

**“INTEGRACION FISICA SUDAMERICANA: APORTES PARA LA PRESIDENCIA
PRO TEMPORE DEL PERU EN EL COSIPLAN”**

Policy Paper del Ingeniero Guillermo Vega Alvear

**“DE LA CARRETERA INTEROCEANICA (IIRSA SUR) AL OBJETIVO DE
CONSTRUIR UN EJE DE INTEGRACION Y DESARROLLO: ¿COMO AVANZAR?”**

ÍNDICE

1. Introducción
2. Antecedentes
3. Carretera Interoceánica IIRSA SUR versión ampliada.
4. Definición conceptual de los Ejes de Integración y Desarrollo.
5. Avances en la implementación del Eje de Integración y desarrollo IIRSA SUR.
6. Del desarrollo de la oferta de desarrollo de la demanda.
7. Las Pymes del sur y la inclusión social.
8. Soluciones propuesta para la Macro Región Sur.
9. Conclusiones.

1. INTRODUCCION

El presente documento es una información resumida sobre el tema general del Policy Paper “De la Carretera Interoceánica (IIRSA SUR) al objetivo de Construir un Eje de Integración y desarrollo ¿Cómo avanzar?”

Este documento se ha preparado para que sirva de información básica a los asistentes al taller y así puedan que puedan traer el material que consideren necesario para poder enriquecer las discusiones, sobre propuesta ideas-fuerza, programas y proyectos que deberían guiar y /o impulsarse en el marco de la presidencia peruana del COSIPLAN como parte de un conjunto de eventos vinculados a algunos temas clave de la agenda temática de UNASUR.

Durante el Taller se hará una presentación más detallada en power point a los participantes y habrá un dialogo para responder a las preguntas y/o comentarios de los asistentes.

Finalmente y como consecuencia del taller, se incorporara en el respectivo Policy Paper los comentarios e ideas principales que sean pertinentes y en coordinación con el Consultor coordinador, se elaborará la síntesis de conclusiones globales.

2. ANTECEDENTES.

En 1991 tuve el honor de recibir el encargo del Presidente de la CAF para hacer una evaluación de la infraestructura regional de los Países Andinos y comenzamos nuestro trabajo haciendo una evaluación de la Inversión Extranjera Registrada y encontramos que la IER para los 5 Países Andinos eran 10,572 millones de dólares.

A la misma fecha el total de la Deuda Externa de los 5 Países Andinos era de 84,374 millones de dólares, es decir iba a ser imposible de pagar.

Analizando el comercio entre los Países Andinos, encontramos que en 1990 los 5 en conjunto le vendían al mundo 31,407 millones de dólares y se vendían entre ellos 1330 millones de dólares. Algo estaba pasando...

En el cuadro que se adjunta en el anexo número 1, la línea negra muestra un subibaja que corresponde al perfil de la Carretera Panamericana, con lo cual se hacía imposible intercambiar productos a costos competitivos.

La primera reflexión que viene a la mente es: ¿Por qué se hizo una carretera así? Y la respuesta es muy simple, cuando EEUU al final de la segunda guerra mundial decide construir una Carretera Panamericana, las razones eran Geopolíticas y para que la unión de los países tuviera sentido la carretera tenía que pasar por las Capitales y por tanto no interesaba si para ir de Caracas a Bogotá había que cruzar dos cordilleras y para luego salir de Bogotá hasta Quito había que volver a cruzar dos cordilleras. El comercio internacional no se guía por razones Geopolíticas, sino, por razones Geoeconómicas y la línea Geoeconómica que une a los 5 países andinos, es la línea que en cuadro del anexo 1, aparece en rojo.

Este trazo no viene por la costa, sino detrás de la cordillera de los andes y los cruza una sola vez en Perú en el Área de Porculla (2200 msnm).

Con esta información básica, se diseñó la red vial que debería unir a los 5 Países Andinos y que aparece en el anexo número 2, donde los pequeños tramos en color rojo, son las carreteras que a esa fecha se necesitaban construir.

Cada una de estas carreteras, se estudió en detalle como proyecto y CAF lo publicó en un libro denominado "Proyectos Viales de Integración Andina"; el mismo que tuvo dos (2) ediciones que se agotaron y que por varios años, sirvió como una guía para que los 5 Países Andinos solicitaran los créditos para la construcción de esas carreteras.

En 1995 con la construcción de esas vías avanzadas, el Presidente de la CAF decidió realizar un viaje a los países del Asia para ver si la integración vial que estábamos realizando, atraería inversiones para desarrollar nuestro potencial exportador y promover el desarrollo físico y social de nuestros pueblos. Visitamos Japón, China, Hong Kong, Korea y Taiwan que son nuestra contraparte al otro lado del pacífico. Hubieron reuniones muy importantes y se despertó un gran interés, pero en todas las visitas que hicimos siempre aparecía una pregunta al final: ¿y Brasil?

Todos nos reclamaban que su interés de llegar para invertir a nuestros países no era solo para vender a los Países Andinos, sino usar nuestra plataforma para venderle a Brasil.

El Presidente de la CAF tomó entonces dos decisiones importantes, la primera, invitar a Brasil para que sea socio de la CAF y la segunda, estudiar en conjunto la integración de la infraestructura de los 5 Países Andinos con Brasil.

Comenzamos el estudio al igual que con el Grupo Andino viendo las exportaciones del grupo andino a Brasil (ver anexo 3).

En 1995 le habían vendido a Brasil 1041 millones de dólares y le habían comprado 1698 millones de dólares (ver anexo 4), es decir los términos de intercambio entre ambos países habían sido algo más de 2700 millones de dólares. Los términos de intercambio de Brasil con el mundo fueron ese año 104 mil millones de dólares, esto quiere decir, los Países Andinos en conjunto comerciábamos con Brasil apenas el 2% del comercio brasilero.

En el anexo 5, se pueden observar los ejes que se definieron en conjunto con Brasil para la integración logística Brasil-Grupo Andino.

En el anexo 6, se observa el conjunto de la integración vial andina con el norte de Brasil y la integración norte-sur interna de Brasil.

En el año 2000, el Presidente Fernando Henrique Cardoso, nos pidió que lo ayudáramos a preparar la primera reunión de Presidentes de República de América del Sur y en CAF, preparáramos el documento que sirvió de base para la reunión de Presidentes de América del Sur.

Esta reunión se celebró los días 31 de agosto y 1 de setiembre del año 2000 en Brasilia y en ella se aprobó la constitución del grupo de trabajo IIRSA (Integración de la Infraestructura Regional de Sud América).

3. Carretera Interoceánica IIRSA SUR versión ampliada

En el anexo 7, se muestra la versión ampliada de la carretera Interoceánica Sur que da acceso a los puertos de ILO, MATARANI, y SAN JUAN DE MARCONA.

Esta carretera se ha licitado en 5 tramos, los tramos 2, 3 y 4 son construcción nueva y a la fecha se encuentran íntegramente concluidos; los tramos 1 y 5 ya existían y solo tuvieron un mejoramiento y pavimentación. Los 5 tramos tienen contrato de mantenimiento por 20 años (ver anexo 8).

Esta versión ampliada de la carretera, permite una integración interna para el desarrollo de los siguientes departamentos: Madre de Dios, Cusco, Puno, Arequipa, Moquegua, Tacna, Apurímac, Ayacucho, Huancavelica e Ica.

En la presentación del taller, habrá la oportunidad de detallar el conjunto de proyectos que benefician a estas regiones.

Para aprovechar mejor los beneficios de este Eje de Integración y Desarrollo se ha seguido la siguiente metodología de trabajo para identificar proyectos:

- Se han escogido proyectos estructurantes como ancla.
- Se ha establecido como objetivo, la competitividad para reducir el Costo Sud América.
- Se ha establecido una visión integral de los tres sectores de infraestructura a los largo de los Ejes de Integración y Desarrollo.
- Se han reducido los cuellos de botella.
- Se han identificado los proyectos de primera y segunda generación.
- En toda el área de influencia de la carretera interoceánica IIRSA Sur ampliada, se ha efectuado una evaluación de los sistemas operativos del Transporte Aéreo.
- Igualmente se ha efectuado una evaluación de los sistemas operativos de transporte marítimo
- Así mismo se ha efectuado una evaluación de los sistemas operativos de transporte multimodal.
- Se ha implementado la facilitación de pasos de frontera.
- Se han armonizado las regulaciones e inversiones en telecomunicaciones de universalización de internet.

El Gobierno de Brasil ha presentado a IIRSA un informe denominado: “La Incorporación de Territorios de Brasil No Comprendidos en los EID de IIRSA”, el mismo que se refiere a la Extensión del eje Amazonas hacia el noreste de Brasil y hacia el sur sobre territorios cubiertos por el EID Perú, Brasil y Bolivia.

En el presente documento, nosotros hemos analizado esta perspectiva desde la visión de la integración interna de Perú y su proyección hacia Brasil. Ambos planteamientos son compatibles.

4. Definición Conceptual de los Ejes de Integración y Desarrollo.

Cuando se aprobó el conjunto de los ejes IIRSA de Integración y Desarrollo, se estableció que cada eje tendría 4 componentes fundamentales: el primer componente es la Infraestructura Vial, en cualquiera de sus modalidades (carretera, ferrovía, hidrovía o multimodal); el segundo componente es la Infraestructura Energética, sea en energía eléctrica o gas; el tercer componente es Telecomunicaciones de Última Generación.

Estos tres componentes de Infraestructura, permiten que cada Eje de Integración y Desarrollo no sea solamente un lugar de tránsito de vehículos, sino que a todo lo largo de su recorrido se puede establecer la explotación de cualquier recurso para su industrialización y exportación, ya que se tendría la energía para producirlo, la vialidad para sacarlo y las telecomunicaciones para comercializarlo.

El cuarto componente de cada eje deberá ser entonces la formación de Capital Humano, para lo cual se establecerán a lo largo de cada EID, cuales son las ciudades en las cuales se podría establecer centros de capacitación profesional y de mandos medios para prepararlos en el desarrollo de competitividad para la promoción y operación del comercio exterior.

En el caso del Eje de Integración y Desarrollo de la Interoceánica Sur ampliado, se han establecido los tres componentes de infraestructura en casi todo su recorrido y se está haciendo una evaluación de que ciudades intermedias podrían constituirse en los nuevos centros de Formación de Capital Humano.

5. Avances en la Implementación del Eje de Integración y Desarrollo IIRSA SUR.

Los cinco tramos en que se contrató la construcción del eje IIRSA SUR han sido concluidos, el puente sobre el río Madre de Dios está terminado y en gran parte del recorrido de éste eje, se ha puesto líneas de transmisión o gaseoducto paralelos a la vialidad de este EID, se ha incluido también cables de fibra óptica, en el caso de las líneas de transmisión en el cabo neutro que sirve de pararrayos y en caso del gaseoducto se ha colocado el cable de fibra óptica, enterrado a lo largo de la vía de mantenimiento.

En el anexo 9 podemos encontrar, las propuestas de inversiones portuarias planteadas en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional y por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En el existe un análisis detallado de las propuestas de desarrollo de los puertos de Ilo, Matarani y Marcona, así como de la creación del HUB del Callao.

Esta propuesta aumenta el potencial de desarrollo del Eje de Integración y Desarrollo IIRSA Sur.

El gobierno de Brasil ha construido en el pase fronterizo de IÑAPARI un Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) que permite en un solo local realizar todos los trámites de los dos países en un solo acto (Aduanas, Migraciones y Policía de cada país).

El Banco de la Nación del Perú ha abierto una oficina sucursal en Iñapari para poder facilitar el cambio de moneda entre los exportadores del Perú y los exportadores de Brasil, ya que en Brasil está prohibida la comercialización en dólares. Esta ha sido una medida muy importante para facilitar las exportaciones de ambos países en esta zona.

Se ha hecho un levantamiento importante del potencial turístico que existe en diversas zonas del área de influencia del EID IIRSA Sur ampliado para poder coordinarlas en paquetes turísticos con las regiones vecinas de Brasil que puedan articular visitas que incluyan arqueología, ecología y el turismo de aventura. Estos paquetes podrían atraer un flujo importante de turistas de EEUU, Europa y Asia.

El Turismo Vivencial que ahora está teniendo gran auge daría la oportunidad de desarrollar la inclusión social de los habitantes locales.

Otro tema importante que se ha desarrollado en toda el área de influencia de éste eje, es un levantamiento del potencial minero que existe en la región.

6. Del Desarrollo de la Oferta al Desarrollo de la Demanda

El Gobierno de Perú a través del MINCETUR y de PROINVERSION ha desarrollado la promoción de la oferta peruana de la Región sur plasmada en el POM y el PENX, pero la gran oportunidad que tenemos para las empresas peruanas en el eje IIRSA Sur no está solamente en promocionar la oferta de lo que actualmente producimos ya que el verdadero reto está en identificar cual es la demanda de lo que requiere el mercado brasilero que actualmente no producimos, pero que podemos producir en mejor calidad y a precios más competitivos que lo que ellos actualmente pagan.

El gobierno brasilero tiene identificado el potencial de todos los productos brasileros que ellos podrían exportar hacia el Pacífico, tanto para el mercado del sur peruano, como para los mercados del norte de Chile, Ecuador y Colombia, así como lo susceptible de exportación para salir al Asia y están dispuestos a ayudar a los empresarios peruanos a desarrollar mercados para productos peruanos en los estados de ACRE y RONDONIA y en algunos casos para MATO GROSSO y MATO GROSSO del Sur.

Se han identificado 84 empresas en el mercado sur peruano con capacidad de exportación y se han identificado también 92 empresas en el mercado del noroeste brasilero con capacidad de importación usando el eje ampliado de IIRSA Sur.

El MINCETUR a través de una consultoría, ha hecho un cruce del potencial de estas empresas peruanas y brasileras cuyo detalle y contenido será parte de la presentación en el Taller.

Los criterios para crear la matriz de evaluación de las empresas exportadoras, han sido los siguientes:

- Criterios Formales
 - Experiencia exportadora y clientes internacionales continuos.
 - Nivel de formalidad
 - Tamaño de la empresa
 - Capacidad financiera
 - Certificaciones en toda la cadena de valor
 - Capacidad de adaptación al mercado objetivo
 - Conocimiento del mercado brasilero
 - Condición bilingüe
 - Control de calidad del producto
 - Nivel de competitividad
 - Conocimiento logístico y de distribución internacional
 - Capacidad de producción y exportación por volumen
 - Capacidad organizacional y de planeamiento.

- Criterios No Formales
 - Empresa mejor articulada en la cadena de valor
 - Empresa consciente de asociatividad.

7. Las PYMES del Sur y la Inclusión Social

La Cámara de Comercio Lima creó un Centro de Apoyo a la Descentralización y las PYMES – CDPYMES; esta oficina con el apoyo de PERUCAMARAS (que agrupa a las 62 Cámaras de Comercio del interior del país), ha trabajado el desarrollo de las Pymes con las Cámaras de Comercio en el área de influencia en la Interoceánica Sur. (Ver anexos 10 y 11).

Con todo este grupo de Cámaras se está trabajando para poder gestionar la inclusión social de las pymes del área de influencia del eje de integración y desarrollo de IIRSA Sur.

“El incremento de nuestras exportaciones y el buen manejo del estado en las negociaciones comerciales internacionales dirigidas al acceso preferente de nuestros productos en los principales mercados del exterior, hacen propicia la continuación de un crecimiento económico sostenido como producto de una mayor actividad empresarial.

La presencia de un porcentaje cada vez mayor de micros y pequeños empresarios nos obliga a volcar todo nuestro interés y apoyo para lograr su desarrollo comercial tanto en el Perú como en el Exterior” (CDPYMES).

Perú es un país de emprendedores y para aprovecharlo debemos segmentar el mercado.

Cuanto más dividamos a los consumidores según sus características homogéneas, estaremos en mejores posibilidades de atenderlos adecuadamente.

Un emprendedor es un individuo capaz de llevar a cabo un proyecto sabiendo interpretar las características reales del entorno y ver en él la oportunidad para la realización de un negocio.

Por lo tanto, la formación empresarial para los emprendedores es fundamental y tiene como propósito desarrollar un conjunto de actividades empresariales, sobre todo en los jóvenes, de modo que ello les permita crear y administrar sus propios negocios.

Estas fueron las razones más importantes que llevaron a la Cámara de Comercio Lima a la creación del Centro de apoyo a la Descentralización y PYMES cuyo objetivo es ser la principal plataforma de apoyo en gestión empresarial de servicios para la micro y pequeñas empresas de Lima y provincias.

Por múltiples razones esta tarea traerá como consecuencia la Inclusión Social.

8. Soluciones propuestas para la Macro región Sur

El Consejo Nacional de Descentralización, definió los Corredores de Integración Económica Transversales a la cordillera de los andes, que integran actividades y demandas complementarias de las 3 zonas naturales del país y así mismo estableció una categorización de las ciudades importantes y ciudades intermedias que deberían desarrollarse a lo largo de cada uno de estos ejes.

Igualmente se definieron los Ejes Económicos longitudinales que integran zonas homogéneas con producciones similares y fácil comunicación interna con la finalidad de generar economías de escala y niveles internacionales de competitividad.

Así mismo, se definieron los Circuitos Turístico- Económicos que integren focos turísticos y centros urbanos de atracción actualmente dispersos dentro de extensos territorios, tal como son los casos de la sierra sur dominada por el inmenso altiplano o el oriente dominado por el llano amazónico.

Este conjunto de Ejes Transversales, Ejes Longitudinales y Circuitos Turísticos es el que va a permitir la creación de 5 macro regiones en el Perú:

- Costa y Sierra Norte
- Costa y Sierra Centro
- Costa y Sierra Sur
- Amazonía
- Región Marítima (ver anexo 12)

Para los efectos de lograr este objetivo, se diseñó un Plan de Desarrollo Territorial cumpliendo el mandato legal de la ley de bases de la descentralización que requería formular un plan de regionalización y de inversión descentralizada que sería aprobado por Ley.

La Ley Orgánica de Gobiernos Regionales (Ley 27867, modificada por la Ley 27902) estipulaba que entre ellos podían establecer convenios de cooperación procurando la consolidación de corredores económicos y ejes de integración y desarrollo con la finalidad de consolidar los futuros espacios macroregionales.

La descentralización ha abierto las puertas al país profundo con ciudades postergadas y ciudadanos marginados que están a la espera de oportunidades.

Nuestro esfuerzo pretende construir un territorio físicamente articulado y accesible con fronteras vivas, fluida circulación y plenamente comunicado, creando una economía descentralizada y competitiva con ciudades saludables y servicios eficientes para una sociedad con menores disparidades en cuanto al desarrollo humano y distribución de la riqueza en una región que haga uso óptimo de sus recursos naturales y energéticos, protegiendo la calidad del medio ambiente y de la conservación de la naturaleza.

9. Conclusiones

El ministerio de Transportes y Comunicaciones ha establecido su Plan de Inversión en Infraestructura Vial Nacional 2011-2016 en consecuencia con el planteamiento anterior de promover nuestra macro integración regional (ver anexo 13).

Igualmente este conjunto de inversiones pretende reducir las brechas en la producción per cápita. El promedio nacional en el 2010 fue 66.8% si consideramos a Lima como el 100 %. Cinco (5) departamentos están por encima del promedio y 10 departamentos están por debajo del promedio (ver anexo 14).

Otro de los temas que tenemos que considerar es mejorar la calidad de la Educación Pública ya que está demostrado que la probabilidad de ser pobre se reduce drásticamente con la educación (ver anexo 15).

Es importante que analicemos nuestra situación de exportadores de materia prima. Esta es buena si se refiere a exportación de commodities con gran demanda y alta cotización internacional, como el caso de minerales y energía eléctrica, tal como se puede ver en los países desarrollados (ver anexo 16).

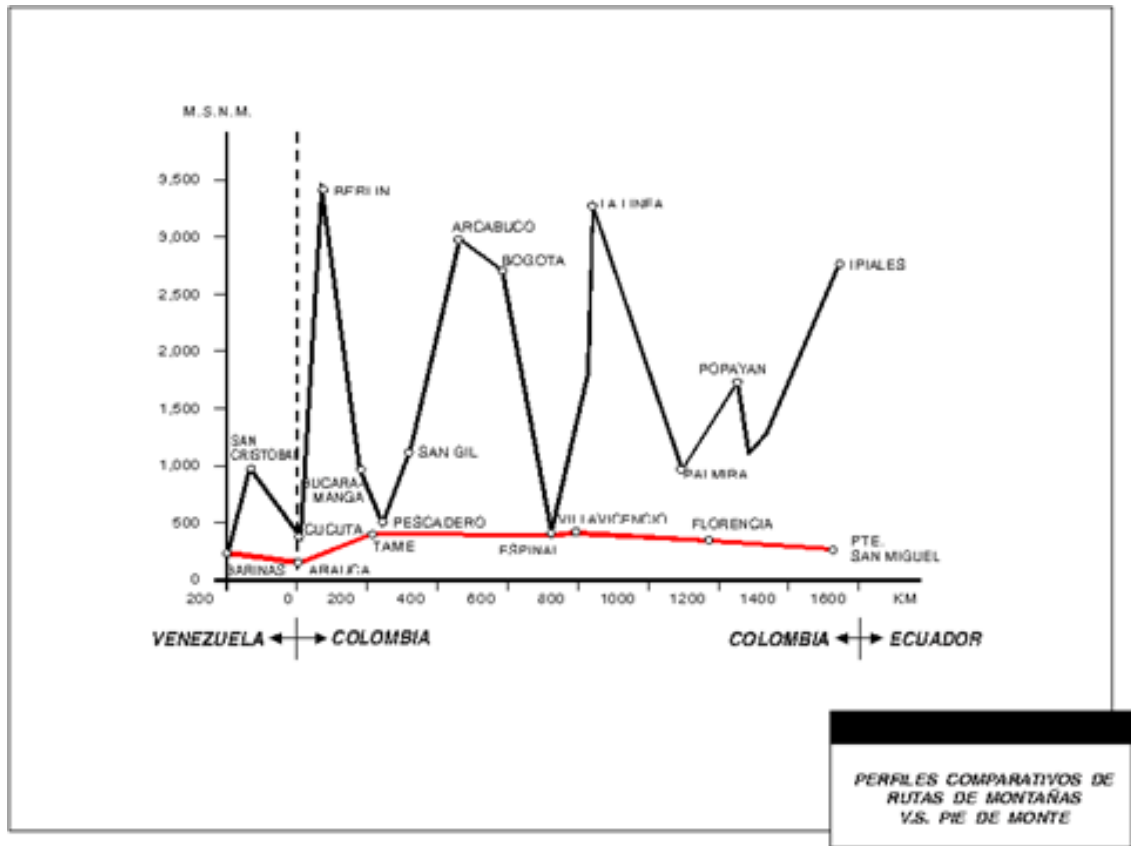
Debemos promover la presencia de un porcentaje cada vez mayor de micros y pequeñas para lograr su desarrollo comercial tanto en el Perú como en el Exterior.

Todo el conjunto de soluciones y conclusiones que hemos propuesto, deberíamos hacerlo teniendo como visión el futuro del comercio mundial proyectado para mediados del siglo XXI.

El 2030 el comercio sur-sur, podría aumentar hasta aproximadamente el 40% del comercio mundial (actualmente es el 18% y en 1990 era solo el 7%).

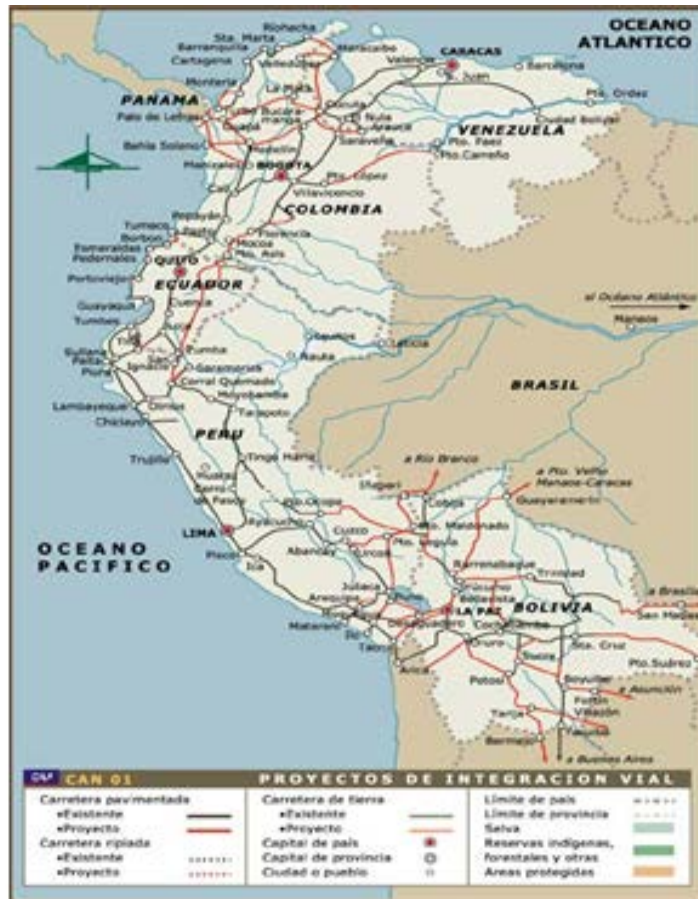
China se convertirá en el centro neurálgico del comercio mundial en el siglo XXI (ver anexo 17)

Anexo 1



PERFILES COMPARATIVOS DE RUTAS DE MONTAÑAS V.S. PIE DE MONTE

Anexo 2



Anexo 3

EXPORTACIONES DEL GRUPO ANDINO AL BRASIL

(Millones de dólares)

PAIS	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
BOLIVIA	78	38	12	21	35	21	34
COLOMBIA	30	53	58	60	58	104	119
ECUADOR	6	8	13	21	7	54	44
PERU	106	74	157	124	182	169	239
VENEZUELA	309	368	261	377	566	693	738
CAN	529	541	501	603	848	1041	1174

Anexo 4

IMPORTACIONES DEL GRUPO ANDINO DESDE BRASIL

(Mil ones de dólares)

PAIS	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
BOLIVIA	118	142	162	150	179	175	182
COLOMBIA	187	168	270	451	420	452	435
ECUADOR	136	137	119	99	220	188	143
PERU	168	166	198	257	370	427	360
VENEZUELA	287	498	524	413	277	456	382
CAN	896	1.111	1.273	1.370	1.466	1.698	1.502

Anexo 5



Anexo 6



Anexo 7



Anexo 8



Anexo 9



Anexo 10 y 11

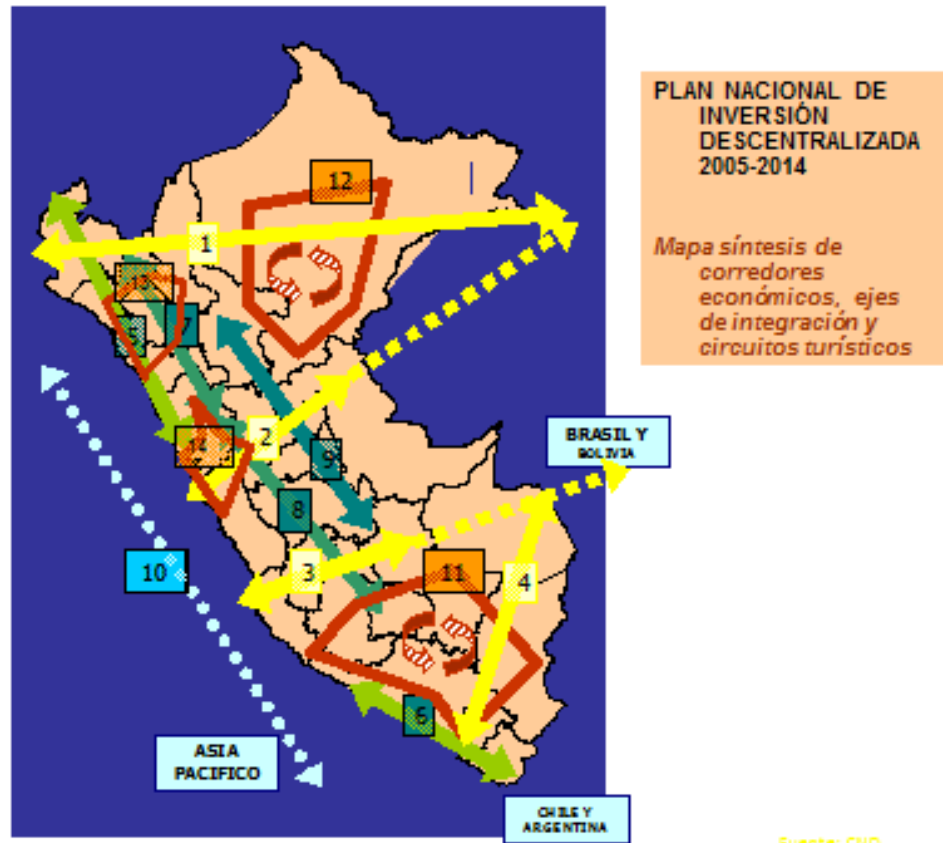
CAMARAS DE COMERCIO EN EL AREA DE INFLUENCIA DE LA INTEROCEANICA SUR

- Cámara de Industria, Comercio y Artesanía de las PYMES de Arequipa.
- Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Ica.
- Cámara de Comercio e Industria de Ilo.
- Cámara de Comercio, Industria y Producción de San Ramón - Juliaca.
- Cámara de Comercio, Industria y Producción de La Convención.
- Cámara de Comercio de Madre de Dios.

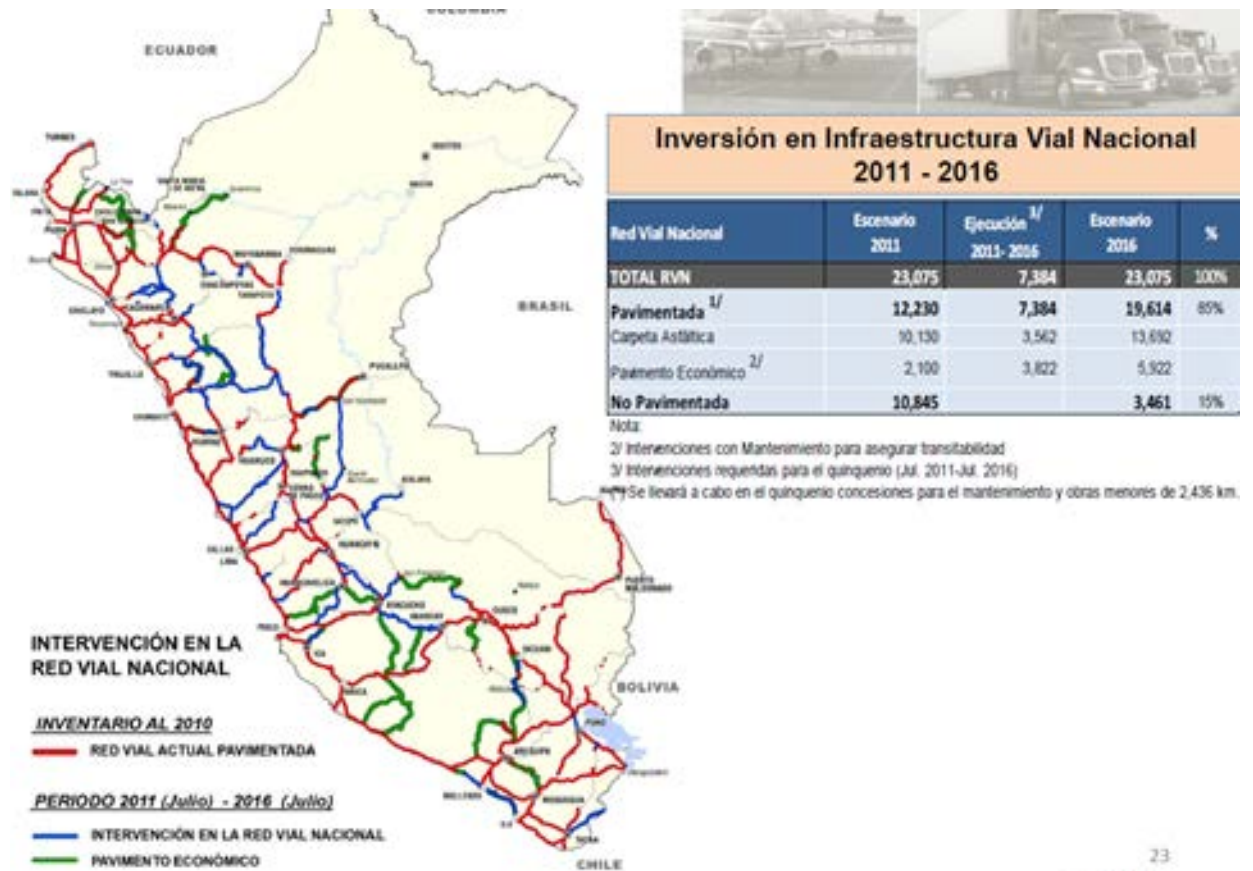
CAMARAS DE COMERCIO EN EL AREA DE INFLUENCIA DE LA INTEROCEANICA SUR

- Cámara de Comercio y Producción de Mollendo.
- Cámara de Comercio e Industria de Moquegua.
- Cámara de Comercio Nazca.
- Cámara de Comercio, Industria y Producción de Tacna.

Anexo 12



Anexo 13



Inversión en Infraestructura Vial Nacional 2011 - 2016

Red Vial Nacional	Escenario 2011	Ejecución ^{1/} 2011- 2016	Escenario 2016	%
TOTAL RVN	23,075	7,384	23,075	100%
Pavimentada^{1/}	12,230	7,384	19,614	65%
Capeta Asfáltica	10,130	3,562	13,692	
Pavimento Económico ^{2/}	2,100	3,822	5,922	
No Pavimentada	10,845		3,461	15%

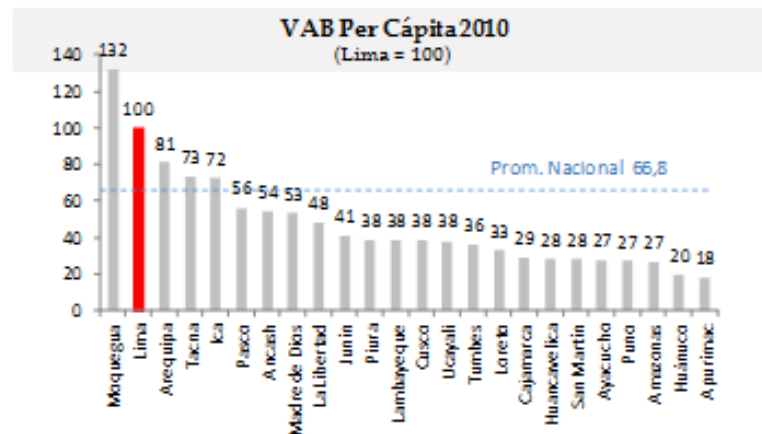
Nota:

^{1/} Intervenciones con Mantenimiento para asegurar transitabilidad

^{2/} Intervenciones requeridas para el quinquenio (Jul. 2011-Jul. 2016)

^{3/} Se llevará a cabo en el quinquenio concesiones para el mantenimiento y obras menores de 2,436 km.

Reducir las brechas en la producción per cápita

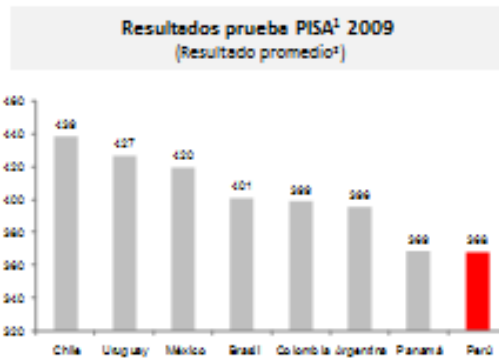


- El promedio nacional en el 2010 es 66,8 (Lima = 100)
- 5 departamentos están por encima del promedio
- 19 departamentos están por debajo del promedio

Fuente: INEI, Elaboración MEF

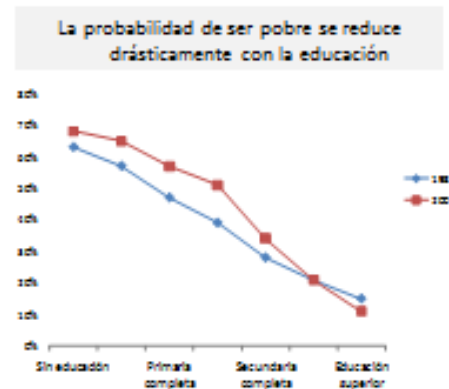
Anexo 15

Mejorar la calidad de la educación pública



La mala calidad de la educación pública en el Perú se refleja en los resultados de la evaluación PISA.

1/ Programa para la Evaluación Internacional de Alumnos (PISA).
2/ Promedio de todas las estudiantes, puntaje promedio en matemáticas, lenguaje y ciencias.
3/ En la escala de 5 es la mejor y menos de 2 es la peor. El nivel mínimo aceptable es de 2.
Fuente: OECD, PISA 2009.



Fuente: Yamada y Castro (2007), INEP

Anexo 16



¿Recursos Naturales: bendición o maldición?

PBI per cápita y participación de las materias primas en el total de exportaciones de bienes, 2009

Pais	PBI per cápita (US\$ PPP 2009)	Materias primas en el total de bienes exportados (%)
Noruega	52 561	84
Australia	38 910	77
Canadá	38 025	44
Nueva Zelanda	26 707	73
Chile	14 340	89
Perú	8 638	86
Nigeria	2 300	87

Fuente: FAO, 07/2009; Banco Mundial; Reserva Estatal Instituto INP

17

Anexo 17

