario", y por la inseguridad de las guerras en otros sitios alejados del País, o, se puede aprovechar la oportunidad que el azar ha brindado, y que de algún modo otorga un marco de ingresos y trabajo más estable, para retomar la iniciativa de la integración binacional, construyendo con Aysén una estrategia frente al turismo interno y terceros mercados:

Puerta adentro, Chubut debe trabajar básicamente en:

- Un plan de inversiones para la consolidación de la demanda, luego de un largo período donde, invirtiendo exclusivamente en la oferta de alojamiento junto al sector privado, produjo un aumento en la capacidad ociosa, con imposibilidad de afrontar mínimos costos de reposición y calidad de los servicios.
- La inversión en la oferta, debe volcarse a las comunicaciones y conexiones entre productos que hoy se encuentran dispersos en una geografía extensa, tales como la consolidación y mejoramiento de caminos, la asistencia para fortalecer productos emergentes como el agroturismo y el turismo rural, que consolidan la ocupación territorial, favoreciendo la generación de Pymes, y

prolongan las estadías del visitante, junto al mejoramiento y calificación internacional de las infraestructuras de servicios al turista. (Ver anexo Comunicaciones y atractivos... adjunto)

- Recuperar el control sobre la tierra pública, particularmente en la zona cordillerana, para su empleo en la búsqueda ordenada de inversiones externas en la construcción de nuevos productos como la pesca deportiva, donde Chubut ofrece especies silvestres, inhallables en otros lugares del mundo, y para evitar la depredación actual de los recursos del bosque y los lagos. (10)
- Promover la asociatividad empresaria y el encadenamiento de productos y servicios, que además pueden constituirse en unidades territoriales de "producción turística", un concepto más complejo que el simple "circuito turístico". (11)
- Esta asociatividad debe operar sobre la manera de desarrollar servicios entre el Estado y el sector Privado, y sobre la promoción estratégica y sistemática en los mercados nacional y externo.
- En cuanto a las herramientas operativas de la integración, en el plano estricto del Estado Provincial, constituir equipos técnicos de relación transversal entre los organismos y agencias estatales, banco, fundaciones, universidades, fijando la agenda binacional permanente, y asignando los recursos que permitan su seguimiento adecuado, tanto en los aspectos productivos y de comercio exterior, como los del turismo. (12)
- En la Región Patagonia Sur, nuestros intereses son confluyentes con Santa Cruz, Tierra del Fuego, y con Río Negro, tanto frente al mercado internacional, como frente a la demanda de conectividad territorial de productos.
- En el plano nacional, Chubut debe estar presente en aquellas agencias del gobierno federal, que conducen los temas de la integración, comisiones binacionales y grupos técnicos, (13) de la Cancillería y la Secretaría de Turismo,

(10) La Dirección de Catastro provincial tiene un registro de la tierra pública, y privada e información satelital actualizada, que debe ser la base de la constitución de un Banco de Tierras Públicas afectadas al turismo, que pueden operar como garantías ante créditos de *bancos nacionales*, destinados a la infraestructura de accesos y servicios para nuevos productos.

(11) Existe legislación nacional, la Ley Nacional 19.550 de Sociedades Comerciales, modificada por la Ley 22.903 que regula y define a las A..C.E, Agrupaciones de Colaboración Empresaria, herramientas dinámicas que permiten agrupar bienes y servicios en una cadena productiva, hoy están alcanzados por los beneficios de la Ley 23887, de fomento a la investigación aplicada a la producción.

(12) Existe un proyecto de ley, en la Legislatura Provincial de Chubut, que por primera vez intenta regular las políticas provinciales sobre la integración y el Corredor Bioceánico Comodoro Rivadavia – Puerto Chacabuco, en sus aspectos económicos y turísticos.

(13) Particularmente en la Comisión Binacional de Turismo, que conforman el Sematur de Chile y la Secretaría de Turismo de Nación.

por mencionar los principales ejecutivos. (la Dirección de Transporte provincial, tiene un papel importante a desempeñar).

Junto a la XI Región de Aysén:

- Consolidar las acciones vinculadas a los circuitos integrados pautados en la reunión de Coyhaique el año 2001. La creación de una red de alcaldes e intendentes sobre cada circuito, la unificación de la Señalética y la promoción "temática" de los mismos, la extensión del concepto de la Tarjeta Vecinal Fronteriza extendida a los circuitos, como "tarjeta turística", todo bajo las administraciones comunales asociadas, son el camino a adoptar. (se adjunta el acuerdo binacional suscripto).
- Chubut, tiene desarrollado un valioso trabajo sobre la pesca deportiva, (14) desde lo técnico del recurso y desde lo turístico como producto, que debe ser empleado para unificar con Aysén, los criterios sobre recursos compartidos, y normativas comunes para Guías de Pesca binacionales.
- Chubut puede ofrecer a Aysén, su desarrollo pedagógico y normativo sobre nuestro sistema de Guías de Turismo, y avanzar en una calificación conjunta del recurso humano y laboral, que podrían operar en el territorio turístico binacional.
- La apertura definitiva de pasos turísticos como el de Río Puelo y Futaleufú – Palena, en acuerdos de complementación con la Administración de Parques Nacionales, y Vialidad de Chile, para que los circuitos turísticos conecten con Puerto Montt al norte, accediendo Chubut, al turismo extranjero que arriba a esa ciudad, por barco o vía aérea, y al sur con Chaitén, abriendo el turismo de chubutenses a la isla de Chiloé. (15)

(14) Este trabajo fue elaborado por el biólogo Flavio Rescia, y el presidente de la Asociación de Guías de Pesca de Chubut, Guillermo Saguí, y presentado al CFI, durante 2002; la Secretaría de Turismo de Nación pretende tomarlo como modelo para otras regiones del País.

(15) El Arquitecto Boullón, caracterizó en un trabajo sobre la Comarca los Alerces, de 1998, al turismo chileno en la zona: "En general el turista chileno viaja al área por dos motivos, familiar o amigos, o como extensión a un viaje interno de un área vecina en su país. ..." en el primer caso, ... su estadía es superior a la media, en grupo familiar, con menor nivel de gasto, es posible aumentar su gasto si se le ofrecen opciones. En el segundo segmento, su comportamiento es similar al argentino, la frontera no es un límite para él, extendiendo su viaje por el conjunto de la comarca."

Podemos agregar, que en el nuevo contexto de la última temporada, los chilenos se convirtieron en asiduos visitantes y consumidores, en la zona cordillerana y en todo Chubut.

- Estudiar con Aysén la funcionalidad y operatoria de un Consorcio Binacional de Turismo, (COBITUR), que fue largamente demandado en las sucesivas reuniones de Comités de Frontera y Subcomité. Esta herramienta, atendería los planes estratégicos para la región ampliada, en la promoción en el mundo, los modos de comercializar nuestros productos y circuitos, y podría asociarse con el Ente Patagonia Turística, al cual pertenece Chubut.
- Asociar los dos Estados, en un solo criterio ambiental, permitirá encarar el diseño de áreas naturales y reservas protegidas en común, ampliando la presencia del Estado en territorios valiosos y frágiles. (16)
- En 1997, se realizó en Comodoro Rivadavia, el primer folleto binacional conjunto, con Chile. Por ahora, además, es el único, y estuvo destinado a promover el corredor bioceánico, Pto Comodoro Rivadavia – Puerto Chacabuco, desde lo turístico. Si Aysén y Chubut, se apoyan en similar criterio al de la Resolución 115/94, Mercosur, de libre circulación de material promocional, pueden encarar la confección de folletos turísticos de sus productos asociados, con ventajas arancelarias.
- La capacitación del personal de fronteras, esencial en el intercambio, puede encararse asociando esfuerzos, con la Secretaría de Turismo y Deportes de la Nación, la Universidad local desde sus Tecnicaturas, y los Ministerios de Educación de la Provincia y la Nación.

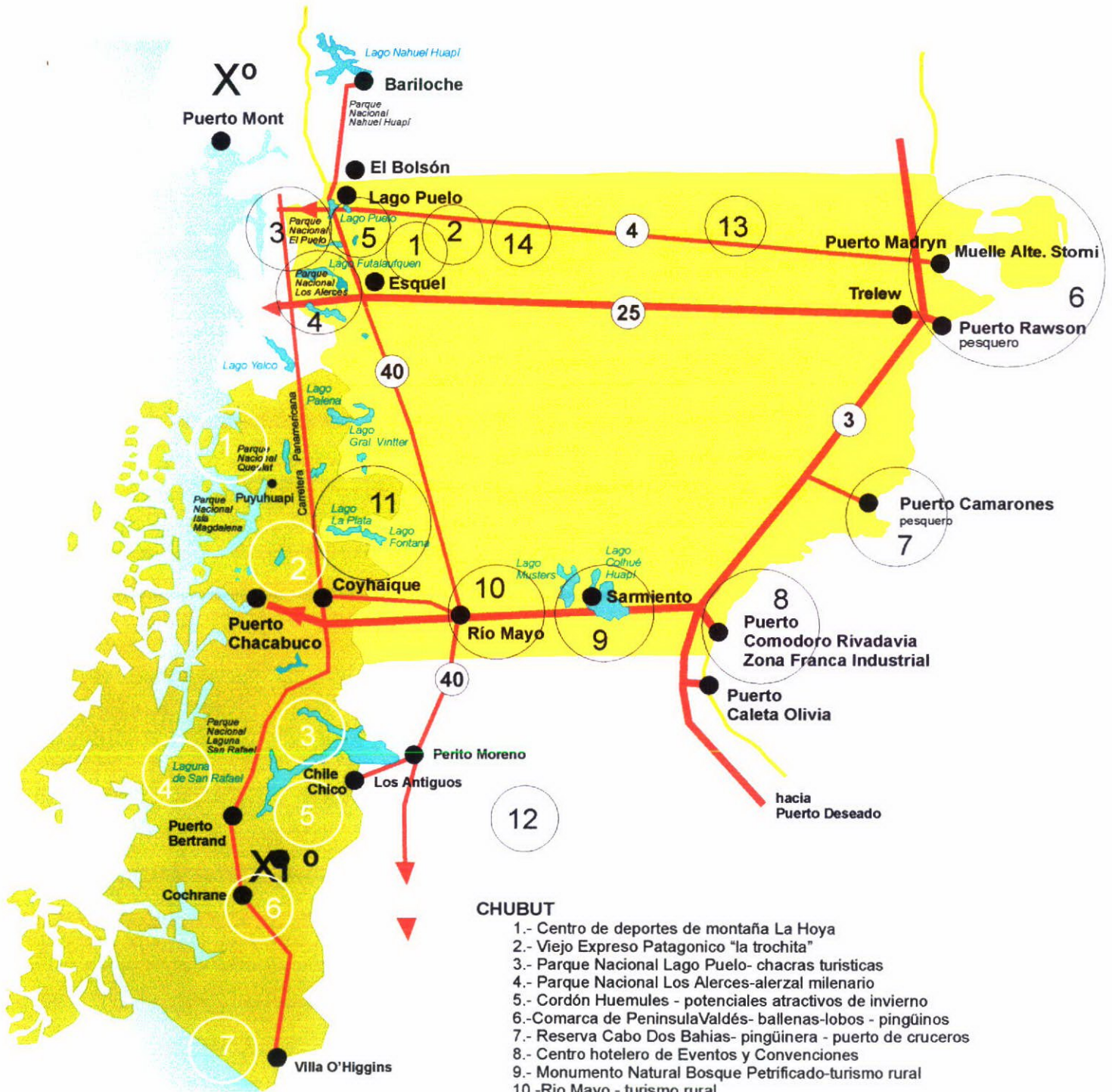
Algunas de estas iniciativas, que se describen a continuación, han comenzado a desarrollarse durante 2002, (Paso río Puelo y Circuitos integrados) siendo necesario darles continuidad y profundizarlas. Los sistemas de capacitación deben coordinarse mediante acuerdos operativos con organismos federales, y Gendarmería, Aduana, Carabineros y S.A.G de Chile, Senasa, y las Direcciones de Límites y fronteras de cada país.

Como darle continuidad a estas iniciativas, es precisamente el desafío pendiente de resolución, atento a la historia de postergaciones o demoras de muchas inquietudes, que debe responder la acción institucional y política provincial.

La Provincia del Chubut, debe institucionalizar en términos legales y presupuestarios las acciones de integración, creando a la vez, el espacio de representación operativa permanente, ante las autoridades nacionales y de Chile.

(16) Donde no se constituye el Estado, viene creciendo el criterio de algunos propietarios económicamente poderosos de campos en la Cordillera, para constituir **Reservas Privadas**.

COMUNICACIONES Y ATRACTIVOS TURISTICOS: CHUBUT-REGION DE AYSEN



CHUBUT

- 1.- Centro de deportes de montaña La Hoya
- 2.- Viejo Expreso Patagonico "la trochita"
- 3.- Parque Nacional Lago Puelo- chacras turísticas
- 4.- Parque Nacional Los Alerces-alerzal milenario
- 5.- Cordón Huemules - potenciales atractivos de invierno
- 6.-Comarca de Península Valdés- ballenas-lobos - pingüinos
- 7.- Reserva Cabo Dos Bahías- pingüinera - puerto de cruceros
- 8.- Centro hotelero de Eventos y Convenciones
- 9.- Monumento Natural Bosque Petrificado-turismo rural
- 10.-Río Mayo - turismo rural
- 11.-Complejo lagos Fontana - La Plata - pesca deportiva
- 12.-Río Pinturas - cueva de las manos pintadas
- 13.-Meseta de Somuncura
- 14.-Moumento Piedra Parada- turismo científico

CHILE

- 1.- Parque Nacional Queulat- Termas de Puyuhuapi
Paseos marítimos- pesca embarcado
- 2.- Centro de Esqui El Fraile
- 3.- Lago General Carreras- pinturas rupestres - pescadeportiva
Cavernas de marmol
- 4.- Laguna San Rafael- ventisqueros
- 5.- Lago Bertrand- Reserva Nacional Jeinimeni- pesca
Deportiva
- 6.- Cochrane- Reserva Nacional Tamango- pesca deportiva
Rafting- avistaje de huemules
- 7.- Ventisqueros Steffens y Montt - Reserva Nacional
Katalalixar - Parque Nacional Laguna San Rafael
Campo de Hielo Norte

UNA AGENCIA Y UN PROGRAMA

Esta "agencia" de integración debe pautar un programa sobre los ejes del intercambio comercial y turístico, incorporando además, las variables del sistema de transportes de cargas, la logística, la gestión comercial portuaria, los requerimientos asociados de la infraestructura, la capacitación empresarial para la identificación de oportunidades de negocios y la integración de procesos productivos.

MARCO TENTATIVO DEL PROGRAMA

Antecedentes y presupuestos iniciales

La ausencia de programas de integración fronterizos insertos tanto en una estrategia de desarrollo regional como en una política de integración país-país a nivel sub - Regional ha dificultado contemplar o considerar el territorio fronterizo binacional como el espacio de desarrollo económico y social de las comunidades locales.

La política de frontera históricamente impulsada ha sido, con contadas excepciones, una **política de fronteras hacia adentro** en lugar de una consideración que privilegie el concepto de **frontera común binacional**. Esa concepción de la frontera como elemento restrictivo y diferenciador llevó a resoluciones sui generis de las contradicciones políticas y económicas entre los países limítrofes. Las razones históricas y políticas que motivaron este comportamiento han sido variables y de muy diversa índole. (Ferraro – Elementos para un programa de integración de Argentina y Chile- 1990)

Las actuales circunstancias políticas son diferentes, y esto se manifiesta en los distintos protocolos firmados entre algunos países y en los acuerdos que están en el eje de las negociaciones recientes, y en la convergencia de organismos internacionales de financiamiento.(17) (18) Más aún, las transformaciones políticas y económicas que se registran actualmente a nivel mundial están obligando a repensar la naturaleza, la base conceptual y la estrategia en la que los procesos de integración y cooperación se fundamentan. (19)

(17) En esta perspectiva se orientan los proyectos financiados por el BID sobre integración entre Bolivia y Perú, entre Perú y Ecuador o el proyecto Subregional Andino; los trabajos del INTAL vinculados al área del norte de Chile y Noroeste de Argentina o los estudios de transporte en la Región Amazónica y el Alto Paraguay. Dentro de esta línea deben incluirse los estudios realizados por el CEPAL oficina Buenos Aires, en los últimos años, en las áreas fronterizas entre Uruguay y Argentina.

(18) En los términos más generales, tampoco los esfuerzos de integración económica y física planteados a nivel de los estados nacionales en la década pasada, han logrado superar los acontecimientos contingentes inmediatos o las presiones sectoriales, restringiendo así la potencialidad de transformación y crecimiento de la acción integradora.

(19) Para un análisis del rol de la integración económica en la actual etapa de transformación de América Latina, véase CEPAL, **Transformación productiva con equidad**. Capítulo VI: "La transformación productiva y la integración económica". Santiago de Chile, 1990.

Un nuevo tratamiento del tema fronterizo depende de las modalidades globales de relación entre economías vecinas y de “concebir a las fronteras más bien como espacios de cooperación, contacto y aproximación que como barreras políticas y económicas” .

El reconocimiento de semejanzas y homogeneidades ecosistémicas socioculturales y económicas fundamenta, precisamente, una propuesta de integración en la cual el área fronteriza entre dos países constituye un **espacio común binacional** desde donde impulsar el manejo integrado de sectores de actividad de interés mutuo para la complementación del desarrollo regional. De esta forma, las zonas de integración fronteriza pueden ser vistas y tratadas por la acción pública y privada como **zonas de desarrollo compartido** .

Desde esta perspectiva, el potencial que representa la integración fronteriza es elevado y uno de sus desafíos consiste en transformar la región que se extiende alrededor de una frontera en un terreno de interacción y esfuerzos mancomunados entre países y grupos sociales distintos que se asocian para la búsqueda de objetivos comunes. La integración fronteriza cumple una función de activación que está asociada a la creación y el estímulo de un sistema de instituciones políticas, económicas y sociales que sean funcionales a la transformación del crecimiento y al impulso del desarrollo .

En este sentido, la frontera debe ser atendida como una posibilidad de articular las economías de los países, brindando nuevas posibilidades productivas y de crecimiento económico, ampliando el abanico de cooperación tecnológica entre firmas e instituciones; facilitando la aparición de nuevas oportunidades de inversión; permitiendo el desarrollo de experiencias madurativas más complejas, tanto económicas como políticas, sociales y culturales; facilitando un adecuado tratamiento a aspectos de recursos naturales y ambientales compartidos y potenciando, en forma combinada, la búsqueda de expansión internacional.

Objetivo global del programa

El programa de integración debe tener como objetivo global **aumentar los nexos de cooperación entre Chubut y Aysén**, brindando un marco para el desarrollo local de las áreas fronterizas binacionales a través de la acción promotora de la **integración fronteriza**.

De esta forma, además de constituirse en una de las instancias de integración entre ambos países, **la integración fronteriza juega un rol promotor en el desarrollo regional**, ofreciendo una mayor articulación para la elaboración de proyectos –ya sea en las fases del estudio, prefactibilidad o ejecución–, procurando

una canalización apropiada de recursos de asistencia técnica y colaborando en la búsqueda de financiamiento ante organismos especializados para la realización de emprendimientos binacionales.

Un elemento básico para el cumplimiento del objetivo del programa es el rol protagónico que deben asumir los agentes económicos y sectores empresariales locales, en el proceso de integración y desarrollo con especial atención a la cooperación empresarial, a la detección de nuevas áreas de inversión conjunta, a la capacitación de recursos humanos locales, y al desarrollo de las capacidades tecnológicas regionales.

Resultados esperados.

Los posibles resultados que pueden esperarse de la realización de un programa de integración y desarrollo a plantear, se pueden listar del siguiente modo:

- Puesta en ejecución de acciones e iniciativas concertadas binacionalmente en distintos sectores productivos y áreas institucionales.
- Detalle de proyectos de inversión susceptibles de ser financiados por los países o por organismos financieros regionales o subregionales.
- Identificación de proyectos binacionales de asistencia técnica atendidos por instituciones argentinas o chilenas u orientados hacia la cooperación de terceros países u organismos internacionales.
- Construcción de un marco institucional binacional, receptor, canalizador y promotor de iniciativas de integración fronteriza.
- Asegurar un mayor grado de vinculación, complementación y conocimiento entre las instituciones, sectores empresariales y actores económicos y sociales locales argentinos y chilenos.
- Realización y mantenimiento de un inventario actualizado de las iniciativas a nivel local-regional y de sus principales atributos.
- Sugerencias y propuestas de tipo metodológico, institucional y operativo para el tratamiento y la implementación de iniciativas de integración.
- La puesta en marcha de un programa de esta naturaleza crea un ámbito propicio en el área que induce a la búsqueda y realización de nuevas iniciativas locales de integración.

DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA

Criterio y metodología de trabajo

Dos criterios fundamentales se deben tener en cuenta, en una primera instancia, para el diseño de las propuestas de integración. Por una parte, las iniciativas consideradas

deben contar con el apoyo de los distintos estratos de la población asegurando, de esta manera, la inclusión de todas aquellas acciones relevantes y consensuadas en el plano regional. Por otra parte, estas iniciativas deberían significar beneficios netos, en forma directa o indirecta, a las zonas limítrofes de ambos países.

Asimismo, y tomando en consideración el objetivo global del programa, se estableció como eje central el fortalecimiento de la capacidad productiva local entendiendo por ello –entre otras cosas- la promoción de la capacidad de gestión empresarial, la creación de un ámbito apto para el aprendizaje y la difusión tecnológica y la utilización conveniente de los recursos naturales renovables.

Sectores de actividad y componentes

Los sectores de actividad y componentes del programa han permitido agrupar las iniciativas y propuestas según su origen sectorial o específico.

- Turismo
- Medio Ambiente y Recursos Naturales
- Ingeniería Institucional
- Transporte
- Salud
- Movimiento de personas
- Movimiento de Mercancías e Integración Comercial Fronteriza
- Educación General y Capacitación
- Integración cultural
- Infraestructura física
- Actividades Productivas de Origen Primario

Núcleos temáticos básicos de cooperación binacional

Este criterio define los ejes sustantivos previstos en cada iniciativa.

- Agilización y racionalización de normativas y marco legal
- Mejoramiento y ampliación de infraestructura física y equipamiento social
- Promoción de la articulación institucional
- Cooperación tecnológica entre organismos de apoyo productivo
- Cooperación técnica y vinculaciones comerciales entre empresas.
- Construcción de un marco para favorecer oportunidades de vinculación y la búsqueda de áreas de interés recíproco
- Manejo y contralor de recursos naturales
- Capacitación de recursos humanos en el área productiva y de servicios

- Difusión y ampliación de los canales de información regional e integración sociocultural y educativa.
- Compilación de datos y antecedentes para la conformación de un sistema de información binacional.

Características de las iniciativas

Bajo esta denominación se sintetizan el tipo de acción / resultado que surge de las iniciativas.

- Propiciar acciones tendientes a superar las limitaciones y dificultades actuales en el proceso de integración local.
- Identificación de iniciativas de pequeña envergadura.
- Facilitar la realización de emprendimientos binacionales de inversión significativa.
- Desarrollo de estudios prospectivos orientados a la identificación de futuros proyectos de inversión.
- Acciones de apoyo para formular nuevos programas de cooperación.
- Impulsar la realización de actividades de fomento y promoción de integración local.

APERTURA DEL PASO PUELO

El Convenio suscripto entre la Provincia del Chubut y la Administración de Parques Nacionales **(1)** para la **Evaluación Técnica** de la apertura del Paso Puelo mediante el sistema de transbordadores sobre el río Puelo, el pasado 15 de octubre, con la presencia del Secretario de Turismo de la Nación, Daniel Scioli, fue impulsado entre otras políticas similares de integración, por la Secretaría de Turismo del Chubut, que en su **Plan de Desarrollo Provincial 2001-2002**, claramente priorizó la condición bioceánica de nuestro territorio. **(2)**

Esta conexión por el Río Puelo, en el corazón de la Comarca del Paralelo 42, que involucra en Chubut, a Epuyen, El Hoyo, Lago Puelo, Cholila, El Maitén, en Río Negro a El Bolsón, y en Chile a Puerto Montt, (que cuenta con un aeropuerto internacional) representa consolidar un circuito comercial y turístico, vinculando la zona de los lagos Llanquihue y Petrohue, y la selva valdiviana, frente al mar interior chileno, con el Lago Puelo, con Esquel y Trevelin hacia el sur, y con el circuito de los grandes lagos argentinos hacia el norte, de gran demanda del turismo nacional y el extranjero que ingresa a la Región por Chile.

Esta "puerta" en el oeste de nuestro territorio, puede y debe ser potenciada, al vincularla con Península Valdés en el Atlántico, a través de la Ruta Provincial N° 4, que une las localidades de Cushamen, Gastre, Gan Gan, y Telsen con Puerto Madryn.

(1) Texto del convenio

Entre la Secretaría de Turismo y Areas Protegidas de la Provincia del Chubut, representado en este Acto por su Secretario Ing. Ricardo Del Valle con domicilio en calle 9 de Julio 250 de la ciudad de Rawson, Provincia del Chubut y la Administración de Parques Nacionales con domicilio en Avenida Santa Fe 690 de Capital Federal, con la presencia del Señor Gobernador de la Provincia del Chubut, Dn. José Luis Lizurume, y el Señor Secretario de Turismo y Deporte de la Nación, Lic. Daniel Scioli, resuelven formalizar el presente CONVENIO con relación al Paso Internacional Río Puelo, definido como Paso Permanente conforme lo acordado entre los Gobiernos de la República Argentina y la República de Chile, cuya habilitación constituye un objetivo turístico de máxima prioridad para el Estado Provincial, con el propósito de concretar su apertura al tránsito turístico en el más breve plazo posible, atento a la necesidad de facilitar el acceso de nuevas corrientes de visitantes a los centros y circuitos turísticos regionales lo que se vería posibilitada por la inminente habilitación de la vinculación entre. Puerto Montt y el Paso Internacional indicado.

Primero: Establecer como acción inmediata estudios ejecutivos tendientes a posibilitar la concreción de la habilitación de la ruta indicada, mediante la instalación de un servicio de transporte fluvial con un trasbordador de similares características, capacidad y prestaciones que las existentes en el tramo correspondiente a la República de Chile, rampas y accesos para automotores, y la construcción del camino entre el muelle de atraque ubicado en los Hitos y el límite internacional.

Este emprendimiento, que se abordará de inmediato, debería habilitarse simultáneamente con el acceso que realiza el Gobierno de la República de Chile, entendiéndose que constituye la alternativa de más rápida implementación.

Segundo: Habilitada la obra indicada precedentemente, y en conocimiento del movimiento turístico que efectivamente se registre, se abordará el estudio integral de la vía de comunicación permanente que supere la instancia de transporte fluvial.

Tercero: A los fines de asegurar máxima ejecutividad para la obtención del objetivo inmediato establecido, el Presidente de la Administración de Parques Nacionales y el Secretario de Turismo y Áreas Protegidas de la Provincia del Chubut, constituyera una Comisión de Trabajo integrada por dos representantes de cada parte, que deberán presentar el programa ejecutivo (estudio de factibilidad y pliegos para el llamado a Licitación Pública para la construcción de las obras civiles y la prestación del servicio de transporte fluvial) en un Taller de Trabajo el día dieciocho de diciembre del corriente año que se realizará en la Intendencia del Parque Nacional Lago Puelo.

En razón que las obras se localizan en el Parque Nacional Lago Puelo, todas las acciones administrativas tendientes a la implementación de las mismas quedarán bajo la responsabilidad de la Administración de Parques Nacionales.

Cuarto: Incorporar como marco general a la totalidad de las Actas celebradas en el ámbito del Comité de Frontera Región de los Lagos, Declaraciones, Resoluciones y normas dictadas por las Honorables legislaturas de las provincias de Chubut y Río Negro y Municipios de la región, estudios y propuestas realizados sobre el tema.

En prueba de conformidad y a todos los efectos, se firman en la sede de la Secretaria de Turismo y Deporte de Presidencia de la Nación, tres (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, a los dieciséis días del mes de Octubre de 2002.

*Secretaria de Turismo y Áreas Protegidas
Provincia del Chubut*

Administración de Parques Nacionales

(2) La iniciativa de construir el citado camino fue impulsada en el año 1986 por el Ejecutivo Municipal de Lago Puelo, respaldada por el Consejo Deliberante y la Honorable Legislatura de la Provincia del Chubut.

Con relación a la apertura de la traza inicial 06 km. de un total de 11 km. del camino a Chile. En el año 1991, bajo Expediente N° 136/91 A.P.N., autoriza mediante Resolución N° 070/91 a la Administración de Vialidad de la Provincia del Chubut construir el primer tramo de la Ruta Provincial N° 16, que vinculara a la localidad de Lago Puelo con la República de Chile por el Paso Internacional Fronterizo "Río Puelo", dentro de la progresivas 2208 y 4911 de jurisdicción de la Reserva del Parque Nacional Lago Puelo.

La apertura de dicha traza se realizó con la aprobación técnica de la A.P.N. en función a la documentación oportunamente presentada por la A.V.P. del Chubut. Asimismo, fueron de aplicación los criterios de construcción de caminos conforme al Convenio suscripto entre los organismos antes mencionados.

Este camino se reduce a una apertura de traza, desbosque y destronque sobre una antigua huella de carro, con un ancho de afectación de 10 metros a cada lado de la calzada, convenido su trazado y desarrollo, se realizó con personal de la Intendencia del Parques Nacionales y controlados y fiscalizados los trabajos por personal de Guarda parques Nacionales.

Las diversas opiniones controversiales en los últimos 5 años generaron un significativo paréntesis en la continuación de gestiones hasta lograr el financiamiento y la ejecución de esta simple obra vial, salvo la gran inversión que generaría construir un puente sobre el río azul de 120 metros de luz.

A los fines de sortear la fuerte inversión para dicho puente, y de acuerdo a lo adelantado por la CODECAP (Corporación para el Desarrollo de la comarca del Paralelo 42°), esta Comisión sugirió mediante Acta de Reunión, instalar un trasbordador en la cola del Lago Puelo a los fines de evitar la circulación de vehículos y personas dentro del Parque Nacional.

COMPLEJOS INTEGRADOS FRONTERIZOS (*)

La facilitación fronteriza, política impulsada por los sucesivos encuentros de los Comités de Frontera, pretende convertir lo que históricamente fueron barreras, en puertas de acceso, para lo cual se fijaron criterios de infraestructura edilicia, por un lado, y por otro, se identificó la necesidad de instruir a los responsables en diferentes áreas, Gendarmería, Carabineros, Aduanas, Controles fitosanitarios, personal consular, etc, en la capacitación y la adaptación de normativas y reglamentaciones surgidas en las épocas de clausura.

Entre los pasos a adaptar o a reconvertir, se encuentran el Paso Priorizado "Huemules" en el Hito 50, Paso "Coyhaique Alto", en el Hito 45, Paso "Río Encuentro" y Paso "Futaleufú".

(*) ...debo mencionar también el Acuerdo de Controles Integrados de Frontera. Este acuerdo es de suma importancia. El reglamento de este acuerdo lo íbamos a suscribir en oportunidad de la visita proyectada del señor Presidente de la República de Chile, al suspenderse, lo dejaremos para la próxima oportunidad. Sin embargo, aunque no esté aun operativo, nosotros no hemos esperado la suscripción del mismo para llevar a cabo ejercicios operativos. Lo hemos hecho a lo largo de estos años y en muchos pasos... Es muy importante esta práctica para ver qué modalidad se va a emplear una vez que el Control Integrado esté efectivo. ...si se va a hacer con cabecera única en un solo país, cabecera de dos países, entradas, salidas, cargas en uno u otro país, en fin.

Informe del Director de Límites y Fronteras, Javier Sanz de Urquiza en CARI –BID –INTAL "El proceso de integración física – Las relaciones Fronterizas" Buenos Aires - 2001

CIRCUITOS TURÍSTICOS INTEGRADOS CON CHILE

En noviembre de 2001, Chubut, presidió la Delegación Argentina que suscribió en Coyhaique, Chile, la Carta de Intención entre SERNATUR, y la Secretaria de Turismo de Chubut, definiendo por primer vez, cinco circuitos integrados, que abarcan los territorios de la XI Región y Chubut y parte de Santa Cruz, con una serie de compromisos complementarios que se transcriben a continuación siendo necesario ponerlos en valor.

TEXTO DE LA CARTA INTENCIÓN

En la ciudad de Coyhaique, Región de Aysén, República de Chile, a los 23 días del mes de noviembre de 2001, entre el Señor Secretario de Turismo y Areas Protegidas de la Provincia del Chubut, Arq. Martín IPARRAGUIRRE, y señores Directores Regionales de Aysén del Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR), D. Sergio MONTECINOS SOTO, de PROCHILE, D. CARLOS SACKEL BAHAMONDES, acuerdan suscribir la presente Carta Intención, con el objeto de desarrollar conjuntamente el turismo regional e internacional, en beneficio de ambas regiones.

CON ESTE OBJETO CONSIDERAN QUE:

Ambas Partes tienen en cuenta que el Continente Sudamericano ofrece junto a sus valores naturales y culturales, tradicional seguridad al turismo internacional, según afirma la Organización Mundial de Turismo (OMT); En este marco, la mencionada organización internacional, prevé un crecimiento de arribos turísticos para la región del 3,8% para el corriente año, totalizando así, 15,4 millones de personas.

Es su intención el promover el turismo en la Patagonia Binacional, constituida hoy en unos de los destinos predilectos por parte del turismo mundial, no sólo por sus atractivos singulares, sino también, por su ubicación estratégica en el mundo.

Hacen propios los esfuerzos realizados por sus Gobiernos Nacionales, a los fines de redirigir estratégicamente la receptividad de turismo mundial hacia nuestros países, con el objeto de generar simultáneamente un incremento de los arribos turísticos a Patagonia. Para ello, tienen en cuenta, guarismos difundidos por la OMT, según los cuales, la República Argentina posee una participación de 18,9% del turismo latinoamericano, con 2.913.000 visitantes, y la República de Chile el 10,5 del mismo, con 1.626.000 turistas.

Estos relevantes indicadores han sido analizados con detenimiento, y en virtud de ellos, se ha considerado conveniente establecer una agenda de acciones conjuntas a los fines de captar una mayor afluencia turística internacional a nuestras regiones, dirigido a generar un efecto multiplicador de nuestras economías.

Es entonces, deber de las Partes, continuar profundizando la integración regional entre Aysén y Chubut a través de acciones conjuntas en materia turística, en el marco de lo acordado en la Comisión Bilateral Argentino – Chilena de Turismo (Anexo I) y en cada una de las ediciones del Comité de Integración “Región de los Lagos”, estableciendo pautas comunes de cooperación, sobre la base de programas de trabajo, cuyos primeros pasos se detallan a continuación:

PRIMERO: *Se acuerda la elaboración a partir de la fecha, de un calendario de acciones conjuntas para el año 2002, que será parte de la agenda de la próxima reunión, con los siguientes temas sugeridos:*

- *Accesibilidad de circuitos terrestres (señalización, aspectos legales de cada país, promoción de paquetes turísticos, infraestructuras de caminos y servicios)*
- *Circuitos aéreos por aeropuertos no internacionales.*

- *Misiones conjuntas en los mercados internacionales.*

SEGUNDO: *Se promueve el intercambio de información y bases de datos relativos a los Organismos Públicos, Provinciales, Regionales, Empresas, y demás entidades representativas del sector privado vinculadas al turismo, entre ambas regiones.*

TERCERO: *Se propone la conformación de Circuitos Turísticos Integrados por los Pasos Fronterizos Internacionales, priorizados y de consenso, habilitados al tránsito turístico, detallados en el Anexo II de la presente, a fin de que los mismos estén debidamente institucionalizados por las Autoridades de Aplicación de ambos países.*

CUARTO: *Se establecen Encuentros de Informadores Turísticos: Aysén - Chubut: mediante un calendario con tres fechas anuales en cada jurisdicción política, a los fines informar a las estructuras promocionales oficiales, de la actividad turística presente y futura de cada Región.*

QUINTO: *Se propone desarrollar conjuntamente, un estudio de mercado de la oferta turística regional binacional para el diseño de una estrategia común relativa a la promoción conjunta de los productos y servicios turísticos de ambas regiones, concluyendo en la elaboración de un "Manual de Servicios Turísticos Binacional".*

SEXTO: *Se Propone auspiciar conjuntamente la confección de folletería turística compartida de la Patagonia, continuando las acciones iniciadas con el 1º Folleto Binacional de 1996/97, del Corredor Bioceánico.*

SEPTIMO: *Para toda acción conjunta de coordinación, gestión ante organismos de ambas regiones, nacionales y entidades representativas del sector turístico de ambos países, e información al público en general, la Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas de la Provincia del Chubut y la Dirección Regional del SERNATUR, designarán dentro de los próximos treinta días, representante mediante resolución pertinente.*

OCTAVO: *Comunicar la suscripción de la presente a los respectivos Gobiernos, Entes y Cámaras representativas de la actividad, y dar amplia difusión en los medios periodísticos de ambas Regiones.*

Anexo 2 – Circuito N° 1

Esquel por ruta 259 uniendo Trevelin Paso Futaleufú, pasando por localidad del mismo nombre, ingreso de la carretera Austral, pasando por Pto. Ramírez, Santa Lucia, La Junta, Pto. Puyuhuapi, Cisne Medio, Coyhaique, Balmaceda, Paso Huemules por rutas 26, Lago Blanco con empalme a 40 se arriba a Río Mayo, por ruta 22 hasta el cruce de ruta 26, con destino Gobernador Costa y empalmado con ruta 40, Tecka, hasta el empalme de ruta 259, Esquel.

Anexo 2 - Circuito N°: 2

Corredor Bioceánico: Comodoro Rivadavia por ruta 26 con empalme en ruta 20, pasando por Sarmiento, hasta empalme de ruta 22, pasando por Río Mayo, ruta 40 hasta empalme ruta 26, continuando hasta Lago Blanco, ingresando por Paso Huemules pasando por Balmaceda -Coyhaique -capital de la Región de Aysén - Puerto Aysén - Puerto Chacabuco.

Anexo 2- Circuito N°: 3

Río Mayo por Ruta 40 hasta Perito Moreno, Los Antiguos ingresando por el Paso Jeinimeni -Chile Chico, Pto. Guadal Pto. Tranquilo, Balmaceda, Paso Huemules por rutas 26, Lago Blanco con empalme ruta 40 - Río Mayo.

Anexo 2 -Circuito N°: 4

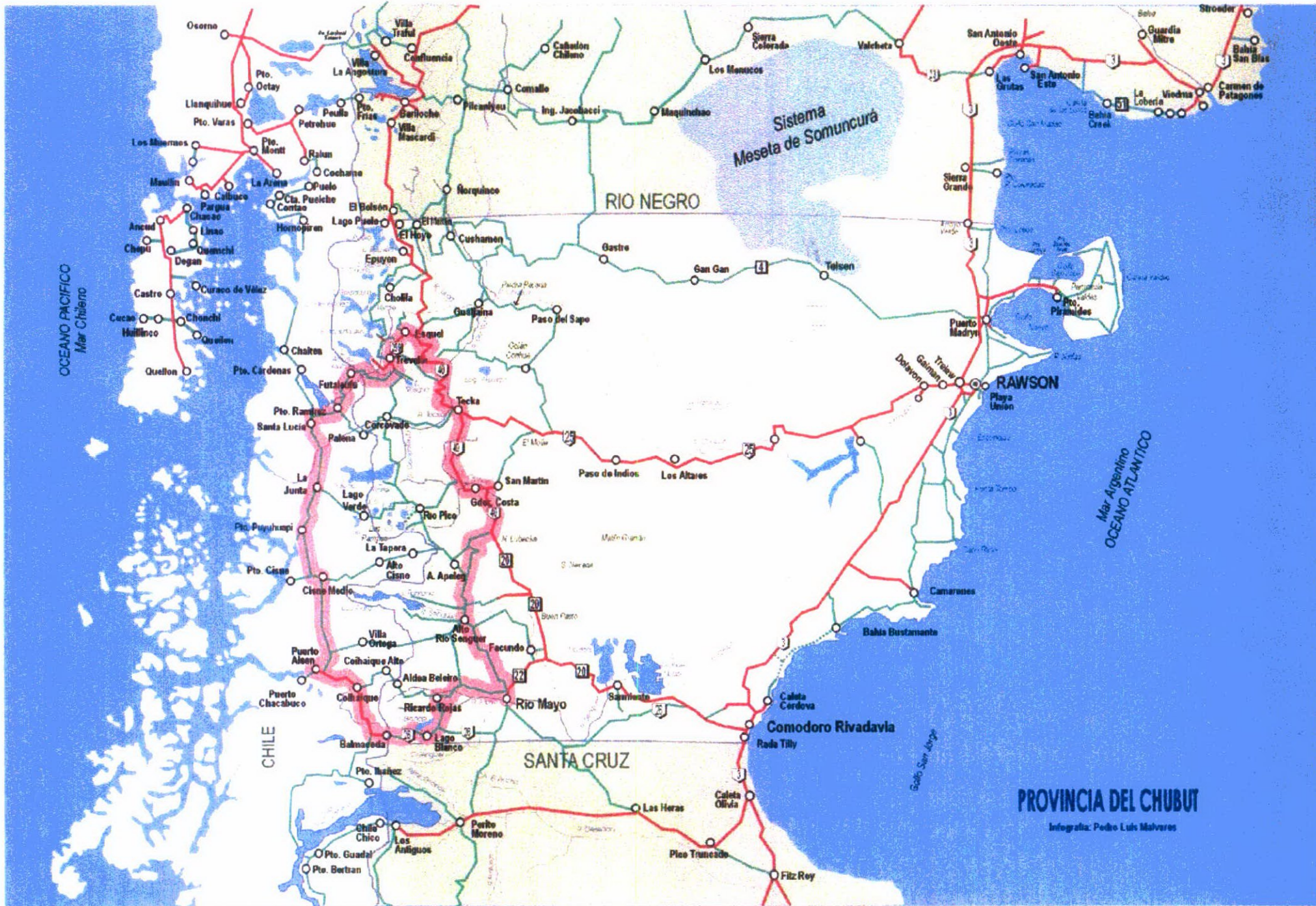
Río Mayo por ruta 40 hasta Río Senguer, Gobernador Costa, Río Pico, paso Las Pampas, Lago Verde, La Junta, Pto. Puyuhuapi, Cisne Medio, Coyhaique, Balmaceda, Paso Huemules - rutas 26 -Lago Blanco - empalme ruta 40 - Río Mayo.

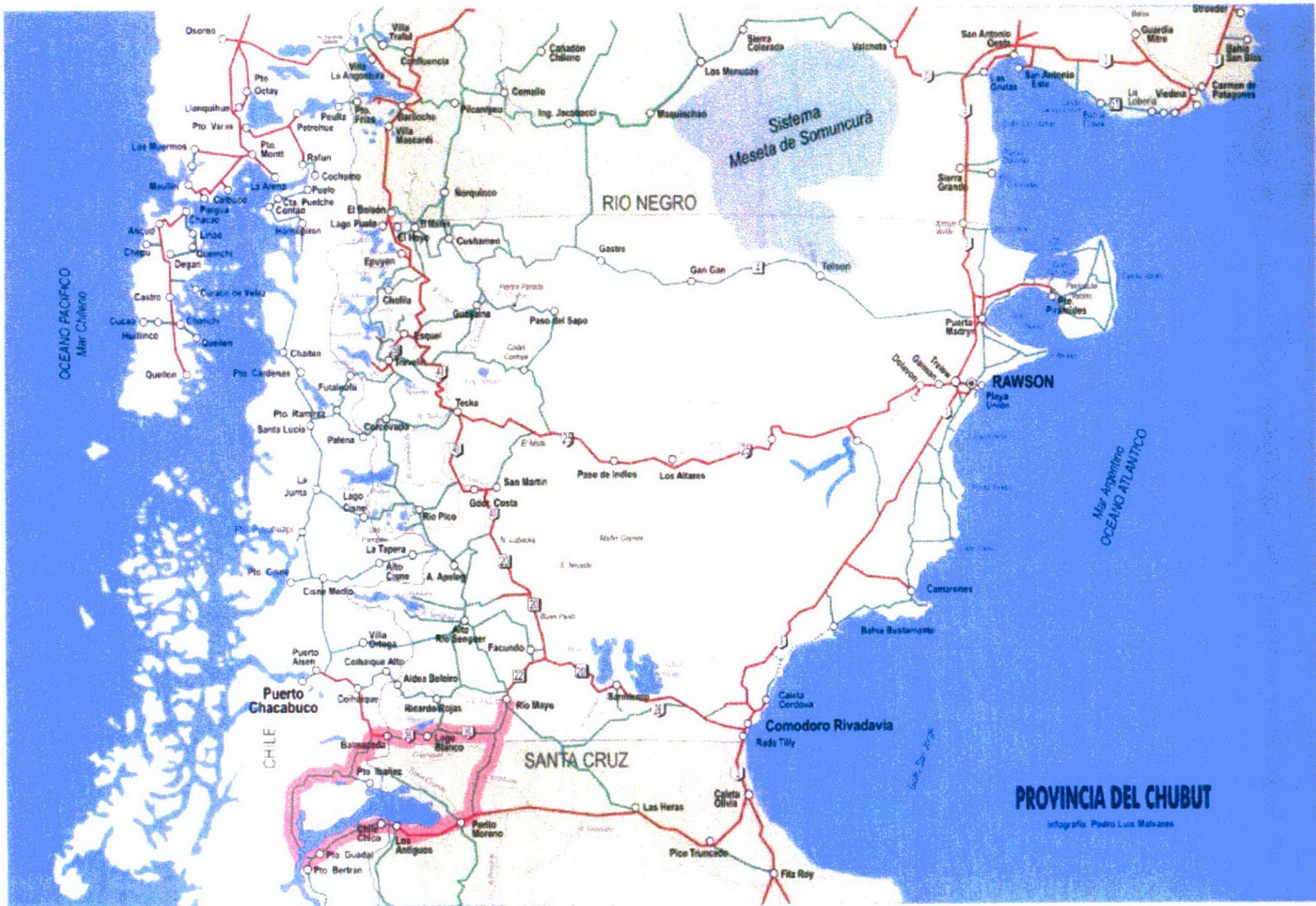
Anexo 2 -Circuito N°: 5

Esquel por ruta 259 uniendo Trevelin con Futaleufú, ingreso de la carretera Austral, por paso Futaleufú, pasando por Pto. Ramírez, Santa Lucia, La Junta, Pto. Puyuhuapi, Cisne Medio, Coyhaique, Balmaceda, paso Huemules por rutas 26, Lago Blanco ruta 51 con empalme a Ricardo Rojas, por ruta 55 hasta Ruta 40 se arriba a Río Mayo, por ruta 22 hasta el cruce de ruta 26, con destino Gobernador Costa y empalmado con ruta 40, Tecka, hasta el empalme de, ruta 20 y 40 . Esquel.

El/los turistas de ambas subjurisdicciones políticas e internacionales podrán usufructuar cada uno de los circuitos turísticos integrados binacionales antes detallados, desde cualquier ciudad y/o localidad.

ANEXO 2 circuito 5





PROVINCIA DEL CHUBUT

Infografía: Pedro Luis Malvarés

ANEXO 2 CIRCUITO 2



PROVINCIA DEL CHUBUT

Integrador: Pedro Luis Malvarin

CAPACITACION DEL PERSONAL DE FRONTERAS

A modo de Instructivo, establece la formación básica y el modo de trato al turista, que luego deberían controlarse con encuestas de satisfacción, estableciendo además, a la formación educativa, como puntaje para los ascensos laborales y ascensos.

PROGRAMA TENTATIVO

Destinada a todo el personal que cumple servicios en puestos fronterizos en la Provincia del Chubut, Argentina, y la XI ° Región de Aysén, Chile.

Los propósitos que pretenden alcanzarse con la implementación del proyecto corresponden a la superación de deficiencias actuales en la región, mediante una adecuada y permanente acción en materia de capacitación de recursos humanos, por medio de planes repetibles que permitan mantener permanentemente actualizado al personal de distintas dependencias oficiales de ambos países, que prestan servicios en puestos fronterizos o en tareas vinculadas con el turismo o en disciplinas turísticas, a partir de la convicción acerca del turismo como herramienta de efectiva integración entre los pueblos.

OBJETIVOS GENERALES Y ESPECIFICOS

Generar conciencia turística en el personal que presta servicios en los puestos fronterizos y en tareas vinculadas con el turista, mediante programas sistemáticos de formación y comunicación.

Esta capacitación debe contener los siguientes elementos alcanzando objetivos específicos:

- 1.- conocimiento general de los atractivos regionales
- 2.- identificación de circuitos permanentes y alternativos
- 3.- conocimiento de los servicios turísticos locales y regionales
- 4.- costumbres locales
- 5.- conocimiento e interpretación de normas que reglamentan las actividades turísticas
- 6.- conservación de los recursos naturales
- 7.- conocimiento básico de normas aduaneras, sanitarias, tránsito fronterizo, seguridad.
- 8.- conocimiento de estado de rutas, horarios naturales de invierno y verano, servicios, clima, costumbres, y consejos útiles a la seguridad en viaje.

ESTRUCTURA DEL PROGRAMA

Se debe lograr:

- Búsqueda y actualización de la información a suministrar, interpretando la demanda de los turistas y controlando situaciones especiales.
- Selección de la información adecuada
- Valoración de rasgos culturales
- Capacidad de encontrar alternativas y armonizar intereses diversos
- Informar sobre las normas que el turista debe respetar
- Disposición a informar más allá de lo requerido
- Consolidar la confianza en si mismo
- Veracidad, precisión, responsabilidad en la prestación del servicio informativo y el asesoramiento
- Respeto por el visitante

CONTENIDOS BÁSICOS DEL PROGRAMA

1.- Conocimiento general de la Región

- Características geográficas generales, del paisaje y la región
- Agentes del paisaje en forma integral (aspectos físicos, humanos, culturales, económicos, etc)
- Clima, flora y fauna
- Parques y reservas naturales
- Historia regional

2.- Conocimiento de circuitos e itinerarios turísticos

- Atractivos principales
- Circuitos integrados, puntos panorámicos, accesos, facilidades
- Alternativas de caminos y paseos
- Zonas y lugares peligrosos
- Servicios turísticos regulares y eventuales

3.- Actividades recreativas y deportivas

- Caza, pesca continental y marítima, náutica,
- Sitios y normas de campamentos organizados y libres

4.- Normas y reglamentaciones vigentes

- Trámites de documentación
- Cambio de moneda
- Condiciones del tránsito fronterizo de vehículos particulares y públicos
- Importación y exportación de productos turísticos (derechos, recargos, impuestos, limitaciones, normas sanitarias)
- Trámites y requisitos aduaneros en el país vecino

5.- Servicios turísticos

- Hotelería, restaurantes y comedores, transportes y agencias de viajes locales y regionales
- Tarifas y categorías

Duración de las instancias de capacitación presencial y a distancia. El programa de capacitación de carácter permanente a repetir cada dos años. El cuerpo docente será conformado por funcionarios y técnicos de los organismos oficiales de Chubut y la XI° Región, Turismo, Aduanas, docentes de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, y empresarios del sector turístico privado.

ANTECEDENTES PARA EL ANALISIS

I.- ESPECIFICOS SOBRE LA INTEGRACIÓN BINACIONAL EN Patagonia SUR Y EL CORREDOR BIOCÉNICO

1971

- *PRENSA DIARIO "EL PATAGONICO" DE COMODORO RIVADAVIA - 1º ARTICULO ANTECEDENTE SOBRE INTEGRACIÓN BINACIONAL.*

1985

- *DOCUMENTO 1º ENCUENTRO REGIONAL PATAGONICO CHILENO ARGENTINO - 5 AL 7 DE JULIO*

1988

- *ACTA "COMITÉ TÉCNICO BINACIONAL PARA EL ESTUDIO DE LAS VIAS DE COMUNICACIÓN ENTRE CHILE Y ARGENTINA - 6 Y 7 DE SETIEMBRE*
- *DOCUMENTO SÍNTESIS "1º ENCUENTRO BINACIONAL DEL CONO SUR ARGENTINO - CHILENO" PROMOVIDO POR EL CONCEJO ARGENTINO PARA LAS RELACIONES INTERNACIONALES (CARI) Y LA UNIVERSIDAD DE CHILE - SAN MARTÍN DE LOS ANDES - 26 DE MAYO*

1989

- *ACTA III REUNION DEL COMITÉ TÉCNICO BINACIONAL PARA EL ESTUDIO DE LAS VIAS DE COMUNICACIÓN ENTRE LA REP. DE CHILE Y LA REP. ARGENTINA - 4 Y 5 DE ABRIL - CANCELLERÍA - CFI - MINISTERIO DE DEFENSA (REQUISITOS PARA HABILITACION Y MEJORAMIENTO DE PASOS FRONTERIZOS)*

1990

- *ACTA Trevelin (CH) - 16 DE MAYO - "DECLARACIÓN CONJUNTA ARGENTINO CHILENA DE LA Patagonia ANDINA CENTRAL"*
- *INFORME CEPAL - JULIO - BS AS - "PRIMEROS ELEMENTOS PARA UN PROGRAMA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA ENTRE ARGENTINA Y CHILE EN LA Patagonia ANDINA" - AUTORES FERRARO Y GATTO -*
- *ACTA ACUERDO EN COYHAIQUE - INTENDENCIA DE COMODORO RIVADAVIA Y ALCAIDIA DE COYHAIQUE 19 DE SETIEMBRE*
- *DECLARACIÓN DE SANTIAGO DE CHILE - 1º REUNION EMPRESARIA BINACIONAL - 8 DE NOVIEMBRE*

1991

- *ACTA CONSTITUTIVA DEL MERCOSUR ENTRE PARAGUAY, BRASIL Y ARGENTINA 26 DE MARZO*
- *ANTECEDENTES DE LA "UNIDAD DE COORDINACION Y GESTIÓN ARGENTINO CHILENA" - LISTADO ORDENADO DE CONVENIOS DEL SECOPLADE CHUBUT*
- *INFORME REUNION PREPARATORIA PARA EL ENCUENTRO DEL COMITÉ DE FRONTERAS REGION DE LOS LAGOS - ABRIL*
- *ENCUENTRO DE COYHAIQUE - ACTA S/ N - 4 DE MAYO - INFORMES DE COMISIONES - GOBIERNO EL CHUBUT - SECRETARIA DE TURISMO*

1992

- *CONCLUSIONES 1º ENCUENTRO COMITÉ DE FRONTERAS REGION DE LOS LAGOS - 1 Y 2 DE ABRIL 1992 NEUQUEN*
- *ENCUENTRO ARGENTINO CHILENO CHUBUT - AYSÉN EN COMODORO RIVADAVIA - 24 DE SETIEMBRE*
- *XII REUNION BILATERAL MINISTERIAL ARGENTINO - CHILENA - 23 / 10 SANTIAGO DE CHILE*
- *REUNION EN BALMACEDA CONVOCADA POR EL VICEGOBERNADOR JORGE AUBIA SOBRE " COMPLEJO FRONTERIZO DE USO COMPARTIDO PASO HUEMULES" 11 DE NOVIEMBRE*
- *IV ENCUENTRO COMITÉ DE FRONTERAS REGION DE LOS LAGOS - ESQUEL - 1º DICIEMBRE*

1993

- **V ENCUENTRO COMITÉ DE FRONTERAS REGION DE LOS LAGOS – TEMUCO 2 Y 3 DE JUNIO**
- **ACTA VII REUNION ACUERDO COMPLEMENTACION ECONOMICA (A.C.E. 16) CANCELLERIA – 30 DE AGOSTO**

1994

- **DECLARACIÓN CONJUNTA DE LOS PRESIDENTES DE LA REPUBLICA ARGENTINA Y DE LA REPUBLICA DE CHILE – SANTIAGO DE CHILE – 26 DE AGOSTO**
- **VII ENCUENTRO COMITÉ DE FRONTERAS REGION DE LOS LAGOS – MAYO 1994 COYHAIQUE – CHILE**
- **ARTICULO DE PRENSA DIARIO CRÓNICA COMODORO RIVADAVIA CON DECLARACIONES DEL MINISTRO CAVALLO Y EMBAJADOR RODRÍGUEZ GUARACHI SOBRE FINANCIAMIENTO DE LA RUTA – 2 DE AGOSTO**

1995

- **ACTA DE COMODORO RIVADAVIA 25/02/95 – VICEGOBERNADOR AUBIA – GOBERNADOR DE COYHAIQUE CARLOS SACKEL**
- **CARTA VICEGOBERNADOR AUBIA AL SENADOR CHILENO RICARDO ZALDIVAR – OCTUBRE 1995**

1996

- **DECLARACION PRESIDENCIAL ENTRE LOS PRESIDENTES MENEM Y FREI RUIZ TAGLE. – BUENOS AIRES 26 DE ABRIL.**
- **ACTA ACUERDO ENTRE LOS MUNICIPIOS DE COMODORO RIVADAVIA Y DE COYHAIQUE PARA LA REALIZACIÓN DEL 1º FOLLETO BINACIONAL Y EL INTERCAMBIO DE INFORMADORES -**
- **X ENCUENTRO COMITÉ DE FRONTERAS REGION DE LOS LAGOS – PTO Madryn – 2 Y 3 DE MAYO 1996**
- **ACTA ACUERDO DE RELACIONES FRATERNAS ENTRE PUERTO COMODORO RIVADAVIA Y PTO CHACABUCO – 12/10/96 COMODORO RIVADAVIA**

1997

- **ACTA XII ENCUENTRO COMITÉ DE FRONTERAS REGION DE LOS LAGOS – 30 DE MAYO**
- **ACTA XIII ENCUENTRO COMITÉ DE FRONTERAS REGION DE LOS LAGOS – 15 DE NOVIEMBRE**

1998

- **ACTA XIV ENCUENTRO COMITÉ DE FRONTERAS REGION DE LOS LAGOS- NEUQUEN – MAYO**
- **ACTA XV ENCUENTRO COMITÉ DE FRONTERAS REGION DE LOS LAGOS -COYHAIQUE-7 DE NOVIEMBRE**
- **ACTA VI PLENARIO COMISION PARLAMENTARIA CONJUNTA ARGENTINA – CHILE 8 Y 9 DE OCTUBRE 1998 VICEGOBERNADOR AUBIA – SENADOR ZALDIVAR**

1999

- **ACTA XVI ENCUENTRO COMITÉ DE FRONTERAS REGION DE LOS LAGOS - PUERTOVARAS – 29 DE OCTUBRE**

2000

- **ACTA XVII ENCUENTRO COMITÉ DE FRONTERAS REGION DE LOS LAGOS – BARILOCHE - DICIEMBRE**

2002

- **NOTAS DIARIO CRÓNICA COMODORO RIVADAVIA – 27 DE OCTUBRE – PAGINA 9 Y 5 DE NOVIEMBRE PAGINA 8**
- **ACTAS DEL XX ENCUENTRO DEL COMITÉ DE FRONTERAS REGION DE LOS LAGOS – 26 Y 27 DE NOVIEMBRE- VALDIVIA - CHILE**
- **RESÚMENES COMISIONES DE LOS ACUERDOS DE COMPLEMENTACION ECONOMICA (A.C.E.) 16 ACTAS IV- V- VI y VII - 1992 EN ADELANTE**
- **ACTAS DE LOS ENCUENTROS DE LOS COMITES DE FRONTERA REGION DE LOS LAGOS 1º A VIIIº**
- **ACTAS DE LOS ENCUENTROS DEL SUBCOMITÉ CHUBUT – AYSÉN**

1992 – 25 DE SETIEMBRE – FORMALIZACIÓN DEL SUBCOMITÉ EN COMODORO RIVADAVIA

1993 – 14 DE OCTUBRE – COYHAIQUE

1994 – 9 DE SETIEMBRE – COMODORO RIVADAVIA

1995 – 01 DE ABRIL – CHILE CHICO

2000 – 02 y 03 DE NOVIEMBRE - SARMIENTO

2.- ANTECEDENTES COMPLEMENTARIOS VINCULADOS A LA INTEGRACIÓN TURÍSTICA

- CARTA INTENCIÓN ENTRE SERNATUR – PROCHILE Y LA SECRETARÍA DE TURISMO Y ÁREAS PROTEGIDAS DE CHUBUT CONFORMANDO CIRCUITOS INTEGRADOS COYHAIQUE - 23 DE NOVIEMBRE DE 2001
- CONVENIO ENTRE LA SECRETARÍA DE TURISMO Y ÁREAS PROTEGIDAS Y LA ADMINISTRACIÓN DE PARQUES NACIONALES PARA LA REALIZACIÓN DE ESTUDIOS EJECUTIVOS DE HABILITACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSBORDADOR EN EL PASO INTERNACIONAL RIO PUELO – 16 DE OCTUBRE DE 2002
- ACTA "ACUERDO DE RIO MAYO" ENTRE LOS INTENDENTES DE LAS CIUDADES DE COMODORO RIVADAVIA, RADA THILY, SARMIENTO, RIO SENGUERR Y RIO MAYO, DEL 19 DE OCTUBRE DE 2002 – RIO MAYO.
- ACTA ACUERDO INTERMUNICIPAL DE APOYO AL PROYECTO DE DECRETO Y PROYECTO DE LEY PROVINCIAL POR EL CORREDOR Biocéntrico, DEL 13 DE NOVIEMBRE DE 2002 – COMODORO RIVADAVIA
- "SEGUNDO ACUERDO COMPLEMENTARIO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE DEL ACUERDO sobre COORDINACIÓN DE APERTURA Y CIERRE DE PASOS FRONTERIZOS" SUSCRITO POR LOS SRES CANCELLERES RUCKAUF Y ALVEAR – 29 DE OCTUBRE DE 2002

3.- BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA

- CONSTITUCIÓN DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT - 1994
- "SITUACIÓN Y DIAGNÓSTICO DE LA Patagonia" – DOCUMENTO DE LA FUNDACIÓN DE LA CIUDAD DE COMODORO RIVADAVIA – 1987
- DOCUMENTO "ARGENTINA EN CRECIMIENTO" 1995/1999 – PODER EJECUTIVO NACIONAL
- COMERCIO EXTERIOR Y REGION – HECTOR CAPRARO – PONENCIA EN EL SEMINARIO "EL PROYECTO PATAGÓNICO" – FUNDACIÓN FRIEDRICH EBERT – INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOBRE POLÍTICAS ALTERNATIVAS Y SOCIEDAD (IIPAS) – BARILOCHE - 16/18 DE JUNIO DE 1988
- PLAN DE DESARROLLO TURÍSTICO DE LA PRECORDILLERA NORTE DEL CHUBUT - ARQ. ROBERTO BOULLON – JULIO 1996
- CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN DEL CORREDOR ECO REGIONAL ANDINO NORPATAGÓNICO (NEUQUEN – RIO NEGRO – CHUBUT) APN – BARILOCHE – 22 DE ENERO DE 2001
- CONCLUSIONES DEL SIMPOSIO "PENSANDO LA Patagonia DESDE LA Patagonia", DEL 10 Y 11 DE DICIEMBRE DE 1992 – REVISTA DEL CENTRO DE ESTUDIO E INVESTIGACIONES PATAGÓNICO (CEIPA) Nº 1 – 1995
Juan A. Roccatagliata, Alfredo Sirogusa, María del Carmen Saravia, Federico Ruiz Guñazú y otros.
- SUPLEMENTO "Patagonia" SOBRE COMODORO RIVADAVIA – DIARIO PAGINA 12 09/12/ 1993 – ELIO BRAT – Arq.M. IPARRAGUIRRE – H. CARMELINO – JORGE CAMARASSA
- OPCIONES PARA EL DESARROLLO – "ES MAS FACIL EMPEZAR POR LO MAS PEQUEÑO" – ARQ. VICENTE SPERANZA – DIARIO CLARÍN – 25/02/1986
- ESCENARIOS PROVINCIALES EN LA COYUNTURA – CHUBUT – CFI - IJC. LILIA ANDRADA 01/04/2002
- ARGENTINA EN COLAPSO? AMERICA DEBATE – INSTITUTO INTERNACIONAL DE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO – NEW SCHOOL UNIVERSITY – OCTUBRE 2002 – Roberto Frenkel – Néstor García Canclini –Tulio Halperin Donghi –Andrés Solimano y otros
- DOCUMENTO DE TRABAJO " EL TURISMO DE LA PROXIMA DECADA" CHUBUT - SECRETARIA DE TURISMO Y AREAS PROTEGIDAS –MARZO 2002.
- PLAN DE DESARROLLO ESTRATÉGICO LOCAL DE COMODORO RIVADAVIA - DOCUMENTO SÍNTESIS MAYO 2002 – MUNICIPALIDAD.

- *INTEGRACIÓN EN LA Patagonia: MITOS Y REALIDADES* – WALTER GOMEZ, ADMINISTRADOR DE PUERTO Chacabuco – ARTICULO REVISTA EMPORCHI, N° 89 MAYO 1993
- *CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA XI REGION DE AYSEN – RESUMEN TÉCNICO DE LA DIRECCIÓN DE PROMOCIÓN DE EXPORTACIONES – PROCHILE*
- *IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN PARA LA REGION DE AYSEN-ILPES – NACIONES UNIDAS – CEPAL - 2001*
- *CENSO NACIONAL DE POBLACIÓN, HOGARES Y VIVIENDA 2001 - INDEC*

4.- ENTREVISTAS Y CONTACTOS

EN CHILE

- DIRECTOR REGIONAL DE PROCHILE – CARLOS SACKEL BAHAMONDE
- SENADOR NACIONAL RICARDO ZALDIVAR
- EX – ALCALDE DE COYHAIQUE CARLOS SANTELICES PUELMA
- SRA INTENDENTE XI REGIÓN DE AYSEN – SRA NELDA RIVERA BARRIENTOS
- AUTORIDADES PORTUARIAS DE PUERTO Chacabuco
- REPRESENTANTE REGIONAL DE SERNATUR, SR SERGIO MONTESINOS SOTO

EN ARGENTINA

- EMBAJADOR EDUARDO IGLESIAS – DTOR AMERICA DEL SUR
- REPRESENTANTES EN CANCELLERÍA DE LOS ESCRITORIOS “CHILE” Y “ARGENTINA”
- INTENDENTE DE COMODORO RIVADAVIA DR JORGE AUBIA
- PRESIDENTE COMISION DE TURISMO LEGISLATURA DEL CHUBUT, DIPUTADO IRALDE
- ADMINISTRACIÓN DEL PUERTO DE COMODORO RIVADAVIA – SR ADOLFO ZADUNAISKY
- JEFE DE PUERTO COMODORO RIVADAVIA SR ROLANDO CAVIGLIA
- AUTORIDADES ADUANERAS
- REPRESENTANTES DEL MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN DELCHUBUT
- AUTORIDADES DEL ENTE REGIONAL Patagonia TURISTICA
- DIRECTOR DE ZONA FRANCA COMODORO RIVADAVIA LIC. ARZANI, Y RESPONSABLE PROVINCIAL DEL COMITÉ DE VIGILANCIA DE ZONA FRANCA SR JORGE LEW
- RESPONSABLES DE LA AGENCIA DE DESARROLLO COMODORO RIVADAVIA - ARQ. LEANDRO MADUEÑO Y SR FRANCISCO ULLOA
- PRESIDENTE DE LA ADMINISTRACIÓN DE PARQUES NACIONALES ING. REY
- VOCAL DEL DIRECTORIO DE APN - SR ALBERTO ELIZONDO
- REPRESENTANTES DE LA EMPRESA PANAMERICAN Energy

COMENTARIOS ACERCA DE LOS ANTECEDENTES , ENTREVISTAS Y CONTACTOS OFRECIDOS

En el punto 1.- de los mismos se han reunido cronológicamente la mayor parte de las acciones políticas, institucionales y técnicas en las que la Provincia del Chubut participó, así como las de los municipios involucrados, en ambos países, y tienen un carácter multitemático abarcando la

gran mayoría de los temas que hacen a la potencialidad del intercambio binacional, sean estos comerciales, de transportes, de infraestructuras, jurídicos, de normativas fitosanitarias, de turismo, entre otros, lo cual ha sido tramitado y debatido en “comisiones temáticas” que se han mantenido en el tiempo, organizando y sosteniendo la agenda general de los encuentros.

Presentan tres niveles de jerarquía en sus desarrollos, desde los “Acuerdos Presidenciales” que han ido jalonando las políticas directrices, y Convenios a nivel de Cancillerías, pasando por las comisiones técnicas permanentes de los Encuentros de comités de fronteras, que administran “la agenda” hasta llegar a los niveles municipales, de los actores económico sociales, y medios de prensa de las comunidades involucradas, esto último aunque suele ser de carácter declarativo, no puede subestimarse, porque sostiene y expresa la voluntad política de las propias comunidades, manteniendo vigente la demanda de la iniciativa.

En forma separada se señalan los encuentros del Subcomité Chubut – Aysén, que si bien ocupan los últimos años de desarrollo de los eventos, tuvieron la clara misión de identificar puntualmente los intereses permanentes y específicos de ambas regiones, en particular el Corredor Bioceánico Puerto Comodoro Rivadavia – Puerto Chacabuco, en el marco más amplio de los Encuentros del Comité Región de los Lagos.

Este desarrollo cronológico y temático permitirá evaluar el grado de avance o demora de las iniciativas en marcha, en algunos casos determinar las razones por las que no se pudieron llevar a cabo, las consecuencias de tales hechos, y las posibles alternativas superadoras.

En el punto 2.- de los antecedentes contemplados, se reúnen algunos acuerdos esenciales, vinculados a acciones ejecutivas y legislativas sobre la integración turística de circuitos, y la apertura de nuevas vías de ingreso a la Provincia del Chubut, representando junto con algunas acciones iniciadas en 1996, entre Comodoro Rivadavia y Coyhaique, vinculadas a la realización de folletería binacional, hechos bilaterales significativos que lograron superar las expresiones de deseos.

En el punto 3.- se señalan antecedentes bibliográficos y estudios técnicos y políticos que por su solidez conceptual o aportación de datos económico sociales, iluminan el valor de los proyectos regionales de integración, y fueron originados en distintos momentos del pensamiento nacional, en disciplinas tan diversas como la economía, la sociología, o el ordenamiento territorial, planteados desde el gobierno Nacional o desde sectores académicos, buscan sostener la imperiosa necesidad de “pensar el país con ojos argentinos”, valorando los nuevos conceptos de regionalización, incluso con alcance binacional, la asociación de esfuerzos en emprendimientos

productivos que fortalezcan las economías regionales, y que en suma, sean el vehículo para una distribución racional de la renta nacional.

Una rápida lectura de estos elementos plantea anticipadamente la contradicción que existe entre las políticas estructurales de la economía de los últimos veinte años, que nuestro país asumió en su camino a la modernización, y la ausencia de inversiones en sectores clave, esenciales para potenciar el perfil exportador nacional, y con ello ganar mercados para nuestros productos, resolviendo nuestro problema de balanza de pagos con mayores ingresos genuinos y menos endeudamiento.

En el punto 4.- se señalan las entrevistas y contactos con aquellos actores, casi todos protagonistas permanentes de los esfuerzos de integración binacional, tanto en Chile como en Argentina, que desde su experiencia o por el cumplimiento de funciones específicas, en el pasado o el presente, pueden aportar su visión en diferentes temas.

Algunas de estas entrevistas ya se han realizado, particularmente con las autoridades portuarias y de Zona Franca de Comodoro Rivadavia, representantes del gobierno provincial, de las áreas de Turismo y Producción, representantes de comisiones parlamentarias, y representantes de la Administración de Parques Nacionales.

Los contactos con la Empresa Panamerican Energy, están vinculados al eventual desarrollo de exportaciones de gas de yacimientos patagónicos, circunstancia que por su volumen económico y significación geopolítica, puede ser de alto impacto en la consolidación de la iniciativa.

Debe destacarse que, la amplitud de los temas involucrados, naturalmente supera los alcances que puntualmente se fijaron en los objetivos específicos de este trabajo, particularmente vinculados al impacto de la integración sobre el turismo, pero resulta esencial, al menos en esta etapa dejarlo planteado, para comprender el valor integral de la iniciativa binacional, que no es otra cosa que la construcción de un nuevo espacio económico de intercambio, con la asociación inteligente de numerosos actores, una nueva jurisdicción, y múltiples entradas de carácter económico - social, cultural, turístico, y de estructuración productiva de nuestros espacios territoriales y nuestras economías regionales.