

Sesión: 41

Fecha: 07-06-2023

Hora: 0:00

# Solicitud de Resolución N° 856

#### Materia:

Solicita a S. E. el Presidente de la República instruir a sus ministros del Interior y Seguridad Pública, Agricultura, Economía, Fomento y Turismo, Hacienda, Transportes y Telecomunicaciones, y Obras Públicas, para que adopten las medidas necesarias y aquellas que proponen, con el objeto de evaluar un eventual cierre del "Complejo Fronterizo Pehuenche" hasta que exista un plan integral de carácter económico-turístico que asegure su efectivo funcionamiento.

### Votación Sala

Estado: Rechazado

Sesión: 115

Fecha: 12-12-2023

A Favor: 22 En Contra: 48 Abstención: 55 Inhabilitados: 0

#### Autores:

- 1 Francisco Pulgar Castillo
- 2 Miguel Ángel Calisto Águila
- 3 Felipe Camaño Cárdenas
- 4 Rubén Darío Oyarzo Figueroa
- 5 Joanna Pérez Olea
- 6 Gaspar Rivas Sánchez



# Adherentes:

1



PROYECTO DE RESOLUCIÓN POR EL CUAL SE SOLICITA A S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, INSTRUIR A SUS MINISTROS DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA, AGRICULTURA, ECONOMÍA, HACIENDA, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, Y OBRAS PÚBLICAS, QUE ADOPTEN LAS MEDIDAS NECESARIAS Y AQUELLAS QUE PROPONEN, CON EL OBJETO DE EVALUAR UN EVENTUAL CIERRE DEL "COMPLEJO FRONTERIZO PEHUENCHE" HASTA QUE EXISTA UN PLAN INTEGRAL DE CARÁCTER ECONÓMICO-TURÍSTICO QUE ASEGURE SU EFECTIVO FUNCIONAMIENTO.

## CONSIDERANDO:

La historia del Paso Pehuenche comenzó con un hecho gastronómico: "la comida servida en el Capu-mallu (cerro Campanario) entre los anfitriones puelches y sus visitantes pehuenches, llegados del valle central de Chile". Parlamento indígena que ocurrió el año de 1658, permitiendo el paso de un lado al otro<sup>1</sup>. Interrumpido el paso por instrucción de la corona española en 1746, dada su peligrosidad, se generó una expedición en el año 1805, mandatada por el Virrey de La Plata (Argentina) para abrir un camino que desembocara en la Villa de Nueva Bilbao de Gardoqui (hoy Constitución). El paso vino a ser regulado en 1848 por el Estado de Chile. En 1847 se produjo un primer encuentro bilateral, pero de carácter violento y con regulación restrictiva de ambos países en 1846<sup>2</sup>.

PABLO LACOSTE: "El Paso Pehuenche y su aporte al Desarrollo Regional (1658-1846)", en Universum 33, 1, Talca, 2018, 146-147.

Cf. LACOSTE: op. cit.

2. El trayecto recorrido para llegar a la realidad actual se inició con la construcción de la ruta al Paso desde el lado chileno, en el año 1947 y se inauguró el 8 de abril de 1960. En tanto, el lado argentino inicio el proceso en el año 1961 y culminó en 2016. El llamado "Encuentro internacional chileno-argentino" se celebró durante este período de acercamiento y hasta el año 1978 fecha en que se inició el conflicto chileno-argentino. Por lo cual se cerró el Paso Pehuenche y se destruyó un tramo de la ruta<sup>3</sup>. En tanto, el trabajo iniciado en Argentina durante el año 1961, con el esfuerzo impulsado por don Pedro Ruiz, en Malargüe, y por don Bernardo Leiva, generaron como resultado la progresiva pavimentación de la ruta nacional RN-145, hasta lograr llegar al Paso Pehuenche con pavimento de asfalto el año 2016.

<u>Tratado Chile-Argentina de 1984</u>: El Tratado de Paz y Amistad firmado en Ciudad del Vaticano, el 29 de noviembre de 1984 entre Chile y Argentina, implicó la creación de una "Comisión binacional" encargada de promover y desarrollar iniciativas, entre otras, de: *transporte terrestre*, *interconexiones eléctricas*, *protección del medioambiente y complementación turística*<sup>4</sup>.

Comité chileno pro-Paso Pehuenche de 1990: En Chile, el 17 de junio de 1990 se realizó el "Encuentro Parlamentario Chileno-Argentino", aprobándose un acta binacional Chileno-Argentina. La Comisión chilena pro-Paso Pehuenche operativa aquel año 1990, junto a su par argentina, trabajaron incansablemente por el objetivo de lograr la reapertura. En 1991 se produjo la reapertura efectiva de la ruta.

3. Continuando el proceso histórico que decantó en el actual "Complejo Fronterizo Pehuenche", nos lleva al hito de enero de 2012. Ante la solicitud oficiada por el Honorable Diputado Pedro Pablo Álvarez–Salamanca, el Director de la DIFROL de la época, señaló:

"El Gobierno de Chile ha comenzado a evaluar la construcción de un complejo provisorio, en el Paso Fronterizo Pehuenche, en el sector de Laguna del Maule, a 23 kilómetros del límite con Argentina, que se espera esté listo a fines del año 2012."<sup>5</sup>

Con estas palabras se daba el paso final para la construcción y puesta en marcha del "Complejo Fronterizo Pehuenche". Sin embargo, pareciera que el carácter de "provisorio" ha venido a acompañar la gestión de dicho complejo durante los once años siguientes.

OFICINA
OFICIN

MARÍA FERNANDA ROJAS VALLEJOS: "Sistema paso fronterizo Cl/Ar el Pehuenche", Memoria de Arquitecto, Universidad de Chile, Santiago, 2005.

MINISTERIO DEL INTERIOR, OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA: Programa Pehuenche, Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2016.

https://www.camara.cl/prensa/sala de prensa detalle.aspx?prmid=48167 (consultada: 4.VI.2023)

4. El proyecto tuvo una inversión inicial, bajo el alero del llamado: "Plan Maestro de Pasos Fronterizos" suscrito por los gobiernos de Chile y Argentina, para construcción de pasos entre los años 1996 y 2000, y que definió una inversión de: 28,45 millones de dólares por Chile y de 18,40 millones de dólares por Argentina<sup>6</sup>.

Por sugerencia de la Comisión de Cooperación Económica e Integración física en 1992, se creó el "Grupo Técnico Mixto" (GTM) que amplía sus operaciones en 1996 con la firma de complementación entre Chile y el MERCOSUR, acordándose invertir en los Pasos Fronterizos<sup>7</sup>. Los objetivos claves para esta inversión monetaria apuntaban a: *mejoras en crecimiento macroeconómico, transporte, puertos, turismo* y *viajes*.

La planificación e inversión bilateral para la construcción de pasos en ambos lados de la frontera chileno-argentina, contempló para el territorio nacional chileno, la construcción del "Complejo Fronterizo Pehuenche", con una superficie de: 2.024 m², por "BiS Arquitectos Ltda.", y cuyo diseño estuvo a cargo de los arquitectos: Pedro Bartolomé Bravo y José Spichiger Castro, y los arquitectos colaboradores: Mauricio Soto Álvarez, Pablo Juica Yantón y Catherine Salomo López.

La descripción del edificio fundante es de: "un edificio institucional de carácter provisorio que se diseñó bajo un sistema modular en base a conteiner con el objetivo de ser transportable. La estructura se recubrió en su totalidad para establecer la imagen institucional necesaria. El proyecto contempla dependencias administrativas y operativas como oficinas, áreas administrativas, dormitorios, programas técnicos, espacios de revisión vehicular, aduana, etc.".

Esta edificación fue construida en 2012 por su mandante el Ministerio de Obras Públicas (M.O.P.), con carácter de "provisoria"<sup>8</sup>.

5. Podemos acudir a las estadísticas disponibles entre los años 2014 y 2022, respecto del uso real que ha tenido el Paso Pehuenche, considerando por supuesto como referente los objetivos claves que impulsaron estas obras como informan los considerandos 2 y 4.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Rojas: op. cit., 91.

https://www.aduana.cl/ace-chile-mercosur-ace-n-35/aduana/2007-07-11/131941.html (consultada: 5.VI.2023)

http://www.bisarquitectos.com/proyecto/8/paso-fronterizo-pehuenche.html (consultada: 4.VI.2023)

# Cuadro Nº 1 – Tráfico Vehicular de Particulares y Buses de Pasajeros que utilizaron el Complejo Fronterizo Pehuenche (2014 – 2022)

Fuente: ADUANAS Chile, Anuarios Estadísticos (2014-2022)

Año	Ingreso de vehículos					Salida de vehículos				
	Vehículos particulares		Vehículos de pasajeros		N°	Vehículos particulares		Vehículos de pasajeros		Nº
	Nacional	Extranjeros	Nacionales	Extranjeros	Pasajero s	Nacionales	Extranjeros	Nacionales	Extranjeros	Pasajero s
2014	2.496	2.353	34	35	17.534	2.712	2.290	33	37	17.892
2015	3.060	5.575	39	62	29.982	3.401	5.152	34	64	29.882
2016	4.369	17.601	112	104	77.927	4.186	17.575	101	122	77.663
2017	3.133	15.278	61	67	62.236	3.228	14.360	54	68	59.475

Año	Vehículos particulares	Vehículos de pasajeros	Pasajero s	Vehículos particulares	Vehículos de pasajeros	Pasajero s
2018	13.029	68	41.215	12.325	79	40.440
2019	9.557	104	_	9.723	103	_
2020	4.351	41	_	4.634	46	_
2021	7	0	_	1	0	_
2022	3.726	28	_	3.542	27	_

Al repasar las estadísticas del cuadro anterior, nos queda claro que el mayor uso que ha tenido el "Complejo Fronterizo Pehuenche", tiene relación con el tráfico de vehículos de particulares y buses de pasajeros, los cuales ingresan o salen del territorio nacional chileno. Sin embargo, se observa una tendencia anual a la baja desde el "peak" del año **2016** en que se registró la mayor cantidad de ingresos y salidas de vehículos particulares como de buses de pasajeros. No obstante, la recuperación observada en el año 2022, es necesario contar con las cifras del año 2023, para confirmar si la curva tiende a la baja.

Cuadro Nº 2 – Tráfico de Vehículos de Carga que utilizaron el Complejo Fronterizo Pehuenche (2014 – 2022)

Fuente: ADUANAS Chile, Anuarios Estadísticos (2014-2022)

Año	Ingreso de ca	miones	Salida de camiones		
Ano	Nº de camiones	Tonelaje	Nº de camiones	Tonelaje	
2014	0	0	0	0	
2015	0	0	0	0	
2016	0	0	0	0	
2017	0	0	0	0	
2018	0	0	0	0	
2019	69	1.129	336	0	
2020	96	2.061	357	0	
2021	74	1.119	972	0	
2022	281	2.272	1.364	74	

Los datos del tráfico de vehículos de carga permiten generar el contraste con el uso del paso, tanto de vehículos de pasajeros (buses) y de vehículos particulares (aspecto turístico y de vía de transporte del Paso Pehuenche) y relacionarlo con el aspecto de "corredor bioceánico de transporte de carga", pero que en los números nos muestran la realidad de las exportaciones realizadas a través del Complejo Fronterizo, que durante el año 2019 representan un **0,000023** % del total nacional, conforme a lo informado por la Dirección



Nacional de Aduanas. Sin contar con el aporte de un: **0,0%** de participación del total nacional de las exportaciones entre los años 2014 y 2018<sup>9</sup>.

No obstante, la lenta recuperación de la crisis económica mundial, producto de la pandemia de COVID-19 y otros factores de contingencia internacional, y considerando el cuatrienio 2019-2022, las cifras de importaciones no superaron para el año 2022 las 2.272 toneladas, que en materia de exportaciones no superaron las 74 toneladas. Cifras, sin duda, preocupantes si consideramos los objetivos estratégicos "comerciales" y "turísticos" planteados hace tres décadas, tal como se puede verificar en los considerandos 2 y 4.

Así mismo, el tráfico de importaciones ha tenido movimiento entre los años 2019 y 2022, con un "peak" de **2.343 toneladas** internadas al país el año 2020, pero con una fuerte caída del ingreso de carga, que en el pasado año 2022 sumó tan solo **22 toneladas**, con un porcentaje de variación 2021-2022 que representa una caída de – **98%** <sup>10</sup> (ver cuadro nº 2). Con "exportaciones F.O.B." (Free On Board = Libre a Bordo) de **0 US\$** entre los años 2020 y 2022<sup>11</sup>, y con cargas exportadas durante el año 2022 que sumaron: 74 toneladas las que representan el **0,2%** de participación en el aumento del tránsito de camiones, pero de un **0,0%** de carga. Dado que no se debe confundir el tonelaje de los vehículos de carga y la carga bajo el ítem de importación y/o exportación.

Todas estas cifras son bastante tenues, no obstante, la lenta recuperación económica en contexto de inflación, en ambas naciones de intercambio (Chile-Argentina). Resultando redundante continuar el desglose de los números disponibles en las estadísticas del Servicio de Aduanas, pero resulta útil recordar en este punto, la consulta realizada por el Honorable Diputado Francisco Pulgar, a través del Oficio nº 3.413 del 16 de mayo de 2022, dirigida a la Dirección Nacional de Aduanas, respecto de los requerimientos para la instalación de una aduana en el Complejo Fronterizo Pehuenche<sup>12</sup>, que fuese independiente de la estructura administrativa zonal hoy vigente y con sede en Talcahuano. La respuesta obtenida apunta al problema de fondo, que se fundamenta en estos términos:

"...se requiere presencia de Agencias de Aduanas, toda vez que no existen Agentes de

OFICINA

OFICINA

OFICINA

OFICE

OFI

Oficio nº 4.830, de fecha 10 de agosto de 2023, de la Dirección Nacional de Aduanas, que da respuesta al Oficio nº 3.413 del 16 de mayo de 2022, a solicitud del Honorable Diputado Francisco Pulgar Castillo. https://www.camara.cl/verdoc.aspx?prmTIPO=OFICIO FISCALIZACION RESPUESTA&prmID=109864

DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS: Anuario Estadístico 2022, Subdepartamento Análisis Estadístico y Estudios, 2023, 47.

<sup>11 &</sup>lt;u>: Anuario Estadístico</u> 2020, Subdepartamento Análisis Estadístico y Estudios, 2021, 27. <u>. : Anuario Estadístico</u> 2021, Subdepartamento Análisis Estadístico y Estudios, 2022, 25. <u>. : Anuario Estadístico</u> 2022, Subdepartamento Análisis Estadístico y Estudios, 2023, 25.

<sup>12</sup> https://www.camara.cl/verdoc.aspx?prmTIPO=OFICIO&prmID=187905&DESTINOID=144371:

Aduanas, cuyos domicilios estén en la región del Maule, levantamiento que este Servicio no ha realizado atendido al poco movimiento del comercio exterior en la región del Maule"<sup>13</sup>.

6. En materia de financiamiento para mantención y mejoras del "Complejo Fronterizo Pehuenche", luego del gasto inicial citado en el considerando número 4. Se han agregado iniciativas de inversión entre los años 2017 y 2020, financiadas por el Fondo Nacional de Desarrollo Regional, con una gradual inyección de recursos que suman: \$ 6.382.840.280, cuyo detalle se informa en la tabla nº 1, conforme a lo informado al Honorable Diputado Francisco Pulgar, por el Ministerio del Interior y Seguridad Pública en Oficio nº 9.851 de fecha 10 de mayo de 2022<sup>14</sup>, dando respuesta a la solicitud de información del Honorable Diputado Pulgar por Oficio nº 172 de fecha 22 de marzo de 2022<sup>15</sup>.

Tabla Nº 1 – Proyectos ejecutados en Complejo Fronterizo Pehuenche por la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Maule, con fondos de F.N.D.R. (2017–2022)

Fuente: Oficio nº 9.851 del Ministerio del Interior, año 2022.

CODIGO BIP	BIP ETAPA NOMBRE PROYECTO		COSTO TOTAL - APORTE FNDR \$	TOTAL \$	
30.123.231	EJECUCION	CONSTRUCCION CAMPAMENTOS INVERNALES DE VIALIDAD PASO PEHUENCHE	48.269.566	48.269.566	
		"CONTRATO DE EQUIPAMIENTO Y EQUIPOS" - CONSTRUCCION CAMPAMENTOS INVERNALES DE VIALIDAD PASO PEHUENCHE	202.124.250	186.614.337	
		CONSTRUCCION CAMPAMENTOS INVERNALES DE VIALIDAD PASO PEHUENCHE - "CAMPAMENTO N° 1 EL REFUGIO SECTOR PUENTE LA PLATA, KM. 120,5"	1.929.684.850	1.929.684.850	
		CONSTRUCCION CAMPAMENTOS INVERNALES DE VIALIDAD PASO PEHUENCHE - "CAMPAMENTO N° 2 EL SECTOR LAGUNA DEL MAULE KM 138,7 Y CAMPAMENTO N° 3, SECTOR PIEDRA EL CHANCHO, KM 150,1"	4.124.341.274	4.124.341.274	
40.012.750	EJECUCION	ADQUISICION INCINERADOR CONTROL FRONTERIZO PEHUENCHE	36.771.000	36.771.000	
código interno	150 CHARLES TO SHAW IN THE ST	SUBVENCIONES - CULTURA INTERES REGIONAL (XXIV ENCUENTRO DEL COMITÉ DE INTEGRACION EL PEHUENCHE)	1.649.340	1.649.340	
código interno	EJECUCION	SUBVENCIONES - CULTURA ACTIVIDAD PEHUENCHE	40.000.000	40.000.000	
Total general			6.382.840.280	6.367.330.367	

Cabe resaltar que, a la fecha de informarse estos siete proyectos (10 de mayo de 2022), 4 se encontraban en fase de "ejecución". Correspondiendo la suma de: \$ 41.649.340 a 2 actividades subvencionadas, de carácter cultural. Los 5 proyectos restantes que suman en conjunto: \$ 6.341.190.940, están destinados a 4 proyectos de construcción de campamentos invernales para Vialidad del Maule, y ubicados en el Paso Pehuenche, Campamento nº 1 "Puente la Plata" (km 120,5 de la ruta Ch-115), Campamento nº 2 "Laguna del Maule" (km 138,7) y Campamento 3 "Piedra el Chancho" (km 150,1). Sumado al proyecto de compra de un incinerador para operar en el Control Fronterizo. Se desprende que del gasto total de: \$ 6.382.840.280, se destinaron "únicamente a mejoras directas" de la infraestructura del Complejo Fronterizo, fondos para 3 proyectos con un

<sup>13</sup> Cf. Oficio nº 4.830, del 10 de agosto de 2023, de la Dirección Nacional de Aduanas.

<sup>14</sup> https://www.camara.cl/verdoc.aspx?prmTIPO=OFICIO FISCALIZACION RESPUESTA&prmID=107880

https://www.camara.cl/verdoc.aspx?prmTIPO=OFICIO&prmID=184662&DESTINOID=140970

#### total de: \$ 287.164.816.

A los proyectos descritos, se debe agregar la iniciativa generada desde la División de Gobierno Interior del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, que por Oficio nº 3.161 de fecha 16 de enero de 2022, dispuso la autorización de fondos para el "Proyecto de reparaciones mayores y menores impostergables para el normal funcionamiento del Complejo Fronterizo Pehuenche" por un total de: \$ 54.598.689, los que se encontraban en 2022, aún en etapa de ajuste de diseño y licitación, según se desprende del Oficio nº 20.271 de fecha 12 de septiembre de 2022 del Ministerio del Interior y Seguridad Pública dirigido al Honorable Diputado Francisco Pulgar<sup>16</sup>.

Entre las acciones de este nuevo proyecto, se desprende el apoyo técnico solicitado por la Delegación Presidencial Regional del Maule por Oficio nº 461 de fecha 19 de abril de 2022 a la Seremi del Maule del M.O.P., en relación con el proceso licitatorio que tiene por objeto efectuar reparaciones y mejoras que sean necesarias en el "Complejo Fronterizo Pehuenche", y que incluyó una visita al complejo por la Delegación Presidencial Regional del Maule en conjunto de la Dirección Regional de Arquitectura del M.O.P. Maule, con fecha 4 de mayo de 2022 en la que se evaluó la priorización de recursos y obras a realizar. Con fecha 17 de junio de 2022 se realizó una nueva reunión, entre la Dirección Regional de Arquitectura y la Delegación Presidencial Regional del Maule, respecto de observaciones y dudas referentes a las Bases administrativas del proceso de licitación del "Servicio de Mejoramiento de las Dependencias del Complejo Fronterizo Pehuenche".

7. Se deben considerar otros elementos técnicos y de carácter logístico que no se observan en los proyectos de mejoramiento y que están relacionados con la autonomía de funcionamiento del paso, así como de la seguridad de la ruta. Tomando en cuenta el tráfico de vehículos y camiones, desde y hacia la República Argentina. Y que se refieren a la actual carencia de "barreras automáticas" que debieran estar ubicadas en los dos puntos estratégicos de la ruta CH-115. A saber, el punto nº 1 en la barrera de la Tenencia de Carabineros "La Mina", km 101 de la ruta; y el punto nº 2 en el edificio del "Complejo Fronterizo Pehuenche", en el km 138 de la ruta. Además, estas deficiencias van aparejadas con la inexistencia de "cámaras de seguridad de alta resolución y autonomía operativa asegurada" para el control permanente del tráfico de vehículos, carga y personas.

https://www.camara.cl/verdoc.aspx?prmTIPO=OFICIO FISCALIZACION RESPUESTA&prmID=113456

- 8. Para finalizar esta fundamentación ofrecemos algunas ideas claves para comprender la problemática:
  - a) La demostrada vocación histórica de 4 siglos de "intercambio comercial entre los actuales territorios de Chile y Argentina", con datos comprobables en archivos documentales y publicaciones que ofrece la historiografía, no se ve reflejada ni potenciada en la última década de funcionamiento del "Complejo Fronterizo Pehuenche".
  - b) No es tangible un compromiso de las autoridades regionales de potenciar un plan integral de intercambio económico y de transporte intercontinental, que promueva el eje bi-oceánico "Argentina-Pehuenche-Constitución". Verificando estadísticamente que la actual ruta preferida por el transporte de carga conduce al "Complejo Fronterizo Pino Hachado" para movilizar los embarques hacia el Puerto de Talcahuano.
  - c) No existe un plan maestro de turismo regional dialogante con el tampoco inexistente plan integral de intercambio económico, que promueva y explote el entorno geográfico del Complejo Fronterizo, y que considere el Paso internacional Pehuenche como una alternativa turística real, viable e interesante para argentinos, uruguayos, paraguayos y brasileños, para el turismo científico (Laguna del Maule) y el desarrollo del turismo y deportes invernales.

Todos estos argumentos reflejan la necesidad de evaluar un eventual cierre del "Complejo Fronterizo Pehuenche", para realizar en su infraestructura las mejoras pertinentes, junto con la generación y puesta en marcha de "planes integrales de desarrollo económico-turístico" efectivos. Evitando con ello el actual gasto en funcionamiento de un "Complejo Fronterizo" que no potencia el polo de desarrollo para el cual, por 4 siglos, chilenos y argentinos: acordaron, planificaron y trabajaron por un objetivo común. Movimiento binacional que parece se quedó estancado en el proyecto de "Complejo Fronterizo Provisional Pehuenche" del año 2012.

Por tanto, de acuerdo con el artículo 114 del Reglamento de la Cámara de Diputados de Chile, esta Honorable Cámara viene en acordar el siguiente:

# PROYECTO DE RESOLUCIÓN

Solicita a S.E. el Presidente de la República, instruir a sus ministros del Interior y Seguridad Pública, Agricultura, Economía, Hacienda, Transportes y Telecomunicaciones, y Obras Públicas, que adopten las medidas necesarias y aquellas que proponen, con el objeto de evaluar un eventual cierre del "Complejo Fronterizo Pehuenche" hasta que exista un plan integral de carácter económico-turístico que asegure su efectivo funcionamiento.

Francisco Pulgar Castillo

Trum

H. Diputado de la República

TRIBAGO DIGITALIENTE
H.D. FRANCISCO PULGAR C.

TRIBAGO DIGITALIENTE
H.D. FRANCISCO PULGAR C.

TRIBAGO DIGITALIENTE
H.D. RUBEN OYARZO F.

TRIBAGO DIGITALIENTE
H.D. FRANCISCO PULGAR C.

TRIBAGO DIGITALIENTE
H.D. FRANCISCO PULGAR C.

TRIBAGO DIGITALIENTE
H.D. FRANCISCO PULGAR C.

TRIBAGO DIGITALIENTE
H.D. JOANNA PEREZ O.

