



XVI CONFERENCIA SURAMERICANA SOBRE MIGRACIONES

Asunción, Paraguay, 3 y 4 de noviembre de 2016

**Informe sobre el estado de situación de la facilitación del
tránsito fronterizo en Suramérica**

DOCUMENTO DE REFERENCIA



OIM Organización Internacional para las Migraciones
Secretaría Técnica
Conferencia Sudamericana sobre Migraciones

Índice

Índice	2
Índice de cuadros y gráficos	3
Resumen Ejecutivo	5
Introducción	7
La libre circulación de personas y su importancia para las regiones	7
Antecedentes del tratamiento de la libre circulación en la CSM	7
Objetivos del informe	10
Tratamiento del movimiento del tránsito fronterizo y modalidades de control a nivel regional	11
La Comunidad Andina de Naciones	11
Procedimientos para registro y operatividad del tránsito fronterizo regional	11
Procedimientos para registro y operatividad del tránsito fronterizo regional y modalidades de control	13
Procedimientos para registro y operatividad del tránsito fronterizo regional y documentación	16
Documentación	17
El Mercosur	19
Procedimientos para registro y operatividad del tránsito fronterizo regional	19
Canales preferenciales	19
Controles integrados	20
Plazo de estadía para turistas	30
Procedimientos para registro y operatividad del tránsito fronterizo regional y documentación especial para áreas de frontera	30
Documentación	31
Acuerdos Bilaterales	39
Chile/Argentina	39
Chile/Perú	42
Chile/Bolivia	43
Perú/Ecuador	44

Perú/Bolivia	46
Perú/Brasil	47
Perú/Colombia.....	49
Ecuador/Colombia	49
Colombia/Venezuela	50
Colombia/Brasil	50
Venezuela/Brasil.....	51
Bolivia/Brasil.....	51
Bolivia/Paraguay.....	52
Bolivia/Argentina.....	52
Brasil/Paraguay.....	53
Brasil/Argentina.....	54
Brasil/Uruguay.....	57
Paraguay/Argentina.....	59
Argentina/Uruguay.....	59
Surinam- Guyana- Brasil- Venezuela	62
Comentarios finales.....	63
Balance sobre las medidas para el tránsito fronterizo en Suramérica	64
Bibliografía.....	73
Instrumentos legales y documentos institucionales	73
Anexo	82
Matriz de preguntas sobre la operatividad de los acuerdos para los representantes gubernamentales.....	82
Controles integrados	82
Tarjetas de tránsito vecinal fronterizo	85
Aeropuertos.....	86
Preguntas para delegaciones específicas:	87

Índice de cuadros y gráficos

Cuadro 1. Juntas de administradores de los CEBAF (por país).....	14
Cuadro 2. Aeropuertos con sistema de “ventanillas especiales” previstos en la CAN	16

Cuadro 3. Documentos válidos para viajar en la CAN, nacionales y extranjeros residentes.	17
Cuadro 4. Aeropuertos con sistema de “canales privilegiados” previstos en el Mercosur.	19
Cuadro 5. Organismos coordinadores de las Áreas de Control Integradas Mercosur.....	24
Cuadro 6. Autoridades competentes en puntos fronterizos Mercosur	24
Cuadro 7. Documentos de viaje dentro del Mercosur (ampliado)	33
Cuadro 8. Documentos de Retorno autorizados para viaje en el Mercosur ampliado.....	34
Cuadro 9. Documentos para circulación entre Chile y Perú, para nacionales de esos países	42
Cuadro 10. Pasos de frontera alcanzados por el Acuerdo Operativo para la Implementación de la Modalidad de Control Migratorio por Reconocimiento Recíproco de Competencias Argentina-Uruguay	61
Cuadro 11. Puntos de frontera y controles integrados Frontera: Argentina- Brasil	64
Cuadro 12. Puntos de frontera y controles integrados Frontera: Argentina- Paraguay	64
Cuadro 13. Puntos de frontera y controles integrados. Frontera: Argentina – Uruguay ...	64
Cuadro 14. Puntos de frontera y controles integrados. Frontera: Argentina- Bolivia	65
Cuadro 15. Puntos de frontera y controles integrados. Frontera: Argentina- Chile	66
Cuadro 16. Puntos de frontera y controles integrados. Frontera: Brasil- Paraguay	66
Cuadro 17. Puntos de frontera y controles integrados. Frontera: Brasil- Uruguay	67
Cuadro 18. Puntos de frontera y controles integrados. Frontera: Chile-Perú	68
Cuadro 19. Puntos de frontera y controles integrados. Frontera: Chile- Bolivia	68
Cuadro 20. Puntos de frontera y controles integrados. Frontera: Ecuador-Perú	68
Cuadro 21. Puntos de frontera y controles integrados. Frontera: Colombia- Ecuador	68
Cuadro 22. Puntos de frontera y controles integrados. Frontera: Bolivia-Perú	69
Cuadro 23. Documentos de viaje	69
Cuadro 24. Documentación especial para tránsito fronterizo regional.....	71

Resumen Ejecutivo

La libertad de circulación de las personas es uno de los aspectos fundamentales y más visibles en los procesos de integración regional, en tanto afecta directamente a la vida de los migrantes y ciudadanos. Posee dos dimensiones: la residencial, que apunta a eliminar la irregularidad migratoria de los nacionales del bloque y la fronteriza, que apunta a la agilización de la circulación de las personas a través de las fronteras.

En Suramérica, la primera dimensión es abordada en el Acuerdo de Residencia del Mercosur (ampliado). La segunda dimensión es tratada en el presente informe.

La libre circulación de las personas fue uno de los principales temas de la agenda de la Conferencia Suramericana sobre Migraciones desde sus inicios. En 2009 en dicho ámbito los Estados se comprometieron a “avanzar, a través del diálogo multilateral, hacia la conformación de un espacio regional que implique la libre movilidad de personas de manera informada, segura y con derechos”. En 2010, en el Plan Sudamericano de Desarrollo Humano de las Migraciones se la definió como un derecho humano “básico” y en la Declaración de principios se busca avanzar “hacia una integración regional fundamentada en la construcción de la *libre movilidad de personas* y la ciudadanía suramericana” (punto 3, preámbulo, cursiva propia). En 2014 se destacó el fin de “alcanzar la libre movilidad humana con inclusión social, base de la integración suramericana”. Allí, se adoptó la propuesta de tratamiento de la libre circulación de las personas como un Eje Temático independiente y por lo tanto un espacio permanente de debate. En dicho contexto se inscribe el presente informe.

En los Procesos de Integración Regional (PIR) de Suramérica se han tomado diversas medidas para facilitar y agilizar la circulación de las personas a través de las fronteras. Así, tanto la CAN como el Mercosur adoptaron formularios comunes para ingreso y egreso de personas: la Tarjeta Andina de Migración (TAM) y la Tarjeta de Entrada y Salida (TES), ambas operativas en los dos PIR. También, han adoptado políticas para el desarrollo y la integración fronteriza. En la CAN, las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) y los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF). EN la CAN se previó la construcción de ocho CEBAF, pero sólo dos se encuentran operando. En el Mercosur se realizaron el Acuerdo de Recife para controles integrados, con mayor éxito en su aplicación (se han identificado 13 pasos fronterizos con controles integrados operativos) y la Tarjeta de Tránsito Vecinal Fronterizo (TVF), esta última con menor éxito.

En su mayoría, los países han tendido a concretar acuerdos bilaterales para la adopción de documentación para sus residentes fronterizos, con distintos resultados. Se ha observado que únicamente el Documento Especial de Fronterizo entre Brasil y Uruguay funciona con normalidad, y de manera parcial la Tarjeta Vecinal Fronteriza entre Brasil y Argentina.

También se crearon ventanillas o canales especiales para nacionales de otros socios regionales en puertos y aeropuertos, que se encuentran operativas en la mayor parte de los aeropuertos de la CAN, no así los del Mercosur.

Además, actualmente se puede circular en casi la totalidad de la región con otros documentos nacionales aparte de los pasaportes, a través de medidas tomadas tanto en la CAN como en el Mercosur ampliado.

En cuanto a los controles fronterizos, se ha podido identificar 46 pasos (operativos, en proceso de serlo o proyectados) donde se realizan o realizarían controles integrados, que son producto de acuerdos regionales y/o bilaterales.

Existen 3 modalidades: control integrado secuencial/yuxtapuesto, simultáneo, por reconocimiento recíproco de competencias (RRC). Los acuerdos más recientes tienden a buscar la implementación del RRC. En la actualidad, conviven los distintos tipos de controles y han sido implementados con distintos grados de éxito.

Al final de este documento, se elaboraron cuadros en los que se especifican las fronteras en las que los acuerdos son operativos, las que no, y aquellas en las que la información es insuficiente para diagnosticar la situación de la circulación fronteriza.

Introducción

La libre circulación de personas y su importancia para las regiones

La libertad de circulación de las personas es uno de los aspectos fundamentales y más visibles en los procesos de integración regional, en tanto afecta directamente a la vida de los migrantes y ciudadanos.

Forma parte de las llamadas “cuatro libertades” de circulación de factores para profundizar la integración (libertad de circulación de bienes, servicios, capitales y personas), que están vinculadas entre sí. Por lo tanto, es una condición para la profundización de la integración y también en las últimas décadas ha sido desarrollada como un derecho, particularmente en Europa y Suramérica. Como derecho, ha sido entendida como el “derecho de circular de un país a otro, y de elegir libremente donde vivir” (Pécoud, 2015: 2), eliminando la irregularidad migratoria de los nacionales de los Estados parte y por lo tanto, reduciendo su vulnerabilidad.

La libre circulación de las personas acarrea beneficios económicos, verificables en los mayores intercambios comerciales, como fue demostrado en el caso europeo¹, y de trabajadores. Serviría para redistribuir las oportunidades de trabajo, las calificaciones y las capacidades en la región brindando una protección legal a los trabajadores, lo que en última instancia contribuiría a mejorar la productividad y la competitividad regional (Pérez Vichich, 2007).

Además, es una de las formas más concretas de incluir a las personas en los procesos de integración y fomentar la idea de pertenencia a una región con objetivos compartidos.

La libre circulación de las personas tiene dos dimensiones: la residencial, que apunta a eliminar la irregularidad migratoria de los nacionales del bloque y la fronteriza, que apunta a la agilización de la circulación de las personas a través de las fronteras.

En Suramérica, la primera dimensión es abordada en el Acuerdo de Residencia del Mercosur (ampliado). La segunda dimensión es tratada en el presente informe.

Antecedentes del tratamiento de la libre circulación en la CSM

La libre circulación de las personas fue uno de los principales temas de la agenda de la Conferencia Suramericana sobre Migraciones desde sus inicios. En la II CSM (Santiago de Chile, 2001) se creó una comisión especial dedicada al tema, que realizó un análisis del asunto.

¹ Se calcula que el comercio bilateral entre dos países de la zona Schengen aumenta en promedio un 0.09% anual y que los costos de la suspensión de Schengen para toda la zona oscilan entre 5 y 18 billones de euros (ver European Parliamentary Research Service, 2016 y Davis y Gift, 2014).

En aquella ocasión, se elaboraron una serie de “proposiciones” para facilitar la circulación de las personas en la región, entre las cuales figuran: el aumento de la cooperación y la coordinación en materia migratoria entre los Estados; la facilitación del tránsito vecinal fronterizo y de turistas, mediante “sistemas de controles integrados y simplificación de los formularios de ingreso y egreso de personas y mercaderías”; la promoción de la participación de la sociedad civil en la elaboración de políticas para la “inserción de los extranjeros a la comunidad nacional”; la actualización de las legislaciones migratorias domésticas, en cuanto a categorías y sistemas de visas, teniendo en cuenta los PIR; la mejora de la coordinación y el traspaso de información entre las autoridades migratorias de los países (CSM, 2001a: 3-4). Se prevén “situaciones especiales”, es decir, excepciones a las políticas que eventualmente se adopten para facilitar la circulación intrarregional de las personas. Las mismas están basadas en “crisis económica, saturación de algún mercado laboral, brotes de conflicto social u otros”. Las “regulaciones especiales” deberán tener carácter transitorio y su único objetivo deberá ser “el evitar que ciertas consecuencias negativas de la inmigración perjudiquen nuestro principio de apertura”. Dado que, en dichas “situaciones especiales”, el “problema de la inmigración” se traduce generalmente “en un tema de flujo migratorio”, las medidas consistirán en “controlar estos flujos” en la frontera (CSM, 2001a: 3).

A partir de esto, se generó un documento base titulado “Hacia una agenda regional” en el que se propone que la libre circulación de las personas sea uno de los dos temas prioritarios (el otro era del de emigrados extra regionales). El punto 1 de la agenda propuesta es la “Libre Movilidad De Los Migrantes Dentro del Espacio Sudamericano”. Allí se define libre movilidad como “la migración, entre estos países, proceso que se ve reflejado en los avances en la suscripción de acuerdos bilaterales así como en la realización periódica de encuentros y seminarios que tienen lugar fuera de la región”. La libre movilidad de los migrantes comprende, según ese documento, tres áreas de acción: institucional (normativa), informativa y cultural. La primera está relacionada con “la cuestión normativa”, es decir, obtener una “legislación y un lenguaje común sobre las categorías migratorias”. Allí también se incluye la necesidad de mejorar la “administración migratoria” y la “modernización del Estado”, particularmente, la necesidad de capacitar a los funcionarios estatales (CSM, 2001b: 4-5). El segundo se refiere a informar a los migrantes sobre sus derechos. El tercer aspecto (cultural) está vinculado a los DDHH de los migrantes y al desarrollo de programas para su promoción e integración cultural en las sociedades de acogida (CSM, 2001b: 4-6).

En la V CSM se realizó un Tesauro terminológico en el que no se incluyó la expresión “libertad de circulación” pero sí “libertad de residencia” y se la definió como el “derecho constitucional por el cual el individuo puede salir, entrar y permanecer en el territorio nacional” (CSM, 2004: 18), es decir que se la definió a nivel nacional y no regional.

En la VI Conferencia, llevada a cabo en Asunción del Paraguay se definieron tres objetivos básicos en temas migratorios: el respeto a los DDHH, la migración y el desarrollo y la gobernabilidad migratoria (CSM, 2006), que se han reafirmado en todas las CSM subsiguientes.

En la IX CSM, celebrada en Quito, Ecuador en 2009, se reconoció el “derecho a la libre movilidad de la persona migrante”, que “particularmente en Sudamérica, ha sido y es un elemento que determina los procesos históricos de los Estados y sus realidades actuales”. En base a los avances realizados por los procesos de integración de la región en la materia y al objetivo enunciado por UNASUR de “consolidar una identidad suramericana [...] con el fin de alcanzar una ciudadanía suramericana” (preámbulo), los Estados se comprometieron a

avanzar, a través del diálogo multilateral, hacia la conformación de un espacio regional que implique la libre movilidad de personas de manera informada, segura y con derechos, como uno de los pilares fundamentales de una integración regional plena que permita impulsar la ciudadanía sudamericana (art. 1, CSM, 2009).

En dicha Conferencia los Estados también se comprometieron a acordar dos documentos que se adoptaron en la siguiente, la X CSM en Cochabamba, Bolivia, 2010: el Plan Sudamericano de Desarrollo Humano de las Migraciones y la Declaración de Principios Migratorios y Lineamientos Generales de la CSM.

Entre los “principios rectores” enunciados en el Plan, se encuentra el “derecho de toda persona a la libertad de circulación y residencia”, como derecho humano “básico”. Se lo considera un principio “tradicionalmente asumido por los países de la región a través de sus políticas de apertura y promoción de las migraciones” (CSM, 2010a: 16).

Para conseguir sus objetivos, el Plan propone una serie de “lineamientos estratégicos” y programas de acción específicos para cada uno de ellos, con plazos y actividades delimitados, en los que se incluye un “programa de participación en espacios regionales e internacionales”, es decir, la articulación con los procesos de integración suramericanos. También se prevé un sistema de monitoreo (por una comisión intergubernamental en conjunto con la secretaría técnica) y evaluación (en las reuniones intersesionales) (ver CSM, 2010a).

En la Declaración de Principios (CSM, 2010b) se reconoce “la importancia de avanzar de manera gradual, pero decidida a través del diálogo y la cooperación multilateral, hacia una integración regional fundamentada en la construcción de la *libre movilidad de personas* y la ciudadanía suramericana” (punto 3, preámbulo, cursiva propia). Se define como “imperativo” el “aunar esfuerzos encaminados a construir una política migratoria regional, comprensiva y estructurada; así como también fortalecer al interior de cada país de la CSM, políticas públicas y marcos regulatorios que ofrezcan a todas las personas condiciones de desarrollo humano suficientes para una *movilidad libre*, informada y segura” (preámbulo, punto 8, cursiva propia). Se reconoce “el derecho a migrar, a no migrar y retornar de forma libre, informada y segura sin criminalizar sus desplazamientos” (art. 1). El compromiso del respeto a los DDHH de los migrantes tiene también como objetivo “procurar el ejercicio de una *libre movilidad de los ciudadanos y ciudadanas suramericanos*” (art. 3, cursiva propia). Para ello, se destaca y alienta la realización de convenios, políticas normativas, programas de cooperación y cursos de acción que faciliten la regularización de los migrantes (art. 5). Se incluye el principio de igualdad de trato (art. 9) y “la movilidad con derechos de todas las personas migrantes” “como parte sustancial de los procesos de integración” (art. 11).

En 2014, la XIV CSM en Lima, la Declaración reafirmó a la “Declaración de Principios y Lineamientos Generales de la CSM”, el “Plan Sudamericano de Desarrollo Humano de las Migraciones” y la “Declaración de Buenos Aires”, con el fin de “alcanzar la libre movilidad humana con inclusión social, base de la integración suramericana”.

Allí, en la sección “situaciones migratorias particulares” se adoptó la propuesta de la República del Paraguay de tratamiento de la libre circulación de las personas, como un Eje Temático independiente y por lo tanto un espacio permanente de debate.

Al año siguiente, en la CV CSM de Santiago de Chile 2015, en el Eje temático II, las migraciones y la integración suramericana, a partir de la presentación de un documento de la Delegación de Paraguay, la Conferencia se comprometió a desarrollar un informe sobre la facilitación del tránsito fronterizo. En él debe constar un diagnóstico, la identificación de componentes de facilitación en frontera, el intercambio de políticas y evaluación de iniciativas. En este marco se inscribe el presente trabajo.

Objetivos del informe

Este informe tiene como objetivo elaborar un diagnóstico sobre el tratamiento del tránsito fronterizo de personas en la región suramericana. Para ello, se examinará la información disponible tanto sobre las normas (nacionales, bilaterales y regionales) como sobre los aspectos operativos bilaterales o regionales.

El informe se basa en el relevamiento de información en los siguientes aspectos:

Tratamiento del movimiento del tránsito fronterizo

- a) Modalidades del control fronterizo.
- b) Procedimientos aplicados en sistemas de registro y operatividad del tránsito fronterizo de carácter unilateral, bilateral y regional.
- c) Documentación otorgada.
- d) Otros procedimientos especiales.
- e) Organismos responsables de la registración y documentación.

Tratamiento de las diferentes modalidades de control fronterizo

- a) Los diferentes tipos de control fronterizo (controles integrados / áreas de control integrado / pasos de frontera)
- b) Identificación de los pasos de frontera alcanzados por el sistema de control integrado
- d) Organismos responsables de la implementación de los controles integrados.

e) Reglamentación de las áreas de control.

f) Procedimientos especiales de control de carácter unilateral y bilateral.

En primer lugar, se describen las normas y prácticas a nivel regional, desarrolladas en la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y en el Mercosur. Luego, se tratan los acuerdos bilaterales realizados entre todos los Estados de la región, que agregan o complementan a las primeras. Finalmente, se realiza un balance de las medidas existentes, en cuanto a modalidades de control fronterizo, documentación para viajes y acuerdos para documentación especial para tránsito fronterizo regional con cuadros explicativos que permiten visualizar el panorama.

La información relevada servirá para realizar un diagnóstico y evaluación de la situación las normas y su operatividad para la gestión de la movilidad en las fronteras de Suramérica y se realizarán sugerencias para su agilización.

Tratamiento del movimiento del tránsito fronterizo y modalidades de control a nivel regional

La Comunidad Andina de Naciones

En materia de migraciones, la CAN elaboró normas con diverso carácter. En un principio, se centraron sólo en aspectos económicos y laborales. El Instrumento Andino de Migración Laboral (Decisión 116 de 1977, reformulada en 2004, mediante la Decisión 545) fue el primer acuerdo regional que tipificó categorías y procedimientos migratorios, pero sin hacer referencia explícita a la circulación transfronteriza². Luego, las elaboradas en la década del noventa/inicios de los dos mil, se centran en la gestión de las fronteras y la documentación para la entrada y salida del territorio de los Estados: las Decisiones 501, 502, 503 y 504.

Procedimientos para registro y operatividad del tránsito fronterizo regional

La Tarjeta Andina de Migración (TAM) (creada mediante la Decisión 397 en 1996) consiste en “el único documento de control migratorio y estadístico de uso obligatorio, para el ingreso y salida de personas del territorio de los Países”. Esta no es equivalente a un documento de identidad o pasaporte, sino que tan sólo es una armonización de las tarjetas de control al ingresar a un estado: “[s]u uso no excluye la presentación del

² La primera norma que regulaba las migraciones intrarregionales, en su art 24. A disponía que a los “trabajadores fronterizos” se les garantizaba, luego del obtener un documento otorgado por los dos países que acreditaba su calidad de tales, la “libre movilidad en el área fronteriza”. Sin embargo, este instrumento fue desactivado a mediados de los años ochenta y el nuevo Instrumento no contiene esta disposición, si bien hace referencia a los trabajadores fronterizos.

pasaporte, visa u otro documento de viaje previstos en las normas nacionales o comunitarias, así como en los convenios bilaterales vigentes” (art. 1).

El contenido y formato de la TAM fue reglamentado por la Resolución 433 de 1996 y luego modificado a través de la Resolución 527 de 2001.

Formato y contenido (Res. 527):

Se puede emitir en formato pre-impreso, mecanizado, electrónico o virtual, según lo decida cada País Miembro de la Comunidad Andina (art. 2). Será emitida en castellano e inglés (art. 4). El formato deberá estar dividido en dos partes, la primera de las cuales quedará en poder de la autoridad de migración del País Miembro receptor, y la segunda en poder del viajero. La autoridad migratoria consignará en ambas partes la fecha de ingreso y el tiempo autorizado de permanencia (art. 2).

Información mínima que contiene la tarjeta (art. 3):

Primera parte (en poder de la autoridad de migración)

- APELLIDO (S)
- NOMBRE (S)
- FECHA DE NACIMIENTO
- SEXO
- NACIONALIDAD
- OCUPACION O PROFESIÓN
- TIPO DE DOCUMENTO DE VIAJE
- NUMERO DE DOCUMENTO DE VIAJE
- MEDIO DE TRANSPORTE
- TIPO DE ALOJAMIENTO (HOTEL, CASA FAMILIAR)
- MOTIVO DEL VIAJE
- TIPO DE VISA
- DIAS DE PERMANENCIA

Segunda parte (en poder del viajero):

- APELLIDO (S)
- NOMBRE (S)
- FECHA DE NACIMIENTO
- NACIONALIDAD
- TIPO DE DOCUMENTO DE VIAJE
- NUMERO DE DOCUMENTO DE VIAJE

En 2011, mediante la Decisión 750 se creó el sistema estadístico de la TAM (SETAM) para armonizar y agilizar el envío de información de control migratorio entre los Estados miembros.

En caso de transporte de pasajeros por carretera, según lo estipulado en la Decisión 398, la TAM debe ser impresa por los transportistas autorizados (art. 141). La tripulación distribuirá la Tarjeta Andina de Migración a cada uno de los pasajeros, para su respectivo llenado. Las Tarjetas serán presentadas por la tripulación, con los respectivos pasaportes y documentos requeridos, a las autoridades de migración en los cruces de frontera (art. 142).

Operatividad:

La tarjeta se encuentra en funcionamiento, como indica el sitio web de la CAN³ y los procedimientos para el registro de la movilidad transfronteriza de los países⁴.

Procedimientos para registro y operatividad del tránsito fronterizo regional y modalidades de control

En 2001 se adoptaron las decisiones 501 “Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) de la Comunidad Andina” y 502 “Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina”, como forma de mejorar la administración de los flujos migratorios fronterizos.

Las ZIF son “ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de Países Miembros de la Comunidad Andina para los que se adoptarán políticas y ejecutarán planes, programas y proyectos para impulsar el desarrollo sostenible y la integración fronteriza de manera conjunta, compartida, coordinada y orientada a obtener beneficios mutuos, en correspondencia con las características de cada uno de ellos” (art. 1).

La Decisión 502 busca utilizar “de manera progresiva procedimientos administrativos y operacionales únicos y simultáneos, que simplifiquen y faciliten el flujo de personas, mercancías y vehículos; y complementen la labor que realizan los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF)”.

Para ello, se crearían los CEBAF: “El conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio de un País Miembro o de dos Países Miembros colindantes, aledaño a un paso de frontera, que incluye las rutas de acceso, los recintos, equipos y mobiliario necesarios para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y en donde se brindan servicios complementarios de

³ <http://www.comunidadandina.org/Documentos.aspx>
http://www.comunidadandina.org/derechos_ciudadanos/viajeros.html

⁴ Por ejemplo, Ecuador: http://servicios.turismo.gob.ec/descargas/Tarjeta-andina-migracion/TarjetaAndina_TAM.pdf

Perú: <https://www.migraciones.gob.pe/index.php/obtenga-su-tam/>

Colombia: <http://www.migracioncolombia.gov.co/index.php/es/servicios-al-ciudadano/tarjeta-andina-de-migracion-tam>

facilitación y de atención al usuario” (art. 1). De esta manera, “[e]l control integrado en los CEBAF **implicará la parada momentánea y por una sola vez** del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos y utilizará procedimientos administrativos y operacionales armonizados o compatibles que progresivamente se irán transformando en procedimientos únicos” (negrita propia).

Los objetivos específicos son:

- a) Implantar un sistema eficiente e integrado de gestión y control de los tráficos bidireccionales que se canalizan por los pasos de frontera;
- b) Evitar la duplicidad de trámites y registros a la salida e ingreso de personas, equipajes, mercancías y vehículos por carretera de los Países Miembros;
- c) Efectuar en los CEBAF el registro de la información sobre el flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, en forma uniforme y sistematizada por medios informáticos, para contar con estadísticas oportunas y confiables;
- d) Promover el transporte internacional directo de pasajeros y mercancías por carretera, facilitando el flujo expedito de personas, equipajes, mercancías y vehículos por los pasos de frontera, aplicando procedimientos que eviten demoras, así como pérdidas y averías de los equipajes y las mercancías;
- e) Establecer un sistema permanente de información y capacitación en frontera para funcionarios, prestatarios de servicios complementarios y usuarios, sobre las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina y las normas binacionales que regulan el flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos por los pasos de frontera, incluyendo la publicación de manuales y guías binacionales de información al público (art. 3).

Los CEBAF están a cargo de una Junta de Administradores compuesta por funcionarios nacionales. Dicha Junta está a cargo de identificar las acciones necesarias para dar cumplimiento a los objetivos de la Decisión; adoptar el programa de trabajo; homologar los horarios de atención; armonizar procedimientos de trabajo de los servicios básicos; resolver sobre las propuestas e iniciativas del sector privado; y adoptar cualquier otra medida que contribuya a eliminar obstáculos al tránsito fluido de personas, equipajes, mercancías y vehículos.

Cuadro 1. Juntas de administradores de los CEBAF (por país)

País	Integrantes de la Junta de Administradores
Perú	SUNAT- Aduanas, INP-SANIPES, SENASA, Migración PNP.
Ecuador	SENAE, INP, AGROCALIDAD, Migración PNE
Colombia	Unidad Administrativa Especial Migración Colombia, Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), Instituto Nacional de Medicamentos y Alimentos (Invima), Ministerio de Salud y Protección Social (Minsalud), Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), incluyendo a la Dirección de Gestión de Policía Fiscal

	y Aduanera ⁵
Bolivia	No se han encontrado los integrantes de la Junta boliviana

Fuente: Elaboración propia.

Operatividad:

La situación de creación y funcionamiento de los CEBAF hasta la fecha (junio de 2016) es la siguiente:

- Ecuador- Perú
 - o El CEBAF Huaquillas-Aguas Verdes comenzó a funcionar en 2012.
 - o El CEBAF Macará- La Tina. Se acordó su construcción con una cabecera, en Macará. Se encuentra en obras.
 - o El CEBAF Zumba- La Balsa. Se acordó su construcción en La Balsa.
 - o CEBAF Río Napo: proyectado, no se pudo obtener información al respecto.
 - o Elamor-Lalamor: el Eje Vial se encuentra en etapa de preinversión, se estimaba concluir los estudios sobre perfil y factibilidad a mediados de 2015 y comenzar las obras en 2016⁶.
- Colombia- Ecuador
 - o En 2013 comenzó a funcionar el CEBAF San Miguel.
 - o Rumichaca/Ipiales- Tulcán. Según lo expuesto en el sitio web de la CAN, se hicieron los estudios técnicos y económicos necesarios para hacer posible el funcionamiento del CEBAF yuxtapuesto en las adyacencias del puente de Rumichaca, sobre la base de los CENAF existentes de Ipiales (Colombia) y Tulcán (Ecuador).
- Bolivia- Perú
 - o CEBAF Desaguadero, las obras comenzaron en diciembre de 2014 y según el sitio de iirsa.org, su finalización está prevista para junio de 2016⁷.
- No hay CEBAF previstos entre Colombia y Perú.
- Según lo expuesto en el sitio web de la CAN, entre Colombia y Venezuela, se vienen realizando reuniones técnicas para el establecimiento del CEBAF de Paraguachón, en el sector de La Guajira⁸.

⁵ Fuente: decreto que reglamenta el CEBAF de San Miguel.

⁶

Fuente:

http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/pfr_buenosaires14_anexo10_hernandez_peru.pdf (visitado en agosto de 2016).

⁷ Ver *infra*. Peru/Bolivia.

⁸ Disponible en: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=123&tipo=TE&title=centros-binacionales-de-atencion-en-frontera-cebaf> (visitado en junio de 2016).

Ver http://iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=47 (visitado en agosto de 2016) y http://iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto_api.aspx?h=6 (visitado en agosto de 2016).

Mediante la Decisión 526 de 2002 se buscó simplificar el registro de los nacionales andinos mediante la instalación de “Ventanillas especiales de entrada en los aeropuertos”. Los aeropuertos seleccionados son los siguientes (art. 2):

Cuadro 2. Aeropuertos con sistema de “ventanillas especiales” previstos en la CAN

País	Aeropuertos
Bolivia	<ul style="list-style-type: none"> • La Paz, Aeropuerto Internacional de El Alto • Santa Cruz de la Sierra, Aeropuerto Internacional de Viru - Viru
Colombia	<ul style="list-style-type: none"> • Bogotá, Aeropuerto El Dorado • Cartagena, Aeropuerto Rafael Nuñez • Medellín, Aeropuerto José María Córdova • Cali, Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.
Ecuador	<ul style="list-style-type: none"> • Quito, Aeropuerto Mariscal Sucre • Guayaquil, Aeropuerto Simón Bolívar
Perú	<ul style="list-style-type: none"> • Lima, Aeropuerto Jorge Chávez • Cuzco, Aeropuerto Velasco Astete • Iquitos, Aeropuerto Francisco Secada Vigneta

Fuente: Elaboración propia.

Operatividad:

Según información relevada en medios de comunicación, las ventanillas se encuentran operativas en los aeropuertos de Quito, Lima y Bogotá. No se pudo obtener información acerca de Bolivia⁹.

Procedimientos para registro y operatividad del tránsito fronterizo regional y documentación

La Decisión 398 (sustitutoria de la 289) de 1997 sobre Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, en el Capítulo XI crea la Libreta de Tripulante Terrestre la que debe ser presentada junto con el documento nacional de identificación personal para el ingreso, circulación, permanencia y salida de los Países Miembros (art. 133). Dicha libreta será expedida por el organismo nacional de migración o por los Cónsules de los Países Miembros, únicamente a nombre de una persona natural, nacional o extranjera, con visa de residente en el País Miembro en que la solicita, previa petición de un transportista autorizado (art. 134). Tendrá vigencia por 12 meses, con igual plazo de renovación (art. 135). El titular de la Libreta está exento de visa para el ingreso al territorio de los Países

⁹ Venezuela se retiró de la CAN en 2011 dejando sin efecto la medida y los aeropuertos asignados, razón por la cual no se los enumera aquí.

Miembros por los cuales presta el servicio (art. 136) y permanencia de 30 días renovables (art. 137).

El transportista autorizado al ingresar al territorio de un Estado miembro deberá elaborar una lista de pasajeros por cada operación de transporte internacional que realice. El original de la lista quedará en poder del transportista autorizado y dos copias por cada País Miembro comprendido en la ruta entre origen y destino. Cada una de las copias será entregada, por la tripulación, a la autoridad de migración en las fronteras de cada País Miembro, a la entrada y salida de los pasajeros (art. 139).

Información que debe contener la lista (art 140):

- a) Denominación o razón social del transportista autorizado;
- b) Identificación del vehículo habilitado;
- c) Fecha de emisión de la lista de pasajeros, así como el país de origen y de destino del viaje;
- d) Nombres, apellidos, nacionalidad, número de documento de identidad, y número de la Libreta de Tripulante Terrestre de los miembros de la tripulación en caso de hacerse uso de este documento;
- e) Número correlativo, apellidos y nombres, nacionalidad, clase y número de documento de identidad (pasaporte), profesión u ocupación, origen y destino de los pasajeros; y,
- f) Firma del transportista autorizado o de su representante o agente.

Para la realización del control migratorio no se requerirá que el pasajero baje del ómnibus o autobús para realizar personalmente los trámites respectivos ante la autoridad de migración, salvo los casos en que ésta lo considere necesario. La autoridad respectiva subirá al vehículo a fin de hacer las constataciones necesarias (art. 143).

Documentación

Sobre documentación para entrada y salida de personas del territorio de los países miembros se adoptaron en 2001 la Decisión 503 sobre “Reconocimiento de documentos nacionales de identificación” y la Decisión 504, “Creación del Pasaporte Andino”.

En la Decisión 503, a partir de definir a la libre circulación de personas como un “derecho” dispone como objetivo final la progresiva homologación “de los documentos nacionales a efectos de facilitar la libre circulación de personas dentro de la subregión”, para lo cual los países deberán realizar “las coordinaciones necesarias” (art. 3).

Para ello, en el artículo 1 se enumeran los documentos válidos de cada Estado miembro que serán admitidos para el ingreso al resto de los Estados¹⁰:

Cuadro 3. Documentos válidos para viajar en la CAN, nacionales y extranjeros residentes.

¹⁰ Por las razones expuestas en el pie de página anterior, no se enumera la documentación de Venezuela.

País	Documentos válidos
Bolivia	a) Pasaporte. b) Pasaporte en hoja. c) Cédula de Identidad. d) Carnet del Registro Único Nacional (RUN). e) Carnet del Registro de Identificación Nacional (RIN). f) Carnet de Extranjería para residentes en el país.
Colombia	a) Pasaporte. b) Cédula de Ciudadanía para los mayores de 18 años. c) Tarjeta de Identidad para los menores de edad entre los 7 y los 18 años. d) Registro Civil de Nacimiento para los menores de 7 años. e) En el caso de los extranjeros: <ul style="list-style-type: none"> • La Cédula de Extranjería para los mayores de 18 años. • La Tarjeta de Extranjería para los menores de 18 años y mayores de 7 años (los extranjeros menores de 7 años se identifican con su Pasaporte).
Ecuador	a) Pasaporte. b) Cédula de Ciudadanía para ecuatorianos. c) Cédula de Identidad para los extranjeros inmigrantes.
Perú	a) Pasaporte. b) Documento Nacional de Identidad para los mayores de 18 años. c) Libreta Electoral para los mayores de 18 años. d) Partida de Nacimiento para los menores de 18 años. e) Salvoconducto Consular Peruano. f) Salvoconducto Fronterizo. g) Carnet de Extranjería para los extranjeros residentes en el país.

Fuente: Elaboración propia.

En el artículo 6 además, se dispone que “[l]as autoridades migratorias de cada País Miembro podrán impedir el ingreso de turistas o cancelar la autorización de quienes ya hubieran ingresado, cuando se compruebe que los mismos no cumplan los requisitos legales establecidos por la presente Decisión o infrinjan las normas migratorias” nacionales.

La Decisión 504 creó el Pasaporte Andino, que es expedido por cada Estado miembro según sus respectivas legislaciones nacionales (art. 4).

Después de que su entrada en vigor fuese prorrogada en cinco años consecutivos (mediante las decisiones 625, 655, 678, 709, 719), lo hizo en 2010 en los cuatro Estados miembro.

En la Decisión 525 se especificaron las características técnicas mínimas de nomenclatura y de seguridad del documento.

Este pasaporte permitió homologar los estándares de seguridad de los Estados basándose en recomendaciones de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y así agilizar el registro de las personas al ingresar o egresar del territorio de alguno de ellos.

El Mercosur

Desde sus inicios, el Mercosur buscó regular el tránsito de personas por sus fronteras o puntos de ingreso. Así, en los noventa se crearon una serie de instrumentos y procedimientos, perfeccionados en los dos mil.

Procedimientos para registro y operatividad del tránsito fronterizo regional

Canales preferenciales

En 1991, una de las primeras medidas tomadas por el Consejo Mercado Común (CMC) mediante la Decisión 12/91 fue la instalación de canales preferenciales en puertos y aeropuertos para nacionales y extranjeros residentes del Mercosur, con el objetivo de implementar progresivamente “la integración, que implica un espacio regional donde pueden *circular libremente los ciudadanos y residentes* de los Estados Partes del Mercado Común, así como sus bienes, servicios y factores productivos” (cursiva propia).

En 2000, se actualizó esta norma con las Decisiones 46/00 y 47/00 del CMC. La última extendía su aplicación a Bolivia y Chile.

Según el art. 1, la cantidad de canales privilegiados debería ser compatible con el flujo de pasajeros de cada aeropuerto. Los nacionales del Mercosur podrían también utilizar otros canales aparte de los privilegiados (art. 3). La operatoria que se utilizaría sería similar a la utilizada para los nacionales del país de entrada (art. 4).

Los aeropuertos en los que se aplicaría la medida son los siguientes (art. 2):

Cuadro 4. Aeropuertos con sistema de “canales privilegiados” previstos en el Mercosur.

País	Aeropuertos
Argentina	<ul style="list-style-type: none">• Buenos Aires, Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini -Ezeiza
Brasil	<ul style="list-style-type: none">• San Pablo, Aeropuerto Internacional de Guarulhos• Rio de Janeiro, Aeropuerto Internacional Antonio Carlos Jobin
Paraguay	<ul style="list-style-type: none">• Luque, Aeropuerto Internacional Silvio Petrossi
Uruguay	<ul style="list-style-type: none">• Canelones, Aeropuerto Internacional de Carrasco
Bolivia	<ul style="list-style-type: none">• La Paz, Aeropuerto Internacional de El Alto

	<ul style="list-style-type: none"> • Santa Cruz de la Sierra, Aeropuerto Internacional de Viru - Viru
Chile	<ul style="list-style-type: none"> • Santiago, Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez

Fuente: Elaboración propia.

Operatividad:

Si bien estos canales preferenciales operaron durante unos años, en la actualidad, según lo informado por algunos funcionarios, no estarían operando en muchos de los aeropuertos (Brumat, 2016).

Controles integrados

El **Acuerdo de Recife** (Decisión 5/93) y su Reglamento (Decisión 12/93), actualizados en 2000 (Decisiones 4/00 y 5/00), 2012 (Decisión 7/12) y 2014 (Decisión 18/14) estipulan la aplicación de controles integrados en las fronteras del Mercosur.

En él se establecen áreas de control integrado, se acuerdan modalidades para la realización y agilización de los mismos y se adoptan criterios comunes en la materia. La Decisión 7/12, enmarcada en el art. 5 del Acuerdo de Recife¹¹, incorpora las modalidades de control Integrado Simultáneo y Control migratorio por Reconocimiento Recíproco de Competencias (RRC) en pasos terrestres, fluviales y aéreos.

En el Acuerdo de Recife, “control” es entendido como “la verificación, por parte de las autoridades competentes, del cumplimiento de todas las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas referentes a la entrada y salida de personas, mercaderías y medios de transporte de personas y cargas por los puntos de frontera. “Control Integrado” es “la actividad realizada en uno o más lugares, utilizando procedimientos administrativos y operativos compatibles y similares en forma secuencial y, siempre que sea posible, simultánea, por los funcionarios de los distintos organismos que intervienen en el control”. “Área de control integrado” (ACI) es “la parte del territorio del País Sede, incluidas las instalaciones donde se realiza el Control Integrado por parte de los funcionarios de dos países”.

La Decisión de 2012 agrega entonces dos nuevas modalidades de control integrado migratorio, entendidas como “los diferentes procedimientos migratorios con que la actividad del control integrado puede ser llevada a cabo” (art. 4). Estas son:

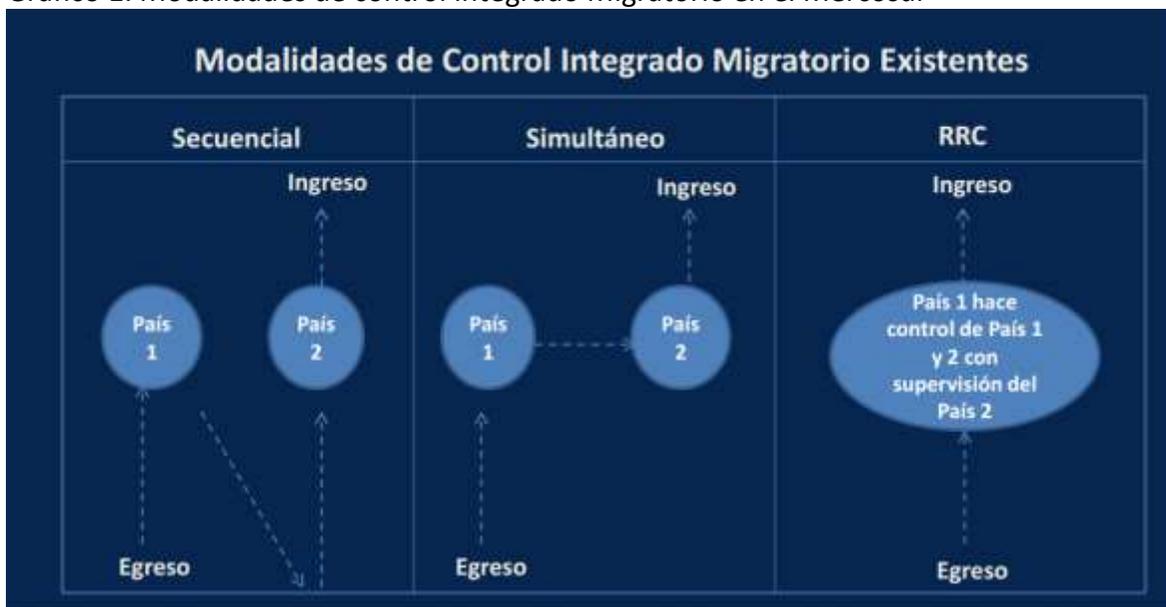
- a. **Control Integrado Simultáneo:** es la actividad de control integrado realizada de manera simultánea por los funcionarios migratorios del País Sede y del País Limítrofe, compartiendo un mismo puesto de control y, siempre que sea posible, en base a un único registro en un sistema informático compartido o vinculado.

¹¹ “Los organismos nacionales competentes concertarán acuerdos operativos y adoptarán sistemas que complementen y faciliten el funcionamiento de los controles aduaneros, migratorios, sanitarios y de transporte, editando para ello, los actos pertinentes, para su aplicación”.

b. **Control Integrado por reconocimiento recíproco de competencias:** es la actividad de control integrado realizada por los funcionarios migratorios de un país bajo supervisión del otro, previo reconocimiento mutuo y expreso de las competencias de control migratorio definidas por las autoridades migratorias de las Partes, en base a criterios y principios establecidos de común acuerdo, con plena sujeción a las disposiciones legales vigentes de los países involucrados (art. 4).

Así, las modalidades de control Integrado Migratorio que existen a la fecha (2016) son tres:

Gráfico 1. Modalidades de control Integrado Migratorio en el Mercosur



Fuente: DNM Argentina¹²

Los funcionarios que realicen el control integrado deberán actuar según el siguiente procedimiento (art. 5):

- Verificar la legitimidad y vigencia de la documentación de viaje.
- Ingresar en el sistema informático los datos de la persona que pretenda cruzar el límite fronterizo
- Verificar la inexistencia de restricciones, impedimentos u observaciones en los sistemas informáticos de conformidad con lo establecido en las respectivas normativas migratorias vigentes.
- Cuando la persona reúna los requisitos para perfeccionar el tránsito, se confirmarán los datos ingresados, registrándose y transmitiéndose a los sistemas nacionales, según corresponda de acuerdo a la modalidad adoptada, el egreso del país de salida y el ingreso al país de entrada, respectivamente.

¹²

Disponible en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/pfr_buenosaires14_anexo12_litterio_argentina.pdf (visitado en junio de 2016).

2. Ante la existencia de restricciones, impedimentos u observaciones que surjan del sistema informático, la cuestión deberá ser dirimida exclusivamente por el funcionario o supervisor de control del país que hubiera registrado dicha observación o restricción al sistema, resolviendo sobre la admisión o rechazo, según corresponda, conforme su normativa nacional vigente. A tal fin, en la medida de lo posible, se deberá derivar a la persona a un área apartada del canal de tránsito a fin de no afectar el normal funcionamiento de la operatoria y facilitar la circulación de las personas.

En el art. 6 se establece la facilitación de la utilización de infraestructura de comunicaciones para el funcionamiento de los sistemas informáticos. El art. 7 asegura la confidencialidad en el intercambio de la información y documentación.

El art. 8 establece que en caso de no autorización del egreso o ingreso de una persona, se deberá registrar en el sistema los motivos de la adopción de la medida. El país de salida está obligado a readmitir a las personas no admitidas en el de entrada.

Las áreas de control están localizadas en un país sede, vinculado a un país limítrofe en un punto de frontera determinado.

El control se realiza de la siguiente manera: primero se realiza el del país de salida y a continuación, el de entrada (art. 2). En el Área de Control Integrado los funcionarios de cada país ejercerán sus respectivos controles aduaneros, migratorios, sanitarios y de transporte, para lo cual se considera que (art. 3):

- A) La jurisdicción y la competencia de los organismos y funcionarios del País Limítrofe se considerarán extendidas a dicha Área.
- B) Los funcionarios de ambos países se prestarán ayuda para el ejercicio de sus respectivas funciones en dicha Área [...].
- C) El País Sede se obliga a prestar su cooperación para el pleno ejercicio de todas las funciones antedichas y, en especial, el traslado de personas y bienes hasta el límite internacional a los fines de su sometimiento a las leyes y a la jurisdicción de los tribunales del País Limítrofe, en cuanto correspondiere.
- D) Deberá considerarse, a los efectos del control aduanero, como extensión del Área de Control Integrado, a la vía terrestre, establecida de conformidad entre los Estados Partes, comprendida entre las instalaciones del Área de Control Integrado y el Punto de Frontera.
- E) Sin perjuicio de lo dispuesto en el literal anterior, todos los procedimientos relativos a los controles aduaneros, migratorios, sanitarios y de transporte, deberán ejecutarse exclusivamente en el Área de Control Integrado.

El art. 4 incluye otras disposiciones para la realización del Control Integrado tales como:

- a) Autorizada la entrada de personas y/o bienes, se otorgará a los interesados la documentación correspondiente que los habilita para el ingreso al territorio.
- b) En caso de que el País Sede sea el país de entrada y las autoridades del País Limítrofe no autoricen la salida de personas y/o bienes, éstos deberán retornar al territorio del país de salida.
- c) 1 – En caso de que se haya autorizado la salida de personas y no se autorice su ingreso por la autoridad competente en razón de disposiciones legales, reglamentarias y/o administrativas, aquellas no podrán ingresar al territorio del país de entrada, debiendo regresar al país de salida.
2 – En la hipótesis de haberse autorizado la salida de bienes y no su ingreso, frente a la aplicación de disposiciones legales, reglamentarias y/o administrativas, por no ser posible su

libramiento con los controles efectuados en el Área de Control Integrado, aquellos podrán ingresar al territorio a fin de que se hagan los controles y/o las intervenciones pertinentes.

Además, los organismos de cada país están facultados a recibir, en el Área de Control Integrado los importes correspondientes a los impuestos, tasas y otros gravámenes, de conformidad con la legislación nacional vigente. Los montos recaudados por el País Limítrofe serán trasladados o transferidos libremente por los organismos competentes para su país (art. 6 Acuerdo de Recife).

El País Sede debe hacerse cargo de los gastos de construcción y mantenimiento de los edificios, servicios generales, seguridad, instalaciones y comunicaciones de los funcionarios de ambos países.

Un ACI puede tener:

- a- “cabecera única”, cuando todos los controles de ingreso y egreso se realizan en el mismo lugar, o
- b- “doble cabecera”, coexisten dos estructuras de control a ambos lados de la frontera con funcionarios de los dos países estableciendo controles integrados, preferentemente según el criterio del país de entrada/país sede.

Los Capítulos IV y V del Acuerdo de Recife regulan cuestiones relativas a los funcionarios que se desempeñan en estas áreas, el Capítulo VI, las instalaciones, materiales, equipos y bienes para el ejercicio de las funciones.

La Decisión 18/14 agrega, en su art. 4, la posibilidad de acordar de manera bilateral, en el marco de la normativa Mercosur vigente, la implementación de nuevas Áreas de Control Integrado migratorias, ya sean terrestres, fluviales, marítimas o aéreas.

También, en su art. 11 se incluye la posibilidad de realizar consultas ante el Foro Especializado Migratorio del Mercosur (FEM) por la correcta interpretación del Acuerdo. “El Foro podrá pronunciarse al respecto, siempre que haya consenso entre las Partes del presente Acuerdo, dejando constancia de ello en un documento a ser anexado al acta de la respectiva reunión del Foro Especializado Migratorio”.

La Resolución 20/09 establece los organismos coordinadores de cada Estado parte y regula sus tareas. Estos son los que coordinan las actividades desarrolladas en las ACI, en sus aspectos operacionales comunes y administrativos, exceptuando aquellos de carácter técnico (art. 1). En cada punto de frontera el organismo competente designará un funcionario en carácter de Coordinador local, que ejercerá las funciones asignadas para la coordinación de actividades comunes del lugar. El Coordinador local

deberá compatibilizar, integrar y complementar en su apoyo la actuación de los distintos organismos de los Estados Parte que desempeñan funciones en el Área de Control integrado. Su área de competencia comprenderá la coordinación de los aspectos relativos a las actividades de los organismos de control intervinientes así como los referentes a otros servicios públicos o privados disponibles, con la finalidad de obtener un flujo de usuarios lo más rápido posible, compatible con la eficacia exigida por los controles técnicos respectivos (art. 3).

El art. 5 describe las actividades específicas de este Coordinador y las medidas de coordinación entre el Coordinador, las autoridades locales de cada organismo interviniente y el País Limítrofe, en los arts. 6 a 9.

Los organismos coordinadores son los siguientes:

Cuadro 5. Organismos coordinadores de las Áreas de Control Integradas Mercosur

País	Organismo Coordinador
Argentina	Dirección de Asuntos Técnicos de Frontera (Ministerio del Interior)
Brasil	Secretaria da Receita Federal do Brasil (Ministério da Fazenda)
Paraguay	Dirección Nacional de Aduanas
Uruguay	Dirección Nacional de Pasos de Frontera (Ministerio de Defensa)

Fuente: Elaboración propia.

Las autoridades competentes en cada punto de frontera son las siguientes (Resolución 29/07):

Cuadro 6. Autoridades competentes en puntos fronterizos Mercosur

País	Autoridades competentes en puntos fronterizos
Argentina	Dirección General de Aduanas Dirección Nacional de Migraciones Servicio Nacional de Sanidad Agroalimentaria (SENASA) Dirección Nacional de Sanidad de Frontera y Terminales de Transporte Secretaría de Seguridad Interior Secretaría de Transporte
Brasil	Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça Agência Nacional de Transportes Terrestres Secretaria da Receita Federal do Brasil - Ministério da Fazenda Coordenação de Portos, Aeroportos e Fronteiras do Ministério da Saúde Secretaria de Defesa Agropecuária - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
Paraguay	Dirección Nacional de Aduanas (DNA) Dirección General de Migraciones Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA) Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE) Instituto Nacional de Tecnología y Normalización (INTN)

	Servicio Florestal Nacional (SFN) Policía Nacional (PN) Ferrocarriles Paraguayos S.A Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social (MSPyBS)
Uruguay	Dirección Nacional de Aduanas (MEF) Dirección Nacional de Migración (MI) Dirección Nacional de Pasos de Frontera (MDN) Dirección Nacional de Transporte (MTOPE) Ministerio de Relaciones Exteriores (MRREE) Dirección General de Servicios Agrícolas (MGAP) Dirección General de Servicios Ganaderos (MGAP) Dirección de Epidemiología (MSP) Laboratorio Tecnológico del Uruguay (LATU-MIEM) Ministerio de Turismo

Fuente: Elaboración propia.

Los puntos de frontera en los cuales se ejercen controles integrados son enumerados en la Resolución 29/07, pero difieren de los que se encuentran en funcionamiento. Aquí se enumera a ambos.

Argentina- Brasil

Según la Res. 29/07:

Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico

- Puerto Iguazú/Foz de Iguazú (ambas cabeceras)
- Paso de los Libres (única cabecera)
- Andresito (única cabecera)
- Bernardo de Irigoyen (única cabecera)
- Santo Tomé (única cabecera)
- Alvear - Itaquí (a definir)

Control de Cargas - Transporte Automotor

- Puerto Iguazú/Foz de Iguazú (ambas cabeceras)
- Paso de los Libres/Uruguayana (ambas cabeceras)
- Andresito (única cabecera)
- Dionisio Cerqueira (única cabecera)
- Santo Tomé (única cabecera)

- Alvear - Itaquí (a definir)
- Control de Cargas - Ferrocarril
- Uruguayana (única cabecera)

Según el Ministerio del Interior de Argentina¹³ son 5:

- Paso de los Libres- Uruguayana: TA/TVF- única cabecera en Argentina. Cargas, doble cabecera.
- Santo Tomé- Sao Borja: única cabecera en Argentina.
- Bernardo de Irigoyen- Dionisio Cerqueira: TA/TVF- única cabecera en Argentina. Cargas, única cabecera en Brasil.
- Andresito- Capanema: TA/TVF- única cabecera en Brasil. Cargas, única cabecera en Argentina.
- Iguazú- Foz de Iguazú: TA/TVF y cargas doble cabecera.

Argentina- Paraguay

Según la Res. 29/07:

Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico

- Posadas (única cabecera)
- Clorinda/Puerto Falcón (ambas cabeceras)

Control Integrado de Cargas - Transporte Automotor

- Encarnación (única cabecera)
- Clorinda/Puerto Falcón (ambas cabeceras)

Control Integrado de Cargas - Ferrocarril

- Encarnación (única cabecera)

Según el Ministerio del Interior de Argentina son dos:

- Posadas- Encarnación: TA/TVF única cabecera en Argentina. Ferrocarril, cabecera única en Argentina, comenzó a funcionar en 2015¹⁴. Cargas, única cabecera en Paraguay.

¹³ Disponible en: <http://www.mininterior.gov.ar/fronteras/areas-control-integrado.php> (visitado en mayo de 2016).

- Clorinda- Puerto José A. Falcón: TA/TVF y cargas doble cabecera.

Argentina- Uruguay

Según la Res. 29/07:

Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico

- Fray Bentos (única cabecera)
- Paysandú (única cabecera)
- Concordia (única cabecera)

Control Integrado de Cargas - Transporte Automotor

- Fray Bentos (única cabecera)
- Paysandú (única cabecera)
- Concordia (única cabecera)

Control Integrado de Cargas - Ferrocarril

- Salto (única cabecera experimental)

Según el relevamiento realizado son 3:

- Gualaguaychú- Fray Bentos: única cabecera en Uruguay. Estado: Parcialmente integrado¹⁵.
- Colón- Paysandú: única cabecera en Uruguay. Estado: Parcialmente integrado¹⁶.
- Concordia- Salto: única cabecera en Argentina. Estado: Integrado. Ferroviario (experimental), cabecera única en Uruguay, estado: no integrado¹⁷.

Además, existen los siguientes.

¹⁴ Fuente: Ministerio del Interior de Paraguay, disponible en: <http://www.mdi.gov.py/index.php/planeamiento-y-control/item/4199-tren-encarnaci%C3%B3n-posadas-paraguay-consolida-control-migratorio-integrado-con-la-argentina?tmpl=component&print=1> (visitado en junio de 2016).

¹⁵ Fuente: Ministerio de Defensa Nacional, Uruguay, disponible en: <http://www.mdn.gub.uy/?q=dnppff-aci-fray-bentos> (visitado en junio de 2016).

¹⁶ Fuente: Ministerio de Defensa Nacional, Uruguay, disponible en: <http://www.mdn.gub.uy/?q=dnppff-aci-paysandu> (visitado en junio de 2016).

¹⁷ Fuente: Ministerio de Defensa Nacional, Uruguay, disponible en: <http://www.mdn.gub.uy/?q=dnppff-aci-salto> (visitado en junio de 2016).

Con Bolivia, 3 áreas:

- Salvador Mazza- Yacuiba: única cabecera en Argentina
- Aguas Blancas- Bermejo: única cabecera en Argentina
- La Quiaca- Villazón: única cabecera en Argentina

Con Chile existe una:

- Sistema Cristo Redentor- TA/TVF Doble cabecera.

Brasil- Paraguay

Según la Res. 29/07:

Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico

- Foz de Iguazú (única cabecera)
- Pedro Juan Caballero (única cabecera)
- Salto del Guairá (única cabecera)
- Santa Helena (única cabecera)

Control Integrado de Cargas - Transporte Automotor

- Foz de Iguazú / Ciudad del Este (ambas cabeceras)
- Pedro Juan Caballero (única cabecera)
- Salto del Guairá (única cabecera)
- Santa Helena (única cabecera)

Según el relevamiento realizado:

- Ciudad del Este: en 2014, mediante la Directiva 34/14 de la Comisión de Comercio del Mercosur (CCM) se firmó el reglamento administrativo y operacional del ACI.
- Pedro Juan Caballero, en 2011 se iniciaron las tratativas para instalar el control integrado¹⁸.
- Salto del Guaira: las obras se iniciaron en 2011¹⁹.

¹⁸ Fuente: Aduanas Paraguay, disponible en : <http://www.aduana.gov.py/307-8-aduanas--receita-federal-y-anpp-inician-tratativas-para-instalar-control-integrado-en-pedro-juan-caballero.html> (visitado en junio de 2016).

¹⁹ Fuente: Aduanas Paraguay, disponible en: <http://www.aduana.gov.py/492-8-palada-inicial-del-erea-de-control-integrado-en-la-terminal-portuaria-de-salto-del-guaira.html> y <http://www.aduana.gov.py/777-8-impulsan-control-integrado-entre-aduanas-de-salto-del-guaira--mundo-novo--guaira--brasil.html> (visitados en junio de 2016).

- Santa Helena: (cabecera única en Brasil) Mediante la Directiva 8/03 de la CCM se firmó el reglamento administrativo y operacional del ACI.

Brasil- Uruguay

Según la Res. 29/07:

Control Integrado de Tránsito Vecinal y Turístico

- Bella Unión (única cabecera)
- Quaraí (única cabecera)
- Rivera (única cabecera)
- Aceguá (única cabecera)
- Río Branco (única cabecera)
- Chuy (única cabecera)

Control Integrado de Cargas - Transporte Automotor

- Bella Unión (única cabecera)
- Artigas (única cabecera)
- Santana do Livramento (única cabecera)
- Aceguá (única cabecera)
- Jaguarão (única cabecera)
- Chuy (única cabecera)

Según el Ministerio de Defensa Nacional de Uruguay son 6 y el estado de su implementación es el siguiente:

- Bella Unión- Barra do Quaraí: TVF/Turismo- Cargas/transporte automotor. Cabecera única en Uruguay. Estado: no integrado²⁰.
- Artigas- Quaraí: TVF/Turismo Cabecera única en Uruguay - Cargas/transporte automotor, cabecera única en Brasil. Estado: no integrado²¹.
- Rivera- Sant'anna do Livramento: TVF/Turismo cabecera única en Uruguay- Cargas/transporte automotor, cabecera única en Brasil. Estado: parcialmente integrado²².

²⁰ Fuente: Ministerio de Defensa Nacional, Uruguay, disponible en: <http://www.mdn.gub.uy/?q=dnppff-aci-bella-union> (visitado en junio de 2016).

²¹ Fuente: Ministerio de Defensa Nacional, Uruguay, disponible en: <http://www.mdn.gub.uy/?q=dnppff-aci-artigas> (visitado en junio de 2016).

²² Fuente: Ministerio de Defensa Nacional, Uruguay, disponible en: <http://www.mdn.gub.uy/?q=dnppff-aci-rivera> (visitado en junio de 2016).

- Aceguá- Aceguá: VF/Turismo- Cargas/transporte automotor. Cabecera única en Brasil. Estado: parcialmente integrado²³.
- Rio Branco- Jaguarão: TVF/Turismo, cabecera única en Uruguay, estado: no integrado²⁴. Cargas/transporte automotor, cabecera única en Brasil, estado: parcialmente integrado²⁵.
- Chuy- Chui: TVF/Turismo- Cargas/transporte automotor. Cabecera única en Uruguay. Estado: no integrado²⁶.

Plazo de estadía para turistas

En 2006 se acordó mediante la Decisión 10/06 armonizar la estadía de turistas en los Estados miembros del bloque, por un plazo de 90 días. En 2014 se modificó la Decisión mediante la 36/14, con el fin de incorporar la posibilidad de prorrogar el plazo de estadía y así lograr que los plazos de estadía sean equivalentes en todos los Estados miembro.

De esta manera, el art. 1 estipula que “a los nacionales de las Partes que sean admitidos para ingresar al territorio de alguno de ellos en calidad de turistas, se les otorgará un plazo de permanencia de NOVENTA (90) días. Dicho plazo podrá ser prorrogado por un período similar por los Organismos competentes sin necesidad de abandonar el territorio”.

Operatividad:

Según una revisión hecha en 2010, su funcionamiento fue exitoso (Acta 1/10 del FEM en Mercosur, 2015: 89).

Procedimientos para registro y operatividad del tránsito fronterizo regional y documentación especial para áreas de frontera

En 1999 se firmaron las Decisiones 19/99 “Entendimiento sobre tránsito vecinal fronterizo entre los Estados Parte de MERCOSUR, Bolivia y Chile” y 18/99 “Acuerdo sobre tránsito vecinal fronterizo en los Estados partes del Mercosur” que preveían la creación de una credencial de Tránsito Vecinal Fronterizo (TVF).

Esta credencial permitiría “su titular cruzar la frontera, con destino a la localidad contigua del país vecino, mediante un procedimiento ágil y diferenciado de las otras categorías

²³ Fuente: Ministerio de Defensa Nacional, Uruguay, disponible en: <http://www.mdn.gub.uy/?q=dnppff-aci-acegua> (visitado en junio de 2016).

²⁴ Fuente: Ministerio de Defensa Nacional, Uruguay, disponible en: <http://www.mdn.gub.uy/?q=dnppff-aci-rio-branco> (visitado en junio de 2016).

²⁵ Fuente: Ministerio de Defensa Nacional, Uruguay, disponible en: <http://www.mdn.gub.uy/?q=dnppff-aci-rio-branco> (visitado en junio de 2016).

²⁶ Fuente: Ministerio de Defensa Nacional, Uruguay, disponible en: <http://www.mdn.gub.uy/?q=dnppff-aci-chuy> (visitado en junio de 2016).

migratorias”. Su obtención sería “de naturaleza voluntaria y no reemplazará al documento de identidad el que podrá ser, ocasionalmente, requerido al titular” (art. 2).

El año siguiente, se firmaron las Decisiones 14/00 y 15/00 “Reglamentación del régimen de tránsito vecinal fronterizo” y “Reglamentación del régimen de tránsito vecinal fronterizo entre los Estados Partes del Mercosur, Republica de Bolivia y República de Chile”.

La TVF permite, una vez cruzada la frontera, que el titular de la credencial puede circular libremente dentro del área de cobertura geográfica delimitada por los Estados parte colindantes de manera bilateral dentro de un plazo máximo de 72 horas (art. 3). Deben ser emitidas por los Estados parte (o Asociado) de ingreso, previa consulta con el de egreso.

Los beneficiarios en cuanto a nacionalidad de origen y situación migratoria deben definirse mediante acuerdos bilaterales (o trilaterales) entre los países (art. 1). Las localidades fronterizas comprendidas en el régimen también debían fijarse mediante acuerdos bilaterales o trilaterales (art. 2).

Para obtener la TVF, los interesados deben presentar (art. 5):

- a. Solicitud de obtención.
- b. Comprobante que acredite domicilio de conformidad con la normativa de la localidad de residencia.
- c. Documento de Identidad vigente.
- d. En el caso de que se trate de un menor de edad deberá presentarse autorización de viaje dada por ambos padres o por quien ejerza la representación legal ante escribano público o autoridad competente, o presentar formulario que como Apéndice 1 del presente se acompaña, conforme la legislación interna de cada Estado Parte. La condición de menor de edad del peticionante será calificada de acuerdo a la legislación vigente en el Estado Parte de su residencia habitual.
- e. Comprobante de pago de la tarjeta.

La tarjeta tiene una validez de tres años. Para su renovación el interesado debe presentarse 30 días antes de su vencimiento con la documentación enumerada en el art. 5. Ante infracciones, se puede cancelar (art. 8).

Operatividad:

Diversos funcionarios entrevistados han señalado que el funcionamiento de la TVF no ha sido satisfactorio. Su implementación ha tendido a ser restrictiva debido, entre otras cosas, a que el kilometraje era “escaso” y a que no permitía ejercer actividades laborales ni estudiantiles (ver Brumat, 2016) (ver *infra*. Brasil/Argentina).

Documentación

A inicios del proceso de integración se constituyó un grupo *ad hoc* para “analizar la viabilidad de confeccionar un documento único” para que los nacionales del Mercosur viajaran dentro y fuera de la región mediante la Resolución 38/93. Dicho documento nunca fue viabilizado²⁷. Sin embargo, se tomaron otras medidas para armonizar los pasaportes y la aceptación de documentos para el acceso de los nacionales y residentes de los Estados parte en el territorio de otros.

Con respecto a las primeras, mediante las Resoluciones 112/94 y 114/94, modificadas en 1996 mediante la Resolución 63/96, se adoptaron medidas para unificar “criterios en materia de registro, tendiente a la instrumentación de un documento único de viaje”. El objetivo futuro era que los documentos de identificación nacional de todos los Estados parte compartieran datos básicos que allí se enumeraban, para armonizar criterios y posibilitar un “mayor entendimientos entre los Organismos Nacionales competentes de los Estados Partes”, así como para mejorar la “calidad técnica” de los documentos.

Además, mediante la Resolución 114/94, para “perfeccionar el sistema de identificación de personas” se creó un mecanismo de consulta entre los organismos competentes de los Estados parte para la “constatación relativa a la autenticidad del documento y los datos de filiación contenidos en el mismo, en caso de dudas”. Esos centros son creados mediante la Resolución 59/96.

La Resolución 114/94 es derogada por la Resolución 40/98, “Características comunes a las que deberían tender los pasaportes”, con el fin de optimizar la calidad técnica de los documentos e incrementar las medidas de seguridad. Así, se propone “la adopción de las normas determinadas por la O.A.C.I./I.C.A.O., sin perjuicio de incorporar determinadas características de seguridad y modificaciones de forma”. Además, “se propicia la instrumentación del sistema de lectura mecánica de los documentos, a los fines que las autoridades competentes de los Estados Partes se encuentren en condiciones de obtener adecuada información en tiempo real”. Y finalmente, en cuanto al aspecto de los documentos,

Se acuerda la incorporación de la leyenda “MERCOSUR”, en el idioma de origen, que será ubicada en el sector medio superior de la tapa, precediendo cualquier tipo de leyenda, cuya impresión deberá responder a las mismas características que las existentes en el resto de dicha zona.

Se acuerda propiciar la adopción del color azul oscuro para los pasaportes comunes u ordinarios de los Estados Partes (Anexo).

Los documentos que permiten el “tránsito”²⁸ de nacionales y/o residentes regulares de los Estados Partes y Asociados del MERCOSUR por el territorio de los mismos, fueron

²⁷ En 2006 la Delegación de Brasil en el FEM presentó la propuesta de incluir el pasaporte Mercosur (Acta 1/06 en Mercosur, 2015: 47) en la agenda pero no volvió a ser debatido posteriormente.

²⁸ “Tránsito” se refiere “al movimiento de nacionales o residentes regulares provenientes del territorio de alguno de los Estados Partes o Asociados del MERCOSUR, con destino al territorio de otro Estado Parte o Asociado del MERCOSUR, sin que resulte necesario que provenga de su país de origen o residencia” (art. 1.a, Dec. 46/15).

regulados por primera vez en 1994 con la Resolución 44/94, modificada por la Resolución 2/95, derogada y/o modificada por las Resoluciones 63/96, 75/96, Decisión 18/08, Resolución 31/08, Decisión 14/11 y Decisión 46/15.

El tiempo de validez de los documentos es establecido por el Estado emisor. En caso de dudas sobre la veracidad del documento en relación a los datos y la fotografía, se puede solicitar otra documentación para validar la identidad del portador (art. 1).

El listado de documentos se encuentra en el Anexo I y es el siguiente:

Cuadro 7. Documentos de viaje dentro del Mercosur (ampliado)

País	Documentos
Argentina	<ul style="list-style-type: none"> • Documento Nacional de Identidad (para nacionales y extranjeros residentes) • Pasaporte
Brasil	<ul style="list-style-type: none"> • Registro de Identidad Civil. • Cédula de Identidad expedida por cada Unidad de la Federación con validez nacional. • Cédula de Identidad de Extranjero. • Pasaporte.
Paraguay	<ul style="list-style-type: none"> • Cédula de Identidad. • Pasaporte.
Uruguay	<ul style="list-style-type: none"> • Cédula de Identidad. • Pasaporte
Venezuela	<ul style="list-style-type: none"> • Cédula de Identidad. • Pasaporte.
Bolivia	<ul style="list-style-type: none"> • Cédula de Identidad para Nacionales. • Cédula de Identidad para Extranjeros. • Pasaporte.
Chile	<ul style="list-style-type: none"> • Cédula de Identidad. • Pasaporte.
Colombia	<ul style="list-style-type: none"> • Cédula de Ciudadanía. • Tarjeta de Identidad. • Cédula de Extranjería. • Pasaporte.
Ecuador	<ul style="list-style-type: none"> • Cédula de Ciudadanía. • Cédula de Identidad (para extranjeros). • Pasaporte.
Perú	<ul style="list-style-type: none"> • Documento Nacional de Identidad. • Carné de Extranjería. • Pasaporte.

Fuente: Elaboración propia.

Operatividad:

No se ha podido encontrar información oficial respecto a la aceptación de esta documentación en los controles migratorios. A partir del relevo de las actas del FEM no se han hallado presentaciones de las delegaciones con respecto a su aplicación. Sin embargo, a partir de los debates y del tiempo que llevan estas medidas siendo operacionalizadas, se puede inferir que su funcionamiento es satisfactorio, razón por la cual, cuando se modifica la documentación de algún país o se introduce una nueva (por ejemplo, la tarjeta de identidad para los miembros del Parlamento del Mercosur), se busca modificar la normativa e introducirla.

En el art. 3 se reconoce la validez de los Documentos de Retorno emitidos por las representaciones consulares de los Estados Parte o Asociados a sus nacionales por razones de hurto, pérdida o extravío de los Documentos de Viaje enumerados en el Anexo I, a efectos de transitar por el territorio de otro/s Estado/s Parte/s o Asociado/s con el único propósito de que su titular pueda retornar al país de su nacionalidad, sin necesidad de visa consular previa.

El tiempo de validez de los Documentos de Retorno será el establecido en el mismo por el Estado emisor al momento de su expedición.

El plazo de permanencia autorizado para realizar el tránsito, será el que cada Estado Parte o Asociado determine al momento de efectuarse el ingreso al país de tránsito, debiendo las autoridades migratorias tener en cuenta la distancia y medio de transporte que el titular del Documento de Retorno utilice.

Los Documentos de Retorno son enumerados en el Anexo II y son los siguientes:

Cuadro 8. Documentos de Retorno autorizados para viaje en el Mercosur ampliado

País	Documento de retorno
Argentina	Pasaporte Provisorio (Serie "A")
Brasil	Autorización de Retorno
Paraguay	Pasaporte Provisorio (Salvoconducto)
Uruguay	Documento Válido de Viaje
Venezuela	Documento de Viaje
Bolivia	Salvoconducto
Chile	Salvoconducto
Colombia	Pasaporte Exento

	Pasaporte de Emergencia
Ecuador	Salvoconducto
Perú	Salvoconducto

Fuente: Elaboración propia.

En el art. 2 se permite a los extranjeros con residencia regular en algún Estado Parte o Asociado transitar con los documentos enumerados en el Anexo I por el territorio de los signatarios, siempre que “por motivo de su nacionalidad, la visa consular no fuese requisito en el Estado al cual ingresa. En este último supuesto deberá utilizar el pasaporte de su nacionalidad y visado correspondiente”.

Se le puede consultar al FEM (art. 5) en cuanto a la interpretación del Acuerdo.

En 2006 se especificó la documentación para el ingreso y egreso de menores mediante el Acuerdo 2/06 de la Reunión de Ministros del Interior (RMI). En el art. 2 del Anexo se especifican las edades a partir de las cuales las personas ya no son consideradas menores según la normativa doméstica de los países (18 años para todos los Estados signatarios con la excepción de Argentina, 21 años).

Al momento de ingresar en otro Estado parte, se debe acreditar ante la autoridad migratoria respectiva la identidad del menor conforme la documentación de viaje hábil aceptada entre ambos países y en caso de corresponder, se deberá exigir autorización de viaje (art. 3).

El procedimiento consiste en (art. 4):

1. Las autoridades de control migratorio del país de egreso deberán verificar la documentación requerida para la salida del menor.
2. Una vez verificada, deberán estampar el sello migratorio de salida en la autorización de viaje respectiva o en su defecto en la fotocopia, como prueba suficiente de haberla tenido a la vista, sin perjuicio de intervenir el pasaporte como es de rutina, en el caso de portar el menor ese documento identificadorio, y/o extender la tarjeta de control, según correspondiera.
3. La autorización de viaje intervenida por la autoridad migratoria del país de egreso será asimismo exhibida ante la autoridad de control migratorio del país de ingreso, la que estampará el sello respectivo en dicha autorización, sin perjuicio de intervenir el pasaporte como es de rutina, en el caso de portar el menor ese documento identificadorio, y/o extender la tarjeta de control, según correspondiera.
4. La falta de la autorización de viaje en el momento del ingreso en los casos en que fuere exigible, o la omisión del sello de salida según lo previsto en el párrafo 2 del presente, deberá ser comunicada a la autoridad migratoria de salida del menor a fin de constatar el cumplimiento de los recaudos documentarios necesarios según el caso. En el caso en que se constatará la salida del país con la debida autorización exigible, deberá así comunicarlo por escrito la autoridad migratoria del país de egreso, adelantándose el texto por fax a la autoridad migratoria del país de ingreso.
5. En el caso en que la autoridad migratoria del país de egreso del menor por cualquier motivo no hubiere verificado los recaudos documentarios exigibles, no se admitirá al menor, procediéndose a su devolución al país de procedencia. Dicha circunstancia será comunicada vía

fax o email a la autoridad migratoria que debió haber intervenido en el egreso del menor y simultáneamente a la autoridad migratoria central la que, si correspondiere, comunicará a las autoridades policiales o judiciales.

6. En caso de que el menor viaje acompañado por ambos padres, y no haga falta por ello de una autorización de viaje expresa, deberá acreditarse el vínculo filiatorio ante las autoridades de control del país de egreso y de ingreso. Si la acreditación del vínculo filiatorio se efectuase por documento diferente a la partida de nacimiento, libreta de familia o si surgiere del propio documento de identidad del menor, tal documento deberá ser intervenido en original o en su defecto en su fotocopia, conforme el procedimiento establecido en el párrafo 2 y 3.

En el art. 7 las partes se comprometen a “trabajar en la creación de un Registro Informático Común de Menores denunciados con paradero desconocido, así como un procedimiento de carga y utilización de los datos contenidos en el mismo”. También, a estudiar “la posibilidad de avanzar en la creación de un sistema de control informático que registre la salida de adultos con menores de edad”.

Operatividad:

En 2010 las delegaciones de los países en el FEM reconocieron que había dificultades para aplicar el Acuerdo (Ver Mercosur, 2015: 95; 110), particularmente en los puestos de control no fronterizos (aeropuertos, marítimos y fluviales) y en otros temas como la obligatoriedad de consulta inmediata a las autoridades del país de egreso, ante la ocurrencia de problemas documentales de menores.

Si bien hubo debates con respecto a la creación de una base de datos sobre menores entre los países integrantes del FEM entre 2008 y 2010 (ver Mercosur, 2015), finalmente no se adoptó ningún acuerdo al respecto (ver IPPDH, 2012).

En el año 2000 se celebró el acuerdo sobre Exención de Visas entre Estados Partes del Mercosur (Decisión 48/00). El acuerdo es aplicable bilateralmente entre los países que lo incorporen ya que no se encuentra vigente²⁹. Afecta a artistas, profesores, científicos, deportistas, periodistas, profesionales y técnicos especializados (art.1). No alcanza a trabajadores autónomos, o trabajadores con vínculo laboral que reciban remuneración en el país de ingreso (art. 2.2). Su propósito es conceder beneficios a algunos nacionales de los países miembros, generalmente residentes en zonas fronterizas, con la documentación necesaria para desempeñar tareas remuneradas (Pastori Fillol, 2007: 335).

Específicamente, dispone que los trabajadores a quienes aplique la norma “podrán tener acceso sin necesidad de visa, al territorio de los demás Estados Partes, con múltiples

²⁹ De todas formas, las visas ya no son necesarias en la actualidad, por la existencia del Acuerdo de Residencia si bien entre los órganos del Mercosur existe un debate acerca de esto. En 2011, el Grupo de Servicios del GMC elaboró un informe en el que señala que el Acuerdo de Residencia no cubre los casos previstos en la Visa Mercosur de 2003. Sin embargo, el FEM indicó que lo dispuesto en la Visa Mercosur estaría “contemplado y superado por el Acuerdo de Residencia, ya que éste exige menores requisitos y otorga mayores ventajas a sus beneficiarios” (Acta 4/11 del FEM en Mercosur, 2015: 111).

ingresos, para estadías de hasta noventa (90) días corridos, prorrogables por un periodo equivalente, hasta el límite de ciento ochenta (180) días anuales” (art. 2).

En 1996 se creó la Tarjeta de Entrada y Salida (TES) mediante la Resolución 58/96, derogada por la 74/96.

La presentación de la Tarjeta de Entrada/Salida (TES) es obligatoria para las empresas de transporte internacional aéreo, fluvial-marítimo y terrestre (art. 2). “El texto de la Tarjeta de Entrada/Salida (TES) deberá estar escrita, obligatoriamente, en español y portugués, siendo indiferente el orden que se utilice, y, optativamente, en cualquier otro idioma que se juzgue necesario, siempre que los símbolos gráficos del mismo correspondan a los utilizados en los idiomas mencionados” (art. 3).

La TES debe ser rellena por las personas que crucen la frontera y sellado por las autoridades migratorias de los Estados de Entrada y Salida. Para ello, debe ser confeccionada con dos vías con papel carbónico, cuyos destinatarios serán:

- a) Primera vía, para la autoridad de migración, como registro de entrada o salida, conforme sea el caso;
- b) Segunda vía, para el pasajero, como registro de permanencia o reingreso, o para la autoridad de migración, como registro de entrada, conforme sea el caso (art. 4).

La Tarjeta debe ser completada por el pasajero con tinta, en letra de imprenta y sin enmiendas y con el visto en ambas vías por la autoridad de migración (art. 6).

Ante los avances tecnológicos experimentados en los años siguientes, en 2015 se agregó al a la TES³⁰ el Acuerdo sobre Registración Migratoria Electrónica (Decisión 53/15).

En él se aprueba “la modalidad de registración migratoria electrónica de los datos de las personas que se someten al control migratorio, que deberá ser llevada a cabo por los organismos que realizan el control de tránsito internacional de personas”. Puede ser implementado “progresivamente” “en sustitución del formato físico, en las fronteras donde existan puestos de control de tránsito internacional aéreo, fluvial, marítimo y/o terrestre de los Estados Parte del MERCOSUR y Estados Asociados” (art. 1).

“Los organismos de control migratorio que apliquen la registración migratoria electrónica podrán, si fuera necesario conforme la legislación de su país, entregar un comprobante del tránsito al pasajero o sellar/intervenir su documento de viaje cuando fuera posible” (art. 2).

La TES en formato físico se seguirá utilizando “en aquellos casos en que el organismo de control migratorio no cuente con registración migratoria electrónica en el paso fronterizo que se trate” (art. 3).

Los datos mínimos que la registración electrónica de los tránsitos migratorios deberá contener son (art. 4):

³⁰ Que será mantenida “para aquellos casos en que algún organismo migratorio o de control fronterizo no estuviera en condiciones técnico-informáticas de reemplazar el mismo por un soporte digital o electrónico de manera inmediata y para situaciones de eventuales contingencias”.

Datos personales

Apellidos

Nombres

Fecha de Nacimiento

Sexo

Nacionalidad

Documento de Viaje

Tipo

Número

País emisor

Fecha de caducidad del documento

Datos Migratorios

Medio de transporte (terrestre/marítimo/fluvia/aéreo)

En caso de aéreo: Número de Vuelo

Operatividad:

Debido a que es una medida reciente, aún no se tiene información sobre la puesta en práctica de este Acuerdo. En Argentina se encuentra en vigor³¹ y según lo informado en el sitio de la DNM, se está implementando en el área metropolitana, por lo que ya no se requiere el uso del formulario en formato papel. También se han relevado otros registros migratorios electrónicos, como de Paraguay³² y Chile³³ (ver *infra.*, Chile/Argentina).

Otra medida orientada a la simplificación de trámites para la residencia y circulación de las personas es el Acuerdo sobre Exención de Traducción de Documentos para Trámites Migratorios (Decisión 44/00) que enumera documentos exentos de traducción para trámites migratorios (con la excepción de que existan “fundadas dudas” al respecto de uno, art. 4). Los mismos son: Pasaporte, cédula de identidad, testimonios de partidas o

³¹ Fuente: http://www.lakaut.com.ar/acerca-de-lakaut/noticias/normativas/2016/02/ministerio-de-relaciones-exteriores-y-culto_4716 (visitado en agosto de 2016).

³² Ver: <http://www.migraciones.gov.py/documents/10181/56638/instructivo.pdf/e543d535-0b61-418e-b9ff-6915a7a07595> (visitado en agosto de 2016).

³³ Ver <http://subinterior.gob.cl/noticias/2015/04/16/chile-elimina-la-tarjeta-de-turismo-y-la-reemplaza-por-un-registro-electronico-en-linea/> (visitado en agosto de 2016).

certificados de nacimiento y de matrimonio, certificado de ausencia de antecedentes penales (art. 2).

En 2014, mediante la Decisión 15/14 Perú se adhirió a este Acuerdo.

Operatividad:

Este acuerdo se encuentra vigente y es implementado en la actualidad (Mercosur, 2015).

Acuerdos Bilaterales

Aquí se tratan aspectos puntuales abordados por los países de Suramérica de manera bilateral, de manera paralela o complementaria a los acuerdos regionales, tales como pasos fronterizos, controles integrados, documentos para circulación, plazos para estadía de turistas para aquellos países que los hayan firmado.

Chile/Argentina

Estos dos países firmaron al menos 7 acuerdos para gestionar el tránsito fronterizo.

En 1996, mediante el Acuerdo sobre Coordinación de Apertura y Cierre de Pasos Fronterizos se establecieron 13 pasos “prioritarios” “en función de agilizar los recursos asociados a la vialidad, construcción y mejoramiento de complejos fronterizos”³⁴:

Paso Jama, Paso Sico, Paso San Francisco, Paso Pircas Negras, Agua Negra, Paso Cristo Redentor, Paso Pehuenche, Paso Pino Hachado, Paso Cardenal Samoré, Paso Coyhaique, Paso Huemules, Paso Integración Austral y Paso San Sebastián.

En el Acuerdo complementario de 1997 se identificaron 58 pasos, 39 permanentes y 19 temporales.

- Los pasos de habilitación permanente son aquellos en los que “se establece un régimen continuo para el funcionamiento del mismo”.
- Los temporales, estarán abiertos entre el 1° de noviembre y el 30 de abril de cada año.
- La apertura ocasional “tendrá por objeto permitir la realización de un hecho en particular y tal apertura estará referida solamente a dicho evento”.

En 1999 se firmó el primer tratado sobre controles integrados de frontera. En él, se toman procedimientos similares a los del Acuerdo de Recife. Área de Control Integrado (ACI) se define como “La parte del territorio del País Sede, incluidas la Ruta y los Recintos en los que se realiza el Control Integrado, donde los funcionarios del País Limítrofe están habilitados para efectuar el Control” (art. 1.f).

Los Organismos Coordinadores, que tienen a su cargo la coordinación administrativa en el ACI, son, según el art. 45 del Reglamento:

³⁴ Fuente: <http://www.difrol.gob.cl/argentina/pasos-fronterizos-prioritarios.html>

Chile: el Ministerio del Interior.

Argentina: la Secretaría de Seguridad Interior.

Los organismos responsables de la registración y documentación:

En Chile: el Servicio Nacional de Aduana, Policía de Investigaciones de Chile (Policía Internacional), Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), Carabineros de Chile (O.S. 3), y el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado (DIFROL).

En Argentina: Dirección de Seguridad de Frontera, Gendarmería Nacional, Dirección Nacional de Migraciones, Dirección General de Aduana, Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA), y la Subsecretaría de Política Latinoamericana del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto (SUALA).

En cada ACI habrá un funcionario carácter de Coordinador Local, que realizará la coordinación de las actividades comunes del lugar (arts. 46 y 47).

Los puntos fronterizos donde se realizarán los controles integrados son:

NOA- Norte Grande; Catamarca- La Rioja- Atacama; Agua Negra; Sistema Cristo Redentor; Región de los Lagos e Integración Austral.

En 2013, en la V Reunión Binacional de Ministros se agregaron más pasos fronterizos: Huahum, cabecera única en territorio chileno e Icalma, cabecera única en territorio argentino.

En el segundo acuerdo complementario de 2002, en el art. 6 se instauró una medida excepcional, para el Paso Marconi: el interesado “deberá dar un aviso previo de al menos 72 horas al puesto de control fronterizo del país de salida y al control fronterizo del país de ingreso más próximo, indicando su nombre completo y el de las personas que integran el grupo si lo hubiese [...]”.

En el Reglamento sobre controles integrados de frontera de 2002 se agrega en el art. 12 que se exigirá la Tarjeta Única Migratoria “o aquella que se acuerde conjuntamente”.

Operatividad:

Actualmente, como fue mencionado, funciona una tarjeta electrónica para el registro migratorio entre los dos países³⁵.

Luego (2015) se firmó el Acuerdo para el establecimiento y funcionamiento del Control Fronterizo Integrado en Pircas Negras, que establecía el control integrado con cabecera única de manera provisoria en territorio argentino en el Campamento Barrancas Blancas, “hasta tanto la República de Chile haya construido las instalaciones definitivas del complejo en su territorio”.

³⁵ El formato puede ser visualizado en http://www.migraciones.gov.ar/accesible/templates/tarjeta_migratoria/tarjeta_migratoria.htm (visitado en agosto de 2016).

A 2014 aún no funcionaba³⁶.

También en 2015 se firmó un Acuerdo para la Adopción de un Procedimiento de Control Migratorio Simplificado en el marco del Tratado sobre Controles Integrados de Frontera, que tiene por objetivo establecer un Procedimiento de Control Migratorio Simplificado en las ACI, que “facilite y agilice la movilidad de personas por la frontera”.

El procedimiento será realizado “por medio de la implementación de procesos administrativos y operativos compatibles, a través de la intercomunicación de los sistemas informáticos de control migratorio de cada país, efectuando el envío simultáneo y automático de consultas mediante un sistema de webservice o la herramienta informática que resulte más adecuada, a los distintos sistemas que contienen los datos migratorios de cada país, a efectos de la verificación de la existencia o inexistencia de impedimentos respecto de las personas que se sometan al control migratorio”. La consulta “no implicará revelar el contenido de la información a la contraparte, resguardando así, los antecedentes que cada país posee de las personas, remitiendo únicamente la indicación del resultado positivo o negativo de impedimentos al tránsito fronterizo, procedimiento que será realizado por medio de un sistema automático de “semáforo””. El proceso de control migratorio “concluirá con la transmisión automática del registro del tránsito a la contraparte” de esta manera, se puede dispensar “de la necesidad de disponer de paridad de funcionarios para el ejercicio del rol contralor en forma presencial” (art. 1).

El país sede contará con un funcionario por cada caseta de atención, en tanto que el país limítrofe estará representado por un número menor de funcionarios, que actuarán en sus puestos de trabajo o en forma presencial en el mismo complejo asistidos por los sistemas informáticos de su institución (art. 3).

El procedimiento de registro, aceptación o rechazo de personas en el ACI es el siguiente (art. 4):

- a) Verificar y validar la legitimidad y vigencia de la documentación de viaje en forma automática en el país sede.
- b) Ingresar de manera automática en el sistema informático del país sede, los datos de la persona que pretenda cruzar el límite fronterizo.
- c) Verificar en los sistemas informáticos de cada país, la inexistencia de restricciones, impedimentos u observaciones relacionados con los requisitos establecidos en sus respectivas normas internas para ingresar o egresar del país, así como observaciones de toda índole, de conformidad con lo establecido en la respectiva normativa general vigente en cada Parte. Lo anterior, por medio del envío simultáneo y automático de consultas mediante webservice o la herramienta informática que se considere más adecuada, de conformidad al procedimiento explicitado en el artículo 1º del presente Acuerdo.
- d) Cuando una persona reúna los requisitos para autorizar el tránsito, se confirmarán los datos ingresados, registrándose en el país sede el movimiento migratorio, así como la transmisión del registro correspondiente al país limítrofe.

36

Fuente: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/pfr_buenosaires14_anexo9_valenzuela_chile.pdf (visitado en agosto de 2016).

- e) Ante la existencia de restricciones, impedimentos u observaciones que surjan del sistema informático, la situación deberá ser resuelta exclusivamente por el funcionario del organismo competente del país que según su legislación hubiera registrado dicha observación o restricción en el sistema, decidiendo sobre la admisión o rechazo, según corresponda.
- f) En el caso descrito en la letra e), se derivará a la persona objeto del control a una inspección secundaria, con el propósito de no afectar el normal funcionamiento del proceso y facilitar la circulación de las demás personas.

Además, se dispondrá de un procedimiento de captura manual de registros migratorios en los casos en que los documentos de viaje del pasajero no puedan ser verificados ni leídos digitalmente para proceder a su registro informático.

En caso de rechazo para salir del país o ingresar al de destino, el funcionario del país en el cual se produjo el impedimento registrará en su sistema los motivos por los cuales se adoptó tal medida. El país de salida estará obligado a readmitir a aquellas personas no autorizadas a ingresar al país de destino (art. 5).

La información intercambiada será confidencial y sólo podrá ser utilizada por los organismos competentes (art. 6).

Los organismos que resuelven la entrada o salida de una persona de sus respectivos territorios son:

Argentina: La Dirección Nacional de Migraciones

Chile: La Policía de Investigaciones

Operatividad:

No se tuvo información sobre la implementación de estas medidas, más allá de que, como fue mencionado, en el área metropolitana los registros se realizan de manera electrónica³⁷.

Chile/Perú

En 2005 firmaron el Acuerdo para el Ingreso y Tránsito de Nacionales Chilenos y Peruanos en calidad de Turistas con Documento de Identidad, que enumero los documentos de identidad considerados como válidos para transitar entre los países por motivos de turismo:

Cuadro 9. Documentos para circulación entre Chile y Perú, para nacionales de esos países

País	Documento
Chile	- Cédula Nacional de Identidad - Cédula de Identidad
Perú	- Documento Nacional de Identidad (DNI)

Fuente: Elaboración propia.

³⁷ Ver por ejemplo <http://www.aprocam.org.ar/servicios/noticia.php?id=2112> (visitado en agosto de 2016).

En 2011 se firmó un Acuerdo Marco para la Implementación de Sistemas de Control Integrado y de Cooperación para la Facilitación del Tránsito.

Los pasos de frontera alcanzados por el sistema de control integrado son:

El paso de la frontera Concordia, entre los complejos Chacalluta y Santa Rosa. El complejo se encuentra en obras³⁸.

El control se efectuará de manera secuencial o yuxtapuesta, por pares de entidades nacionales con responsabilidades análogas, iniciándose en ambos casos, con los procedimientos que correspondan al País Limítrofe y culminando con los procedimientos del País Sede. La modalidad del control integrado será acordada por la vía diplomática y el orden del proceso de control será determinado por las Partes en el marco del Comité de Coordinación Bilateral del Centro de Control Integrado en Frontera (CCIF) (art. 3).

En frontera se pide la Tarjeta de Migración correspondiente u otro documento habilitado, de acuerdo al art. 12.b o de conformidad con art. 13.b.

Organismos coordinadores:

Perú: la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, la Dirección General de Migraciones y Naturalización, el Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria, el Ministerio de Salud, la Policía Nacional del Perú, la Dirección General Forestal y de Fauna Silvestre y el Instituto Tecnológico Pesquero.

Chile: el Servicio de Aduanas, la Policía de Investigaciones, el Servicio Agrícola y Ganadero, el Ministerio de Salud y el Servicio Nacional de Pesca.

Órganos de frontera:

Perú: la Dirección General de Migraciones y Naturalización (DIGEMIN) y la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT).

Chile: la Policía de Investigaciones de Chile (PDI) y el Servicio Nacional de Aduanas.

La administración, coordinación y control del movimiento migratorio de personas en el CCIF será efectuado por funcionarios de la Policía de Investigaciones de Chile y de la Dirección General de Migraciones y Naturalización del Perú (art. 31).

Chile/Bolivia

En 2004 firmaron un Convenio sobre Controles Integrados de Frontera.

El control integrado se refiere no solo a la parte del territorio del país sede, sino también a la ruta y los recintos en los que se debe realizar dicho control (art. 1).

³⁸ Ver http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1417 (visitado en agosto de 2016).

En cuanto al procedimiento de control, el control del país de salida en el área de control integrado culminará totalmente antes del correspondiente al control del país de entrada (art. 4).

Los organismos coordinadores son (art. 25):

Chile: Ministerio de Interior.

Bolivia: Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, el Ministerio de Gobierno, el Ministerio de Servicios y Obras, el Ministerio de Asuntos Campesinos, Indígenas y Agropecuarios, la Aduana Nacional y la Policía Nacional

Los pasos fronterizos alcanzados por el Acuerdo no están especificados en el mismo, sino que fueron habilitados en acuerdos posteriores. Estos son:

Pisiga-Colchane (Doble cabecera, funciona el control integrado de forma permanente sobre tránsito de personas y vehículos)

Charaña-Visviri (Cabecera única en Visviri, Chile, con control integrado permanente, de personas, apertura al tránsito y registro de vehículos turísticos)

Tambo Quemado-Chungará (Doble cabecera, con control integrado en todos los servicios. Se instalará escáner móvil y antena)³⁹.

A 2014, estos tres pasos eran los únicos tres previstos, habilitados y en funcionamiento⁴⁰.

Perú/Ecuador

En 1998 firmaron el Acuerdo Amplio Peruano- Ecuatoriano de Integración Fronteriza. En él se agregaron a los pasos de frontera terrestres existentes en Aguas Verdes- Huaquillas y en La Tina-Macará, las Partes convienen en habilitar nuevos pasos de frontera en Cariamanga-Ayabaca, Lalamor-El Alamor y Zumba-Namballe (art. 14).

Se establece que se mejorarán y ampliarán las instalaciones administrativas y concentrarán y simplificarán los controles en cada uno de los pasos de frontera. Además, se instalarán los Centros Nacionales de Frontera, CENAF, “donde la realidad vecinal lo requiera”. Los primeros CENAF serán construidos en los pasos de frontera Aguas Verdes - Huaquillas y La Tina-Macará. Posteriormente se construirán CENAFS en Lalamor-El Alamor y Zumba-Namballe (art. 15).

Según el Anexo 2, El control del tránsito de personas que usen las vías terrestres se efectuará sólo una vez y exclusivamente en los Centros de Atención en Frontera - CENAF-

39

Disponible

en:

http://www.rree.gob.pe/politicaexterior/Documents/17_Presentacion_Aduana_Bolivia_Sra_Palomeque.pdf
(visitado en agosto de 2016).

40

Fuente:

http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/pfr_buenosaires14_anexo9_valenzuela_chile.pdf
(visitado en agosto de 2016).

o en los puestos de control fronterizo (art. 6). El tránsito local de personas no será objeto de control documental. Los nacionales de ambas Partes que lo realicen sólo requerirán estar premunidos de su documento de identidad nacional (art. 7). El nacional mayor o menor de edad y los extranjeros residentes, para transitar del territorio de una Parte al territorio de la región fronteriza de la otra sin ánimo de domiciliarse, deberá portar el documento de identidad nacional y presentar el Comprobante de Tránsito Transfronterizo. Las personas que realicen tránsito binacional requieren llenar la Tarjeta Andina de Migración (TAM) (art. 8). Y, el nacional y extranjero residente menor de edad, para transitar del territorio de una Parte al territorio de la otra sin la compañía de sus padres, requiere de autorización notarial de ambos o de quien tuviere la custodia (art. 9). El nacional y extranjero residente de una Parte en tránsito Transfronterizo podrá permanecer en el territorio de la otra Parte hasta un máximo de treinta días, por cada ingreso. En tránsito binacional la permanencia será hasta por noventa días en cada ingreso, prorrogables hasta por igual período (art. 10).

La situación de las personas “en calidad de indocumentados, que cometieran faltas a las estipulaciones del presente Convenio, pasibles de ser sancionados con expulsión” será resuelta en “término improrrogable de setenta y dos (72) horas”.

En 2001 se llegó a un Acuerdo Marco para la Implementación del Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF).

En el art. 1 se establece que se realizará control integrado en los CEBAF, que consistirá en la verificación y supervisión de las condiciones legales de entrada y salida de personas, mercancías, vehículos y equipajes realizado de manera conjunta por los funcionarios nacionales competentes de ambos países.

Pasos de frontera alcanzados por el sistema de control integrado:

La aplicación se llevará a cabo sobre el conjunto de instalaciones que están localizadas en los territorios de las Partes: en suelo peruano a 2,5 Km. del nuevo Puente Internacional de la Paz y, en suelo ecuatoriano a 1,5 Km. de dicho puente, que incluye las rutas de acceso y los recintos necesarios para la prestación del Servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y donde se brindarán también servicios complementarios de facilitación, atención e información al usuario (art 1).

En cuanto al procedimiento, para los efectos de las actividades del área de control integrado, se aplicará la modalidad yuxtapuesta, la que se entiende (art. 10) como:

- a) Las acciones de control establecidas por pares de organismos con competencias análogas de ambos países, en caso de controles sanitarios cuando corresponda, se iniciarán en cada caso con el control de salida a cargo de los funcionarios competentes del país limítrofe. Las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de dicho país en lo relativo al control fronterizo serán aplicables, sin interferencia de ninguna índole por parte de funcionarios o autoridades del país sede hasta tanto los funcionarios del país limítrofe otorguen la autorización formal de salida o libramiento/levante,
- b) A partir de la autorización formal de salida o libramiento/levante, serán aplicables las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas del país sede sin que los funcionarios del país limítrofe puedan interferir o pretender reanudar el control

previamente cumplido, para proseguir el control fronterizo con el siguiente par de organismos afines.

c) Las actividades de control del país sede no podrán iniciarse antes de que concluyan las del país limítrofe, en cada par de organismos afines.

d) En caso de que algún funcionario competente del país limítrofe, o sede, no autorice la salida o ingreso, respectivamente, de personas, equipajes, vehículos o mercancías, éstos deberán retirarse del área de control integrado y retornar al territorio del país limítrofe, contando para el efecto con la colaboración necesaria de los funcionarios y autoridades del país sede.

e) Los funcionarios del país limítrofe no podrán impedir el regreso a su país de las personas, equipajes, vehículos o mercancías cuyo ingreso no haya sido autorizado por los funcionarios del país sede; siempre que se encuentren en el CEBAF.

f) La secuencia operativa de los controles integrados tendrá el siguiente orden: migratorios, sanitarios y aduaneros.

El control integrado (art 34):

a) Es aquel control único que genera, automáticamente, un registro y autorización de salida del país de origen y, a la vez un registro y autorización de ingreso al país de destino, previa verificación del arraigo y requisitoria.

b) La Tarjeta Andina de Migración acompañada de un documento de viaje, de conformidad con lo establecido en la Decisión 503 de la CAN, son los documentos administrativos de uso obligatorio en la entrada y salida de cada uno de los países.

Organismos responsables de la registración y documentación (art. 3):

- a. Ecuador: Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), Ministerio de / Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca (MAGAP/AGROCALIDAD), Policía / Nacional (Dirección Nacional de Migración) e Instituto Nacional de Pesca (INP).
- b. Perú: Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, Dirección General de Migraciones y Naturalización (DIGEMIN), Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SENASA) e Instituto Tecnológico Pesquero del Perú (ITP).

La administración, coordinación y control del movimiento migratorio de ingreso y salida de las personas a los territorios de las Partes durante las 24 horas del día está a cargo de la Dirección General de Migraciones y Naturalización del Perú y la Dirección Nacional de Migración del Ecuador (art. 33).

Perú/Bolivia

En 1992 se firmó el Convenio sobre Facilidades para el tránsito de personas entre los territorios de ambos países. Allí se identificaron los documentos con los que se podría cruzar la frontera entre ambos países, lo que fue superado por la Decisión 503 de la CAN y se agregaba la Tarjeta de Tránsito y Turismo, expedida por la Dirección General de Migraciones y Naturalización del Ministerio del Interior de Perú, y por la Dirección General de Migraciones del Ministerio del Interior, Migración, Justicia y Defensa Social de Bolivia.

La misma sería expedida a los nacionales de cada país, tendría una vigencia de tres meses, y sería válida para solo un ingreso (art. 5).

También se enumeraron los pasos en los que aplicaban estas medidas: Desaguadero, Kasani, Ninantaya, Tilali, Puerto Puno y Puerto Juli en la Sub región del Puno, Iñapai, Alerta y Puerto Pardo en la Sub Región de Madre de Dios, Colipa en la Sub Región Tacna, por la parte peruana y por la parte boliviana, Desaguadero, Kasani, Puerto Acosta, Puerto Guaqui en el Departamento de la Paz, Bolpebra y Puerto Health en el Departamento del Pando (art. 3).

En 2015 se hizo un Acuerdo Específico para el CEBAF Desaguadero (ver *supra.*). Allí se especifica que los organismos nacionales competentes para ofrecer servicios básicos son (art. 4):

Bolivia: Aduana Nacional de Bolivia, Servicio Nacional de Migración, Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG), Policía Nacional y Vice Ministerio de Transportes.

Perú: Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT), Dirección General de Migraciones y Naturalización, Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA), Dirección General de Sanidad Ambiental (DIGESA), Instituto Nacional de Recursos Naturales (INRENA), Policía Nacional y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Se vuelve a definir lo que implica el control integrado: “la parada por una sola vez del flujo de personas, equipajes, mercancías, y vehículos utilizando procedimientos armonizados hasta en tanto no se adopten procedimientos únicos, evitando la duplicidad de trámites y registros a la salida e ingreso” (art. 9).

El control integrado se efectuará de manera secuencial iniciándose con los procedimientos del país de salida y culminando con los procedimientos del país de entrada. El proceso de control tendrá el siguiente orden secuencial: autoridades de transportes y comunicaciones, autoridades sanitarias (Digesa-Inrena; Senasa/Senasag), PNP/PNB, Migraciones, aduanas (art. 9). Se especifica que “de ninguna manera los controles en el país de entrada podrán comenzar si no se han concluido los controles por las autoridades competentes del país de salida” (art. 9).

Perú/Brasil

En 2009 se firmó un Acuerdo Marco para el Establecimiento de Sistemas de Control Integrado en los Pasos de Frontera.

Con el objeto de agilizar y simplificar los procedimientos de control fronterizo, el tránsito internacional de personas, equipajes, vehículos y mercancías, será controlado únicamente al ingresar al territorio del país sede, en la respectiva Área de Control Integrado, por las autoridades competentes de ambos países (art. 4).

El control integrado implicará la detención por una sola vez de personas, equipajes, mercancías y vehículos, procurando utilizar procedimientos de control que eviten de manera progresiva la duplicidad de trámites y registros en las Áreas de Control Integrado (ACI). El control se efectuará de manera secuencial o yuxtapuesta, iniciándose en ambos casos con los procedimientos que correspondan al país limítrofe y culminando con los procedimientos del país sede. La modalidad del control integrado se acuerda por la vía diplomática. El orden del proceso de control será determinado por las Partes en el Comité de Coordinación Bilateral del ACI conforme a las disposiciones y el espíritu del Acuerdo Marco.

El ingreso al territorio del país sede quedará autorizado cuando todos los organismos nacionales competentes en el control de frontera del país limítrofe y del país sede hayan autorizado su respectiva salida o libramiento.

El organismo de frontera del país sede entregará al usuario la tarjeta de migración correspondiente que le autorice el ingreso (art. 37).

Además, en el art. 38 se establece que los organismos de control fronterizo deberán tender a armonizar el contenido de la tarjeta migratoria a fin de operar con un formato único y reducir el número de copias, teniendo en cuenta la experiencia adquirida en el ámbito de otros acuerdos regionales o subregionales. Deberán tender igualmente, a la homologación del sistema de registro y procesamiento de información.

Las funciones de control que se ejercerán en el ACI estarán a cargo de los siguientes organismos de control fronterizo:

Perú:

- a. Policía Nacional del Perú — PNP.
- b. Dirección General de Migraciones y Naturalización — DIGEMIN, del Ministerio del

Interior.

- c. Ministerio de Salud, Dirección General Forestal y de Fauna Silvestre del Ministerio de Agricultura.
- d. Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria — SENASA.
- e. Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT.
- f. Instituto Tecnológico Pesquero.

Brasil:

- a. Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria — ANVISA
- b. Departamento de Policía Federal - DPF
- c. Instituto Brasileiro de Médio Ambiente — IBAMA
- d. Ministerio de Agricultura, Pecuaria e Abastecimiento — MAPA
- e. Departamento de Policía Rodoviaría Federal - DPRF
- f. Secretaria Federal de Brasil - RFB

Ese mismo año se firmó el Acuerdo Marco sobre Localidades Fronterizas Vinculadas, que crea un “Documento Especial de Residente Fronterizo”, destinado a “aquella persona cuyo domicilio fijo se encuentre en una de las Localidades Fronterizas Vinculadas que las partes acuerden” (art. 3).

Su concesión es competencia de la Dirección General de Migraciones del Ministerio del Interior del Perú y al Departamento de Policía Federal do Brasil. Para obtenerlo se exigirá:

- a- Documento Nacional de Identidad válido, admitido por las Partes en acuerdo vigentes;
- b- Certificación que acredite la residencia en una de las Localidades Fronterizas Vinculadas que las Partes acuerden;
- c- Certificado de no registrar antecedentes penales ni policiales en los últimos cinco (5) años;
- d- Dos fotografías recientes, tamaño 3x4cm a color;
- e- Comprobante de pago de las tasas respectivas.

El documento especial de residente Fronterizo no autoriza la residencia fuera del ámbito de las Localidades Fronterizas Vinculadas establecidas por acuerdo (art 4).

Operatividad:

No se ha tenido acceso a información acerca de la operatividad de dicho documento.

Perú/Colombia

En 2014 se firmó un Acuerdo para la Implementación del Plan de Desarrollo de la Zona de Integración Fronteriza, para regular lo dispuesto en el marco de la CAN.

Allí se constituye la Comisión Binacional para dar funcionamiento a la ZIF y se define su integración.

Ecuador/Colombia

En 2012 se firmó el Convenio sobre tránsito y transporte de personas, carga, vehículos, embarcaciones fluviales, marítimas y aeronaves. Allí se establece que el control migratorio se realizará en el CENAF/CEBAF y por una sola vez (art. 6). Los nacionales podrán permanecer en el territorio de la otra parte hasta un plazo máximo de 90 días, prorrogables por un periodo igual y de conformidad con las normas de control migratorio de cada país (art. 9).

Con respecto a los residentes en ZIF, tienen derecho a múltiples ingresos portando únicamente documento de identidad o pasaporte, salvo en casos en que se requiera visado (art. 14).

Los nacionales y residentes extranjeros en cada una de las Partes que se trasladen al territorio de la otra Parte, deben portar en todo momento el documento de identidad o pasaporte y la Tarjeta Andina de Migración (TAM), que será llenada con los datos requeridos (art. 4).

Colombia/Venezuela

No se encontraron acuerdos que regularan de manera directa los temas relevados en este informe. Algunos que los tratan de manera tangencial son el Reglamento para el Funcionamiento del Comité Binacional de Normalización y Certificación de 1992 y el Acuerdo sobre el Transporte Internacional de carga y pasajeros por carretera de 2014.

Colombia/Brasil

En 2010 se firmó el Acuerdo sobre permiso de residencia, estudio y trabajo para los nacionales fronterizos brasileños y colombianos entre las localidades fronterizas vinculadas, que estableció un régimen especial para residentes en zonas fronterizas.

Aplica a las localidades de Leticia (Colombia) y Tabatinga (Brasil) (Anexo).

A los residentes en las Localidades Fronterizas Vinculadas enumeradas en el Anexo se les puede conceder permiso para (art. 1):

- a) Residencia en la Localidad Fronteriza Vinculada situada en el territorio de la otra Parte;
- b) Libre ejercicio de trabajo, oficio o profesión de acuerdo con las leyes aplicables a los nacionales de la Parte donde es desarrollada la actividad, inclusive en lo que se refiere a los requisitos de formación para el ejercicio profesional, disfrutando de iguales derechos laborales y de protección social y; cumpliendo las mismas obligaciones laborales, de seguridad social y tributarias que de ellas emanan;
- c) Asistencia a establecimientos de educación pública o privada.

A estos residentes se les puede otorgar un Documento especial fronterizo por dos años prorrogables por iguales periodos (art. 2), que permite la residencia, exclusivamente dentro de los límites de la Localidad Fronteriza Vinculada (art 3.3).

Para su expedición se exigen los siguientes requisitos (art. 3.4):

- a) Pasaporte u otro documento de identidad válido admitido por las Partes en otros acuerdos vigentes;
- b) Comprobante de residencia, en alguna de las localidades que constan en el Anexo del presente Acuerdo;
- c) Certificado de antecedentes judiciales, expedido por la autoridad competente de los lugares de residencia en los últimos cinco (5) años;
- d) Dos fotografías tamaño 3 x 4 a color y recientes;
- e) Comprobante de pago del valor correspondiente al documento especial fronterizo, cuyo valor y actualización será informado por cada Parte por Nota Diplomática, y otras tasas específicas.

Operatividad:

No se pudo obtener información sobre el funcionamiento de este sistema. En Colombia existió una demanda por el mismo, resuelta a favor de su aplicación en 2015⁴¹.

⁴¹ Fuente: Corte Constitucional de Colombia, 2015, disponible en: <http://www.corteconstitucional.gov.co/comunicados/No.%202015%20comunicado%2022%20de%20abril%20de%202015.pdf> (visitado en agosto de 2016).

Venezuela/Brasil

En 2010 se firmó un Acuerdo sobre Localidades Fronterizas Vinculadas y el Acuerdo para el Establecimiento de un Régimen Especial Fronterizo, que aplica a los residentes que porten la Cédula Vecinal Fronteriza, establecida en el Acuerdo anterior. Así, se establece que se podrá expedir una “Cédula Vecinal Fronteriza”, con los siguientes requisitos (art. 4):

- a. Pasaporte o documento de identidad válidos;
- b. Comprobante de domicilio o constancia de residencia emitido por la autoridad competente, conforme a la legislación de cada Parte;
- c. Declaración jurada de no estar sometido a condena penal y civil;
- d. Comprobante de pago de las tasas correspondientes, cuando sea el caso;
- e. Foto 3x4;
- f. Cualquier otro requisito establecido en la legislación de cada Parte.

En Brasil la expedirá la Policía Federal, y en Venezuela, el Servicio Administrativo de Identificación, Migración y Extranjería (SAIME).

Las autoridades competentes de las Partes intercambiarán mensualmente el registro de las Cédulas expedidas por cada una.

Las Localidades Fronterizas Vinculadas a las que aplica este acuerdo son (art. 2):

En Venezuela: a localidad de Santa Elena de Uairén, municipio Gran Sabana del estado Bolívar.

En Brasil: la localidad de Pacaraima, municipio de Pacaraima del Estado Roraima.

Los residentes portadores de la Cédula Vecinal Fronteriza estarán autorizados a efectuar el ingreso y la salida de mercancías de subsistencia, libres de impuesto de importación y exportación, de acuerdo con lo decidido por las autoridades competentes en el marco del presente Acuerdo (art. 7).

Según el art. 27, Brasil designa, como autoridad nacional competente para la aplicación y ejecución de las disposiciones establecidas en el Acuerdo, relativas al transporte fronterizo por carretera, a la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Venezuela designa, como autoridad nacional competente para la aplicación y ejecución de las, disposiciones establecidas en el Acuerdo, relativas al transporte fronterizo por carretera, al órgano nacional competente en materia de transporte terrestre.

Operatividad:

No se pudo obtener información sobre la operatividad de este Acuerdo.

Bolivia/Brasil

En 2004 se firmó el Acuerdo sobre facilidades para el ingreso y tránsito de sus nacionales en sus territorios, que dispone que los nacionales de las Partes podrán ingresar, transitar y

salir del territorio de la otra Parte, mediante la presentación de su documento nacional de identificación vigente y la Tarjeta Migratoria correspondiente, sin necesidad de visa (art. 2).

Además, los nacionales de las Partes podrán permanecer en el territorio de la otra Parte, para realizar actividades oficiales, de turismo o de negocios, por un periodo de hasta noventa días, prorrogables por otros noventa días en el periodo de un año (art. 2). Los documentos con los que se podrá circular son:

Bolivia: Cedula de identidad (C.I.) vigente.

Brasil: Cédula de identidad expedida por cada Estado de la Federación con validez nacional.

Este acuerdo fue superado por el del Mercosur (ampliado) (ver *supra.*).

Bolivia/Paraguay

En 1996 firmaron un Acuerdo sobre Exención de Pasaportes para movimiento turístico, mediante el cual los ciudadanos paraguayos y bolivianos podrán ingresar al territorio de la otra Parte y permanecer en ella por un tiempo no mayor de noventa días, con la sola presentación de su correspondiente documento de identidad válido (art. 1) que son (art. 2):

Paraguay: Cédula de Identidad Civil

Bolivia: Cédula de Identidad.

En 2009 se firmó un Acuerdo para la Creación de un Comité de Frontera que deberá cumplir las siguientes finalidades:

a) Participar activamente en la solución de los problemas operativos del tránsito de personas, vehículos y mercaderías, por pasos fronterizos habilitados y por habilitarse; b) Promover el desarrollo de las áreas de frontera, así como la cooperación e integración regional; y c) Considerar y promover proyectos conducentes al desarrollo y mejor entendimiento de las poblaciones fronterizas (art. 2).

Bolivia/Argentina

En 1998 firmaron un Acuerdo sobre Controles Integrados de Frontera. Según el art. 2 se podrán establecer Recintos, ya sea en un solo lado de la línea de frontera, superpuestos al límite internacional o bien, en ambos lados de la frontera.

El control del país de salida en el Área de Control Integrado culminará antes del correspondiente al Control del país de entrada. A partir del momento en que los funcionarios del país de entrada comiencen sus operaciones serán aplicables las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de dicho país y, a su vez, los Funcionarios del país de salida no podrán reanudar el control de personas y bienes que se hubieren despachado, salvo que se trate de situaciones extraordinarias y exista el consentimiento de las autoridades de ambas Partes expresado por medio de los respectivos Organismos Coordinadores (art. 4).

En el Reglamento de dicho acuerdo, firmado en 2003 se establece que los funcionarios que realicen los controles migratorios exigirán la Tarjeta Única Migratoria o aquella unificada que se acuerde conjuntamente (art. 5).

En 2004 se firmó un Acuerdo sobre la Construcción del Puente en el Paso Fronterizo Salvador Mazza-Yacuiba. Allí se establece que el Centro de Frontera será Integrado, bajo la modalidad de Única Cabecera (art. 4) (este paso se encuentra en funcionamiento, ver *supra.*).

Además, según lo relevado, en 2016 se firmó un nuevo convenio sobre controles integrados, pero no se pudo tener acceso al texto del mismo⁴².

Brasil/Paraguay

En 2001 se firmó la Nómina y Reglamento Administrativo de los Organismos Coordinadores en el Área de Control Integrado.

Los pasos identificados en el mismo son:

- Foz de Iguazú (única cabecera)
- Pedro Juan Caballero (única cabecera)
- Salto del Guairá (única cabecera)
- Santa Helena (única cabecera)

Control Integrado de Cargas - Transporte Automotor

- Foz de Iguazú / Ciudad del Este (ambas cabeceras)
- Pedro Juan Caballero (única cabecera)
- Salto del Guairá (única cabecera)
- Santa Helena (única cabecera)

En cada punto de frontera el organismo competente designará un funcionario en carácter de Coordinador local dependiente de aquel a todos sus efectos para ejercer las funciones y facultades inherentes a la coordinación de las actividades comunes del lugar, cumplimentando las responsabilidades que le sean asignadas y las directivas específicas que al respecto se le impartan. El ejercicio de la referida coordinación no implica supremacía, dirección o control sobre la actuación de cada organismo interviniente de los Estados Parte en el Área de Control integrado (art. 2).

Organismos responsables de la registración y documentación:

Brasil:

- Departamento de la Policía Federal del Ministerio de Justicia

⁴² Ver http://www.migraciones.gov.ar/accesible/indexP.php?mostrar_novedad=3017 (acceso en agosto de 2016).

- Agencia Nacional de Transportes Terrestres
- Secretaria da Receita Federal - Ministério da Fazenda
- Coordenação de Portos, Aeroportos e Fronteiras do Ministério da Saúde
- Secretaria de Defesa Agropecuária Ministério da Agricultura e Reforma Agrária

Paraguay:

- Dirección Nacional de Aduanas
- Dirección Nacional de Migraciones
- Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)
- ANNP (Administración Nacional de Navegación y Puertos)
- Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA)
- Servicio Nacional de Calidad y Sanidad vegetal y de Semillas (SENAVE)
- Instituto Nacional de Tecnología y Normalización (INTN)
- Servicio Nacional Forestal (SNF)
- Policía Nacional
- Ferrocarriles Paraguayos S. A
- Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social

Brasil/Argentina

En 1997 se firmó el Acuerdo para el Funcionamiento del Centro Único de Frontera Santo Tomé - Sao Borja. Allí se estableció un “Centro Unificado de Frontera (CUF)”, situado del lado argentino, ingreso y salida de personas, mercaderías y medios de transporte (art. 1).

El Centro funciona con cabecera única en Argentina (ver *supra.*).

En 2000 se estableció el Reglamento del Área de Control Integrado Estación Aduanera Interior-EADI y Uruguayana-

Allí se enumeran los organismos integrados, que ejercerán en el ACI sus respectivos controles (art. 3).

Brasil:

- a. Secretaria da Receita Federal (SRF);
- b. Ministério da Agricultura e Abastecimento (MAA);
- c. Ministério da Saúde (MS);
- d. Ministério dos Transportes (MT);
- e. Departamento de Polícia Federal (DPF);

Argentina:

- a) Dirección Nacional de Aduanas (DGA);
- b) Centro de Frontera (CF);
- c) Gendarmería Nacional (GN);
- d) Servicio Nacional de Sanidad Agroalimentaria (SENASA).

Los horarios de funcionamiento son (art. 29):

I.- EADI/UNA

- a) De Lunes a Viernes de 08:00 a 20:00 horas;
- b) Sábados de 08:00 a 13:20 horas;
- c) Domingos y feriados (guardias) de 09:00 a 13:00 horas.

II.- TABR290

- a) Funcionamiento ininterrumpido durante las 24 horas del día, todos los días de la semana.

Los Organismos Públicos de control ejecutarán sus propios horarios.

Los servicios de migración y fiscalización de transportes argentino y brasileros funcionarán en la TABR290, de forma ininterrumpida, 24 horas por día.

En 2005 se firmó el Acuerdo sobre Localidades Fronterizas Vinculadas, que establece que se podrá solicitar una TVF a presentación de (art. 2):

- a) Pasaporte u otro documento de identidad válido previsto en la Resolución GMC 75/96,
- b) Comprobante de domicilio en la localidad fronteriza vinculada del país emisor, debidamente identificada en el Anexo I del presente Acuerdo,
- c) Certificado que acredite la carencia de antecedentes judiciales y/o penales y/o policiales en el país de origen;
- d) Declaración jurada de carencia de antecedentes nacionales e internacionales penales o policiales;
- e) Dos fotografías tamaño 3 x 4; y
- f) Comprobante de pago de los aranceles correspondientes.

La TVF tendrá validez de 5 años, prorrogables por el mismo periodo, al final del cual podrá ser concedido por tiempo indeterminado.

Quedan exceptuados de obtener la tarjeta quienes hayan condena criminal o que esté respondiendo a proceso penal en alguna de las Partes o en un tercer país.

La Tarjeta será emitida en Argentina por la Dirección Nacional de Migraciones y en Brasil por el Departamento de la Policía Federal.

Los derechos que concede la tarjeta son (art. 3):

- a) Ejercicio del trabajo, oficio o profesión de acuerdo a las leyes destinadas a los nacionales de la Parte en que se desarrolla la actividad, inclusive en lo que se refiere a los requisitos de formación y ejercicio profesional gozando de iguales derechos laborales y previsionales y cumpliendo las mismas obligaciones laborales, previsionales y tributarias que de ellas emanan;
- b) Acceso a la enseñanza pública, en condiciones de gratuidad y reciprocidad;
- c) Atención médica en los servicios públicos de salud en condiciones de gratuidad y reciprocidad;
- d) Acceso al régimen de comercio fronterizo de mercaderías o productos de subsistencia, según las normas específicas que constan en el Anexo II; y,
- e) Cualesquiera otros derechos que las Partes acuerden conceder.

Las localidades fronterizas vinculadas por este sistema serán (Anexo I):

- Puerto Iguazú - Foz do Iguazú
- Andresito - Capanema
- Bernardo de Irigoyen - Dionisio Cerqueira / Barracão
- Alba Posse - Porto Mauá
- San Javier - Porto Xavier
- Santo Tomé - São Borja
- Alvear - Itaquí
- Paso de los Libres - Uruguayana
- Monte Caseros - Barra do Quaraí

Operatividad:

Según un informe de la Auditoría General de Argentina (AGN, 2011) realizada en los ACI de Paso de los Libres/Uruguayana y Iguazú/Foz de Iguazú, se constató “la ausencia de un sistema de información y de procedimientos que contemple la vinculación del accionar de los organismos de control actuantes de la ACI, impidiendo acceder a un único ambiente objeto de control”.

El movimiento del ACI Paso de los Libres/Uruguayana tiene una envergadura, en promedios mensuales al 31/05/2010:

En cabecera argentina:

Tránsito vecinal y turístico: 83.237 ómnibus y 40.463 vehículos livianos.

En cabecera brasileña: no hay datos, sólo de importaciones.

Según el informe, el movimiento turístico y el TVF se encuentran integrados. “Ingresa y egresa por el Centro de Frontera, contiguo al puente internacional”, de forma separada del transporte de cargas.

El tránsito en el Centro de Frontera es ordenado, a partir de una demarcación realizada por la Coordinación Local que distingue un carril para emergencias, uno para turistas y dos para TVF y tránsito vehicular fronterizo. Sin embargo, señala que “la infraestructura existente para el TVF y el movimiento turístico no es satisfactoria” ya que al unificarse los controles entre ambos países, las instalaciones colapsaron y el esquema de trabajo no es “funcional” ni “unificado”. “Los turistas tienen que deambular por las instalaciones para hacer los trámites de entrada y salida al país”.

Se destaca que “el TVF opera por el conocimiento que se tiene de los vecinos de Uruguayana o de Paso de los Libres, aplicándose controles aduaneros y sanitarios selectivos”. Además, “no se realiza el control migratorio al TVF”, y se destaca que su realización mediante las credenciales impondría “la necesidad de realizar nuevos trabajos de infraestructura, para adecuar los carriles de control”.

En 2016 Brasil aprobó la TVF, que antes, como mencionaba el informe de la AGN, funcionaba de manera “irregular”⁴³.

Brasil/Uruguay

En 2002 se firmó el Acuerdo sobre permiso de residencia, estudio y trabajo para sus nacionales fronterizos. Dicho permiso puede ser concedido para (art. 1):

- a) residencia en la localidad vecina situada en el territorio de la otra Parte, a la cual queda vinculada según lo dispuesto por este Acuerdo;
- b) ejercicio del trabajo, oficio o profesión, con las consiguientes obligaciones y derechos correspondientes a la previsión social derivadas de los mismos;
- c) asistencia a establecimientos de enseñanza pública o privada;

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

La expedición del “documento especial de fronterizo” corresponde Dirección Nacional de Migración del Uruguay y al Departamento de la Policía Federal del Brasil. El documento especial de fronterizo permite la residencia exclusivamente dentro de los límites territoriales de la localidad fronteriza a que se refiere. Para su concesión se exigirán (art. 3):

- a) pasaporte u otro documento de identidad válido admitido por las Partes en otros acuerdos vigentes;
- b) comprobante de residencia en alguna de las localidades que constan en el Anexo del presente Acuerdo;

⁴³ Mediante el Decreto 8636 de 2016 disponible en: http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Ato2015-2018/2016/Decreto/D8636.htm (visitado en agosto de 2016).

Fuentes periodísticas: <http://diariolarepublica.com.ar/new/actualidad/2016/02/08/brasil-aprobo-el-trafico-vecinal-fronterizo-con-beneficios-para-localidades-correntinas/> (visitado en agosto de 2016).

<http://misionescuatro.com/general/legalizan-libre-paso-brasil-corrientes/> (visitado en agosto de 2016).

- c) documento relativo a procesos penales y antecedentes criminales en las localidades de residencia de los últimos 5 (cinco) años;
- d) dos fotografías tamaño 3 x 4 a color y recientes;
- e) comprobante de pago de la tasa respectiva.

Las localidades vinculadas a las que aplica el sistema son:

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

Operatividad:

El documento especial fronterizo (DEF) se encuentra operativo⁴⁴. Según Argañaraz, et.al. (2005: 94-95) existen dificultades en la operatividad del documento. Una de ellas son los costos dispares del mismo en los países: mientras que en Uruguay un nacional brasileño debe pagar 150 pesos, en Brasil un nacional uruguayo debe pagar 3000 pesos, por lo que el primero paga sólo un 5% del total de lo que paga el segundo. Según los autores, la diferencia está determinada por las “exigencias y trabas que impone Brasil por reconocimientos de firmas de documentos uruguayos que deben pasar por el Consulado de dicho país en Uruguay, debiendo pagar \$700 por cada reconocimiento que son dos (Certificado de Buena Conducta y Partida de nacimiento) y sumando el trámite en la Policía Federal que tiene un costo de \$1.600”.

Con respecto a esta diferencia de costos, en Brasil se argumenta que se debe a que “su documento es auténtico” porque exige “todas las huellas digitales como si fuera la Cédula de Identidad, lleva la firma del beneficiario”; mientras que “el documento expedido en Uruguay es un simple permiso hecho en computadora y firmado por el Director Nacional de Migración”. Sin embargo, los beneficios y derechos otorgados por ambos son idénticos, si bien “existe una justa inquietud manifiesta, tanto de las autoridades, como de los beneficiarios potenciales, por no conocerse de manera clara y exacta los derechos o provechos que el DEF otorga realmente” (Argañaraz, et.al., 2005: 95).

⁴⁴ Requisitos para hacer el trámite en Uruguay: <http://www.mides.gub.uy/innovanet/macros/TextContentWithMenu.jsp?contentid=2590&site=1&channel=innova.net> (visitado en agosto de 2016).

Aquí una noticia sobre la promoción de su uso por parte de los gobiernos: <http://www.presidencia.gub.uy/Comunicacion/comunicacionNoticias/feria-social-laboral-chuy> (visitado en agosto de 2016).

Además, en algunos medios se hace referencia a que “miles” de uruguayos tienen el documento <http://www.elpais.com.uy/informacion/automotoras-planean-denunciar-justicia-invasion.html> (visitado en agosto de 2016).

Según lo relevado por estos autores las solicitudes realizadas son “bajas” (setenta en tres meses). Los solicitantes fueron en su mayoría trabajadores y “personas de escasos recursos, quienes lo solicitan para realizar trabajos zafrales, changas, limpiezas y prostitución”.

Aparte, “en algún momento” se clausuró la recepción de documentación para realizar el trámite, particularmente en Brasil, por falta de información en Sant’Ana do Livramento (Argañaraz, et.al., 2005: 96).

Paraguay/Argentina

En 1998 se firmó el Acuerdo para Establecer un Reglamento para los Comités de Frontera, aplicable a Encarnación-Posadas; Colonia Falcón-Clorinda; Alberdi- Formosa; Puerto Bermejo e Itacorá- Itatí y a los que se pueden agregar posteriormente mediante notas diplomáticas (art. 2).

Dichos Comités deben participar “activamente” en la solución de los problemas operativos del tránsito y tráfico de personas, vehículos y bienes; promover el desarrollo de las áreas de frontera y la cooperación e integración regional; considerar y promover proyectos conducentes al desarrollo y mejor entendimiento de las poblaciones fronterizas (art. 3).

En 2000 se firmó un Acuerdo sobre Coordinación de apertura y cierre de pasos fronterizos. Establece al momento de la apertura de cada Paso, las Partes deberán intercambiarse la información referida a: nombre, tipo de habilitación, (permanente, u ocasional) y régimen de habilitación (art. 2).

La apertura y cierre de los Pasos Fronterizos se realizará atendiendo a principios de reciprocidad, previo acuerdo de las Partes; las cuales y en conformidad con las leyes y reglamentos regionales, comunitarios e internos vigentes en ambos países (art. 3).

En caso del cierre de un Paso Permanente, y si fuera necesario, las Partes acordarán la apertura de un Paso Ocasional alternativo, el cual permanecerá operativo mientras se mantengan las condiciones que ocasionaron el cierre del Paso Permanente (art. 4).

En el Anexo se incluyen los pasos de frontera habilitados de forma permanente.

Argentina/Uruguay

En 1986 se firmó un Acuerdo relativo al Control Único de Frontera y de Documentación Unificada en sus tres pasos fronterizos.

Establecía el control integrado en cuanto a la entrada y salida de personas, equipajes, mercadería, vehículos particulares y medios de transporte de pasajeros y de carga, por los pasos de frontera. Así, los funcionarios de cada país ejercerán, en el Área de Control Único del territorio del otro país (País sede), sus funciones de control de ingreso al territorio de su propio país (País limítrofe), respecto de personas y bienes que circulan en la dirección País sede a País limítrofe. En dicha Área de Control, los funcionarios del País sede,

ejercerán asimismo sus funciones de control de salida de personas y bienes que circulen en la dirección indicada (art. 2.1).

De este modo, los controles respectivos para cada una de las dos direcciones recíprocas posibles, se llevarán a cabo en un solo lugar (el Área de Control Único del País sede). En consecuencia, ambos países podrán ser, a su vez, País sede o País limítrofe según se trate de ejercer los controles respecto de una u otra de las dos direcciones de circulación posibles (art. 2.2).

Definía la documentación a requerir y los procedimientos para hacerlo.

Los pasos de frontera alcanzados por el sistema son: los pasos fronterizos que unen las localidades uruguayas de Fray Bentos, Paysandú y Salto con las argentinas de Puerto Unzué, Colón y Concordia respectivamente.

En 1991 se realizó un Acuerdo sobre Control Único de Frontera y Facilitación del tránsito de personas, mercadería y vehículos. Teniendo en cuenta el Acuerdo anterior, proponía medidas puntuales para turismo y cargas en los Puentes Paysandú-Colón y Fray Bentos-Puerto Unzué, vías terrestres, vías fluviales y aéreas y para el sistema de TVF, para “simplificar en la máxima medida posible los controles migratorios”.

En 1998 se estableció un Acuerdo para un Reglamento para los Comités de Frontera.

Los comités de frontera a los que hace referencia son: Monte Caseros-Bella Unión, Fray Bentos-Gualeduaychú, Colón-Paysandú, Salto-Concordia. Establece que los comités deberán participar activamente en la solución de los problemas operativos del tránsito y tráfico de personas, vehículos, bienes y servicios de su jurisdicción.

La presidencia del Comité de Frontera corresponde al Cónsul acreditado en la jurisdicción del país en que se realice cada reunión ordinaria y será ejercida en forma alternada. A las reuniones del Comité de Frontera asistirán las autoridades de los organismos que actúen en el área de control integrado ubicados en los puntos de fronteras. Por Argentina, estos organismos son: Dirección de Límites y Fronteras, Dirección de Asuntos Técnicos de Frontera, Gendarmería Nacional, Prefectura Naval Argentina, Dirección Nacional de Migraciones, Dirección Nacional de Aduanas y el SENASA. Mientras que por Uruguay son: Dirección Regional América y Dirección de Asuntos Limítrofes, Dirección Nacional de pasos de frontera y Prefectura Naval Nacional, Dirección Nacional de Migraciones, Dirección Nacional de Aduanas y Dirección Nacional de transporte.

En 2001 se hizo el Reglamento del ACI de cargas, transporte, turismo y pasajeros del ACI Paysandú-Colón.

A partir del Acuerdo de Recife, este Reglamento regula el ACI Paysandú-Colón.

Los funcionarios de ambos países se prestarán ayuda mutua para el ejercicio de sus funciones en el ACI, con el fin de prevenir y de investigar las infracciones a las disposiciones vigentes, de acuerdo a las formalidades establecidas. El País Sede se obliga a prestar su colaboración para el pleno ejercicio de todas las funciones y, en especial, el

inmediato traslado de personas y bienes hasta el límite internacional, a los efectos de someterlas a las leyes y la jurisdicción de los tribunales del País Limítrofe, cuando fuera el caso. Y, no se permitirá ningún tipo de injerencia de un organismo sobre las rutinas de trabajo de otro.

El procedimiento a seguir será el mismo que en el Acuerdo de Recife.

En 2001 se firmó un Memorándum de Entendimiento para la Libre Circulación de Personas entre ambos países. En él, se acordaba establecer un “plan piloto de libre circulación de personas nacionales de uno y otro Estado”, libre de controles, manteniéndose solamente aquellos relativos al egreso, información que sería remitida a las autoridades del otro Estado. Esos controles serían realizados de modo simplificado, “siendo suficiente la exhibición del documento de identidad. El control consistirá en un acto de verificación expedita a sus efectos”. En las áreas de control integrado de los puentes internacionales sobre el Río Uruguay sería expedito dicho trámite especial. El plan piloto se extendería desde el 1° de diciembre de hasta el 30 de abril de 2002 evaluarían su funcionamiento. Para ello se preveía compatibilizar los sistemas informáticos utilizados en los puestos de frontera, brindar entrenamiento común a los funcionarios encargados de los controles integrados de ambos países para obtener la máxima agilización en los trámites migratorios y el establecimiento de carriles especiales para el cruce fronterizo de los nacionales de uno u otro Estado.

No se pudo obtener mayor información sobre la aplicación y resultados de esta medida. Sin embargo, por las fechas de su ejecución se estima que puede no haber sido aplicada de manera satisfactoria.

En 2003 se firmó un Acuerdo Operativo de Controles Integrados Informatizados. Con el fin de agilizar los controles migratorios, se instruía a las Direcciones de Migraciones para intensificar la cooperación mutua mediante el uso compartido recursos informáticos y la integración de los respectivos sistemas de bases de datos. Además, se buscaba implementar el Proyecto de Intercambio de Información digital entre las Direcciones de Migraciones de ambas partes, a fin de intercambiar listados de interdicciones o impedimentos, registro de tránsito de personas y listado de pasajeros. En la fase piloto, se implementaría la informatización del Puente internacional que une las localidades de Gualaguaychú – Fray Bentos, disponiéndose su implementación definitiva desde el primero de enero de 2004.

En 2012 se firmó un Acuerdo Operativo para la Implementación de la Modalidad de Control Migratorio por Reconocimiento Recíproco de Competencias.

Los pasos de frontera alcanzados por el sistema son (Anexo)

Cuadro 10. Pasos de frontera alcanzados por el Acuerdo Operativo para la Implementación de la Modalidad de Control Migratorio por Reconocimiento Recíproco de Competencias Argentina-Uruguay

Paso Internacional	Localidad Argentina	Localidad Uruguay	Cabecera
Gualeguaychú- Fray Bentos	Gualeguaychú	Fray Bentos	Cabecera única en Uruguay
Colón – Paysandú	Colón	Paysandú	Cabecera única en Uruguay
Concordia-Salto	Concordia	Salto	Cabecera única en Argentina

Fuente: Acuerdo Operativo para Reconocimiento Recíproco de Competencias.

Los funcionarios autorizados deben verificar la legitimidad y vigencia de la documentación de viaje, ingresar en el sistema informático los datos de la persona que pretende cruzar el límite fronterizo, verificar en el sistema informático la existencia de restricciones, impedimentos u observaciones de ambas partes, entre otras (art. 3).

Documentación requerida en frontera: Tarjeta de Tránsito Vecinal Fronterizo, Tarjeta de MERCOSUR, Documento Nacional de Identidad.

Organismos responsables de la registración y documentación: Dirección Nacional de Migraciones de la República Argentina y la Dirección Nacional de Migración de la República Oriental de Uruguay.

Operatividad:

Según lo mencionado en un informe de la AGN (Colegio de Auditores Generales, 2015), el 50% de los pasos fronterizos de Argentina están informatizados.

Surinam- Guyana- Brasil- Venezuela

No existen tratados bilaterales sobre la temática. Simplemente se puede mencionar que los nacionales de Surinam no requieren de visa para ingresar a Brasil y vice-versa⁴⁵.

No se registraron acuerdos entre Guyana y Surinam ni entre Guyana y Brasil.

Los nacionales de Brasil no requieren visado para viajar a Guyana y viceversa, mientras que los venezolanos sí la requieren⁴⁶.

⁴⁵ Fuentes: http://www.conbrasil.org.ar/consbrasil/visas_otros01.asp (visitado en agosto de 2016)
<http://www.embajadasuriname.com/supresion-de-visados/> (visitado en agosto de 2016).

⁴⁶ ver: <http://www.minfor.gov.gy/index.php/consular-services/travel/countries-whose-nationals-do-not-require-visas-to-enter-guyana> (visitado en agosto de 2016).

Comentarios finales

En la región se puede observar que abundan los acuerdos para la gestión conjunta de los flujos fronterizos. Muchos de los bilaterales han sido superados por acuerdos a nivel regional y, a su vez, muchos de los acuerdos regionales han sido implementados de manera bilateral. Entre estos, los acuerdos de documentación para población residente en zonas fronterizas han tenido distintos resultados. Han sido pocas las fronteras en las que se ha podido identificar su correcta operatividad: en todas las de Brasil y Uruguay, y de manera parcial, entre Brasil y Argentina.

Cabe destacar que se ha podido identificar 46 pasos (operativos, en proceso de serlo o proyectados) donde se realizan o realizarían controles integrados, que son producto de acuerdos regionales y/o bilaterales. Conviven tres tipos distintos de modalidad de control (secuencial/yuxtapuesto, simultáneo, por reconocimiento recíproco de competencias). Los controles integrados tienden a ser implementados con mayor éxito en el Cono Sur: se han identificado 13 pasos fronterizos con controles integrados operativos mediante el Acuerdo de Recife, sumado al paso de Pircas Negras entre Argentina y Chile. En la CAN se previó la construcción de ocho CEBAF, pero sólo dos se encuentran operando.

Con respecto a los documentos de viaje existe una marcada diferencia entre CAN y Mercosur debido a que la primera posee un pasaporte con las mismas características para los Estados miembro, mientras que no es así en el caso del Mercosur. Más allá de eso, en (casi) toda Suramérica existen acuerdos de aceptación de diversos documentos además de los pasaportes para los viajes intrarregionales.

También se crearon ventanillas o canales especiales para nacionales de otros socios regionales en puertos y aeropuertos, que se encuentran operativas en la mayor parte de los aeropuertos de la CAN, no así en los del Mercosur.

Es menester notar que resulta dificultoso, en la mayoría de los casos, obtener información que permita conocer el estado de la implementación de los acuerdos. Resultaría útil para el conocimiento de la gestión fronteriza suramericana tener acceso a informes sobre la operatividad de los ACI, CEBAF y las ZIF, así como sobre la operatividad de las normas sobre documentos de viaje. Por esta razón, se adjunta en el anexo una matriz que permitiría completar la información provista.

Balance sobre las medidas para el tránsito fronterizo en Suramérica

En esta sección se buscará realizar una síntesis de las medidas adoptadas en la región, que permita elaborar un panorama sobre los puntos abordados en el informe y así dar cuenta de la situación de las medidas para el tránsito fronterizo.

a. Modalidades de control fronterizo

Cuadro 11. Puntos de frontera y controles integrados **Frontera: Argentina- Brasil**

Puntos de Frontera	Acuerdo	Tipo ⁴⁷	Operatividad
Puerto Iguazú-Foz de Iguazú	Recife/Mercosur	Control integrado-doble cabecera	Operativo
Paso de los Libres-Uruguayana	Recife/Mercosur	Control integrado-Cabecera única en Argentina	Operativo
Andresito- Capanema	Recife/Mercosur	Control integrado-Cabecera única	Operativo
Bernardo de Irigoyen-Dionisio Cerqueira	Recife/Mercosur	Control integrado-Cabecera única en Argentina	Operativo
Santo Tomé-Sao Borja	Recife/Mercosur	Control integrado-Cabecera única en Argentina	Operativo
Alvear- Itaquí	Recife/Mercosur	Control integrado- a definir	-

Cuadro 12. Puntos de frontera y controles integrados **Frontera: Argentina- Paraguay**

Puntos de Frontera	Acuerdo	Tipo ⁴⁸	Operatividad
Clorinda-Puerto Falcón	Recife/Mercosur	Control integrado-reconocimiento recíproco de competencias- doble cabecera	Operativo- se está implementando el RRC ⁴⁹
Posadas-Encarnación	Recife/Mercosur	Control integrado-Cabecera única en Argentina	Operativo

Cuadro 13. Puntos de frontera y controles integrados. **Frontera: Argentina – Uruguay**

⁴⁷ Sólo para control integrado de tránsito vecinal y turístico (no incluye control de cargas y automotor).

⁴⁸ Sólo para control integrado de tránsito vecinal y turístico (no incluye control de cargas y automotor).

⁴⁹ Fuente: <http://www.presidencia.gov.py/noticia/21217-ajustan-mecanismos-de-control-integrado-para-regular-paso-fronterizo-entre-paraguay-y-argentina.html#.V7UgcprLIX> (visitado en agosto de 2016).

Puntos de Frontera	Acuerdo	Tipo⁵⁰	Operatividad
Fray Bentos- Gualedaychú	Recife/Mercosur Acuerdo bilateral 2012	Control integrado- Reconocimiento recíproco de competencias- Cabecera única en Uruguay	Parcialmente integrado. La infraestructura es insuficiente ya que no permite la total integración de las autoridades argentinas debido a que falta una visturía para el control de importaciones. Asimismo, las casetas de control turístico son insuficientes ⁵¹ .
Paysandú- Colón	Recife/Mercosur	Control integrado- Reconocimiento recíproco de competencias - Cabecera única en Uruguay	Parcialmente integrado. La infraestructura es insuficiente, sin espacio físico tanto de oficinas como de estacionamientos que permitan la total integración de las autoridades argentinas. Faltan las visturías para los controles de importaciones y exportaciones. Asimismo, es insuficiente la cantidad de casetas de control turístico para atender el volumen de personas usuarias ⁵² .
Concordia- Salto	Recife/Mercosur	Control integrado- Reconocimiento recíproco de competencias - Cabecera única en Uruguay	Integrado

Cuadro 14. Puntos de frontera y controles integrados. **Frontera: Argentina- Bolivia**

Puntos de Frontera	Acuerdo	Tipo⁵³	Operatividad
Salvador Mazza- Yacuiba	Acuerdo Bilateral 2004	Control integrado- Cabecera única en Argentina	-

⁵⁰ Sólo para control integrado de tránsito vecinal y turístico (no incluye control de cargas y automotor).

⁵¹

Fuente:

http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/gte_iff_Buenos%20Aires15_liliana_mu%C3%B1oz_uruguay_Anexo5.pdf (visitado en agosto de 2016).

⁵²

Fuente:

http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/gte_iff_Buenos%20Aires15_liliana_mu%C3%B1oz_uruguay_Anexo5.pdf (visitado en agosto de 2016).

⁵³ Sólo para control integrado de tránsito vecinal y turístico (no incluye control de cargas y automotor).

Aguas Blancas-Bermejo		Control integrado	-
La Quiaca- Villazón		Control integrado	-

Cuadro 15. Puntos de frontera y controles integrados. **Frontera: Argentina- Chile**

Puntos de Frontera	Acuerdo	Tipo⁵⁴	Operatividad
Sistema Cristo Redentor		Control integrado- doble cabecera	-
NOA-Norte Grande	Acuerdo bilateral 1999	Control integrado	-
Catamarca-La Rioja-Atacama	Acuerdo bilateral 1999	Control integrado	-
Agua Negra	Acuerdo bilateral 1999	Control integrado	-
Región de los Lagos	Acuerdo bilateral 1999	Control integrado	-
Integración Austral	Acuerdo bilateral 1999	Control integrado	-
Huahum	Acuerdo bilateral 2013	Control integrado- cabecera única en Chile	-
Icalma	Acuerdo bilateral 2013	Control integrado- cabecera única en Argentina	-
Pircas Negras	Acuerdo bilateral	Control integrado- cabecera única en Argentina	Parcialmente integrada

Cuadro 16. Puntos de frontera y controles integrados. **Frontera: Brasil- Paraguay**

Puntos de Frontera	Acuerdo	Tipo⁵⁵	Operatividad
Foz de Iguazú-Ciudad del Este	Recife/Mercosur	Control integrado- cabecera única	El Reglamento fue firmado en 2014.
Pedro Juan Caballero	Recife/Mercosur	Control integrado- cabecera única	En 2011 se iniciaron las tratativas para instalar el control integrado.
Salto del Guairá	Recife/Mercosur	Control integrado- cabecera única	Las obras se iniciaron en 2011.
Santa Helena	Recife/Mercosur	Control integrado- cabecera única en Brasil	Está firmado el Reglamento administrativo

⁵⁴ Sólo para control integrado de tránsito vecinal y turístico (no incluye control de cargas y automotor).

⁵⁵ Sólo para control integrado de tránsito vecinal y turístico (no incluye control de cargas y automotor).

Cuadro 17. Puntos de frontera y controles integrados. **Frontera: Brasil- Uruguay**

Puntos de Frontera	Acuerdo	Tipo ⁵⁶	Operatividad
Bella Unión- Barra do Quarai	Recife/Mercosur	Control integrado- cabecera única en Uruguay	No integrado. Los organismos desarrollan sus tareas en sus territorios nacionales. Las instalaciones uruguayas son insuficientes y precarias. Los controles brasileños se realizan en el Área de Control Integrado de Uruguayana. Instalación nueva lado Brasil sin usar ⁵⁷ .
Quarai- Artigas	Recife/Mercosur	Control integrado- cabecera única en Uruguay	Integrado
Rivera- Sant'Anna do Livramento	Recife/Mercosur	Control integrado- cabecera única en Uruguay	Parcialmente integrado- Ausente organismos brasileños ⁵⁸
Aceguá- Aceguá	Recife/Mercosur	Control integrado- cabecera única en Brasil	Parcialmente integrado
Río Branco- Jaguarao	Recife/Mercosur	Control integrado- cabecera única en Uruguay	No integrado- no están presentes autoridades brasileñas ⁵⁹
Chuy- Chui	Recife/Mercosur	Control integrado- cabecera única	No integrado. Falta de Infraestructura, espacio físico y terrenos. En trámite Licitación ⁶⁰ .

⁵⁶ Sólo para control integrado de tránsito vecinal y turístico (no incluye control de cargas y automotor).

⁵⁷

Fuente:

http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/gte_iff_Buenos%20Aires15_liliana_mu%C3%B1oz_uruguay_Anexo5.pdf (visitado en agosto de 2016).

⁵⁸

Fuente:

http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/gte_iff_Buenos%20Aires15_liliana_mu%C3%B1oz_uruguay_Anexo5.pdf (visitado en agosto de 2016).

⁵⁹

Fuente:

http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/gte_iff_Buenos%20Aires15_liliana_mu%C3%B1oz_uruguay_Anexo5.pdf (visitado en agosto de 2016).

⁶⁰

Fuente:

http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/gte_iff_Buenos%20Aires15_liliana_mu%C3%B1oz_uruguay_Anexo5.pdf (visitado en agosto de 2016).

		en Uruguay	
--	--	------------	--

Cuadro 18. Puntos de frontera y controles integrados. **Frontera: Chile-Perú**

Puntos de Frontera	Acuerdo	Tipo⁶¹	Operatividad
Concordia (Chacalluta- Santa Rosa)	Acuerdo Bilateral 2011	Control integrado por yuxtaposición	-

Cuadro 19. Puntos de frontera y controles integrados. **Frontera: Chile- Bolivia**

Puntos de Frontera	Acuerdo	Tipo⁶²	Operatividad
Pisiga-Colchane	Acuerdo Bilateral	Control integrado-doble cabecera	-
Charaña-Visviri	Acuerdo Bilateral	Control integrado-cabecera única en Chile	-
Tambo Quemado-Chungará	Acuerdo Bilateral	Control integrado-doble cabecera	-

Cuadro 20. Puntos de frontera y controles integrados. **Frontera: Ecuador-Perú**

Puntos de Frontera	Acuerdo	Tipo⁶³	Operatividad
Huaquillas- Aguas Verdes	CEBAF/CAN	Control integrado	Operativo desde 2012
Macará- La Tina	CEBAF/CAN	Control integrado-Cabecera única	En obras
Zumba- La Balsa	CEBAF/CAN	Control integrado-Cabecera única en La Balsa	Se acordó la construcción
Río Napo	CEBAF/CAN	Control integrado	Sin información
Elamor-Lalamor	CEBAF/CAN	Control integrado	Comienzo de obras 2016 (sin confirmar)

Cuadro 21. Puntos de frontera y controles integrados. **Frontera: Colombia- Ecuador**

Puntos de Frontera	Acuerdo	Tipo⁶⁴	Operatividad
San Miguel	CEBAF/CAN	Control integrado	Comenzó a funcionar en 2013

⁶¹ Sólo para control integrado de tránsito vecinal y turístico (no incluye control de cargas y automotor).

⁶² Sólo para control integrado de tránsito vecinal y turístico (no incluye control de cargas y automotor).

⁶³ Sólo para control integrado de tránsito vecinal y turístico (no incluye control de cargas y automotor).

⁶⁴ Sólo para control integrado de tránsito vecinal y turístico (no incluye control de cargas y automotor).

Rumichaca/Ipiales-Tulcán	CEBAF/CAN	Control integrado-por yuxtaposición-doble cabecera	Se realizaron estudios
--------------------------	-----------	--	------------------------

Cuadro 22. Puntos de frontera y controles integrados. **Frontera: Bolivia-Perú**

Puntos de Frontera	Acuerdo	Tipo ⁶⁵	Operatividad
Desaguadero	CEBAF/CAN	Control integrado	Finalización prevista para 2016
Paraguachón (La Guájira)	CEBAF	Control integrado	Sin información

Fuente de todos los cuadros: Elaboración propia

b. Documentación de viaje en Suramérica

Cuadro 23. Documentos de viaje

País	En qué países puede ingresar	Documentos
Bolivia	CAN	<ul style="list-style-type: none"> • Pasaporte. • Pasaporte en hoja. • Cédula de Identidad. • Carnet del Registro Único Nacional (RUN). • Carnet del Registro de Identificación Nacional (RIN). • Carnet de Extranjería para residentes en el país.
	Mercosur ampliado	<ul style="list-style-type: none"> • Cédula de Identidad para Nacionales. • Cédula de Identidad para Extranjeros. • Pasaporte.

⁶⁵ Sólo para control integrado de tránsito vecinal y turístico (no incluye control de cargas y automotor).

Colombia	CAN	<ul style="list-style-type: none"> • Pasaporte. • Cédula de Ciudadanía para los mayores de 18 años. • Tarjeta de Identidad para los menores de edad entre los 7 y los 18 años. • Registro Civil de Nacimiento para los menores de 7 años. • En el caso de los extranjeros: <ul style="list-style-type: none"> • La Cédula de Extranjería para los mayores de 18 años. • La Tarjeta de Extranjería para los menores de 18 años y mayores de 7 años (los extranjeros menores de 7 años se identifican con su Pasaporte).
	Mercosur ampliado	<ul style="list-style-type: none"> • Cédula de Ciudadanía. • Tarjeta de Identidad. • Cédula de Extranjería. • Pasaporte.
Ecuador	CAN y Mercosur ampliado	<ul style="list-style-type: none"> • Pasaporte. • Cédula de Ciudadanía para ecuatorianos. • Cédula de Identidad para los extranjeros inmigrantes.
Perú	CAN	<ul style="list-style-type: none"> • Pasaporte. • Documento Nacional de Identidad para los mayores de 18 años. • Libreta Electoral para los mayores de 18 años. • Partida de Nacimiento para los menores de 18 años. • Salvoconducto Consular Peruano. • Salvoconducto Fronterizo. • Carnet de Extranjería para los extranjeros residentes en el país.
	Mercosur ampliado	<ul style="list-style-type: none"> • Documento Nacional de Identidad. • Carné de Extranjería. • Pasaporte.
Argentina	Mercosur ampliado	<ul style="list-style-type: none"> • Documento Nacional de Identidad (para nacionales y extranjeros residentes) • Pasaporte
Brasil	Mercosur ampliado	<ul style="list-style-type: none"> • Registro de Identidad Civil. • Cédula de Identidad expedida por cada

		Unidad de la Federación con validez nacional. <ul style="list-style-type: none"> • Cédula de Identidad de Extranjero. • Pasaporte.
Paraguay	Mercosur ampliado	<ul style="list-style-type: none"> • Cédula de Identidad. • Pasaporte.
Uruguay	Mercosur ampliado	<ul style="list-style-type: none"> • Cédula de Identidad. • Pasaporte
Venezuela	Mercosur ampliado	<ul style="list-style-type: none"> • Cédula de Identidad. • Pasaporte.
Chile	Mercosur ampliado	<ul style="list-style-type: none"> • Cédula de Identidad. • Pasaporte.

Fuente: Elaboración propia

c. Documentación especial para residentes fronterizos

Cuadro 24. Documentación especial para tránsito fronterizo regional

Países	Nombre del documento y normas	Fronteras en las que se aplica	Operatividad
Mercosur, Bolivia y Chile	Tarjeta Tránsito Vecinal Fronterizo	Por acuerdos bilaterales	Poco utilizada.
Perú-Brasil	Documento Especial de Residente Fronterizo- Acuerdo Marco sobre Localidades Fronterizas Vinculadas (2009)	Sin información	Sin información
Colombia-Brasil	Documento Especial Fronterizo- Acuerdo sobre permiso de residencia, estudio y trabajo para los nacionales fronterizos brasileños y colombianos entre las localidades fronterizas vinculadas (2010)	Leticia- Tabatinga	Existió una demanda en Colombia, resuelta a favor de la aplicación del acuerdo en 2015.
Venezuela-Brasil	Cédula Vecinal Fronteriza- Acuerdo sobre Localidades Fronterizas Vinculadas (2010)	Santa Elena de Uairén (Venezuela) Paracaima (Brasil)	Sin información
Brasil-Argentina	TVF- Acuerdo sobre Localidades Fronterizas	1. Puerto Iguazú - Foz do Iguazú	Aprobada por Brasil en 2016.

	Vinculadas (2005)	<p>2. Andresito - Capanema</p> <p>3. Bernardo de Irigoyen - Dionisio Cerqueira / Barracão</p> <p>4. Alba Posse - Porto Mauá</p> <p>5. San Javier - Porto Xavier</p> <p>6. Santo Tomé - São Borja</p> <p>7. Alvear - Itaquí</p> <p>8. Paso de los Libres - Uruguayana</p> <p>9. Monte Caseros - Barra do Quaraí</p>	Anteriormente, según un informe de la AGN Argentina, funcionaba de manera “irregular”.
Brasil-Uruguay	Documento Especial de Fronterizo- Acuerdo sobre permiso de residencia, estudio y trabajo	<p>1. Chuy, 18 de Julio, La Coronilla y Barra del Chuy (Uruguay) a Chuí, Santa Vitória do Palmar/Balneário do Hermenegildo y Barra do Chuí (Brasil)</p> <p>2. Río Branco (Uruguay) a Jaguarao (Brasil)</p> <p>3. Aceguá (Uruguay) a Aceguá (Brasil)</p> <p>4. Rivera (Uruguay) a Santana do Livramento (Brasil)</p> <p>5. Artigas (Uruguay) a Quaraí (Brasil)</p> <p>6. Bella Unión (Uruguay) a Barra do Quaraí (Brasil)</p>	Operativo.

Fuente: Elaboración propia

Bibliografía

Argañaraz, J.C.; Hernández, T.M; Silva, M.Z. (s/f). El documento especial de fronterizo. Objeto e instrumento del diálogo social. *Boletín Cinterfor*, Número 156. Disponible en: https://www.oitcinterfor.org/sites/default/files/file_articulo/arganar.pdf

Brumat, L. (2016). Políticas migratorias y libre circulación de personas en el Mercosur (1991-2012). Tesis doctoral no publicada (en evaluación). Flacso Argentina.

Davis, D. y Gift, T. (2014). The positive effects of the Schengen Agreement on European Trade. *The World Economy*, Vol. 37, Issue 11, November. Pp. 1541-1557.

European Parliamentary Research Service (2016). The economic impact of suspending Schengen. *At a Glance*, March. Disponible en [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2016/579074/EPRS_ATA\(2016\)579074_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2016/579074/EPRS_ATA(2016)579074_EN.pdf) (visitado en mayo de 2016).

Instituto de Políticas Públicas en Derechos Humanos del Mercosur (IPPDH) (2012). *El cumplimiento de los Acuerdos del MERCOSUR relativos a la protección de los derechos de niños, niñas y adolescentes migrantes. Diagnóstico y lineamientos para la acción*. Buenos Aires: IPPDH.

Pastori Fillol, A. (2007). Las migraciones y la movilidad laboral en el Mercosur. En Aldecoa Luzárraga, F. y Sobrino Heredia, J.M. *Migraciones y Desarrollo*. Madrid: Marcial Pons. Pp. 329-340.

Pérez Vichich, N. (2007). Fundamentos teóricos del tratamiento de la movilidad de personas en el Mercosur. En *Entelequia. Revista Interdisciplinar: Monográfico*. Junio. Pp. 255-270.

Pécoud, A. (2015). Liberté de circulation et gouvernance mondiale des migrations. *Éthique publique*, Vol. 17, n° 1. Disponible en: <http://ethiquepublique.revues.org/1749> (visitado en octubre de 2015).

Instrumentos legales y documentos institucionales

Acuerdo Amplio Peruano- Ecuatoriano de Integración Fronteriza, 26 de octubre de 1998. Disponible en: <http://www4.congreso.gob.pe/comisiones/1999/exteriores/libro1/2avolum/04acuer.htm>

Acuerdo Complementario entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Argentina del Acuerdo Sobre Coordinación de Apertura y Cierre de Pasos Fronterizos, 8 de agosto de 1997. Disponible en: http://www.leychile.cl/Consulta/m/norma_plana?org=&idNorma=206595&r=3

Acuerdo entre el gobierno de la República de Bolivia y el Gobierno de la República Federativa de Brasil sobre facilidades para el ingreso y tránsito de sus nacionales en sus

territorios, 8 de julio de 2004. Disponible en:
<http://www.migracion.gob.bo/webs/upload/marcoLegal/normInternacional/brabol.pdf>

Acuerdo entre el Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela y el Gobierno de la República Federativa del Brasil para el Establecimiento de un Régimen Especial Fronterizo, 6 de agosto de 2010. Disponible en:
<http://mundotributariovzla.blogspot.com.ar/2010/12/regimen-especial-fronterizo-suscrito.html>

Acuerdo entre el Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela y el Gobierno de la República Federativa del Brasil sobre Localidades Fronterizas Vinculadas, 28 de abril de 2010. Disponible en: <http://virtual.urbe.edu/gacetitas/39527.pdf>

Acuerdo entre la República Argentina y la República de Bolivia sobre controles integrados de frontera, 16 de febrero de 1998. Disponible en:
<http://www.afip.gov.ar/institucional/Documentos/AcuerdoRep%C3%BAblicaBoliviaSobreControlesIntegradosFrontera.pdf>

Acuerdo entre la República Argentina y la República del Paraguay para Establecer un Reglamento para los Comités de Frontera, el 15 de abril de 1998. Disponible en:
http://www.mre.gov.py/tratados/public_web/DetallesTratado.aspx?id=PuckdpDaSAGfTs8xjIEUlw%3d%3d&em=bRu3GBt3aX%2f479zs3dceglVjF+GtX1u%2fPGtpPOJXiwY%3d

Acuerdo entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay Relativo al Control Único de Frontera y de Documentación Unificada en sus Tres Pasos Fronterizos, 26 de mayo de 1986. Disponible en:
<http://www.migraciones.gov.ar/accesible/indexP.php?normativa>

Acuerdo entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay para establecer un Reglamento para los Comités de Frontera, el 27 de agosto de 1998. Disponible en:
<http://www.migraciones.gov.ar/accesible/indexP.php?normativa>

Acuerdo entre la República Argentina y la República de Bolivia sobre la Construcción del Puente en el Paso Fronterizo Salvador Mazza- Yacuiba, el 19 de marzo de 2004.

Acuerdo entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil sobre Localidades Fronterizas Vinculadas, el 30 de noviembre de 2005. Disponible en:
<http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/155000-159999/159312/norma.htm>

Acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina para el Establecimiento y Funcionamiento del Control Fronterizo Integrado en el Paso Pircas Negras, 2 de febrero de 2015. Disponible en:
http://www.legalpublishing.cl/ContenidoIp/AgAduana/01_Doc_Rec_Publicacion/05_Doctos_OOrganismo/Dto_239_20150204_Min%20RREE.htm

Acuerdo entre la República de Chile y la República de Perú para el Ingreso y Tránsito de Nacionales Chilenos y Peruanos en Calidad de Turistas con Documento de Identidad, 6 de Julio de 2005. Disponible en:
<http://mail.anfitrion.cl/GobiernoTransparente/minrel/NG/DCTO/2006/02/791.html>

Acuerdo entre la República de Colombia y la República de Ecuador para crear el Paso del Frontera en la Zona Litoral del Pacífico, el 23 de agosto de 1993. Disponible en: <http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/SitePages/VerTratados.aspx?IDT=ec9f1783-ea3e-47b8-b447-dbd4d6663b23>

Acuerdo entre la República de Colombia y la República bolivariana de Venezuela sobre el Transporte Internacional de Carga y Pasajeros por Carretera, promulgado el 1 de Agosto de 2014. Disponible en: http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/E04AD_VENEZUELA_B-ACUERDOTRANSPORTEINTERNACIONALDECARGAYPASAJEROSPORCARRETERA2014-TEXTO.PDF

Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República Federativa del Brasil sobre Permiso de Residencia, estudio y trabajo para los nacionales fronterizos brasileños y colombianos entre las Localidades Fronterizas, suscrito el 10 de septiembre de 2010. Disponible en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1664_2013.html

Acuerdo entre los Gobiernos de Uruguay y Brasil sobre permiso de residencia, estudio y trabajo para sus nacionales fronterizos, 22 de marzo de 2002. Disponible en: <http://200.40.229.134/htmlstat/pl/acuerdos/acue17659.htm#arta1>

Acuerdo entre la República del Paraguay y la República de Bolivia para la creación de un Comité de Frontera, el 19 de marzo de 2009. Disponible en: http://www.mre.gov.py/tratados/public_web/DetallesTratado.aspx?id=VHRC6jMimLm0V_k7q6KZGrA==&em=bRu3GBt3aX/479zs3dceglVjF+GtX1u/PGtpPOJXiwY

Acuerdo Específico Perú- Bolivia para el CEBAF Desaguadero, 28 de enero de 2015.

Acuerdo Marco entre la República del Perú y la República Federativa del Brasil sobre Localidades Fronterizas Vinculadas, 11 de diciembre de 2009. Disponible en: [http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/Contdoc01_2011.nsf/0/1806010c2de8b719052579f90075a6f2/\\$FILE/PL0110209052012.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/Contdoc01_2011.nsf/0/1806010c2de8b719052579f90075a6f2/$FILE/PL0110209052012.pdf)

Acuerdo Marco entre la República del Perú y la República Federativa del Brasil para el Establecimiento de Sistemas de Control Integrado en los pasos de Frontera Perú y Brasil, 11 de diciembre de 2009.

Acuerdo Marco entre los Gobiernos de Ecuador y Perú para la Implementación del Centro Binacional en Frontera, 18 de junio de 2001.

Acuerdo Marco para la Implementación de Sistemas de Control Integrado y de Cooperación para la Facilitación del Tránsito, en los Pasos de Frontera Habilitados entre la República de Chile y la República de Perú, 19 de enero de 2011. Disponible en: <http://www.difrol.gob.cl/peru/acuerdo-marco-control-integrado-entre-los-pasos-de-frontera-habilitados-entre-chile-y-peru.html>

Acuerdo operativo de Controles Integrados Informatizados, el 21 de noviembre de 2003. Disponible en: <http://www.migraciones.gov.ar/accesible/indexP.php?normativa>

Acuerdo Operativo para la Implementación de la modalidad de Control Migratorio por Reconocimiento Recíproco de Competencias, el 3 de diciembre de 2012. Disponible en: <http://www.integrac-fronteriza.cancilleria.gob.ar/userfiles/Acuerdo%20Operativo%20-%20Migraciones.pdf>

Acuerdo para el Funcionamiento del Centro Único de Frontera Santo Tomé - Sao Borja, el 10 de noviembre del año 1997. Disponible en: <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/60000-64999/62594/norma.htm>

Acuerdo para la Adopción de un Procedimiento de Control Migratorio Simplificado en el marco del Tratado entre la República de Chile y la República Argentina sobre Controles Integrados de Frontera, 26 de mayo de 2015. Disponible en: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1080312>

Acuerdo para la Implementación del Plan de Desarrollo de la Zona de Integración Fronteriza entre la República de Colombia y la República del Perú, el 4 de septiembre de 2014. Disponible en: http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/0dcc1_PERU_B-ACUERDOIMPLEMENTACIONDELPLANDESARROLLODELAZONADEINTEGRACIONFRONTERIZA2014-TEXTO.pdf

Acuerdo por canje de notas sobre Control Único de Frontera y Facilitación del Tránsito de Personas, Mercadería y Vehículos, 8 de julio de 1991. Disponible en: <http://www.migraciones.gov.ar/accesible/indexP.php?normativa>

Acuerdo sobre Coordinación de Apertura y Cierre de Pasos Fronterizos, suscrito el 26 de abril de 1996, publicado en el Diario Oficial el 10 de agosto de 1996.

Acuerdo sobre Exención de Pasaportes entre la República del Paraguay y la República de Bolivia, el 8 de mayo de 1996. Disponible en: http://www.mre.gov.py/tratados/public_web/DetallesTratado.aspx?id=I9Zjf90%2fqGaL8x%2f%2fsnzUPw%3d%3d&em=bRu3GBt3aX%2f479zs3dceglVjF+GtX1u%2fPGtpPOJXiwY%3d

Auditoría General de la Nación (2011). Informe de Auditoría Áreas de Control Integrado en la Frontera Argentino-Brasileña, Auditoría de Gestión. Disponible en: http://www.agn.gov.ar/files/informes/2011_164info.pdf

CAN (1977). Instrumento Andino de Migración Laboral. Cartagena: CAN. (Decisión 116).

CAN (1996b). Reglamento del Contenido y Formato de la Tarjeta Andina de Migración (TAM). Lima: CAN. (Resolución 433).

CAN (1996a). Tarjeta Andina de Migración. Lima: CAN. (Decisión 397).

CAN (1997). Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, sustitutoria de la Decisión 289. Lima: CAN. (Decisión 398).

CAN (2001a). Reconocimiento de documentos nacionales de identificación. Valencia: CAN. (Decisión 503).

CAN (2001b). Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) de la Comunidad Andina. Valencia: CAN. (Decisión 501).

CAN (2001c). Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina. Valencia: CAN. (Decisión 502).

CAN (2001d). Creación del Pasaporte Andino. Valencia: CAN. (Decisión 504).

CAN (2001e). Modificación del Contenido y Formato de la Tarjeta Andina de Migración (TAM). Lima: CAN. (Resolución 527).

CAN (2002a). Características técnicas específicas mínimas de nomenclatura y seguridad del Pasaporte Andino. Lima: CAN. (Decisión 525).

CAN (2002b). Ventanillas de entrada en aeropuertos para nacionales y extranjeros residentes en los Países Miembros. Lima: CAN. (Decisión 526).

CAN (2004). Instrumento Andino de Migración Laboral. Quirama: CAN. (Decisión 545).

CAN (2009). Modificación de la Decisión 504. Nueva York: CAN. (Decisión 719).

CAN (2011). Sistema Estadístico de la Tarjeta Andina de Migración (TAM). Lima: CAN. (Decisión 750).

CMC (1991). Facilitación para los ciudadanos del Mercosur. Brasilia: CMC (CMC/Dec. n°12/91).

CMC (1993a). Acuerdo de Recife: Acuerdo para a aplicação dos controles integrados em fronteira entre os países do Mercosul. Asunción: CMC (CMC/Dec. n°5/93).

CMC (1993b). Protocolo Adicional Reglamentario del Acuerdo de Recife sobre procedimientos operativos. CMC. (CMC/Dec. n° 12/93).

CMC (1999a). Entendimiento sobre tránsito vecinal fronterizo entre los estados partes del Mercosur, Bolivia y Chile. Montevideo: CMC (CMC/Dec. n°19/99).

CMC (1999b). Tránsito vecinal fronterizo entre los estados partes del Mercosur. Montevideo: CMC (CMC/Dec. n°18/99).

CMC (2000a). Instalación de Canales Privilegiados en Aeropuertos para ciudadanos del MERCOSUR. Florianópolis: CMC. (CMC/Dec. n° 46/00).

CMC (2000b). Instalación de Canales Privilegiados en Aeropuertos para ciudadanos del MERCOSUR, de la República de Bolivia y la República de Chile. Florianópolis: CMC. (CMC/Dec. n° 47/00).

CMC (2000c). Reglamentación del régimen de tránsito vecinal fronterizo entre los estados partes del Mercosur. Buenos Aires: CMC (CMC/Dec. n°14/00).

CMC (2000d). Reglamentación del régimen de tránsito vecinal fronterizo entre los estados partes del Mercosur, la república de Bolivia y la República Chile. Buenos Aires: CMC. (CMC/Dec. n°15/00).

CMC (2000e). Acuerdo de exención de traducción de documentos administrativos para efectos de inmigración entre los Estados Partes del Mercosur. Florianópolis: CMC. (CMC/Dec. n°44/00).

CMC (2000f). Acuerdo de Recife. Buenos Aires: CMC. (CMC/Dec. n°4/00).

CMC (2000g). Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Comercio. Concertado entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay. Primer Protocolo Adicional. Buenos Aires: CMC. (CMC/Dec. n°5/00).

CMC (2000h). Acuerdo sobre exención de visas entre los estados partes del Mercosur. Florianópolis: CMC (CMC/Dec n°48/00).

CMC (2006). Acuerdo para la Concesión de un plazo de noventa (90) días a los turistas nacionales de los Estados Partes del Mercosur y Estados Asociados. Córdoba: CMC. (CMC/Dec. n° 10/06).

CMC (2008). Documentos de viaje de los Estados Partes del Mercosur y Estados Asociados. San Miguel de Tucumán: CMC. (CMC/Dec. n°18/08).

CMC (2011). Acuerdo modificadorio del Anexo del Acuerdo sobre Documentos de viaje de los Estados Partes del Mercosur y Estados Asociados. Asunción: CMC. (CMC/Dec. 14/11).

CMC (2012). Complementación del “Acuerdo de Recife” en Materia Migratoria. Mendoza: CMC. (CMC/Dec. n°7/12).

CMC (2014a). Acuerdo de Complementación del “Acuerdo de Recife” en Materia Migratoria. Paraná: CMC. (CMC/Dec. n°18/14).

CMC (2014b). Acuerdo Modificadorio del Acuerdo para la Concesión de un Plazo de noventa (90) días a los turistas nacionales de los Estados Partes del Mercosur y Estados Asociados. Paraná: CMC. (CMC/Dec. n°36/14).

CMC (2014c). Adhesión de la República del Perú al “Acuerdo sobre Exención de traducción de documentos administrativos para efectos de inmigración entre los Estados Partes del Mercosur, la República de Bolivia y la República de Chile”. Caracas: CMC. (CMC/Dec. n°15/14).

CMC (2015). Acuerdo sobre Documentos de Viaje y de Retorno de los Estados Partes del MERCOSUR y Estados Asociados. Asunción: CMC. (CMC/Dec. n°46/15).

Colegio de Auditores Generales (2015). Acta n°15 (Sesión ordinaria del 09-09-2015).

Convenio entre la República de Chile y la República de Bolivia sobre Controles Integrados de Frontera, 17 de febrero de 2004. Disponible en: <http://www.pasosfronterizos.gov.cl/legislacion.html>

Convenio entre Colombia y Ecuador sobre tránsito y transporte de personas, carga, vehículos, embarcaciones fluviales, marítimas y aeronaves, el 11 de diciembre de 2012. Disponible en:

http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/52d49_ecuador_b-convtransitotransporteembarcacionesfluvialesmaritimas aeronaves2012-texto.pdf

Convenio entre los Gobiernos de la República del Perú y la República de Bolivia sobre Facilidades para el Tránsito de Personas entre los Territorios de ambos Países, 24 de enero de 1992. Disponible en:

https://www.migraciones.gob.pe/documentos/convenios_peru_bolivia_2.pdf

CSM (2001b). Acta de la Comisión. Libre Movilidad de Personas. La nueva realidad internacional: integración y globalización. Santiago de Chile: Conferencia Suramericana sobre Migraciones.

CSM (2001c). Documento base “Hacia una agenda regional”. Santiago de Chile: Conferencia Suramericana sobre Migraciones.

CSM (2004). Documento de Trabajo. Tesoro Terminológico. “Principales vocablos utilizados en el proceso de la Conferencia Sudamericana sobre Migraciones”. La Paz: Conferencia Suramericana sobre Migraciones.

CSM (2006). Declaración de Asunción. Asunción: Conferencia Suramericana sobre Migraciones.

CSM (2009). Declaración de Quito. Quito: Conferencia Suramericana sobre Migraciones.

CSM (2010a). Plan Sudamericano de Desarrollo Humano de las Migraciones, contexto y perspectivas. Cochabamba: Conferencia Suramericana sobre Migraciones.

CSM (2010b). Declaración de Principios Migratorios y Lineamientos Generales de la Conferencia Sudamericana de Migraciones. Cochabamba: Conferencia Suramericana sobre Migraciones.

CSM (2014). Declaración de Lima. Lima: Conferencia Suramericana sobre Migraciones.

CSM (2015). Declaración de Santiago. Santiago de Chile: Conferencia Suramericana sobre Migraciones.

Declaración V Reunión Binacional de Ministros de Chile y Argentina, Santiago, Chile, 23 de agosto de 2013. Disponible en:

http://cooperacionarq.gob.ar/userfiles/v_reunion_binacional_de_ministros_de_chile_y_argentina_2013.pdf

GMC (1993). Creación de un Grupo Ad-Hoc para que analice la viabilidad de confeccionar un documento único que habilite a los nacionales de los Estados Partes del Mercosur a viajar dentro de los respectivos territorios como hacia terceros países. GMC. (GMG/Res. n°38/93).

GMC (1994a). Identificação de circulação entre os Estados Partes. GMC (GMG/Res. 112/94).

GMC (1994b). Características que deveriam tender os passaportes dos Estados Partes. GMC (GMG/Res. 114/94).

GMC (1994c). Intercâmbio direito de informações entre os organismos competentes em matéria migratória. GMC (GMG/Res. 113/94).

GMC (1994d). Puntos de frontera. GMC. (GMC/Res. 8/94).

GMC (1994e). Recursos financeiros e humanos necessários para o funcionamento dos controles integrados de fronteira. GMC. (GMC/Res. 111/94).

GMC (1994f). Documentos hábiles de cada Estado Parte para traslado de personas en el MERCOSUR. Buenos Aires: GMC. (GMC/Res. n°44/94).

GMC (1995). Documentos hábiles de cada Estado Parte para traslado de personas en el MERCOSUR.

GMC (1996a). Tarjeta Entrada/Salida (TES). Buenos Aires: GMC (GMC/Res n°58/96).

GMC (1996b). Tarjeta de Entrada y Salida. Brasilia: GMC (GMC/Res n°74/96).

GMC (1996c). Documentos hábiles de cada estado para trasladarse entre los países del Mercosur. GMC. (GMC/Res. 63/96).

GMC (1996d). Creación de Centros de Consulta de Documentos Personales del Mercosur C.C.D.P. Buenos Aires: GMC. (GMC/Res. n°59/96).

GMC (1996e). Documentos de cada Estado Parte que habilitan el tránsito de personas en el MERCOSUR. Brasilia: GMC (GMC/Res n°75/96).

GMC (1998). Características comunes a las que deberán tender los pasaportes. Sustituye a la Resolución del GMC n°114/94. Rio de Janeiro: GMC. (GMC/Res. n°40/98).

GMC (2007). Nómina de puntos de frontera de controles integrados entre los Estados Partes (derogación de la Res. GMC n° 49/01). Montevideo: GMC. (GMC/Res. 29/07).

GMC (2008). Documentos de cada Estado Parte que habilitan el tránsito de personas en el Mercosur (Derogación de la Res. GMC n°75/96). Brasilia: GMC. (GMC/Res. n°31/08).

GMC (2009). Nómina y reglamento administrativo de los organismos coordinadores en el área de control integrado (derogación de la Resolución GMC n°03/95). Asunción: GMC. (GMC/Res. n°20/09).

GMC (2015). Acuerdo sobre Registración Migratoria Electrónica. Asunción: GMC. (GMC/Res. n° 53/15).

Memorándum de Entendimiento para la Libre Circulación de Personas entre los Territorios de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay, el 30 de noviembre de 2001. Disponible en: <http://www.migraciones.gov.ar/accesible/indexP.php?normativa>

Mercosur (2015). Foro Especializado Migratorio del Mercosur y Estados Asociados-Reunión de Ministros del Interior. Memoria Institucional 1997-2015. Disponible en http://www.migraciones.gov.ar/foro_migratorio/pdf/memoria_institucional_n.pdf (visitado en febrero de 2015).

Modificación al Acuerdo Suscrito entre la República de Colombia y la República de Ecuador el 23 de Agosto de 1993 para crear el paso de Frontera en la Zona Litoral de Pacífico, el 24

de agosto de 1993. Disponible en:
<http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/EC-24-08-1993.PDF>

Nómina y Reglamento Administrativo de los Organismos Coordinadores en el Área de Control Integrado, suscripto en el año 2001.

Reglamento del Acuerdo entre Argentina y Bolivia sobre Controles Integrados de Frontera, el 3 de febrero de 2003. Disponible en:
<http://www.migraciones.gov.ar/accesible/indexP.php?normativa>

Reglamento del Área de Control Integrado Estación Aduanera Interior-EADI y TA BR 290/Uruguayana- RS, 18 de octubre del 2000. Disponible en:
http://www.mercosur.int/msweb/Portal%20Intermediario/Normas/normas_web/Directivas/ES/Dir_010_002_Regto_%C3%81rea_Control%20Integrado_Acta%206_02.PDF

Reglamento del Tratado entre la República Argentina y la República de Chile sobre Controles Integrados de Frontera. Disponible en:
http://www.mininterior.gob.ar/fronteras/arch_chi/REGLAMENTO%20DEL%20TRATADO%20ENTRE%20LA%20REPUBLICA%20DE%20reglamento.pdf

Reglamento del Área de Control Integrado de cargas, transporte, turismo y pasajeros del ACI Paysandú-Colón, 30 de mayo de 2001. Disponible en:
<http://www.loa.org.ar/legNormaDetalle.aspx?id=2276>

Reglamento del Tratado entre la República Argentina y la República de Chile sobre Controles Integrados de Frontera, 2 de mayo de 2002. Disponible en:
http://www.pasosfronterizos.gov.cl/filesapp/reglamento_tratado.pdf

Reglamento para el Funcionamiento del Comité Binacional de Normalización y Certificación, creado mediante el Acuerdo suscrito entre la República de Colombia y la República de Venezuela el 6 de agosto de 1992, promulgado el 4 de marzo de 1993. Disponible en: http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/8D094_VE-04-03-1993.PDF

RMI (2006). Procedimiento para la verificación de la Documentación de egreso e ingreso de menores entre los Estados Partes del Mercosur y Estados Asociados. Buenos Aires: RMI. (RMI/Acuerdo n° 2/06).

Segundo Acuerdo Complementario entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Argentina del Acuerdo Sobre Coordinación de Apertura y Cierre de Pasos Fronterizos, 29 de octubre de 2002. Disponible en:
http://www.pasosfronterizos.gov.cl/filesapp/segundo_acuerdo.pdf

Tratado entre la República Argentina y la República de Chile sobre Controles Integrados de Frontera, promulgado el 23 de Diciembre de 1999. Disponible en:
<http://www.afip.gov.ar/institucional/Documentos/acuerdos/TratadoSobreControlesIntegradosFrontera-CHILE.pdf>

Anexo

Matriz de preguntas sobre la operatividad de los acuerdos para los representantes gubernamentales

Controles integrados

Argentina- Brasil

Puntos de Frontera	Tipo (especificar tipo)	Operatividad (SI/NO)
Alvear- Itaquí	Control integrado	

Argentina- Uruguay

Puntos de Frontera	Tipo	Operatividad del sistema informático
Fray Bentos- Gualeduaychú	Control integrado- Reconocimiento recíproco de competencias- Cabecera única en Uruguay	
Paysandú- Colón	Control integrado- Reconocimiento recíproco de competencias -Cabecera única en Uruguay	
Concordia- Salto	Control integrado- Reconocimiento recíproco de competencias -Cabecera única en Uruguay	

Argentina- Bolivia

Puntos de Frontera	Tipo⁶⁶	Operatividad (SI/NO)- comentarios
Salvador Mazza- Yacuiba	Control integrado- Cabecera única en Argentina	
Aguas Blancas- Bermejo	Control integrado	

⁶⁶ Sólo para control integrado de tránsito vecinal y turístico (no incluye control de cargas y automotor).

La Quiaca- Villazón	Control integrado	
---------------------	-------------------	--

- ¿Acceso al último acuerdo sobre controles integrados? (2016)

Argentina-Chile

Puntos de Frontera	Tipo	Operatividad (SI/NO)- comentarios	Operatividad del sistema informático
Sistema Cristo Redentor	Control integrado-doble cabecera		
NOA-Norte Grande	Control integrado		
Catamarca-La Rioja- Atacama	Control integrado		
Agua Negra	Control integrado		
Región de los Lagos	Control integrado		
Integración Austral	Control integrado		
Huahum	Control integrado-cabecera única en Chile		
Icalma	Control integrado-cabecera única en Argentina		
Pircas Negras	Control integrado-cabecera única en Argentina	Parcialmente integrada - CONFIRMAR	

Frontera: Brasil- Paraguay

Puntos de Frontera	Tipo	Operatividad (SI/NO)
Foz de Iguazú-Ciudad del Este	Control integrado-cabecera única	
Pedro Juan Caballero	Control integrado-cabecera única	
Salto del Guairá	Control integrado-cabecera única	
Santa Helena	Control integrado-cabecera única en Brasil	

Frontera: Brasil- Uruguay

Puntos de Frontera	Tipo	Operatividad
Bella Unión- Barra do Quarai	Control integrado-cabecera única en Uruguay	Confirmar falta de integración
Rivera- Sant'Anna do Livramento	Control integrado-cabecera única en Uruguay	Parcialmente integrado (CONFIRMAR)
Aceguá- Aceguá	Control integrado-cabecera única en Brasil	
Río Branco- Jaguarao	Control integrado-cabecera única en Uruguay	No integrado (CONFIRMAR)
Chuy- Chui	Control integrado-cabecera única en Uruguay	No integrado (CONFIRMAR)

Frontera: Chile-Perú

Puntos de Frontera	Tipo	Operatividad (SI/NO)
Concordia (Chacalluta- Santa Rosa)	Control integrado por yuxtaposición	

Frontera: Chile- Bolivia

Puntos de Frontera	Tipo	Operatividad (SI/NO)
Pisiga-Colchane	Control integrado-doble cabecera	
Charaña-Visviri	Control integrado-cabecera única en Chile	
Tambo Quemado- Chungará	Control integrado-doble cabecera	

Frontera: Ecuador-Perú

Puntos de Frontera	Tipo	Operatividad
---------------------------	-------------	---------------------

Macará- La Tina	Control integrado- Cabecera única	Obras finalizadas? CONFIRMAR
Zumba- La Balsa	Control integrado- Cabecera única en La Balsa	
Río Napo	Control integrado	
Elamor-Lalamor	Control integrado	Comienzo de obras?

Frontera: Colombia- Ecuador

Puntos de Frontera	Tipo	Operatividad (SI/NO)- comentarios
Rumichaca/Ipiales- Tulcán	Control integrado- por yuxtaposición- doble cabecera	

Frontera: Bolivia-Perú

Puntos de Frontera	Tipo	Operatividad (SI/NO)
Desaguadero	Control integrado	
Paraguachón (La Guájira)	Control integrado	

Tarjetas de tránsito vecinal fronterizo

Países	Nombre del documento	Fronteras en las que se aplica	Operatividad (SI/NO)- comentarios
Perú- Brasil	Documento Especial de Residente Fronterizo		
Colombia- Brasil	Documento Especial Fronterizo	Leticia- Tabatinga OTRAS FRONTERAS?	
Venezuela - Brasil	Cédula Vecinal Fronteriza	Santa Elena de Uairén (Venezuela) Paracaima (Brasil)	
Brasil- Argentina	TVF	- Monte Caseros - Barra do Quaraí	
		- Puerto Iguazú - Foz do Iguazú	
		- Andresito - Capanema	

		- Bernardo de Irigoyen - Dionisio Cerqueira / Barracão	
		- Alba Posse - Porto Mauá	
		- San Javier - Porto Xavier	
		- Santo Tomé - São Borja	
		- Alvear - Itaquí	
		- Paso de los Libres - Uruguayana	

Aeropuertos

Operatividad de las ventanillas especiales/canales preferenciales para nacionales de la CAN y el Mercosur en aeropuertos de la región

Comunidad Andina de Naciones

País	Aeropuertos	Operativo (SI/NO)
Bolivia	• La Paz, Aeropuerto Internacional de El Alto	
	• Santa Cruz de la Sierra, Aeropuerto Internacional de Viru - Viru	
Colombia	• Bogotá, Aeropuerto El Dorado	
	• Cartagena, Aeropuerto Rafael Nuñez	
	• Medellín, Aeropuerto José María Córdova	
	• Cali, Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón	
Ecuador	• Quito, Aeropuerto Mariscal Sucre	
	• Guayaquil, Aeropuerto Simón Bolívar	
Perú	• Lima, Aeropuerto Jorge Chávez	
	• Cuzco, Aeropuerto Velasco Astete	

	<ul style="list-style-type: none"> Iquitos, Aeropuerto Francisco Secada Vigneta 	
--	--	--

Mercosur (ampliado)

País	Aeropuertos	Operativo (SI/NO)
Argentina	<ul style="list-style-type: none"> Buenos Aires, Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini - Ezeiza 	
Brasil	<ul style="list-style-type: none"> San Pablo, Aeropuerto Internacional de Guarulhos 	
	<ul style="list-style-type: none"> Rio de Janeiro, Aeropuerto Internacional Antonio Carlos Jobin 	
Paraguay	<ul style="list-style-type: none"> Luque, Aeropuerto Internacional Silvio Petrossi 	
Uruguay	<ul style="list-style-type: none"> Canelones, Aeropuerto Internacional de Carrasco 	
Bolivia	<ul style="list-style-type: none"> La Paz, Aeropuerto Internacional de El Alto 	
	<ul style="list-style-type: none"> Santa Cruz de la Sierra, Aeropuerto Internacional de Viru - Viru 	
Chile	<ul style="list-style-type: none"> Santiago, Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez 	

Preguntas para delegaciones específicas:

Bolivia:

- ¿Qué organismos integran la Junta de Administradores de los CEBAF?