

INPATTER



BOLETIN
N° 4

918.364
R335m
c.1

LA REGION DE MAGALLANES Y TERRITORIO ANTARTICO CHILENO

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES DEL PATRIMONIO TERRITORIAL DE CHILE
UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE CHILE

918.364

R 535.m

C-1



INSTITUTO DE INVESTIGACIONES DEL
PATRIMONIO TERRITORIAL
DE CHILE



Universidad de Santiago de Chile



a: 104133

cb 13968672

**REGION DE MAGALLANES Y
TERRITORIO ANTARTICO CHILENO**

BOLETIN INPATER N°4

SANTIAGO

1991

DIRECTOR

Dr. Juan Guillermo Muñoz Correa

CONSEJO EDITORIAL

PRESIDENTE

Dr. Isidoro Vázquez de Acuña y García del Postigo

CONSEJEROS

Don Francisco Ghisolfo Araya
Don Sergio Paravic Valdivia
Don Hernán Ferrer Fougá
Don Mario Barros van Buren
Don Hernán Santis Arenas

SECRETARIA

Doña Susana Contreras Arteaga

Representante Legal y Director Responsable: Isidoro Vázquez de Acuña y García del Postigo.

Preparado y elaborado por el Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile. Román Díaz 89 (Providencia).
Teléfonos: 2252765 - 2743778.

Impreso en los Talleres Gráficos de Editorial Universitaria. San Francisco 454 (Santiago/Chile).

Registro de Propiedad N° 79.124

Dactilografía: Doña Silvana Siefer
Coordinación: Doña Susana Contreras

Los trabajos publicados por el Inpater son de exclusiva responsabilidad de los autores.

Edición limitada de 300 ejemplares.

CONTENIDO

LA REGION DE MAGALLANES Y TERRITORIO ANTARTICO CHILENO

Palabras inaugurales Isidoro Vázquez de Acuña	5
Desarrollo y Planificación Regional Juan Antiquera Muñoz	11
ESTUDIOS	
La Fuerza Aérea de Chile y la integración del territorio nacional Mario Barros van Buren	67
ALERTA	
Relaciones con Argentina Francisco Ghisolfo Araya	77
Ocupación Argentina de territorios en litigio Francisco Ghisolfo Araya	79
El problema de Laguna del Desierto Francisco Ghisolfo Araya	81
Problemas limítrofes Francisco Ghisolfo Araya	83
Idea Novedosa Fernando Navajas Irigoyen	85

**Comentarios a la cartografía del sector
comprendido entre el Hito 62, Ribera Sur
del Lago San Martín y Monte Fitz Roy** 90
Sergio Paravić Valdivia

ANALISIS BIBLIOGRAFICO

**Comentario sobre un libro del Instituto de
Cooperación Iberoamericana** (La prensa doctrinal 107
en la Independencia del Perú 1811 - 1824, de
Ascensión Martínez)
Hernán Ferrer Fougá

El Mar de Bolivia por Cástulo Martínez 109
Hernán Ferrer Fougá

HOMENAJE MERECIDO

El Consejo del Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile, en su sesión ordinaria del 15 de abril de 1991 recordó con especial afecto al Consejero Fundador **DON MANUEL HORMAZABAL GONZALEZ**, en virtud de su vasta trayectoria como estudioso y defensor del territorio nacional.

PALABRAS INAUGURALES DE LAS VI JORNADAS TERRITORIALES

Isidoro Vázquez de Acuña
Director Inpater

En los albores de la historia de nuestro territorio resuena por vez primera el nombre Magallanes, cuando el 21 de octubre de 1520 el navegante portugués de ese apellido descubriera para la Corona de Castilla el Estrecho que bautizó el 1º de noviembre de ese año como de "Todos los Santos", y que en justo homenaje la geografía conoció sin mediar mucho tiempo con el apelativo que hoy usamos. Este trasciende las riberas del Estrecho para denominar a una provincia y a la XII Región entera que en estas VI Jornadas Territoriales nos preocupa.

Comprende la Región las provincias **Ultima Esperanza**, de nombre tan poético como lleno de fe con que los pioneros la bautizaron; la de **Magallanes**, donde se enclava la capital: Punta Arenas, y en cuyo espacio se han centrado los mas relevantes hechos de su historia; la de la **Tierra del Fuego**, que nos recuerda la abundancia de fogatas que contemplaron los primeros navegantes europeos, señal de ser tierra poblada y fría. Finalmente, la provincia **Antártica Chilena**, que abarca la zona meridional de la región con su capital Puerto Williams y que se extiende pasado el Mar de Drake a todo el **Territorio Antártico Chileno**.

Aquella "Terra Australis Incógnita" de la cartografía antigua es la prolongación de Chile americano hasta el Polo Sur. Ello es conveniente recordarlo y recalcarlo, cuando la comunidad signataria del Tratado Antártico se dispone a su revisión, al cumplirse el próximo año treinta de su existencia.

En virtud de las Bulas del Papa Alejandro VI y luego del Tratado de Tordesillas de 1494, suscrito entre los monarcas de Castilla y Portugal que marcó el meridiano 53º por el oriente, y el meridiano 90º por el weste que fijó el Estado de Chile el 6 de noviembre de 1940 (Decreto Supremo del Presidente Gabriel González Videla Nº1747 (RR.EE.):

"Forman la Antártica Chilena, o Territorio Antártico, todas las tierras, islas, islotes, arrecifes, glaciares (pack-ice) y demás conocidos y por conocerse, y el mar territorial respectivo, existentes dentro de los límites

del casquete constituido por los meridianos 53 longitud Oeste de Greenwich y 90 longitud Oeste de Greenwich".

El mencionado decreto confirmó los derechos históricos de la soberanía chilena preexistentes en el continente helado y fijó su configuración jurídica.

El Tratado Antártico que Chile firmó en 1961, fue con pleno resguardo de los derechos nacionales. Esto hay que recordarlo insistentemente, ya que Chile por títulos históricos anteriores a cuantos puedan alegar otras naciones, y por proximidad tiene derechos incuestionables. Para reafirmar estos hechos está allí, con sus bases, su investigación científica y sus pobladores.

Además de este positivismo geográfico, acciones de aproximación parten desde Chile americano, y vale la pena citar como las mas antiguas las del General Gabriel de Castilla y los hermanos Nodal, que junto a otros navegantes curiosos e inquietos, desde el siglo XVI se atrevieron con los procelosos mares australes o que involuntariamente arrastrados por vientos y corrientes columbraron los hielos antárticos y las tierras en que se acentaban rodeados de brumas, de luces y sombras que todo lo ponen fantasmagórico, y mas en quienes son proclives al mito, que enriquece la aventura del cuerpo y del alma.

Magallanes y sus compañeros descubren la comunicación entre el Mar del Norte y el Mar del Sur, que rebautiza como Pacífico a causa de la engañosa apariencia que las aguas presentaban y continúan la ruta que los conduciría a la otra lejanísima ribera en pos de las islas de la especiería para dar la primera vuelta al mundo.

El paso abierto, hace variar la circunstancia geopolítica del Imperio Español y desde entonces se pretende el avance para la toma de posesión efectiva del Estrecho y luego a su poblamiento. Pedro de Valdivia es un obseso por llegar al Estrecho, no sólo por el prurito de acrecentar la merced territorial de su Gobernación, sino por la importancia estratégica del paso entre ambos océanos, que si bien permite una comunicación directa con España, deja una vía expedita para la incursión de enemigos externos. Es el capitán Ladrillero quien en 1557 toma solemne posesión en nombre de Su Majestad el Rey y del Gobernador de Chile, que a la sazón era Don García Hurtado de Mendoza.

Es por esto que andando el tiempo es acogido y apoyado el

proyecto de Pedro Sarmiento de Gamboa destinado a poblar el Estrecho de Magallanes. Ello no sólo se intenta; se realiza, pero fracasa rotunda y tristemente, quedando de todo ello el recuerdo de la "Ciudad del Rey Don Felipe" fundada el 25 de marzo de 1584; las ruinas de la "Ciudad de Nombre de Jesús" fundada poco después; proyectos de Juan Bautista Antonelli para fortificar el Estrecho, artillarlo y tender una cadena que controlase su paso; y la gigante cuanto quijotesca figura de Pedro Sarmiento de Gamboa, ese hidalgo de galaico origen, que nadie jamás podrá dejar de ponderar.

Y entonces, abandonados los pobladores a la desventura que se confabula contra ellos y Pedro Sarmiento, se frustra todo y vuelven las tierras australes a lo que antes fueron, salvo la pasada de naves corsarias, piratas o exploradoras, quedando mucho mas al norte, como antemural del Pacífico Sur de nuestro continente la Gobernación de Chiloé, foco del cual salían de cuando en vez expediciones para la exploración, el misionar o la defensa, con el complemento de Valdivia con su notable conjunto de castillos y bastiones.

Ya en plena República el nombre de estas tierras, entonces desoladas que habitan escasos aborígenes, resuena como un murmullo en los labios del moribundo O'Higgins, indicando un imperativo de afianzamiento territorial, que fue escuchado por el Presidente General Don Manuel Bulnes.

Tuvieron que pasar 259 años hasta que otros expedicionarios procedentes de Chiloé fundaran el Fuerte Bulnes en 1843, gestación que no aborta, como aquellas de Sarmiento, sino que se prodiga en frutos que se acrecientan cada día. Ni la lejanía, ni el centralismo, ni el aislamiento, nada impide que los inmigrantes nacionales o extranjeros vayan entretejiendo sus culturas y que, cosa curiosa, no pierdan chilenuidad, sino la complementen. Son tan duros ante el clima antártico, como a la desaprensión de quienes se suceden en el mando del país; persisten en su perenne empeño de pioneros y de sostenedores de nuestra soberanía nacional antes, ahora y siempre.

¿Por qué entonces no hacer estas Jornadas en Punta Arenas, por ejemplo? Sin embargo, nos hallamos aquí reunidos, no para cultivar un centralismo negativo, sino para dar a conocer en Santiago la actualidad magallánica y sus ambiciones para el futuro. Los magallánicos conocen

sus circunstancias; los santiaguinos suelen ignorarlas. Ojalá estas Jornadas ayuden a un conocimiento mas cabal y a tomar decisiones de Gobierno.

Antes de terminar este discurso inaugural de las VI Jornadas Territoriales, deseo agradecer la generosa participación de los expositores.

Durante los días 21 al 23 de noviembre de 1990 se celebrarán las VI Jornadas Territoriales que desde 1984 organiza nuestro Instituto.

El programa abarcará desde una **Visión general espacial** a cargo del Consejero Numerario Profesor Don Francisco Ghisolfo Araya, hasta las **Conclusiones y Recomendaciones** del miembro de igual clase Profesor Dr. Don Hernán Santis Arenas. Entre ambos extremos disertarán el Profesor Don Mateo Martinic, Consejero Supernumerario, sobre **La ocupación colonizadora y el desarrollo de Magallanes hasta hoy**; la Abogada Srta. María Luisa Carvallo, Asesora Jurídica del Instituto Antártico Chileno, sobre **La situación actual del sistema del Tratado Antártico**; el Contador Auditor Don Juan Antiquera Muñoz, representante del Intendente de la XII Región, sobre **Desarrollo y Planificación Regional**, (que ahora se publica); **La Minería no metálica** por el Ingeniero Don León Sougarret, Gerente de Magallanes de la Empresa Nacional de Petróleo; de nuestros Consejeros Numerarios Profesor Don Hernán Ferrer Fougá sobre **El Estrecho de Magallanes un comentario político, histórico y jurídico**; el Arquitecto Don Sergio Paravic Valdivia sobre **El desarrollo portuario y actividades marítimas** y el Embajador Don Mario Barros sobre **Desarrollo Poblacional**. Además el Premio Nacional de Literatura, Académico Don Enrique Campos Menéndez disertará sobre **El Desarrollo de la cultura Magallánica** y el Diputado por la XI Región Ingeniero Don Antonio Horvath Riss sobre un **Proyecto de comunicación mixta terrestre y marítima entre las XI y XII Regiones**.

Todo esto espera ser publicado en un número de la Colección Terra Nostra, (con excepción de lo que ahora avanzamos). Además están preparados artículos sobre la temática de las VI Jornadas: **La Pesca en la XII Región y en el territorio antártico chileno (IFOP)** y **Las migraciones en la Provincia de Magallanes** de la Dra. Mónica Gangas.

Tampoco puedo dejar de mencionar aquí el agradecimiento que debo al apoyo prestado por el Intendente de la XII Región Don Roque Tomas Scarpa Martinich, a la Empresa Nacional de Petróleo (ENAP),

a la Universidad de Magallanes y al auspicio de LAN CHILE.

Gracias a los funcionarios Srtas. Susana Contreras Arteaga, Silvana Siefer Carvallo y Sr. Norberto Farías Soto y a cuantos han hecho posible que estas VI Jornadas acrecienten la labor de la Universidad de Santiago de Chile, a través del desvelo y acción de todos los componentes del Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile (INPATER).

Gracias también a todos los presentes porque su asistencia es un estímulo para nuestra acción de investigación, estudio y extensión sobre el territorio nacional.

Quedan, pues, inauguradas las VI Jornadas Territoriales sobre la Región de Magallanes y Territorio Antártico Chileno.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES DEL PATRIMONIO TERRITORIAL DE CHILE (INPATER) UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE CHILE



VI JORNADAS TERRITORIALES LA REGION DE MAGALLANES Y TERRITORIO ANTARTICO CHILENO

(21, 22, 23 de noviembre 1990, Sala de Conferencias
del Planetario de la Universidad de Santiago de Chile)

MAYORES INFORMACIONES FONOS: 2252765 / 2743778

REGION "MAGALLANES Y ANTARTICA CHILENA"



DESARROLLO Y PLANIFICACION REGIONAL

Juan Antiquera Muñoz

ANTECEDENTES

Ubicación, Superficie y Límites : La Región más austral de Chile está formada por dos secciones : Magallanes, extremo sur del continente sudamericano, y la porción antártica chilena situada entre los meridianos 53º y 90º oeste de Greenwich; esto hace de ella la Región de Chile de mayor superficie.

El territorio americano de la XIIª Región, comprende la parte sur de Patagonia, la parte occidental de Tierra del Fuego, y además islas australes, hasta las Islas Diego Ramírez. Se extiende entre los paralelos 48º40' y 56º30' S. aproximadamente y posee una superficie de 132.033,5 kms. cuadrados (el 18,4% de Chile Continental).

La XIIª Región limita al norte con la Región de Aysén del General Carlos Ibañez del Campo; al oeste con el Océano Pacífico, al este con la República Argentina y al sur con el Polo Sur. Se encuentra en esta Región el Estrecho de Magallanes, el cual comunica los Océanos Pacífico y Atlántico. La presencia del Estrecho da a la Región una característica única y excepcional, con respecto a las otras regiones del País.

La otra parte de esta Región, está constituida por el Territorio Antártico, cuya superficie aproximada es de 1.250.000 kms.cuadrados.

Orografía : La configuración del relieve magallánico es totalmente diversa a la existente más al norte del país. De los tres elementos fisiográficos fundamentales de la orografía nacional, es decir; Cordillera de los Andes, Valle Central y Cordillera de la Costa, sólo se prolonga en esta Región el primero de ellos, con el nombre de Andes Patagónicos o Fueguinos el que se extiende de norte a sudeste, dividiendo la Región en dos áreas identificadas como la vertiente occidental o del Pacífico y la vertiente oriental o del Atlántico.

La vertiente del Pacífico ocupa aproximadamente el 50% de la parte continental de la Región y está formada por islas y archipiélagos, mientras que la vertiente del Atlántico está constituida por relieves planos donde se desarrolla la ganadería ovina, bovina, la explotación petrolera y los principales asentamientos humanos.

CLIMA : En la Región es posible distinguir los siguientes tipos de clima: tundra isotérmica, templado frío con gran humedad y hielo por efecto de altura, trasandino con degeneración esteparia. Este último se caracteriza por presentar precipitaciones reducidas que van de 1.500 mm anuales en el borde sur oriental.

El clima de estepa frío se desarrolla al este de la zona anterior con precipitaciones que varían entre 500 a 200 mm. anuales.

En la costa las precipitaciones son abundantes y disminuyen hacia el Este en forma notoria. Las temperaturas son bajas con una oscilación térmica no muy marcada, en cambio hacia el interior son bastante acentuadas.

HIDROGRAFIA : En la vertiente occidental prácticamente no existen cursos de agua de importancia, en cambio, en la vertiente oriental nacen ríos como el Serrano, con un caudal estimado de 150 m³/seg. Su hoya comprende 8.110 km² de superficie y sus afluentes principales son los ríos Paine, Las Chinas y Grey, todos ellos situados en la Provincia de Última Esperanza.

La intensa acción glacial sufrida por la región andina magallánica, no favoreció la formación de otras hoyas hidrográficas. No obstante, puede citarse como importante el Río Azopardo, en la Provincia de Tierra del Fuego, que posee un caudal mínimo superior a 950 m²/seg.

VISION HISTORICA

En el aspecto de la geografía humana cabe distinguir dos grandes áreas geográficas que, por las diferencias de su medio ambiente, dieron lugar a distintas formas de desarrollo cultural de los pueblos aborígenes.

Ellas son el área continental y el área de la tierra del litoral magallánico. Las dos grandes unidades culturales que acá se originan evolucionan a lo largo del tiempo hasta dar origen a cuatro grandes grupos étnicos que, aunque se diferencian por sus contextos ecológicos, toman contacto entre sí en diversas zonas intermedias e intercambian experiencias, costumbres, modos de vida.

Si se divide a estos grupos étnicos según su modo de conseguir el sustento se tiene a los cazadores terrestres, quienes ocupaban principalmente las tierras continentales o del interior de la Tierra del Fuego y entre los cuales se cuentan los onas y los tehuelches, y a los cazadores del litoral, o canoeros marítimos, entre los que se hallaban los yaganes y los alacalufes.

Los primeros ocuparon la estepa patagónica sur y las áreas norte y sur oriental de la Tierra del Fuego; los segundos habitaban los archipiélagos, fiordos y canales situados entre el Golfo de Penas y la Península de Brecknock -más cerca del Golfo de Penas se localiza el actual poblado de Puerto Edén con descendientes de aborígenes, y las costas del Canal Beagle e islas australes, hasta el Cabo de Hornos (en Puerto Williams subsisten aún descendientes de alacalufes). Estos cuatro grandes grupos étnicos comienzan a extinguirse a partir de la segunda mitad del Siglo XIX con la conquista y la colonización de las tierras magallánicas.

Antes, a fines del siglo XV, hombres de la estatura de Cristóbal Colón se lanzan a la búsqueda de nuevas rutas conducentes al oriente. Para Portugal y España se hacían indispensable encontrar un paso que uniera el Océano Atlántico con aquel mar ignorado aún y en cuyas riberas se hallaba la riqueza codiciada y cuya posesión habría de sustentar más adelante la expansión imperial de los monarcas hispánicos.

El marino portugués Hernando de Magallanes, admitía la posibilidad de encontrar una ruta hacia las Islas Molucas, menos larga y fatigosa que la del Cabo de Buena Esperanza, al sur del continente Africano. Es así como, el 21 de Octubre de 1520, la nave "**Trinidad**", capitana de la flota llega al Estrecho que Magallanes nombra "**Todos los Santos**" y que mas tarde tomará su nombre.

El Almirante navega el Estrecho, toca tierra en la Península de Brunswick y al avanzar descubre la salida al Océano que llamará Pacífico. A partir de este evento, el Estrecho de Magallanes por su situación estratégica, fue objeto del interés de navegantes, cartógrafos, cosmógrafos, astrónomos y ricos mercaderes.

Se trataba de un accidente geográfico con cuyo descubrimiento nacieron para la geografía y para la historia de la Patagonia y Tierra del Fuego.



A partir de este hecho, se empiezan a suceder expediciones científicas y de colonización, destacando las españolas de Juan Ladrilleros y Sarmiento de Gamboa y las inglesas de Byron, Cook, Fitz Roy y Darwin.

Hacia 1814, después de alcanzar su independencia, Chile quedó en posesión de todos los territorios que pertenecieron al reino de Chile, cuando fue colonia española, incluyendo los vastos territorios de la Patagonia y Tierra del Fuego. A pesar de que la primera constitución de la República naciente, redactada en 1833, proclamada en su artículo primero como límite sur del País el Cabo de Hornos, las tierras patagónicas y fueguinas eran casi enteramente desconocidas por el gobierno y los habitantes del País. Las noticias sobre estas regiones australes, sus habitantes, su clima, sus recursos naturales, eran vagas e imprecisas.

Al iniciarse en 1841 el gobierno de Manuel Bulnes, éste dedicó especial atención a la incorporación de estos territorios a la jurisdicción chilena, lo cual se materializó en 1843.

Magallanes, como entidad económica y social es, en gran parte, el producto de la evolución y desarrollo que se origina en su capital, Punta Arenas. En ella se inicia el proceso de expansión geográfica y económica que terminará por cubrir el territorio patagónica austral, Tierra del Fuego y Antártica.

Hacia mediados del siglo XIX, Punta Arenas era sólo una pequeña aldea de unos ochocientos habitantes de muy escasos recursos económicos que vivían principalmente del intercambio de pieles y plumas de los animales de la zona, obtenidos gracias al comercio con los indios tehuelches. Separada unos 1.500 kms., por vía marítima, de los más próximos lugares de vida urbana, la colonia surgirá gracias a su ventajosa ubicación junto al Estrecho.

En los años de la presencia de Manuel Bulnes, se descubre en Bahía Catalina, al norte de Punta Arenas, muestras de carbón de piedra. Años más tarde, arenas auríferas son descubiertas en el Río del Carbón, que pasa por la ciudad de Punta Arenas.

La segunda administración del Presidente de la República de Chile, José Joaquín Pérez, en los años 1867-1871, marcó un giro importante en la vida de la capital magallánica. En 1868, se otorga la calidad de "**Puerto Libre**" a Punta Arenas, y se establece el puerto como lugar obligado

de recaladas de los vapores de la Compañía Inglesa "**The Pacific Steam Navigation Company**", lo que marca un hito positivo en el desarrollo de la Región y vincula la colonia con importantes puertos europeos.

Hacia 1870, comienzan a llegar a las playas puntarenenses, aislados o en pequeños grupos, los primeros inmigrantes europeos, que se instalan en la colonia y dan comienzo a diversas actividades, especialmente comerciales. En un primer momento llegan ingleses, franceses, alemanes; más tarde vendrán suizos, yugoeslavos, entre otros. Entre estos pioneros formarán la avanzada que, transformarán en pocos años la vida y la economía en esta región austral.

A la labor de los pioneros en estos años de colonización, se sumará la labor de los baqueanos, quienes descubren grandes terrenos de pastoreo y yacimientos de minerales, y son los primeros en proporcionar interesantes datos sobre los recursos naturales de estas vastas zonas.

La ganadería nace con la traída de una partida de trescientas ovejas desde las Islas Malvinas. Así, entre 1878 y 1883, se puebla con hacienda lanar toda la parte norte de la península de Brunswick, la costa del Seno Skyring y gran parte de la costa del Estrecho.

En los años de la gobernación de Manuel Señoret, en Punta Arenas, grandes zonas vacantes de Tierra del Fuego son concedidas por el Gobierno Central para terrenos ganaderos.

De la riqueza ovina se desprende la importancia que adquiere en la región de Magallanes la industria lanar.

A fines del siglo XIX, gracias a la enorme riqueza ganadera explotada en gran parte por los pioneros venidos de Europa, a la que se agregan los descubrimientos de yacimientos de oro y también de carbón, Magallanes se ha convertido en una vasta zona de incalculable riqueza.

En 1894, el gobernador Señoret funda el primer periódico "**El Magallanes**".

El movimiento mercantil e industrial trae como consecuencia el establecimiento de los primeros bancos. El más antiguo es el Banco de Tarapacá y Londres; luego aparecen los bancos regionales; el Banco de Punta Arenas que nace con el siglo, y el Banco "**El Hogar Chileno**", a lo que se agrega la Bolsa Comercial de Magallanes.

Un serio revés para la economía de la región magallánica va a significar la apertura, en 1914, del Canal de Panamá, que tres años más tarde comenzará a funcionar regularmente. Esto va a repercutir fuertemente en la navegación interoceánica del Estrecho. A esto se agrega, años más tarde, la repercusión de la crisis mundial de los años 20-30 en estas tierras australes. La economía magallánica va a verse fuertemente afectada en sus dos grandes productos de exportación, la lana y la carne frigorizada.

Sin embargo, Magallanes seguirá siendo una Región importante para la economía nacional. En los años 30, el Presidente Carlos Ibañez del Campo dió un fuerte impulso al desarrollo de la Región. Bajo su gobierno, se da comienzo a importantes obras públicas, tales como construcción de caminos, puentes, pavimentación urbana. La antigua condición administrativa que tenía Magallanes como "**Territorio de Colonización**" se transforma bajo este gobierno en "**Provincia**" (1928), con lo cual la Región adquiere el mismo estatuto que el total de las divisiones territoriales de Chile.

Hacia 1940, la provincia cuenta con aproximadamente unos 50.000 habitantes; de los cuales 30.000 viven en la capital provincial.

Promediando el siglo, y cuando parecían haberse agotado los recursos económicos del litoral del Estrecho, se descubre, en diciembre de 1945, en Springhill, zona norte de Tierra del Fuego, el primer yacimiento de petróleo de Chile, iniciándose posteriormente la explotación de este importante recurso.

En 1980 ó más tarde la industria petroquímica con el metanol y el nacimiento de la explotación carbonífera con COCAR.

ORGANIZACION ESPACIAL DEL TERRITORIO REGIONAL

Las características morfológicas y climáticas de las unidades territoriales regionales condicionan la presencia de los centros urbanos. En efecto, se aprecia que los principales centros se localizan en el área oriental de la región, en los sistemas subandinos oriental y de pampa, a excepción de Puerto Williams, ubicado en el sistema cordillerano archipelágico.

Los centros urbanos del sistema subandino oriental son Puerto Natales, Punta

Arenas y Río Seco, que juntos reúnen el 92,4% de la población urbana de la Región, por el peso de la capital regional. La densidad urbana en esta unidad es de 6,2 hab./km², la más alta de la región.

El sistema de pampa cuenta con los centros de Villa Tehuelche, Cerro Sombrero, Cullen y Porvenir, que en conjunto representan el 6,7% de la población urbana regional con una densidad urbana de 0,2 hab./km².

Finalmente, el sistema cordillerano archipelágico sólo tiene el austral Puerto Williams, con la alta valoración estratégica en el Canal Beagle.

Bajo esta perspectiva, el patrón de distribución de los centros urbanos poblados es disperso y presenta una tendencia netamente oriental, ocupando aquellas unidades ambientales que por su característica presentan la mejor aptitud para el asentamiento humano, esto es, los sistemas subandino oriental y de pampa.

Sin embargo, dicha distribución no refleja el grado de explotación actual de los recursos existentes en las unidades ambientales, ya que, el sistema de pampa es el que genera la mayor parte de los ingresos regionales, sobre todo por la actividad minera (petróleo) y ganadera (ovinos), que en conjunto aportan cerca del 45% al Producto Geográfico Bruto Regional.

El tipo de tenencia de la tierra es el factor condicionante y estructurador de la ocupación. La gran propiedad no es un elemento concentrador de población, ya que ocupa mano de obra estacional durante 4 a 5 meses, quedando en las estancias el resto del año una cantidad mínima de personas para labores menores.

Los recursos naturales en general no ofrecen posibilidades agrícolas y el sustento de la masa ovina necesita de amplias superficies para contrarrestar la baja capacidad de carga, derivada de la rigurosidad climática y escaso desarrollo pedológico. Por ello, la propiedad jamás alcanzará el tamaño de minifundio de la región central del país y de allí la escasez de aldeas o caseríos. Lo anterior explica que la población rural sea muy dispersa y la permanente migración intraregional, interregional (Chiloé-Magallanes) e internacional (Chile-Argentina).

Por otra parte, las características de la explotación ganadera facilitan la residencia de los propietarios en la capital regional, hecho que se ve reforzado por el transporte aéreo, que permite estar en breve plazo en los rincones

más apartados de la región, minimizando la fricción distancia y facilitando el despoblamiento rural y la macrocefalia de Punta Arenas.

A su vez, el alto nivel tecnológico de la explotación de hidrocarburos que significa bajos niveles de mano de obra y el empleo de un sistema de campamentos, con personal temporal que efectúa movimientos pendulares semanales, quincenales, mensuales, etc., entre estos y la capital regional y la localización urbana de las plantas procesadoras y de la mayoría de los servicios que requieren actividades, ganaderas y minero-energéticas, entre otros factores, inciden notoriamente en la concentración del poblamiento en el sistema subandino oriental en desmedro del sistema de pampa, donde sólo se localizan centros urbanos menores a Punta Arenas y Puerto Natales.

Es así como, en términos generales, las ciudades de Punta Arenas, Puerto Natales y Porvenir mantienen su rango en el transcurso de los años; en cambio, los centros ligados a la explotación petrolera (Cerro Manantiales, Cerro Sombrero, Cullén, etc.) disminuyen su peso demográfico, producto de los cambios tecnológicos en la explotación del recurso y el desarrollo del transporte, que permite desplazamientos desde las ciudades de mayores (fundamentalmente Punta Arenas) hacia el lugar de trabajo.

Al respecto, cabe señalar la desaparición del campamento Manantiales y más recientemente la pérdida de importancia como campamento minero de Cerro Sombrero.

Sin embargo, es conveniente resaltar la tendencia creciente a la terciarización de las actividades económicas regionales y especialmente de la comuna de Punta Arenas. De esta forma, si bien la explotación de hidrocarburos y la ganadería, son las actividades económicas principales, la presencia de centros urbanos como Punta Arenas, Puerto Natales y Porvenir ha hecho crecer el empleo en las actividades terciarias. En todo caso, este proceso propio de centros urbanos mayores, está recién iniciándose, por lo que su consolidación dependerá en gran medida de las políticas económicas regionales que se adopten, puesto que de mantenerse la actual tendencia se tendrán por un lado actividades económicas (minería, ganadería, etc.,) estrechamente vinculadas a espacios extraregionales e internacionales, y por otro lado, un fuerte sector terciario no vinculado a ellas y con gran relación con el centro primario nacional.

Desde otro punto de vista y teniendo en cuenta el catastro de equipamiento e infraestructura comunal, las comunas de la región se agrupan en tres tipos:

El primero, constituido por las comunas de Punta Arenas, Natales, Porvenir y Navarino, se caracterizan por poseer un alto grado de urbanización y mediana o alta proporción de población ocupada en el sector secundario.

En el segundo grupo, se encuentran las comunas de Torres del Paine, Primavera, San Gregorio y Río Verde, caracterizadas por un bajo grado de urbanización, escasa proporción de población ocupada en el sector secundario y, por lo general baja tasa anual de crecimiento demográfico.

Finalmente, el tercer grupo de comunas que incluye a Timaukel y Laguna Blanca, representa una situación especial ya que en ambas comunas se advierte escaso nivel de urbanización, tasa de crecimiento baja y una alta proporción de población ocupada en el sector secundario.

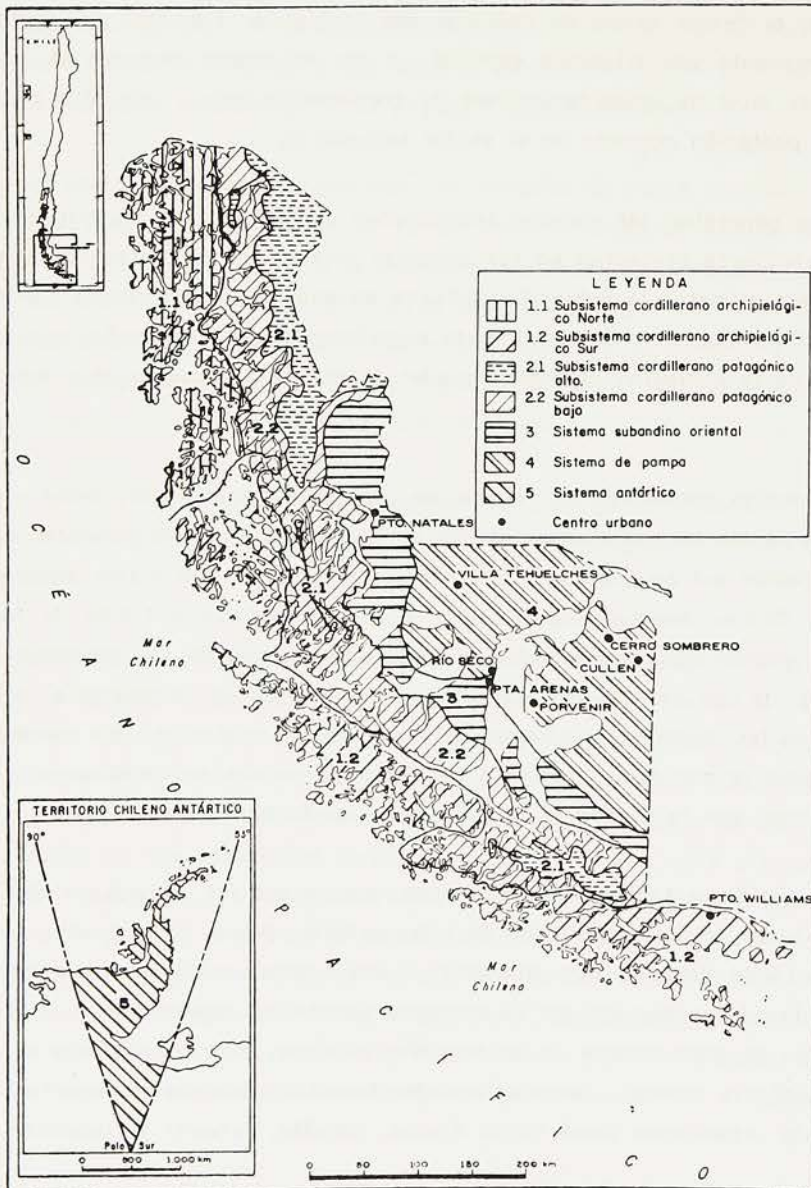
En términos generales, las mayores limitaciones para acceder a los distintos tipos de servicio se presentan en las comunas rurales por la distancia entre la cabecera comunal y la población radicada en ella, las restricciones morfológicas y climáticas y el funcionamiento esporádico de la locomoción, por lo cual parte de la población no logra acceder a utilizar el equipamiento existente.

Estas diferencias comunales se derivan de una serie de factores, siendo la explotación de los recursos naturales uno de los elementos determinantes en la concentración del equipamiento y servicios en aquellas con mayor desarrollo urbano. Dichas desigualdades también pueden explicarse a través de las actividades económicas desarrolladas en cada comuna, siendo las secundarias y terciarias las que otorgan los más altos niveles dentro de la jerarquía, que se refleja en las mejores condiciones de la vida de la población. En cambio, las actividades primarias se asocian a las comunas rurales en condiciones de vida inferiores, con la excepción de la comuna de Primavera.

Dichas desigualdades tenderán a mantenerse, puesto que las actividades básicas relacionadas con la explotación de hidrocarburos, pesca, carbón, etc., seguirán gravitando fundamentalmente sobre Punta Arenas, como asimismo los empleos indirectos generados por la actividad económica regional, ya que estos dependen en gran medida de los servicios públicos, cuya localización es de neta tendencia urbana. Tales actividades tendrán influencia en aquellas comunas más urbanizadas como Punta Arenas, Natales, Porvenir y Navarino.

En todo caso, si se pretende fortalecer el sistema urbano regional, es evidente la necesidad de desarrollar otros centros distintos a Punta Arenas. Sin

embargo, esto requiere de una política global que contemple, entre otras cosas, modificar y mejorar las condiciones de habitabilidad de ciertas unidades ambientales, favoreciendo las inversiones públicas y privadas en aquellas áreas más deshabitadas, tomando como base de una política regional de población los recursos naturales de dichas áreas que permitan asegurar la permanencia de los asentamientos humanos que, conjuntamente con el mejoramiento de la infraestructura básica y del equipamiento, debiera producir condiciones más favorables y atractivas para el poblamiento regional.



FUENTE: I.G.M. Geografía de Chile. Tomo XII. 1987.

-Chile. XII Región de Magallanes y de la Antártica Chilena. Los centros urbanos en las unidades ambientales.

II. ANTECEDENTES DE DIAGNOSTICO

1. Población y características dinámicas de crecimiento

	Censo de Abril 1970	Censo de Abril 1982	Estimación Poblacional al 30/6/1989
XIIª REGION	94.020	131.914	155.278.-
-Prov.Ult.Esperanza	15.255	17.383	18.578.-
Comunas :			
Natales (2)		16.932	18.081.-
Torres del Paine		451	479.-
- Prov.Magallanes	71.500	103.359	122.792.-
Comunas :			
Punta Arenas(2)		100.636	119.692.-
Río Verde		429	378.-
Laguna Blanca		459	350.-
San Gregorio		1.835	2.372.-
- Prov.Tierra del Fuego	6.216	9.815	12.400.-
Comunas :			
Porvenir (2)		7.219	9.376.-
Primavera		2.190	2.647.-
Timaukel		406	377.-
- Prov.Antártica	1.049	1.357	1.508.-
Comunas :			
Navarino		1.298	1.450.-
Antártica		59	59.-

FUENTE : Censos Poblacionales realizados por el INE : 1970 y 1982

Para el período comprendido entre 1970 y 1982, el aumento poblacional alcanzó un 73,6% y entre 1982 a 1989 al 17,7%, presentando las siguientes tasas de crecimiento anual :

- Entre 1970 a 1982 : 2,82%
- Entre 1982 a 1989 : 2,33%
- Entre 1970 a 1989 : 2,64%

Dichas tasas son superiores a las nacionales, que en igual período alcanzaron a 1,61%; 1,92% y 1,71% respectivamente.

En 1970 la XIIª Región representaba el 1% de la población nacional, aumentando al 1,2% en 1989. La densidad poblacional del territorio continental, que en 1970 era de 0,71 habitantes por km², alcanzó en 1989 a 1,17 habitantes por km².

A nivel provincial, las tasas de crecimiento anuales son las siguientes :

PERIODO	Prov.Ultima Esperanza	Provincia Magallanes	Provincia Tierra del Fuego	Provincia Antártica
1970 - 1982	1,09%	3,07%	3,81%	2,15%
1982 - 1989	0,95%	2,46%	3,34%	1,51%
1970 - 1989	1,04%	2,85%	3,63%	1,91%

Las provincias que presentan el más alto crecimiento poblacional son Tierra del Fuego, Magallanes y Antártica Chilena; en cambio la provincia de Ultima Esperanza es la única que muestra tasas inferiores a las alcanzadas por la Región.

La Tierra del Fuego muestra entre 1970 a 1982 el más alto crecimiento poblacional. Al respecto cabe citar que, una encuesta no oficial realizada en Octubre de 1985 reflejó una disminución de la población respecto de la observada en 1982 lo cual se debería al éxodo de la población de Porvenir hacia la Patagonia Argentina, principalmente a las localidades de Río Grande y Usuahía.

Considerando la dinámica demográfica regional, la Región presenta un fuerte proceso de concentración de la población en los principales centros urbanos, agudizando con ello una característica básica del poblamiento austral, esto es, una alta consideración de sus habitantes en pocas áreas y una escasa población dispersa.

Lo anterior se demuestra a través del porcentaje de población urbana regional, que en 1982 alcanzó al 94,6% y superó al 94,8% en 1989.

2. **Producto geográfico bruto regional** : Entre 1974 y 1986, la Región comparte una tendencia similar a la observada por la economía nacional, aún cuando presenta fluctuaciones más significativas en su producto, según se desprende del siguiente cuadro :

AÑO	Variación Porcentual P.G.B.		AÑO	Variación Porcentual P.G.B.	
	REGIONAL	NACIONAL		REGIONAL	NACIONAL
1974	6,6%	1,0%	1981	8,7%	5,7%
1975	-16,4%	-12,9%	1982	-6,8%	-14,3%
1976	2,0%	3,5%	1983	2,4%	-0,3%
1977	5,8%	9,9%	1984	3,4%	6,3%
1978	14,1%	8,2%	1985	-1,9%	2,4%
1979	3,0%	8,3%	1986	2,4%	5,7%
1980	22,4%	7,8%			

FUENTE : Cuentas Nacionales del Banco Central.

En 1975 el PGB regional cae en un 16,4%, mientras que a nivel nacional disminuyó en un 12,9%; lo anterior, refleja la naturaleza de la actividad económica regional, la cual se vió fuertemente resentida por la crisis del petróleo de la época.

En 1980 la Región aprovecha el buen momento de la economía nacional y aumenta su producto en un 22,4%, casi el triple del crecimiento del país.

En el período recesivo de 1982, el producto regional se ve menos afectado que el nacional disminuyendo en un 6,8% contra el 14,3% de caída a nivel país.

Para los últimos tres años de análisis la Región muestra tasas de crecimiento ostensiblemente menores a las observadas a nivel nacional; lo anterior, es consecuencia de la declinación en la producción de petróleo y del pobre desempeño del Sector Comercio.

El aporte de la Xlla. Región al PGB nacional, presenta un crecimiento absoluto al asignarse un 2,56% en 1974 y superar el 2,77% en 1986.

La evolución de la participación sectorial dentro del producto regional, presenta el siguiente comportamiento :

MILLONES DE \$ DE 1977

S E C T O R	1 9 7 4		1 9 8 0		1 9 8 6	
	MM\$	%	MM\$	%	MM\$	%
Agropecuario-Silvicola	448	6,0	411	4,2	434	4,2
Pesca	39	0,5	111	1,1	176	1,7
Minería	3.570	47,9	3.751	38,8	3.982	38,2
Industria Manufact.	311	4,2	580	6,0	925	8,9
Elect.,gas y agua	49	0,7	69	0,7	90	0,9
Construcción	349	4,7	622	6,4	679	6,5
Comercio	867	11,6	1.666	17,2	1.885	18,1
Transporte y Comunic.	264	3,5	552	5,7	380	3,6
Servicios	1.551	20,8	1.915	19,8	1.879	18,0
T O T A L	7.448	100	9.676	100	10.429	100

FUENTE : Cuentas Nacionales del Banco Central.

Del cuadro anterior, se desprende una disminución en la influencia de los sectores Minero-energético, Agricultura-Silvicultura y Servicios; y un aumento en la preponderancia de los sectores Pesca, Industria Manufacturera, Comercio y Construcción.

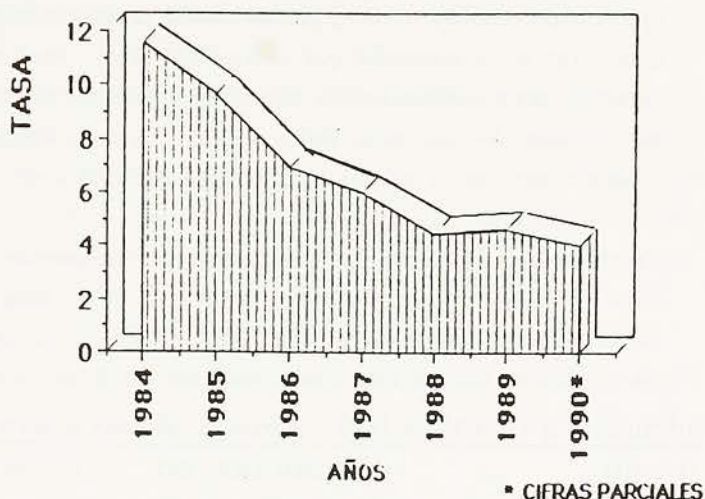
Desde 1987 a la fecha no se mide el PGB a nivel regional y además, no existen estimaciones confiables acerca de la evolución de dicho indicador. No obstante ello, se pueden inferir 3 consideraciones importantes :

- La puesta en marcha durante 1987 de la Planta Metanol, debió generar un importante crecimiento del PGB durante ese año; aumentando significativamente la participación del Sector Industrial.
- Entre 1988 y gran parte de 1989, no se efectuaron proyectos de relevancia económica esto, unido a la declinación en la producción de petróleo y al estancamiento en los niveles de consumo, permite inferir un escaso o nulo crecimiento en el producto.
- Por último, desde fines de 1989 a la fecha, y como consecuencia de importantes inversiones en el Sector Pesca, puede proyectarse un aumento en el crecimiento económico regional y una mayor participación de dicho sector en el PGB.

3. **Empleo y remuneraciones** : La Encuesta Nacional del Empleo que realiza periódicamente el I.N.E., por su metodología y continuidad, es la única que permite obtener cifras comparables sobre la evolución, variación y tendencias de las tasas de

desocupación regional. Por lo anterior, el análisis del empleo se debió restringir a un período de tiempo menor, el cual abarca desde 1984 a la fecha.

TASA DESOCUPACION PROM. ANUAL



Del cuadro anterior, se desprende una disminución sistemática de las ta sas de desocupación, aún cuando también se aprecia que, por lo general, las tasas son muy variables y fluctuantes en el tiempo, incidiendo signi ficativamente la estacionalidad laboral, el clima e, incluso, influencias de carácter internacionales, como es el caso de Río Turbio y Río Gran de, ambas de la República Argentina, que afectan al Mercado del Tra bajo de Puerto Natales y Porvenir, respectivamente.

En relación con los niveles de la Fuerza de Trabajo, se puede señalar que en el Trimestre Noviembre-Enero de 1984, estaba compuesta por 51.800 personas (37,9% de la población total), generando la economía re gional un total de 45.700 empleos. En tanto que para el Trimestre Fe brero-Abril de 1990, la Fuerza de Trabajo alcanzó a 67.100 personas (44,4% de la población total) y existían 64.700 ocupaciones. De lo ante rior, se desprende que durante el período en estudio se crearon 19.000 empleos y la Fuerza de Trabajo se vió incrementada en 15.300 personas.

Las estadísticas de empleo no aportan antecedentes directos acerca de las tasas de desocupación desagregadas a nivel provincial, solo las clasi fica en tres categorías : Punta Arenas, Resto Urbano y Rural. No obs tante ello, es posible inferir un comportamiento provincial, dado algunos antecedentes adicionales.

- a) Las Provincias de Ultima Esperanza y Porvenir, generalmente presentan tasas de desocupación mayores a las registradas en la Provincia de Magallanes; viéndose agudizadas por las cíclicas dificultades económicas que enfrenta la República Argentina y que produce un inmediato reingreso de connacionales a dichas provincias. Tal es la situación que se vive en 1990. Para subsanar lo anterior, tradicionalmente se han elaborado Programas Especiales de Empleos, sin que a la fecha exista una solución definitiva e independiente de la propuesta por el Sector Público.
- b) En relación al desempleo Rural, este practicamente no existe, dada la escasa o nula movilidad laboral en dicha zona; por lo anterior, apenas queda una persona desempleada en el Sector Rural, de inmediato emigra hacia la ciudad capital Provincial.

DISTRIBUCION DE LA FUERZA DE TRABAJO OCUPADA, SEGUN RAMAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA

TRIMESTRE RAMA DE ACTIVIDAD	NOVIEMBRE-ENERO 1984	FEBRERO-ABRIL 1990
AGRICULT., PESCA Y SILVICULTURA	6.500	8.400
MINAS Y CANTERAS	1.100	3.500
INDUSTRIA MANUFACTURERA	2.200	5.200
ELECTRICIDAD, GAS Y AGUA	300	500
CONSTRUCCION	1.800	5.800
COMERCIO	8.700	12.000
TRANSPORTE Y COMUNICACIONES	3.600	7.200
SERVICIOS FINANCIEROS	1.900	2.400
SERV.COMERCIALES, SOC. Y PERS.	19.600	19.700

Para los períodos extremos del estudio, al Sector Servicios Comunales, Sociales y Personales le corresponde la generación del mayor número de ocupaciones, aún cuando presenta un aumento casi nulo; le sigue el Sector Comercio con un crecimiento del 37,9%; luego están los Sectores Agricultura, Pesca y Silvicultura con un aumento del 29,2% y Transportes y Comunicaciones con un incremento del 100%.

Sin embargo, los sectores que presentan el mayor crecimiento son :

Industria Manufacturera con un 236%, Construcción con 222% y Minas y Canteras con 218%.

El comportamiento real de las remuneraciones en la Región, muestra un crecimiento del 10,8% entre Enero de 1989 a Enero de 1990. La Renta Bruta Promedio mensual a Enero de 1989 alcanzó los \$ 51.571, correspondiendo las mayores remuneraciones a las siguientes ramas de actividades : Empleados Bancarios, Oficiales y Empleados Marítimos y

Minas y Canteras. Las menores rentas promedio son asignadas a los Sectores Agricultura y Silvicultura, Pesca, Industria y Construcción.

Durante Enero de 1989, un 44,4% del total de trabajadores recibió una Renta Bruta menor a los \$ 30.000.-

En 1975 el P.G.B. regional cae en un 16%, siendo dicha disminución de una cuantía mayor que la caída a nivel nacional, lo cual es reflejo de la naturaleza de la actividad económica de la época que se vió resentida por la crisis del petróleo. En 1980 la Región aprovecha el buen momento de la economía nacional y crece en 22,4%, casi el triple del crecimiento del país.

En el período recesivo de 1982 el producto regional se ve menos afectado que el nacional, con una disminución del 6,8% contra 14,1% que cae el P.G.B. nacional.



En lo que dice relación al período comprendido entre 1973 a 1986, la XIIa. Región presenta un crecimiento del 49,2% cifra mayor que el incremento del P.G.B. nacional, que aumentó en un 30,7%.

Para el último año en que existen Cuentas Nacionales a nivel regional, el P.G.B. de Magallanes alcanzó los 10.429 millones de pesos, que representó el 2,77% de la producción nacional, siendo los sectores de mayor crecimiento : la Industria Manufacturera con un 221%, el Sector Construcción con un 160%, el Sector Pesca con un 113% y el Sector Comercio con un crecimiento del 100%

Finalmente, la participación porcentual de los principales Sectores para el año 1986 fue la siguiente : Sector Minería con un 38,2%, Sector Co

mercio con un 18,1%, Sector Servicios con un 18,0% y Sector Industria Manufacturera con un 8,9%, lo cual evidencia una mayor diversificación de la producción y de la importancia relativa de los Sectores.

4. **Exportaciones** : A partir desde 1974 y como consecuencia de una estrategia global que basa el desarrollo del País en el libre comercio internacional, el estímulo a la iniciativa privada y el fomento a las exportaciones, se logra que éstas experimenten en la Región, al igual que en el resto del País, un importante crecimiento.

Analizando con mayor detención la serie histórica de exportaciones efectuadas por la XIIa. Región, se puede observar que entre 1977 y 1979, las ventas al extranjero significaron mayores ingresos a los obtenidos en años inmediatamente subsiguientes. Lo anterior fue consecuencia del fuerte peso relativo que tuvieron las exportaciones a Argentina del gas propano y butano a granel, cuya participación anual promedio, alcanzó al 47%, revelando una gran dependencia e inestabilidad del Sector.

A partir de 1980, comienza un proceso de diversificación del sector exportador, que cobra mayor fuerza en 1988 y 1989. Los casos más relevantes corresponden al Sector Pesquero -año prácticamente inexplorado- y al Sector Industrial a través de la industrialización del gas natural. Es así como durante 1989, el monto total exportado alcanzó a US\$ 130.272.705, que representa un récord para la Región, superior a los mejores niveles alcanzados en su historia.



Los principales rubros regionales comercializados en el exterior fueron : Metanol con un monto de US\$ 57.974.246, que representó el 44,5%; le sigue el Sector Pesquero con US\$ 31.192.165 asignándose el 23,9% y la lana con US\$ 21.346.270, que corresponde al 16,4%. En lo que dice relación con los países de destino para los productos regionales, éstos alcanzaron a 28 y se comercializó un total de 54 productos.

Del análisis anterior, se desprende que, el valor de las exportaciones entre 1973 y 1989 se incrementó en más de 19 veces lográndose además una importante diversificación en los mercados de destino.

5. **Franquicias** : Las principales franquicias aduaneras y tributarias existentes para favorecer el desarrollo de la XIII. Región, están insertas en tres mecanismos especiales tendientes a beneficiar principalmente a la actividad productiva y procesamiento de los recursos naturales.

La Zona Franca

El Estado de Chile, mediante el D.L. N° 1.055 de 1975, creó la Zona Franca de Punta Arenas, que constituye un régimen de excepción en la tributación general. Para lo anterior, se crea un área de extraterritorialidad aduanera, en la cual las mercancías pueden ingresar sin que se le apliquen las normas técnicas, cambiarias y aduaneras generales o especiales.

La operatividad del Sistema permite que las mercancías que ingresan al recinto franco, puedan ser sometidas a todo tipo de proceso, como ser: Depositadas por cuenta propia o ajena, exhibidas y desempacadas, empacadas, envasadas, etiquetadas, divididas, reembaladas, comercializadas y mientras permanezcan dentro de estos recintos, se considerará para todo los efectos legales, como si estuvieran en el exterior.

La Administración de la Zona Franca está a cargo de la Empresa **Pare-nazon**, con una concesión de treinta años a partir de Septiembre de 1977.

A contar de 1983, se aplica un impuesto del 9% sobre el valor C.I.F. que afecta a la salida de mercancías desde la Zona Franca.

Ley Navarino

Las franquicias que se establecen a través del Régimen Preferencial y Tributario para la Isla Navarino, benefician a las empresas que desarrollen exclusivamente actividades industriales, mineras, de explotación de las riquezas del mar, de transporte y de turismo y que se instalen físicamente en terrenos ubicados dentro de los límites de la porción del territorio nacional indicado, siempre que su establecimiento y actividad signifique la racional utilización de los recursos naturales y que asegure la preservación de la naturaleza y del medio ambiente. No gozarán de estas franquicias las industrias extractivas de hidrocarburos, como tampoco las procesadoras de éstas en cualquiera de sus estados.

Se requiere además, que las mercancías que se produzcan, incorporen a lo menos un 25% en mano de obra e insumos de la zona delimitada.

El D.L. 889 y el D.F.L. 15

En 1975 se crea un paquete de incentivos para las regiones extremas, que fundamentalmente se inserta en el D.L. 889. Con la promulgación del D.L. recién citado se otorgan bonificaciones a la inversión y a la mano de obra, más determinadas franquicias tributarias.

Posteriormente, en 1981 se promulga el D.F.L. 15, que modifica la normativa legal anterior, reglamentando nuevos procedimientos y modificando los antiguos beneficios.

6. Análisis sectorial de la economía

Sectores Productivos e infraestructura

Agropecuario : El subsector ganadero es de importancia regional y nacional.

En la Región se encuentran el 45% de la dotación lanar nacional, 2.128.300 ovinos, además de 100.749 bovinos, lo que origina una producción anual de aproximadamente 9.000 toneladas de lana, 8.543 toneladas de carne ovina, 3.833 toneladas de carne bovina, además de otros

productos tales como cueros, tripas, menudencias y sub-productos.

Esta producción requiere una interesante ocupación de mano de obra en forma directa, e indirectamente genera actividad para el sector servicios y transporte en la necesidad de movilizar la producción de lana y carne bovina a los recintos de acopio, embarque, procesamiento de la lana o faenamiento de los animales. Anualmente se movilizan y faenan 570 mil ovinos y 21 mil bovinos.

La actividad ganadera se desarrolla en una superficie de alrededor de 4.000.000 de hectáreas donde existen 573 predios.

La evolución del sector ganadero muestra una relativa estabilidad en su desarrollo e incluso una disminución de la dotación animal, dado que se ha alcanzado una plena ocupación de los territorios aptos y el límite de productividad bajo las actuales condiciones de manejo. La intensificación de los actuales sistemas de producción con una consecuente inversión en tecnología, deberá propender a mantener los actuales niveles de producción, junto con recuperar el estado del recurso pradera que presenta elevados niveles de degradación. (Ver cuadro)

Grado de Erosión	Superficie (ha)	% Total Regional.
No aparente	501.330	15.02
Ligera	887.284	26.59
Moderada	1.240.395	37.17
Severa	683.895	20.49
Muy Severa	9.471	0.28
Renudación eólica	2.000	0.06
Dunas	13.000	0.39

TABLA 4 : Grados de erosión en formaciones vegetales de Magallanes sometidas a pastoreo.

FUENTE : INIA

De acuerdo al diagnóstico del sector pecuario efectuado por INIA, un 37% de la superficie ganadera presenta erosión moderada y un 20% erosión de tipo severa o muy severa, además de existir 2.000 hás. que presentan renudación eólica y 13.000 hás. de dunas. Este estudio tuvo además, como objetivo, generar nueva tecnología mediante el empleo de módulos demostrativos que permiten formular sistemas de producción interesante de aplicar a nivel predial, de tal forma de revertir el proceso de degradación. Entre las alternativas de solución, dependiendo del área ecológica en que se ubique un predio se estudian las épocas de pastoreo y carga apropiadas, fertilización, riego y establecimiento de pradera. Los esfuerzos del sector productor deberán además orientarse a la obtención de aumentos de calidad de los productos, reducción en los costos de producción, el perfeccionamiento de los sistemas de comercialización y la diversificación de las actividades. Todo ello requiere realizar inversiones, incorporar tecnología y además realizar actividades de capacitación en aspectos tales como esquila, manejo y preparación de lana y procesamiento de carnes.

Los cambios ambientales que están incidiendo en un creciente déficit hídrico en el área ganadera hacen necesaria la adopción de medidas tendientes a conocer los recursos hídricos disponibles, ya sean aguas superficiales o subterráneas y hacer un uso racional de ellas.

Si no se adoptan medidas tendientes a la protección del recurso suelo, manejo de las praderas y uso del recurso hídrico, en el mediano plazo se acrecentará la actual situación de deterioro de las praderas, influyendo en forma negativa en el desarrollo del sector. Se deberá reducir la dotación animal y por lo tanto la producción y actividad del sector ganadero tenderá a decaer. Asimismo, la postergación de estas acciones dificultará y encarecerá los costos de recuperación de los suelos. Por tal motivo se hace necesario que se acentúe la función gubernamental en lo que concierne a la recuperación de las praderas, en forma más amplia a la acción desarrollada a la fecha, al mismo tiempo de lograr una participación directa del sector ganadero empresarial en esta materia.

En relación al subsector agrícola, la superficie utilizada en la Región está constituida por 426 Hás. de cultivos al aire libre, 48.000 m². de invernaderos y 577 hás. destinadas a producción de especies forrajeras.

La producción regional comercializada es de 3.130 toneladas de productos, de los cuales 2.040 toneladas corresponden a papas (65%) y el resto, 1.090 toneladas a otras hortalizas cultivadas al aire libre, tales como zanahoria, repollo, lechuga, acelga, coliflor, ajo, betarraga y otros, además de los cultivos en ambiente controlado, (invernaderos) como son la lechuga, acelga, tomate, pepinos, zapallo italiano y otras hortalizas.

El consumo regional se abastece también con 9.484 ton. de producto proveniente del norte del país (5.917 toneladas de papas y 3.567 de hortalizas).

El potencial de desarrollo del sector está entonces en sustituir en cierto grado las importaciones de productos, existiendo además en teoría la posibilidad de duplicar el actual consumo regional si se lograra satisfacer los requerimientos de consumo recomendado por organizaciones de salud.

Las limitantes para este desarrollo están dadas por Factores Naturales, entre ellos el clima (fuertes vientos y la presencia de heladas en períodos críticos de crecimiento), pluviometría insuficiente y baja productividad de los suelos; factores culturales ya que la actividad hortícola se realiza en forma tradicional y rudimentaria; factores económicos como el riesgo del crédito y mano de obra escasa, cara y no capacitada, todo lo cual hace que en general la actividad sea poco rentable y de alto riesgo.

Dado que no existen limitantes en la superficie con aptitud agrícola (por ejemplo en Puerto Natales existen 264 huertos con una superficie de 1.500 hás.), es posible lograr un interesante desarrollo de este sector, mediante la incorporación de tecnología en los cultivos, ya

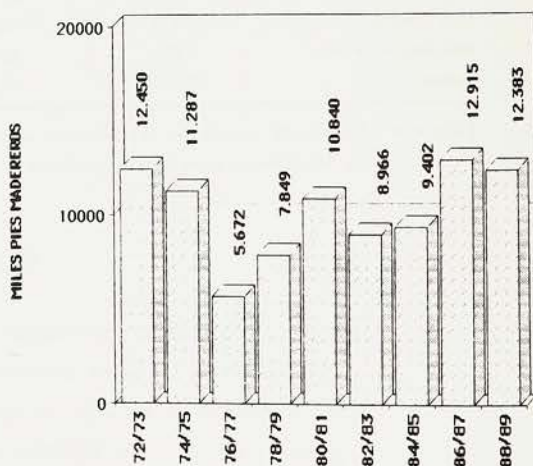
sea mediante el empleo de riego y la siembra de nuevas variedades más productivas y apropiadas a las condiciones locales. Al respecto, ya se ha realizado investigación en "Introducción de variedades hortícolas", lográndose en algunos casos más que duplicar los rendimientos normales para la Región (Ej.: repollo, lechuga, betarraga y zanahoria).

También es posible diversificar la producción actual mediante la producción de nuevas especies (por ejemplo, Broccoli, Col, China y variedades de ajos) y la introducción de nuevos cultivos como lo son los frutales menores. También se requiere desarrollar técnicas de almacenaje y conservación de productos con el fin de prolongar el período de oferta.

La intensificación de ciertos cultivos requeriría la existencia de agroindustrias que permitieran procesar los excedentes originados por un mercado local limitado y destinar la producción a mercados en el exterior.

Forestal : En la Región existe una superficie aproximada a los 3 millones de Hás. cubierta con bosque nativo, de las cuales 400.000 hás. corresponden a bosque económicamente productivo, susceptible de ser incorporado a la producción mediante manejo y el resto corresponde a bosques de protección. La producción anual obtenida actualmente alcanza a 14 millones de pies cuadrados de madera aserrada. (ver cuadro).

PRODUCCION MADERA ASERRADA



FUENTE : CONAF XII REGION

que equivalen a la extracción de 65.000 m³ de trozas en una superficie de 1.000 hás. explotadas anualmente. Además, y en forma marginal, se producen 20.000 m³ por año de leña empleada como combustible en áreas rurales.

La existencia de volúmenes aserrables y maderas cortas, en una superficie de explotación susceptible de ser aumentada en cuatro veces (esto es 4.000 hás. por año, en una rotación a 100 años), permite la elaboración de productos forestales de alta demanda y valor en el mercado internacional. Ello requiere realizar inversiones industriales en maquinaria elaborada y hornos de secado que manufacturan elementos de alta calidad como los exigidos por los mercados de USA y Europa.

Junto a lo anterior, está la posibilidad de utilizar un 50% de la madera existente en el bosque en la producción de astillas (con un volumen de 600.000 m³ anuales al explotar 4.000 hás.), considerando los aspectos ecológicos y la protección necesaria del medio ambiente en todos sus ámbitos, facilitando un eventual uso industrial de esta materia prima.

La ventaja de esta actividad es que permite iniciar el manejo racional del recurso obteniendo a futuro un bosque más productivo que el actual, tal como lo han demostrado los estudios realizados sobre el manejo forestal de la Lengua.

Estas posibilidades de desarrollo del sector se han visto obstaculizadas por la limitada capacidad local de realizar inversiones de la magnitud requerida, la inexistencia de un catastro preciso del recurso que permita promover efectivamente las posibilidades de inversión extranjera y las dificultades que representa la falta de caminos de acceso terrestre a los sectores boscosos ubicados al sur de Tierra del Fuego, interior de la Península de Brunswick y los sectores de Lago Pinto, Laguna Balmaceda y Seno Obstrucción en Última Esperanza. A lo anterior se agrega la inexistencia de facilidades portuarias especializadas como los requeridos para movilizar del orden

de 500 m³ anuales que genera un proyecto de producción de astillas de madera "CHIPS".

El hecho de no incorporar bosques comerciales a una explotación, basadas en técnicas de manejo forestal, que aseguren su racional aprovechamiento, representa una sub-utilización de este recurso natural renovable, que podría constituirse en la base de una importante actividad económica para la región. Además, existe el inconveniente que estos bosques continuarán siendo explotados bajo sistemas tradicionales inadecuados o de "floreo", lo que impide obtener algún mejoramiento a futuro.

Dentro de este sector, hay que mencionar además el Patrimonio Silvestre Regional constituido por la flora y la fauna. En la Región, las áreas silvestres protegidas por el Estado abarcan 6,7 millones de hás. (51% de la superficie continental). Estas áreas se mantienen marginadas de su utilización productiva con el objeto de preservar la naturaleza. La adecuada implementación de estas áreas, tanto para el personal que las cuida como para la atención de los visitantes permitiría lograr en mayor medida los fines para los cuales fueron creadas.

En cuanto a la fauna, existen en la región diversas especies, las cuales están protegidas mediante el sistema de Áreas Silvestres destinadas a este fin, y otras son susceptibles de ser aprovechadas mediante un adecuado manejo. Para ello sin embargo, se requiere conocer su población, distribución, antecedentes biológicos y posibilidades de uso, entre los cuales destacan el guanaco, castor, ñandu, caiquen, cururo y otros.

Pesquero : Este sector ha experimentado en el último tiempo un notorio incremento en sus niveles de desembarque, tanto por parte del subsector artesanal, como también en lo concerniente al subsector industrial. En 1989, el desembarque de especies llegó a las 13.683 ton., de las cuales 8.615 correspondieron a moluscos, 4.124 a crustáceos, 866 a peces



y el resto a equinodermos, sin considerar la pesquería Demersal.

En lo que se refiere a pesquería Demersal, que es aquella a la que se dedican embarcaciones clasificadas como semi-industriales e industriales, esta región ha visto en los últimos meses la llegada de tres empresas, cuya generación de mano de obra sobrepasaría a las 2.000 personas, y que se dedican a la captura de especies tales como merluza, congrio, cojinova, entre otras. En este sentido caben destacar dos interrogantes. La primera es aquella que dice relación con la Biomasa de estas especies, para lo cual resultaría necesario realizar un estudio que permitiera determinar objetivamente una cuota de captura que no dañe el equilibrio de dichos recursos, y en segundo lugar, cual será el área al cual dichas embarcaciones podrán acceder de modo tal que no se produzcan conflictos con la pesca realizada por los artesanales. La importancia de lo señalado radica en la llegada a la región en el último tiempo de un número creciente de empresas dedicadas a la pesquería demersal, las cuales operan una gran cantidad de embarcaciones hieleras e industriales cuyos desembarques podrían poner en grave peligro la Biomasa de estas especies. De igual manera, la no delimitación de las áreas destinadas a pesquería industrial y artesanal, resultaría perjudicial para los artesanales, ya que de ningún modo podrían competir con los primeros en las misma área. De conjugarse en forma sana la pesquería realizada por ambos subsectores, el desarrollo que se puede esperar del sector como un todo es altamente promisorio.

En cuanto al cultivo de especies salmónícolas, la producción alcanzada en la temporada 1989-1990, fue de 400 toneladas, esperándose para la temporada 1990-1991 un nivel de 800 a 900 toneladas. Esto requerirá de una mayor organización de los productores, y de inversiones que permitan aumentar la capacidad de frío para la mantención del producto. De igual forma se requiere habilitar el aeródromo "Teniente Gallardo" de Puerto Natales para facilitar la salida del producto a los distintos mercados en el menor tiempo posible.

Entre algunos de los problemas evidenciados en este sector cabe señalar los siguientes : sobreexplotación de los recursos centolla y ostión; desconocimiento del recurso merluza del sur; escaso nivel de consumo fresco a nivel regional y poca diversificación de productos para tal objeto e insuficiente fiscalización.

Sobre esta materia cabe señalar que desde hace algunos años se está estudiando el recurso centolla e igualmente acontece con el ostión que se encuentra en etapa experimental, y que de ser factible de producir podría generar una atractiva actividad dado el alto consumo de este recurso.

En cuanto a requerimiento del sector, destacan como los más urgentes de resolver, la construcción de una caleta para pescadores artesanales en Punta Arenas y un muelle para pescadores artesanales en Puerto Natales; el apoyo para pescadores artesanales mediante líneas crediticias que les permitan realizar inversiones de mejora a sus embarcaciones y optimizar su nivel de operación; y finalmente, dotar de recursos suficientes al SERNAP en la Región, ya que su labor de fiscalización es a menudo sobrepasada por agentes del sector que transgreden corrientemente las normas que regulan la actividad pesquera.

Industria :

Sector Minero Energético : La Empresa Nacional del Petróleo, a través de sus plantas de Posesión y Cullen, procesan el gas natural del cual obtiene un producto líquido (Raw Product), que es una mezcla de Propano, Butano y Gasolina Natural. El Raw Product es enviado hacia la planta de Cabo Negro, lugar donde se realiza el fraccionamiento. La Gasolina Natural es usada en la preparación de Gasolina de 87 octanos y el Propano y Butano se almacena en estanques de refrigeración para su posterior venta. La planta que mantiene Enap en San Gregorio, se encarga de procesar

el Petróleo Crudo, del cual se obtienen los productos Diesel y Kerosene Doméstico.

Respecto a las proyecciones de producción de Petróleo, esta se encuentra en un proceso de franca declinación como consecuencia del natural agotamiento de sus yacimientos. Lo anterior, determinará la gradual extinción de las industrias de apoyo al proceso productivo; como también, la infactibilidad de crear nuevas plantas de elaboración o refinamiento.

No acontece lo mismo con los yacimientos de Gas Natural, pues existen importantes reservas del mismo, proyectándose a futuro su aprovechamiento en la industria petroquímica.

En la actualidad, una alternativa es el procesar dicho recurso como "Gas Natural Licuado", dado su potencial de ventas tanto interno como externo; no obstante ello diversas razones, tales como las condiciones de mercado, tecnología, costos, rentabilidad socio-económica y de financiamiento; han entrabado su concreción.

La postergación del proyecto Amonio-Urea, es consecuencia del creciente desarrollo de la industria petroquímica en los países del tercer mundo; existiendo hoy en dicha área una sobreoferta que mantiene el nivel de precios internacionalmente deprimidos. En todo caso con este proyecto se está reestudiando en una menor escala.

Distinto es el caso del proyecto de una Planta de Cianuro de Sodio, la que con una inversión estimada de US\$ 15 millones, podría implementarse a corto plazo, dada la creciente utilización de dicho insumo en la gran Minería de Cobre, sector que ha demostrado una interesante dinámica en el último tiempo.

En la actualidad, sólo se utiliza industrialmente el sub-producto Metano-Gas residual obtenido como remanente del Raw Product, insumo del cual se provee la Empresa Cape Horn para la elaboración del Metanol.

El proyecto de construcción de una Planta de Cemento, que utilice como materia prima la caliza de Isla Guarello, está supeditado en gran parte al logro de un efectivo proceso de integración con Argentina, al ser este su natural mercado de expansión. Desafortunadamente, existe una serie de fricciones y trabas que, al momento, han inhibido su materialización.

No se vislumbra un aprovechamiento industrial para el carbón en el mediano plazo, las principales limitantes dicen relación con los sofisticados procesos tecnológicos y la baja rentabilidad asociada.

Sector Pesca : La presencia de más de 20 especies de importancia económica y las favorables condiciones para el desarrollo de la Acuicultura, son factores que permiten pronosticar un importante crecimiento sectorial-industrial.

La Salmonicultura -actividad con claras ventajas comparativas-, muestra un incipiente desarrollo en la zona de Ultima Esperanza, viéndose en parte limitado por una baja capacidad de frío y por una infraestructura aeroportuaria no acorde a las exigencias. Una dificultad adicional, es consecuencia del insuficiente apoyo promocional institucional. Las restricciones existentes para crear un Comité Exportador Regional de Salmonicultores, bajo el amparo de PROCHILE, hace que los productores presenten una oferta atomizada, poco atractiva para importantes segmentos del mercado. A lo anterior, cabe señalar también el escaso respaldo crediticio por parte de las instituciones financieras.

Respecto a la pesquería Demersal Sur Austral, las proyecciones son amplias como lo indica el aumento del número de plantas procesadoras en tierra del productos pesqueros, que en 1989 sobrepasaban los 30. El carácter de empresas mixtas de la gran mayoría de ellas, facilita el proceso de comercialización. No obstante ello existe un factor que puede incidir positivamente en el

desarrollo industrial del sector, éste dice relación con el aumento de precios que se lograría si las embarcaciones pesqueras artesanales puedan acceder a una mayor capacidad de frío y a un poder comprador independiente al actualmente existente.

Como proyecto industrial que utilice la captura proveniente de la pesquería demersal, se puede señalar la industrialización de una Planta de Pescado Seco-Salado, la que a través de un proceso que somete a salazón y secado con aire y temperatura, agrega valor a las especies Merluza Austral, Congrio Rosado, Mero y Cojinova, disminuyendo a la vez el costo del flete.

La industrialización de Crustáceos y Moluscos en la forma de conservas, se ha visto fuertemente afectada por la sobreexplotación de que ha sido objeto la Centolla (especie de mayor valor económico), el ostión del sur y el recurso Loco. Otras especies en conserva han presentado dificultades comerciales, tal es el caso de las Cholgas, Choritos, Centollón, Krill, Erizos y Caracoles de Mar. Para subsanar lo anterior, se requiere mayor información de mercado (Krill, Caracol de Mar) o bien, de un mejoramiento en los precios, lo que debe ir aparejado con un aumento en la demanda.

También, son conocidas las existencias de importantes reservas de Algas Pardas y Rojas. La *Macrosistys Pyrifera*, del género de las algas pardas, posee una Biomasa estimada de 560.000 ton. y es el principal insumo para elaborar el Alginato de Sodio; producto utilizado como estabilizador, espesante y emulsivo de alimentos, teniendo también aplicaciones en la industria del curtido y es tampado de tejidos. La demanda mundial para dicho producto alcanza las 22.000 ton. anuales, presentando dificultades de comercialización al estar gran parte de las ventas concentrada en sólo cuatro fabricantes, con las consiguientes barreras a la entrada. Otra alternativa para la *Macrosistys*, consiste en su uso como principal insumo en la fabricación de Harina de Algas, para la alimentación animal.

Dentro del género de algas rojas -especie de mayor valor económico al tener uso en la industria química- se sabe de la presencia de *Anfelthia Plicata* e *Iridaea*, ambas presentan una Biomasa de menor magnitud. No obstante ello, el desarrollo de la Maricultura permite obviar en parte dicho problema.

Las especies antes mencionadas, deberán en el corto plazo ser objeto de un acabado estudio técnico, que determine la tecnología apropiada para su uso industrial.

Sector Silvoagropecuario : El Sector Ganadero, al cual se le asigna una importante participación en la economía regional, cuenta actualmente con dos empresas de Lavado de Lanás, las que durante 1989 exportaron un volumen de 1.233.343 kilos, generando divisas por US\$ 7.535.534 F.O.B.

En estricto rigor, es posible aumentar la producción de lana lavada, pues existe capacidad ociosa y sólo se utiliza el 20% de la Lana Sucia al barrer regional como insumo para la producción del Tops y Blousse; sin embargo, lo difícil de su comercialización hacen poco factible colocar en el extranjero un mayor volumen. Por lo anterior, una alternativa industrial que asegure un mayor uso puede lograrse mediante la instalación de Empresas Textiles de hilado y Teñido de lana, las que no han podido concretarse por las condiciones de mercado imperante y por la alta volubilidad de las franquicias tributario-aduaneras.

En relación al faenamiento industrial de Ovinos, estos son exportados a un número importante de países, obteniéndose las mejores condiciones de precios en Europa, cuyo mercado común ha asignado a nuestro país una cuota de 1.470 toneladas/año. Si dicho mercado amplía la cuota, se pueden esperar nuevas inversiones en mataderos frigoríficos para adecuarse a las exigencias impuestas.

La industrialización del Conejo y Liebre Silvestre Regional, presenta un interesante potencial que se ve limitado por la insuficiente capacidad de frío y una disminución en la captura de la Liebre (especie de mayor valor) requiriéndose además de una política comercial más agresiva respecto del Conejo Silvestre.

Considerando la existencia de un importante potencial de cultivo en la Región para la variedad Ajo Morado, puede proyectarse la instalación de una Planta de Deshidratación y Granulado, siendo este un producto con interesante precio internacional.

Por otra parte, el entorno regional presenta una amplia variedad de plantas y arbustos autóctonos, los cuales pueden ser sometidos en Plantas Fitoquímicas, a un proceso que permita aislar y sintetizar complejas moléculas, demandadas por la industria farmacéutica.

Una alternativa de uso para las significativas reservas de Turba, puede ser el cultivo de hongos en ambiente controlado, el cual requiere en forma intensiva de dicho producto. En la actualidad, la Región no cuenta con estudios técnicos-económicos que avalen sus posibles resultados, sin embargo, la información de mercado disponible entrega claros indicios acerca de la necesidad que se tendría de importar miscelios de variedades exóticas, tales como el Shi-ta-ke y Matsu-ta-ke, aún cuando existen serias restricciones para su importación, pues son dichas variedades las que presentan rentabilidades adecuadas.

De igual forma, importantes yacimientos de Guano Rojo de Covaderas presentes en el litoral regional, permanecen aún inexploradas, existiendo la alternativa de construir una Planta Procesadora de Fertilizantes Fosfatados que utilice dicho insumo. Para ello, se requiere en primer lugar el desarrollo de un plan de manejo que asegure la permanencia del recurso en el tiempo y el equilibrio ecológico.

Por su parte, el sector forestal muestra un volumen de madera aserrada menor al posible, dado su potencial productivo. Las principales dificultades para el incremento de la actividad, provienen del bajo número de plantas de secado (existen solo dos) y por la elevada inversión que implica la compra de Maquinarias de elaboración. Si a esto agregamos las dificultades de comercialización para productos terminados, dado los altos volúmenes exigidos por los mercados externos y las normas de calidad extremadamente altas, se puede comprender las principales limitantes del sector.

Finalmente, existen otros factores de carácter general igualmente entran al proceso de industrialización regional, estas son :

- UN MERCADO CONSUMIDOR REDUCIDO

La población de Magallanes, aún cuando genera ingresos superiores a los observados en otras zonas del país, no es lo suficientemente grande como para sustentar por sí misma un atractivo tamaño de la demanda, restringiendo con ello la factibilidad de elaborar una serie de productos de consumo.

- LA LEJANIA DE LOS PRINCIPALES CENTROS DE CONSUMO Y UNA INSUFICIENTE INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS

Las dificultades y fricciones que la geografía impone a nuestra Región, se ve acrecentada aún más por un sector portuario que muestra serias falencias en sus instalaciones, altos precios en los fletes y que ofrece escasos beneficios a la recalada de naves.

- LOS INCENTIVOS DESTINADOS A PROMOVER EL DESARROLLO REGIONAL SON INCONEXOS Y ALTAMENTE VARIABLES.

Los beneficios tributarios y exenciones aduaneras que originalmente representaban importantes incentivos, y que en cierta forma contrarrestaban los efectos de la

concentración de riquezas y actividad productiva en San 6.1.5. tiago, han perdido efectividad, volviéndose a una situación de claras desventajas en materia de inversión.

Como corroboración de lo anterior, el D.F.L. 15 que bonifica las inversiones y reinversiones efectuadas por el Sector Privado de las zonas extremas, muestra un déficit en el pago de aproximadamente \$ 400 millones.

- SUPERAVIT DE LOS DEPOSITOS Y CAPTACIONES POR SOBRE LAS COLOCACIONES.

Es función del Mercado Financiero el evaluar los riesgos y canalizar los fondos hacia aquellas actividades que presenten mejores perspectivas de recuperación del crédito; es decir, aquellas que probabilísticamente ofrezcan flujos futuros (descontados a una apropiada tasa de costo de capital) mayores a la Inversión Inicial. En nuestra Región, se ha producido un superavit continuo y creciente de los Depósitos y Captaciones por sobre las Colocaciones, lo que significa el envío de los excedentes de ahorro generados en Magallanes al resto del país. Existiendo una alta probabilidad de que, producto de las excesivas restricciones crediticias, una parte importante de los proyectos industriales con VAN mayor que cero, quede sin financiamiento.

- MAYORES DIFICULTADES PARA INCURSIONAR EN EL COMERCIO EXTERIOR.

La restricción existente para crear Comités de Exportadores, en orden a que deban estar conformados por empresas con tradición exportadora, dificulta la agrupación de las nuevas, que no han exportado anteriormente y que, por si sola, no son capaces de incursionar en los mercados externos al contar con una oferta atomizada. Si a esto agregamos los mayores costos promocionales, producto de la lejanía geográfica, se está en una situación de claras desventajas respecto al resto del país.

Minero-Energético : Este sector, es el más importante en la XlIIa. Región en términos del aporte que realiza al Producto Geográfico Bruto Regional.

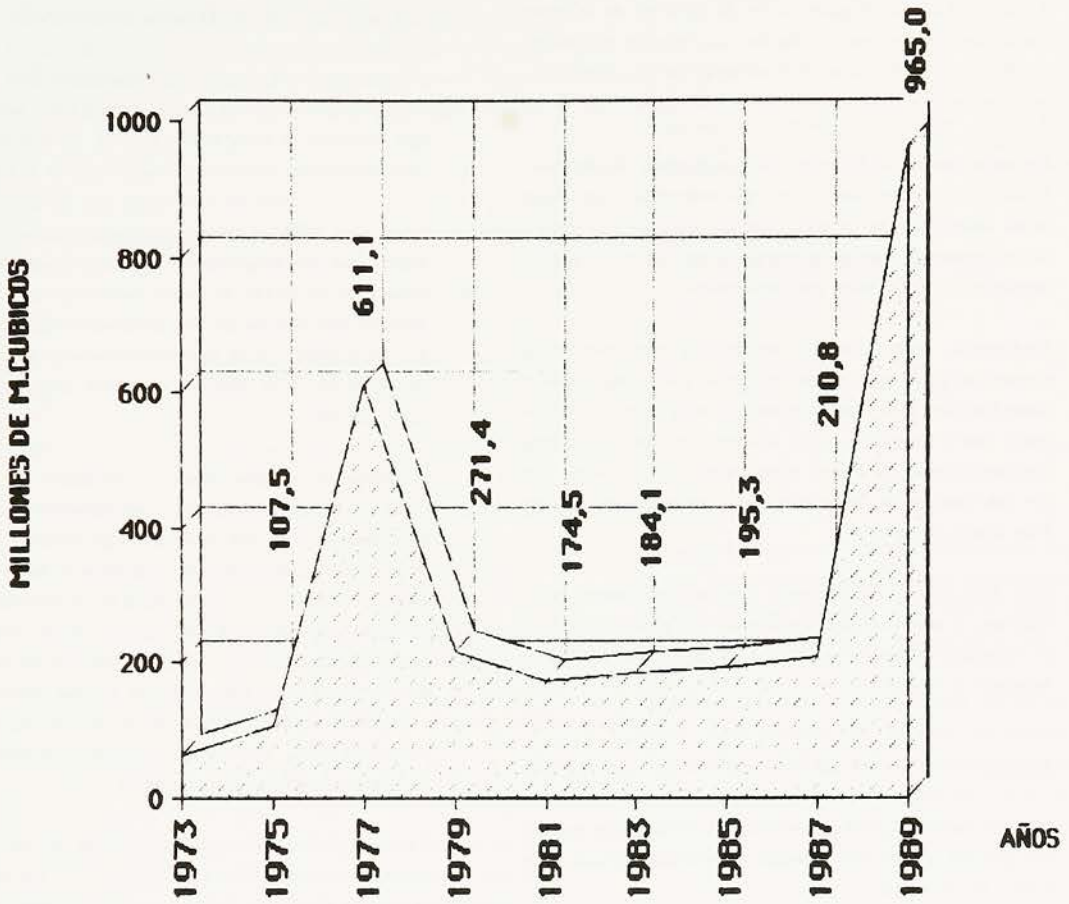
En la parte Minera, destacan la Producción de Petróleo que en 1989 alcanzó a 1.282.000 m³, lo que equivale prácticamente a la mitad de la cifra registrada en 1982 de 2.484.000 m³ y que fue la más alta de la historia. A partir de entonces los niveles alcanzados año a año, han venido disminuyendo paulatinamente debido básicamente al agotamiento natural que han experimentado los yacimientos del recurso, y que han obligado a ENAP a iniciar exploraciones en otras áreas de la Región y el país. Estas acciones, revisten una importancia inmensa para el futuro de E.N.A.P., ya que en virtud de la disminución del Petróleo en la Región este será el camino que dicha Empresa deberá tomar para continuar prestando servicios, en forma eficiente, a la Región y el país.

En relación a la producción de GAS, la cual también es realizada por ENAP, se ha mantenido en niveles estables, sirviendo a su vez para la concreción de nuevos proyectos que utilizan este recurso como materia prima, siendo en caso más relevante el de la Empresa CAPE HORN METHANOL. Al respecto cabe destacar que esta empresa alcanzó en 1989 una producción del orden de las 800.000 T.M. de Metanol, el cual es exportado principalmente al Japón, Europa y U.S.A.

En cuanto al carbón, la XlIIa. Región posee reservas probadas de este mineral superiores a las 350 millones de toneladas, lo que la constituye en la reserva energética natural del país. En la actualidad, la producción es realizada por la Empresa COCAR S.A.

Otra actividad minera realizada en la Región, es la extracción de Calizas llevada a cabo en Isla Guarello por la C.A.P. Sin embargo, esta actividad no representa ningún aporte económico para la Región por cuanto el mineral es trasladado directamente desde el yacimiento,

COMERCIALIZACION GAS NATURAL



FUENTE : ENAP MAGALLANES

hacia Talcahuano.

En la parte Energética, cabe destacar la presencia de GASCO S.A. en la Región, quien se encarga de la distribución del gas natural, desde los yacimientos del recurso hasta las conexiones domiciliarias de los consumidores.

De igual forma, la Empresa de Electricidad Magallanes, EDELMAG S.A., provee de energía eléctrica a las principales localidades de la XIIa. Región, para lo cual dispone de modernos equipos e instalaciones que satisfacen plenamente la demanda por este servicio.

Finalmente, cabe señalar que los recursos mineros y energéticos antes nombrados, son sólo parte del inmenso potencial que esta Región posee en este sector. Al respecto, sería necesario llevar adelante algunas inversiones que permitieran un mejor conocimiento de aquellos que son susceptibles de ser explotados, tanto en forma industrial como artesanal.

Esto debe por un lado generar diversas actividades productivas, y por otro lado compensar en alguna medida el deterioro experimentado por la actividad petrolera, señalada al inicio.

Turismo : El enorme potencial del Turismo en la XIIa. Región, radica en la existencia de atractivos que con su singular característica de encontrarse en forma prístina y con una calidad de paisaje natural, son únicos en el mundo.

Destacan entre ellos, el Estrecho de Magallanes; la ciudad más Austral del Mundo; Punta Arenas; el Parque Torres del Paine; los canales Fueguinos y Patagónicos, con sus fiordos y ventisqueros; y el Territorio Antártico, por citar lo más relevante.

Las posibilidades turísticas han ido variando, muchos de

los atractivos que se señalan cuentan con una infraestructura básica que está permitiendo consolidar en forma paulatina su explotación, faltando implementar otros que aún conservan su carácter potencial.

El turismo en la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena se perfila como importante en la medida que continúe la puesta en valor de su enorme potencial conjuntamente con un crecimiento de la planta turística.

En el año 1989 los pasajeros llegados a la Región registrados por los establecimientos de alojamiento turístico alcanzaron a 44.136 el mayor históricamente logrado, su composición fue de 23.326 chilenos (53%) y 20.810 extranjeros (47%). Las pernoctaciones por su parte ascienden a 94.460 y el número de camas días disponibles llegó a 327.564.

A objeto de entregar mayores facilidades al turista que visita la Región, actualmente se encuentra en ejecución un nuevo camino que une al Lago Porteño con Puerto Consuelo, el cual acortará la distancia desde Puerto Natales al Parque Torres del Paine en aproximadamente 70 kms., lo que generará un flujo turístico más expedito hacia dicho atractivo natural. Del mismo modo, tanto en el interior del Parque como en sus proximidades se construirán tres nuevos Complejos Turísticos, que producirán, sin duda, una mayor demanda por visitar el área de este importante recurso turístico.

Cabe señalar además, que la apertura de dos pasos fronterizos que comunican a la Provincia de Última Esperanza con la República Argentina, podrían generar un significativo flujo turístico entre localidades Patagónicas de ambos países.

En cuanto al Turismo hacia territorio Antártico, el desarrollo de viajes turísticos como también el interés demostrado especialmente por los turistas extranjeros, se ha traducido en Tours, principalmente aéreos, que han entregado resultados positivos, debido a lo cual estos se

han venido incrementando anualmente, en forma regular. Esta situación, dado los altos ingresos que recibe el sector por la llegada de turistas extranjeros cuyo nivel de ingresos es especialmente alto, obliga a mantener en óptimas condiciones toda la infraestructura de servicios, fundamentalmente lo relativo a terminales aéreas, a objeto de que dichos flujos se vean incrementados a futuro.

Una de las singularidades del turismo en la Región, es su estacionalidad, ya que este se desarrolla principalmente entre los meses de Octubre a Marzo. En este sentido, y con el objeto de alargar la temporada turística al invierno, se ha comenzado a materializar un proyecto de Construcción de un Complejo de Sky "Tres Morros".

Igual objetivo está destinado a cumplir el futuro casino de juegos, autorizado legalmente para operar en Puerto Natales y el cual se espera se constituya en un importante medio para captar una gran cantidad de recursos, especialmente de turistas extranjeros (norteamericanos y europeos). Por otro lado, la construcción de un nuevo Puerto Comercial en Punta Arenas permitirá el arribo de un alto número de transatlánticos que cruzan el Estrecho de Magallanes, pero que debido al tamaño del actual Muelle Fiscal de Punta Arenas, no pueden recalzar en esta ciudad.

Sector Transporte : La evolución de este sector en el último tiempo, ha reflejado una positiva variación de los flujos de carga y pasajeros lo que ha implicado una adecuación de la oferta de servicios.

El sistema más importante de transporte de carga y pasajeros, lo constituye el medio caminero el cual tiene carácter de internacional, inter-regional e interprovincial.

La variación en los flujos de pasajeros transportados entre 1984 y 1989 se puede observar en el siguiente cuadro :

MOVIMIENTO DE PASAJEROS POR CARRETERA
(Entradas y Salidas)

R U T A	1984	1985	1986	1987	1988	1989
(1) Internacional	39.398	42.714	58.806	60.136	31.347	33.765
(2) Inter-regional	---	---	---	14.900	31.768	47.091
(3) Interprovincial	36.188	44.377	71.048	53.249	73.633	106.598

FUENTE : I.N.E.

- (1) Punta Arenas-Río Gallegos y Porvenir-Río Grande
- (2) Punta Arenas-Csorno
- (3) Punta Arenas-Puerto Natales

Destacable es en este sector, el desarrollo experimentado por el transporte caminero de pasajeros con el resto del país, el cual aumentó a 47.000 en 1989, en consecuencia que, hasta hace algunos años era inexistente.

En lo que se refiere al transporte de carga por dicho medio, cabe destacar que ésta ha aumentado de 43.303 toneladas en 1984 a 69.190 toneladas en 1988, la cual es trasladada a través de camiones entre la XIIa. Región y el resto del país, ya sea por Argentina o en combinación con el medio marítimo.

En cuanto a infraestructura, la red caminera regional permite el acceso a los centros más relevantes que gravitan en el desarrollo socio-económico de la Región. Sin embargo la calidad de la misma en varios de los caminos que la componen es deficiente, poseen un diseño inadecuado y carecen de carpeta de rodado, a lo que se añade las dificultades propias de su mantenimiento, cuales son : la alta velocidad de deterioro por efecto de los ciclos hielo-deshielo y la extensión misma de la red.

Es importante destacar que, las rutas regionales se caracterizan por tener bajo niveles de tránsito, ya que sus usuarios son mayoritariamente de la zona, con excepción de la comunicación terrestre con la República Argentina, y a través de ella al resto del país. Por esta razón se muestra un bajo índice de rutas pavimentadas. Tan solo el camino, que une las localidades de Punta Arenas con Puerto Natales de 252 kms. está pavimentado, correspondiendo 192 kms. de tal pavimento a una franja.

En el año 1988, se dió inicio a la pavimentación del camino que une Gobernador Phillipi con la localidad fronteriza de Monte Aymond cuya longitud es de 140 kms. de los cuales a la fecha se han pavimentado 11,9 kms. La consolidación de esta obra es de gran importancia, por cuanto favorecería significativamente a la integración socio-económica entre la Patagonia Chileno-Argentina.

Del mismo modo y con el objeto de integrar definitivamente a esta Región con el resto del país a través de territorio nacional, se encuentra en perspectiva la posibilidad de continuar la Carretera Austral, hasta la Provincia de Ultima Esperanza, materia que ha sido analizada por el Colegio Ingenieros de Chile y otros organismos y para cuya materialización se deben superar los requerimientos de los estudios de factibilidad correspondientes.

Por otro lado, la puesta en marcha de algunos proyectos privados relacionados con la explotación del bosque, el turismo y la incorporación de extensas zonas al desarrollo regional, han impuesto la necesidad de abrir nuevas sendas de penetración, las que deben ser evaluadas y priorizadas de acuerdo a estudios de factibilidad técnico-económicos, que permitan determinar los reales beneficios sociales que pueda decidir sobre su participación.

El subsector aéreo por su parte se orienta al transporte de carga y pasajeros, tanto a nivel internacional como interregional.

Punta Arenas recibe diariamente dos vuelos desde Santiago, realizados por LAN y LADECO, los cuales satisfacen las necesidades de transporte aéreo de los habitantes regionales al resto del país. Asimismo, en la XIII. Región Aerovías DAP es la empresa aérea regional que se encarga de unir a la capital regional con el resto de las localidades provinciales e incluso con las Islas Malvinas.

La red aeroportuaria regional está conformada por el Aeropuerto "Presidente Ibañez" de Punta Arenas, que forma parte de la red troncal Nacional, los aeródromos secundarios de Porvenir, Puerto Williams, de Puerto Natales y "Teniente Marsh" en la Isla Rey Jorge, a los que se debe agregar un número importante de pequeños aeródromos como ser : San Sebastián, Cerro Sombrero, Pampa Guanaco, Posesión, Onaisin, Kimiri-Aike, Cerro Castillo y otros.

En el transcurso de la década pasada, caben destacar versiones realizadas principalmente en el Aeropuerto "Presidente Ibañez" de Punta Arenas, las cuales contemplaron obras de construcción y mejoramiento de pistas, ampliación del terminal de carga y pasajeros e instalaciones en general, entre ellas la primera y única manga de acceso al avión existente en el país. Estas obras se realizaron con el objeto de transformar al aeropuerto local en un real instrumento de integración hacia el resto del país y proyectarlo en todos sus aspectos al Territorio Antártico. Igualmente destacan los mejoramientos de los aeródromos de Porvenir, Puerto Williams y Base Marsh, señalados anteriormente, los cuales juegan un importante rol en la integración intraregional y sirven de apoyo a los sectores productivos.

La cobertura geográfica de esta red es plenamente satisfactoria para los intereses regionales, sin embargo el nivel de servicios que presta es insuficiente, lo cual se debe principalmente al crecimiento experimentado por el turismo hacia el "Parque Torres del Paine" y el Territorio Antártico, y en el caso de Puerto Natales, al

boom del cultivo del salmón y su colocación en los mercados externos, lo cual demanda por un medio aéreo para su salida. En este sentido, cabe hacer notar que son los aeródromos de Puerto Williams y de Puerto Natales, los que requieren con mayor urgencia de un mejoramiento integral de sus instalaciones, ya que en las actuales condiciones limitan el desarrollo de sectores como el turismo y la salida de productos a los mercados externos en forma oportuna.

En cuanto al subsector marítimo, cabe destacar las rutas entre la Provincia de Magallanes y Tierra del Fuego, las cuales diariamente son llevadas a cabo por barcasas. Este medio de transporte resulta de vital importancia, especialmente para los habitantes de Tierra del Fuego, debido a que en la mencionada isla existen importantes actividades productivas, tales como la ganadería y la explotación del petróleo, que son de gran trascendencia en la economía regional.

Del mismo modo, existe comunicación marítima con la Isla de Navarino, la cual es realizada con una frecuencia mensual de un viaje, permitiendo el traslado de carga y pasajeros entre Puerto Williams y Punta Arenas.

Sin embargo, las actividades más importantes de este subsector, son las que ocupan el Transbordador "Tierra del Fuego", que une Puerto Natales con Puerto Montt, y el traslado de carga desde el muelle de Punta Arenas al resto del país y del mundo. En el primero de los casos, el Transbordador Tierra del Fuego, el cual con una frecuencia de tres viajes redondos al mes entre Puerto Montt y Puerto Natales, con recalada en Puerto Edén, ha logrado un alto grado de integración entre estas localidades.

El siguiente cuadro muestra la evolución del número de pasajeros y vehículos transportados en los últimos cuatro años :

CABOTAJE TRANSBORDADOR "TIERRA DEL FUEGO"

A Ñ O	1986	1987	1988	1989
Camiones	2.717	2.811	3.692	3.576
Autos y Camionetas	484	617	683	1.032
Pasajeros	2.450	2.648	8.111	4.142

FUENTE : NAVIMAG

Puede apreciarse que el tráfico marítimo realizado en la ruta Puerto Natales-Puerto Montt anualmente crecientemente para cada uno de los tipos de clientes (pasajeros, autos y camionetas, y camiones).

Por su parte, el cabotaje de carga en el Muelle Fiscal de Punta Arenas, alcanzó las 236.202 toneladas en 1989, constituyéndose como el principal puerto de la XIII. Región. Sin embargo, su reducido tamaño, ha impedido la recalada en la ciudad de Punta Arenas de naves de mayor tamaño, tanto de carga como turísticas.

La infraestructura de la red de puertos en la XIII. Región, es deficitaria para atender la demanda de los usuarios, observándose la insuficiencia de ella para el desarrollo de las actividades : pesquera artesanal (no existe en la región), silvoagropecuaria (proyecto astillas), y de Servicios. Esta última necesaria para satisfacer los requerimientos de las flotas pesqueras que centran sus operaciones en las áreas del Atlántico Sur y Pacífico Sur, y en general a todas las embarcaciones que navegan por el Estrecho de Magallanes, para las cuales un nuevo puerto en Punta Arenas, puede representar una alternativa viable para sus operaciones. En este sentido, la materialización del señalado Puerto, esta orientado a conformar a Punta Arenas en un centro marítimo de proyecciones extraordinarias, dado su especial ubicación geográfica como punto de encuentro entre dos océanos y puerta de entrada al territorio Antártico. Sobre esta

misma materia, cabe destacar, que la no materialización de dicho proyecto podría limitar notoriamente las perspectivas de desarrollo que la Región espera alcanzar a través del sector marítimo, mediante un aumento en la oferta de servicios basada en el esquema operacional del nuevo Puerto Comercial de Punta Arenas.

Comunicaciones : En este sector las inversiones realizadas en el último tiempo, han permitido superar en forma bastante exitosa la condición de aislamiento de esta Región, gracias al crecimiento experimentado tanto por el número de líneas telefónicas en servicios, como también por el avance tecnológico que hoy día existe en este campo.

En 1989 el número de líneas telefónicas en servicio alcanzaba a 11.819, a las cuales se encontraban conectadas un número de 19.448 aparatos telefónicos. Lo anterior, significa que en dicho año, existía una cantidad de 15,26 teléfonos por cada 100 habitantes, índice más alto del país.

En relación a las comunicaciones vía satélite cabe señalar que estas permiten una amplia cobertura de servicios de moderna tecnología y a la vez permiten que, a partir de 1984 se efectúen directamente las transmisiones de Televisión a la Región.

En relación a los medios de comunicación escritos y radiales, la XIIa. Región dispone de un diario y un periódico y trece radioemisoras que satisfacen en forma suficiente este tipo de necesidad.

En cuanto a los servicios de telegrafía y telex, cabe destacar la operación de dos empresas privadas que prestan servicios de telex, telegramas y FAX a nivel nacional e internacional.

Los requerimientos que a futuro presentará este sector, están dados por el crecimiento de la población que obliga a invertir recursos anualmente en la instalación de

nuevas líneas telefónicas.

Además de lo anterior, es importante dotar de Teléfonos públicos de larga distancia a algunas localidades que aún carecen de este medio de comunicación y que por lo apartado de su ubicación lo requieren. El número de localidades es de aproximadamente diez.

Finalmente, en cuanto a los servicios de Telex, FAX y Postal, las instalaciones actuales absorben el ritmo de crecimiento de la demanda actual.

6.2. Area social de la economía

La política social, aplicada, se basa principalmente en el rol subsidiario del Estado, para lograr fundamentalmente los siguientes tres objetivos : igualdad de oportunidades para todos los individuos, erradicar la extrema pobreza y fomentar el empleo.

Sobre el particular, ha realizado una acción permanente en el campo social, introduciendo importantes reformas con el objetivo optimizar los recursos destinados a esta área.

En tal sentido la acción ha sido elocuente, ya que se han adaptado a los requerimientos regionales, permitiendo dar cumplimiento a todos los programas, entre ellos la alimentación complementaria; el subsidio al consumo del gas natural a las familias de escasos recursos; subsidio de marginalidad y de ahorro y financiamiento de la vivienda; alimentación escolar; subsidio de agua potable y alcantarillado.

De esta manera se logró disminuir la extrema pobreza desde el 9,4% en 1970 al 2,34% en 1987.

A continuación se efectúan sucintos análisis sectoriales de esta área.

Educación : El sistema educacional de la Región, abarca la totalidad de los centros poblados que la constituyen, teniendo un rol importante en cuanto a la educación rural -internado- y de adultos, básicamente por la situación geográfica que caracteriza a esta zona.

Cabe señalar que la Región, alcanzó en 1989 un índice de analfabetismo del 3,2%, cifra que a nivel nacional ascendía a 5,7% para ese mismo año. La población analfabeta mayoritariamente está compuesta por trabajadores cuya actividad se desarrolla básicamente en la ganadería y que por tales motivos se encuentra muy dispersa.

Otros indicadores relevantes para 1989 son los siguientes :

Cobertura pre-básica 30,5%; promoción básica 94,53%; promoción nivel medio 82,1%.

En cuanto a coberturas en 1990 en pre-básica es del 17%, en nivel básico de 82% y en nivel medio del 53%.

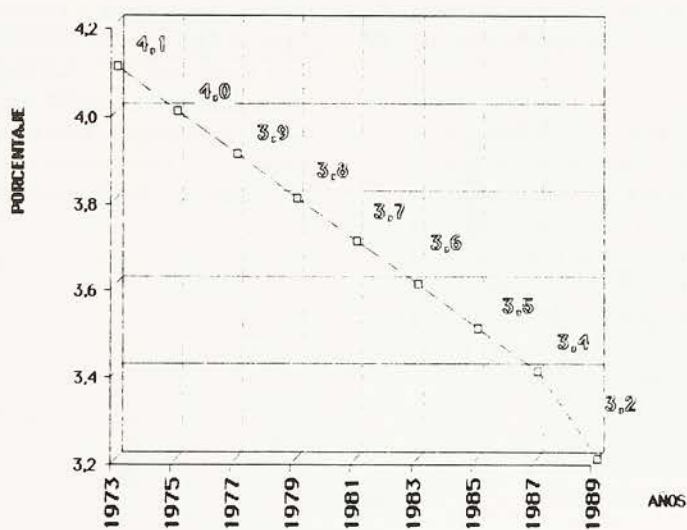
A su vez el 21% de los estudiantes de enseñanza media ingresan a la Universidad.

Una característica del sistema educacional actual, es la carencia de instituciones de formación técnica alternativas a los existentes y que canalicen y fomenten nuevas áreas enmarcadas en el quehacer propio de la Región.

Los porcentajes más elevados de deserción se presentan en las localidades de menores ingresos, evidenciando la falta de incentivos en esta materia. El problema afecta especialmente a las comunas de Natales y Porvenir, donde las altas tasas de deserción existentes a nivel medio, de 5,4% para Natales y de 6,0% para Porvenir, superan el promedio regional de 5,54%. En estas comunas el problema es crítico, ya que el nivel socio-económico es bajo, ligado con una deficiente actividad económica.

En cuanto a educación superior la Región cuenta con la Universidad de Magallanes, la cual imparte formación profesional en diversas áreas profesionales entre las cuales destacan Ingeniería en las especialidades de mecánica, electricidad y química, además de las carreras de administración, economía, ciencias biológicas y de educación, entre otras.

INDICE DE ANALFABETISMO



FUENTE : SEREMI EDUCACION

En la actualidad, dicha entidad mantiene convenios con algunas empresas productivas de la Región, no contando con los medios financieros para proyectar su labor en orden a implementar laboratorios y centros de investigación adecuados para el apoyo a la actividad productiva y de investigación regional. En el área privada la Región cuenta con Centros de Capacitación Técnica entre los cuales destacan INACAP, CIDEC, PROPAM, además de diversos institutos en el área de idiomas y computación.

Un aspecto importante en los últimos años, lo constituye el número de estudiantes de la educación superior que ha emigrado a la República Argentina con el fin de realizar este tipo de estudios, principalmente por el bajo costo comparativo que ello implica en relación con la opción de efectuar dichos estudios en nuestro país.

Lo anterior refleja el grado de inaccesibilidad en que se encuentra la Región para utilizar los medios disponibles a nivel nacional, con el objeto de efectuar cursos de especialización y perfeccionamiento profesional.

En materia cultural, y específicamente en lo concerniente al desarrollo de las expresiones artísticas, cabe señalar que, la condición de Región isla de Magallanes se hace más evidente, tanto en lo concerniente a la creación como a la difusión de las expresiones artísticas clásicas como pintura, escultura, literatura, música, teatro, danza.

En la actualidad estas actividades son incipientes en la Región, destacándose la labor efectuada por el Departamento Cultural de la Secretaría de Educación, en la coordinación de presentaciones y cursos del Sistema Nacional Itinerante, auspiciando exposiciones de Pintura Regional, Talleres de Artes, etc. En este contexto, cabe señalar además, el aporte que efectúan las agrupaciones privadas regionales "Amigos del Arte", "Proarte" y la extensión cultural de la Universidad de Magallanes.

No obstante lo anterior, las bases para una actividad prolífica se ven limitadas por el estrecho mercado y el alto costo de transporte que implica el intercambio de programas de difusión.

El objetivo en esta materia es la de plasmar estas formas de expresión artística en un amplio espectro de la educación, medios de comunicación, medio ambiente, contexto de la vida y del trabajo.

Salud : En la XIIa. Región, la infraestructura de Salud Pública está compuesta por tres establecimientos hospitalarios, cuatro Consultorios Urbanos y nueve Postas de Salud.

Dicha infraestructura se encuentra distribuida en las diferentes Provincias y localidades de la Región, siendo el Hospital Regional de Punta Arenas, único en su tipo (Tipo 2), hacia el cual se derivan todas las patologías de mayor complejidad que se generan a nivel regional y que los Hospitales de Puerto Natales y Porvenir no pueden absorber, ya que corresponden a establecimientos de Nivel Primario, junto con los cuatro Consultorios Urbanos de la ciudad de Punta Arenas.

La demanda de salud en las localidades rurales, es cubierta mediante Postas y Estaciones Médico Rurales las cuales otorgan atención profesional a nivel paramédico, en el primero caso y, a nivel práctico en el segundo. Estas funcionan mediante el sistema de rondas médicas en las especialidades básicas de Medicina, Pediatría, Obstetricia y Traumatología que efectúa el Servicio de Salud desde el Hospital provincial respectivo.

Vivienda, Urbanismo y Servicios Básicos : A Mayo de 1990 el número de postulantes inscritos en el SERVIU asciende a 4.655, distribuidos en la siguiente forma :

- Punta Arenas : 4.135
- Puerto Natales : 453
- Porvenir : 67

Si se pretende cubrir las nuevas necesidades de aumento de la población y a la vez, disminuir totalmente la actual demanda registrada en el SERVIU, se deberán construir en los próximos 10 años, un promedio anual de alrededor de 1.700 viviendas a nivel regional.

En Punta Arenas los requerimientos anuales de suelo urbano han sido del orden de las 15 Hás. en los últimos años, cifra que se pretende hasta triplicar según los requerimientos de viviendas. Esta expansión del casco urbano se localiza en gran medida en el sector norponiente.

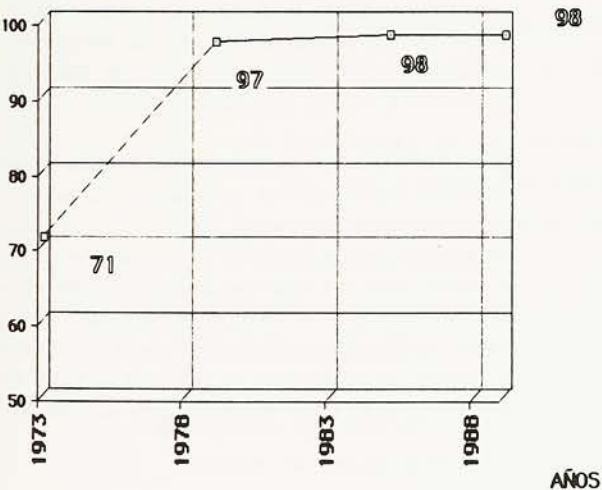
En Vialidad Urbana, los déficit de pavimentación en 1990 son los siguientes, en porcentaje :

	Calzadas	Aceras
Punta Arenas	46	35
Puerto Natales	66	47
Porvenir	77	23

Cabe señalar que, en Puerto Williams no existe pavimentación vial urbana.

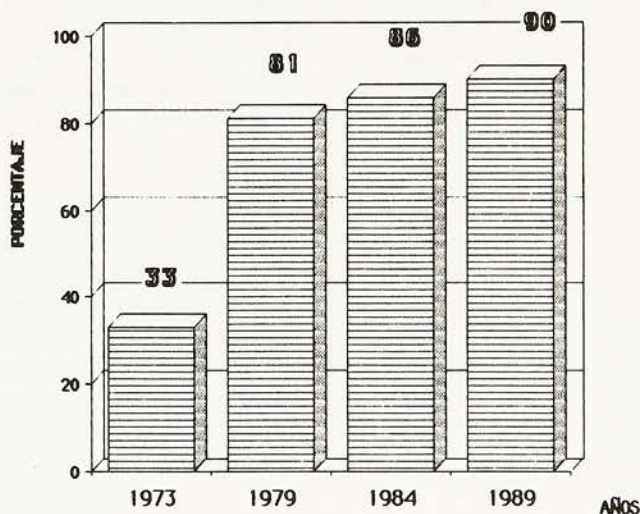
El sistema vial urbano presenta otras deficiencias tales como insuficientes conexiones entre el Sector Norte y Sector Sur de Punta Arenas, el cual se encuentra separado por el Río de las Minas en toda su extensión de oriente a poniente; insuficientes vías estructurales; carencia de factibilidades de saneamiento, falta de un terminal Rodoviario.

COBERTURA DEL SERVICIO DE AGUA POTABLE



FUENTE : SENDOS

COBERTURA DEL SERVICIO DE ALCANTARILLADO



FUENTE : SENDOS

La prolongación en el tiempo de esta limitantes, acentuarán los problemas de tránsito en Punta Arenas, con los efectos negativos sobre las actuales vías disponibles, al ser demandadas más allá de la capacidad de diseño. Asimismo las inundaciones del Río de las Minas en Mayo de 1990 dejaron en evidencia la fragilidad de las conexiones norte sur al disponerse de un solo puente urbana para tales efectos, ya que el resto fue sobrepasado por la crecida, quedando fuera de uso transitoriamente.

Como suplemento de la vivienda, es pertinente señalar la situación de los servicios básicos como agua potable, alcantarillado, gas natural y electricidad, a través del indicador Cobertura de Servicios en 1989, en porcentaje.

	P. Arenas %	Natales %	Porvenir %	Promedio Regional %
Agua Potable	98	98	98	98
Alcantarillado	92	84	64	90
Gas Natural	97	96	94	96
Electricidad	98	98	99	98

Justicia : En lo referente a la administración del sistema judicial, la zona cuenta con Juzgado del Crimen en casi la totalidad de las Provincias de la Región con excepción de la Provincia Antártica, que carece de Tribunal y cuya jurisdicción corresponde extraordinariamente al Juzgado del Crimen de la Provincia de Tierra del Fuego, con asiento en la ciudad de Porvenir, de competencia mixta : civil, criminal laboral, alcoholes y de menores.

En el contexto carcelario, la infraestructura actual no satisface la demanda y el déficit existente se ha tornado en un problema crítico. Las localidades más deterioradas en este aspecto son Punta Arenas y Porvenir.

De no construirse un recinto penitenciario adecuado en Punta Arenas, el problema podría tener graves consecuencias en cuanto al comportamiento interno de los re-

clusos, intensificándose las conductas de insubordinación, intentos de fugas, accidentes, delincuencia interna, etc., situaciones que han comenzado a suscitarse pero aisladamente en la actualidad.

Existen en la Región cuatro tipos de sistemas asistenciales, el primero de ellos es el de protección simple, destinado a la atención integral de menores sin tuición o cuyos padres o tutores no pueden ejercerla en forma adecuada.

En esta modalidad se cuenta con cinco Hogares, con una capacidad total de 187 plazas subvencionadas y 26 plazas en el caso de protección a deficientes leves y moderados.

En materia de rehabilitación conductual, existe el sistema de Libertad Vigilada, destinado a menores con problemas conductuales y en conflicto con la justicia.

Consiste en un proceso reeducativo y terapéutico para producir cambios positivos en la conducta del menor. Se efectúa mediante la relación desarrollada entre el menor y el Delegado de Libertad Vigilada. En la Región, opera este sistema bajo la administración de la Corporación PROMESI y la Supervisión de SENAME, existiendo como tal, sólo en la ciudad de Punta Arenas, con una atención de 58 plazas subvencionadas.

En cuanto al aspecto de prevención, se dispone de un sólo centro de atención Diurna, ubicado también en la ciudad de Punta Arenas, donde se imparte educación y observación a niños de bajo riesgo social.

De los recintos mencionados, el Centro ubicado en Punta Arenas bajo el Sistema de Libertad Vigilada es el único orientado a los menores con problemas conductuales, operando con la modalidad de libertad vigilada. Este recinto tiene una capacidad para 58 menores, lo cual es insuficiente para el nivel de la demanda. Por tal motivo, se cuenta con el Centro de Detención Preventiva, ubicado en dependencias de la Cárcel de Punta Arenas, el que en la actualidad está siendo reparado, debido

a un incendio ocurrido recientemente y funciona transitoriamente en otras dependencias que se han habilitado para tales efectos, lo cual ha acentuado el hacinamiento en este recinto, a la vez que se atenta contra la rehabilitación y la seguridad de los menores. En la actualidad y por la carencia de infraestructura adecuada, algunos menores deben enviarse a Santiago o bien devolverse al medio causante del problema. Lo anterior deja en evidencia la necesidad de disponer de un Centro de Readaptación para menores en conflicto con la justicia a objeto de rehabilitarlos e integrarlos a la sociedad.

En cuanto al Sistema de protección simple, los establecimientos existentes no han estado sujetos a una mantención programada, por lo que en especial los Hogares Gabriela Mistral y Efraín Riquelme se encuentran muy deteriorados. Además existe un claro déficit en relación con el monto total de la subvención del SENAME, lo que impide ampliar la cobertura actual de dicho servicio asistencial. Por otra parte, el único centro que se destaca por contar con una modalidad familiar y desmasificada es el Hogar de Miraflores. Las dependencias se encuentran en condiciones óptimas para brindar una situación adecuada a los objetivos planteados.

De lo anterior, se desprende la necesidad de establecer los requerimientos actuales para el sistema de asistencialidad de menores en los tres centros urbanos principales de la Región.

- 6.3. Dimensión ambiental : Siendo la explotación de recursos naturales el fundamento del desarrollo regional, se señalan algunos efectos que la explotación de los mismos ha tenido sobre la pradera y la pesca.

Praderas : La actividad ganadera es la que presenta uno de los patrones de distribución que ocupa mayor superficie territorial, especialmente en Tierra del Fuego y en parte de las provincias de Magallanes y Última Esperanza. Sin embargo, las condiciones de manejo y sobrepastoreo han afectado fuertemente a las praderas naturales, observándose que un 55% de ella presenta erosión moderada, severa o muy severa. Los mayores problemas de deterioro en las praderas corresponden a

las provincias de Tierra del Fuego y Ultima Esperanza.

Este problema se está tratando de solucionar a través de programas de transferencia e investigación tecnológica agropecuaria, desarrollados por el INIA que enfatizan aspectos como el manejo de praderas, control de erosión, introducción de especies mejoramiento de praderas, etc.

Pesca : Uno de los sectores donde el impacto puede ser muy fuerte es el pesquero. En efecto, los actuales niveles de captura para la centolla están produciendo una sobreexplotación que afecta incluso a especies de menor tamaño, provocando disminución en el índice de abundancia relativa.

Considerando la importancia de la pesquería para la generación de divisas y empleos, se hace indispensable orientar la extracción hacia áreas no explotadas, mejorar la fiscalización y realizar estudios básicos para algunas especies, tanto en lo que respecta a la evolución de bancos como a técnicas de manejo.

El impacto medioambiental del uso del suelo : La explotación petrolera en el Estrecho de Magallanes y la navegación de barcos tanques han elevado el riesgo de derrame. En 1974, el encallamiento del petrolero "METULA", en la entrada occidental del Estrecho ha sido el desastre que causó los mayores daños, con el derrame de ochenta millones de litros de crudo, de los cuales la mitad se depositó en el litoral fueguino, entre Primera Angostura y Bahía Felipe. Este grave accidente generó gran preocupación en los ambientes científicos por las funestas consecuencias ecológicas sobre la vida marina y los ecosistemas naturales del litoral.

En las tres ciudades mayores de la región la evacuación de desechos y aguas servidas se hace directamente al mar, creando problemas de contaminación en las respectivas zonas costeras, especialmente Punta Arenas, donde afecta principalmente a las actividades recreativas, de paseo y turísticas. La materialización de importantes proyectos de mejoramiento en el sistema de alcantarillado en Punta Arenas y Porvenir considera minimizar dicho problema.

Un aspecto que requiere especial mención, es el relacionado con eventuales modificaciones en el comportamiento climático en la latitud correspondiente a la duodécima región, derivados de la alteración atmosférica denominada efecto invernadero y la proporcionados por el Comité Nacional para el Programa Internacional de la Geosfera-Biosfera : cambio global, creado a su vez por el Consejo Internacional de Uniones Científicas.

En tal perspectiva, deberán acentuarse los esfuerzos de la Región en controlar la ruptura de ecosistemas y equilibrios naturales y recuperar los suelos de las erosiones, agotamiento, degradaciones y mal uso.

En este mismo contexto, recientemente se creó el "Programa Regional de Vigilancia Epidemiológicas en Salud Humana derivados de la capa de ozono, integrado por el Servicio de Salud, la Universidad de Magallanes y la Corporación de Derecho Privado FIDE XII, que entre sus objetivos contempla : medición de los niveles de radiación ultravioleta; incidencia de enfermedades inducidas por la radiación y elaboración de acciones de salud y educación preventivas.

III. ESTRATEGIA DE DESARROLLO FUTURO

1. Objetivos regionales globales : Los objetivos regionales tienden a definir los lineamientos, resultados o logros que se pretenden alcanzar en la Región, en un plazo considerado media no. Estos son :

- Incrementar la incorporación de valor agregado a la producción de los recursos naturales de la Región.
- Aprovechamiento de las potencialidades económicas de los recursos na turales, entre ellos los concernientes a los sectores Silvoagropecuarios, Pesca, Minero-Energético, Industria, Turismo, Suelo, Fauna.
- Aprovechamiento de la privilegiada ubicación geográfica de la Región..
- Aminorar las desigualdades sociales mejorando las áreas que permitan aumentar la calidad de vida de la población.
- Favorecer a los sectores de menores ingresos y en extrema pobreza, es decir, aquel constituido por las familias que disponen de un ingreso inferior al equivalente a 4 U.F. mensuales.
- Propender a una ocupación espacial del territorio que permita una ma yor explotación de los recursos naturales y tienda al poblamiento regional.
- Acentuar la descentralización respecto del nivel central y al interior de la Región, tendiente a disminuir la concentración espacial de la población, la distorsión en la asignación de los recursos, las disparida des regionales, y la utilización ineficiente de los recursos naturales.
- Propender a una mayor retención en las regiones de los excedentes que genera a fin de otorgar mayor sustentabilidad al crecimiento en el largo plazo.
- Lograr una mayor transferencia de competencia a los gobierno regio- nales, provinciales y comunales, así como la asignación de recursos necesarios para un adecuado cumplimiento y perfeccionando el proceso de Regionalización.
- El desarrollo regional debe ser una tarea compartida con claras y de finidas responsabilidad entre el Estado y la propia Región.
- Fortalecimiento de las organizaciones sociales existentes, creando cuer pos intermedios en la Región para que éstos asuman su responsabili- dad en el proceso de desarrollo.

- Se privilegiará la generación de empleos productivos, estimulará la iniciativa privada a asumir un rol protagónico en el aumento de la producción y se fomentarán las exportaciones.
- Creación de circuitos tecnológicos regionales, agrupando a empresarios Universidad y sector público.
- Formulación de un sistema de franquicias adecuadas y definidas en su carácter y en el tiempo, como estímulo a la acción del sector privado en el contexto que a este sector compete.
- Protección de los recursos naturales y del medio ambiente, superando la depredación y degradación de aquellos y de las diversas formas de contaminación.
- Incorporar la dimensión cultural en el proceso de desarrollo económico y social, estimulando las aptitudes creadoras y el conjunto de la vida cultural, esto es la mentalidad, costumbres, normas de conducta, relaciones sociales.
- Propiciar el intercambio científico y tecnológico con el resto del país y el exterior.
- Mejoramiento de la administración de Justicia y de la Defensa Social del adulto y del menor.

2. **Objetivos, políticos e inversiones y/o acciones estratégicas** : Los objetivos sectoriales están insertos tanto en las bases programáticas económico-sociales de carácter nacional como en los objetivos regionales globales y recogen las peculiaridades características de cada sector. Las políticas son enunciados de carácter global, orientadas a determinar qué hacer y cómo hacerlo, para efecto de obtener los objetivos regionales sectoriales.

Las inversiones y/o acciones estratégicas a su vez, consisten en proyectos, estudios, programas, líneas de acción e incluso ideas de proyectos, directamente vinculados con la implementación de las acciones medulares para conseguir los objetivos centrales que plantea la estrategia de desarrollo y que por lo tanto son cruciales para que ésta tenga éxito.

2.1. **Sector Agropecuario**

Objetivos : - Optimizar los niveles de producción pecuaria regional, mediante el uso racional del recurso pradera.

- Aumentar la producción agrícola regional.

Políticas :

- Tender a una recuperación del actual proceso de deterioro de la pradera.
- Propender a la diversificación de la producción pecuaria que permita un mayor aprovechamiento de la pradera.
- Aumentar el uso y distribución de los recursos hídricos disponibles para mejorar la explotación de la pradera.
- Mejorar la productividad agrícola e introducir nuevos cultivos agrícolas.

2.2. Sector Forestal :

Objetivos :

- Incrementar la producción forestal en forma sostenida, sobre la base del manejo racional de los bosques comerciales existentes, preservando los equilibrios ambientales básicos e incorporando mayor valor agregado.
- Lograr la preservación de las áreas silvestres protegidas.

Políticas :

- Realizar investigaciones sobre el manejo del bosque nativo.
- Ejecutar catastro del recurso forestal existente para conocimiento del sector público y privado.
- Desarrollar la infraestructura de apoyo para la explotación forestal.
- Lograr el equipamiento de las áreas silvestres protegidas.

2.3. Pesca

Objetivos : - Tender a optimizar el beneficio económico de los recursos hidrobiológicos de la Región, con templando una adecuada y sostenida conservación de los mismos con tal propósito.

- Ampliar el desarrollo de la Acuicultura.

Políticas : - Disponer de investigaciones sobre la biomasa de los recursos pesqueros existentes para definir las especies y niveles de captura. Extender estos estudios a los sistemas costeros y a las unidades cordilleras archipiélogicas norte y sur.

- Dotación de recursos suficientes a los servicios públicos fiscalizadores del Sector Pesca.

- Mejoramiento de la infraestructura pesquera.

- Capacitación del sector pesquero artesanal.

- Ejecutar investigaciones tendientes a determinar la factibilidad técnica de intensificación de cultivos e incorporación de nuevas especies hidrobiológicas.

- Desarrollar la cordillera patagónica occidental en su margen oceánico tanto para las actividades pesqueras como turísticas y forestal.

- Realizar un catastro de las áreas idóneas para efectuar cultivos marinos.

2.4. Sector Industria

- Objetivos :
- Incrementar el valor agregado, desarrollando productos que tiendan a elevar el grado de manufacturación de los recursos regionales actualmente explotados.
 - Diversificar la Oferta Exportable, incorporando a la producción regional abundantes recursos naturales, que posibiliten el desarrollo de nuevos productos con potencial de comercialización en los mercados externos.
 - Facilitar el acceso al crédito de Largo Plazo, como una forma de propender el financiamiento de proyectos de inversión.
 - Facilitar la incursión de empresas en el Comercio Exterior.
 - Incorporar definitivamente a la Universidad de Magallanes y al Instituto de la Patagonia como las instancias de apoyo y desarrollo tecnológico del proceso productivo regional.
 - Acrecentar la capacidad de gestión del empresariado regional
 - Definir las bases para el desarrollo del Parque Industrial Petroquímico en Cabo Negro.
 - Definir un marco de franquicias Aduanero-Tributarias, necesarias para revertir las particulares limitantes que presenta el entorno geográfico regional.

- Políticas :
- Puesta en funciones de los Circuitos Tecnológicos Regionales (C.T.R.), que en una primera instancia serán los encargados de desarrollar programas de perfeccionamiento técnico-profesional, que propendan al mejoramiento del diseño y calidad de los siguientes productos :
 - En el área forestal : Parte y piezas para muebles.
 - En el área Pesquera : Procesamiento de Crustáceos, Moluscos, Algas y pesca demersal.

- En el área Agroindustrial : Tecnología de cultivo en ambientes controlados.
- Crear una Fundación para el Desarrollo del Sector Exportador Regional, que reuna a las instancias de apoyo tecnológico (Universidad de Magallanes e Instituto de la Patagonia), financiera (CORFO-SERCOTEC) y de Asesoría Comercial (SERPLAC-PROCHILE); las cuales bajo un programa de trabajo deberán administrar y dirigir los primeros esfuerzos empresariales tendientes a desarrollar nuevos productos en área Agroindustrial (Deshidratación de hortalizas) y del Mar (Procesamiento de Caracol, trucha Arco Iris.)
- Asignar a las regiones los fondos de promoción de exportaciones de PROCHILE, permitiendo con ello la participación de empresas locales en Ferias Internacionales y Misiones Comerciales.
- Permitir la creación de un Comité Exportador Regional de empresas Salmonícolas, evitando de esta forma la presentación de una oferta atomizada, poco atractiva para importantes segmentos de mercado, obteniéndose a la vez un abaratamiento de costos en las estrategias promocionales.
- Flexibilizar la Ley de Bancos, disminuyendo el monto mínimo de Capital Social exigido, de modo que se pueda conformar un Banco de Desarrollo con alcance regional, integrado por un equipo multidisciplinario de profesionales capacitados para evaluar y apoyar la concreción de importantes proyectos de inversión en el área textil, pesquera, forestal y agroindustrial.
- Crear mecanismos que faciliten la integración de la Universidad de Magallanes y el empresariado, obteniéndose con ello un apoyo más fluido y un mejor asesoramiento tecnológico entre ambos estamentos.
- Capacitar al empresario en los diversos aspectos del comercio internacional, maximizando con ello

sus potencialidades y aumentando su capacidad en la gestión de negocios.

- Determinación por parte de la Empresa Nacional del Petróleo, de un marco de acción que sirva de referencia a potenciales inversionistas, indicándose entre otros aspectos el precio de venta del gas, los mecanismos de conformación de la sociedad (Joint Venture, porcentaje de participación, etc.)
- Determinar el período de vigencia de las franquicias y otorgar los recursos económicos que las hagan operativas y expeditas en el tiempo.

2.5. Sector Minero-Energético

Objetivos : - Propender a maximizar el beneficio económico de los recursos mineros.

Políticas : - Elaborar un catastro de recursos mineros regional.
- Investigación de los usos energéticos de recursos mineros.

2.6. Sector Turismo

Objetivos : - Incrementar el conocimiento de los recursos turísticos regionales.
- Desarrollar el turismo regional, aumentando la permanencia a través del año.

Políticas : - Realizar un inventario de recursos turísticos.
- Poner en valor los principales atractivos turísticos inexplorados o deficientemente explotados mediante infraestructura y equipamiento, por parte del sector público, sector privado o conjuntamente, según corresponda.
- Implementación de circuitos turísticos con Argentina.
- Fomentar el Turismo social interno regional.

2.7. Sector Transporte

Objetivos : - Procurar la integración física con el resto del país y al interior de la Región, mejorando la infraestructura y medios de transportes según requerimientos de la demanda de bienes y personas.

Políticas : - Estudiar las alternativas de conexión vial con el resto del país.

- Construcción y/o mejoramiento de infraestructura caminera, marítima y aérea.

- Determinación del monto óptimo a subsidiar en los tráfic^os marítimos regulares inter e intraregionales.

2.8. Sector Educación

Objetivos ; - Mejorar el nivel de la educación prebásica, básica, media, superior, como asimismo incrementar la actividad cultural.

Políticas : - Incrementar la cobertura de educación en todos los niveles, dando énfasis a la enseñanza prebásica y básica, mediante el mejoramiento de la infraestructura urbana y rural.

- Propender a la alfabetización, término de estudios básicos y medios, y capacitación y formación profesional de adolescentes y adultos que no estudian ni trabajan.

- Mejorar el aspecto cualitativo de la educación en los niveles prebasico, básico, medio y superior a través de incorporación de equipamiento, laboratorios y tecnología, con prioridad en la enseñanza a básica y media técnico-profesional.

- Propender a orientar la enseñanza media y superior hacia una función más concordante con los requerimientos de la actividad económica de la Región, mediante la intensificación e incorporación de disciplinas idóneas, integrando los esfuerzos público y privado.

- Satisfacer en su totalidad los requerimientos de asistencialidad escolar de alimentación y otros.
- Redefinir los mecanismos de asignación de subvenciones a la educación urbana y rural, conforme a las exigencias de la Región.
- Incrementar los recursos financieros de la Universidad de Magallanes, facilitando su labor de investigación e integración al quehacer socio-económico regional.
- Acentuar la función de supervisión técnica y administrativa del Ministerio de Educación, sobre los organismos sostenedores de los establecimientos educacionales.
- Estructurar un organismo orientador y coordinador de las actividades culturales, promovidas tanto por el sector público como privado, de manera de integrar en este aspecto a la Región con el resto del país.

2.9. Sector Salud

- Objetivos :
- Tender a una mayor autosuficiencia en materia de salud en la Región.
 - Mejorar los indicadores de salud en la Región, especialmente en los aspectos de mayor incidencia de patología regional.
- Políticas ;
- Superación de déficit de infraestructura física de establecimientos de salud : postas, consultorios, hospitales.
 - Aumentar la cobertura de la atención primaria de salud, dotándolos de recursos humanos, equipamiento y recursos financieros de administración.
 - Implementar servicios de especialidades básicas de

medicina interna, cirugía general, pediatría y obstetricia-ginecología en los hospitales capitales de provincia.

- Incorporación de nuevas especialidades clínicas en el Hospital Regional.
- Reposición del equipamiento médico de especialidades en los Hospitales.
- Habilitación y equipamiento de servicios industriales en el Hospital Regional.
- Mejoramiento de servicios de farmacia, ropería, mantención de inmuebles y material de transporte en Hospitales.
- Incorporación de radiocomunicaciones entre los centros asistenciales y la dirección del Servicio de Salud.
- Incorporar la informática en la administración de salud.
- Estudiar el nivel y magnitud de las desviaciones sociales tales como drogadicción, alcoholismo, prostitución, delincuencia, vagancia.
- Ampliar la difusión tendiente a un mejor aprovechamiento de los programas asistenciales de salud, principalmente en la población de escasos recursos en riesgo social.

2.10. Sector Vivienda y Urbanismo

- Objetivos :
- Procurar un crecimiento en la construcción de viviendas, tendiente a disminuir significativamente los déficit.
 - Mejorar las condiciones de vialidad urbana, especialmente en las áreas periféricas de las ciudades.
 - Mejorar la cobertura y calidad de los servicios básicos de manera de satisfacer adecuadamente la demanda.
- Políticas :
- Entregar soluciones habitacionales iniciales mínimas y progresivas y posteriormente una solución definitiva, con participación del beneficiario y colaboración financiera por parte del Estado.
 - Privilegiar a las familias allegadas y moradores de viviendas interiores en los planes de asignación de viviendas y erradicaciones.
 - Redefinir el otorgamiento de subsidios habitacionales para favorecer a las familias más pobres.
 - Propender a mejorar el equipamiento comunitario y de áreas verdes en las poblaciones.
 - Construcción de pavimentos en calles que conformen circuitos de la locomoción colectiva, cubriendo sectores perisféricos.
 - Construcción de pavimentación mínima en sectores poblacionales de escasos recursos.
 - Mejorar la red vial urbana mediante vías estructurantes y de circunvalación, mayores conexiones norte-sur, racionalización del tránsito.
 - Mejorar los sistemas de abastecimiento de agua potable en localidades de déficit.
 - Mejorar los sistemas de evacuación y descargas de alcantarillado de aguas servidas en localidades con déficit, disminuyendo la contaminación.
 - Ampliar y/o construir sistemas de alcantarillado de aguas lluvias en localidades con déficit.

- Ampliar la cobertura de servicio de alcantarillado de aguas servidas, incorporando sectores de escasos recursos.

2.11. Sector Justicia

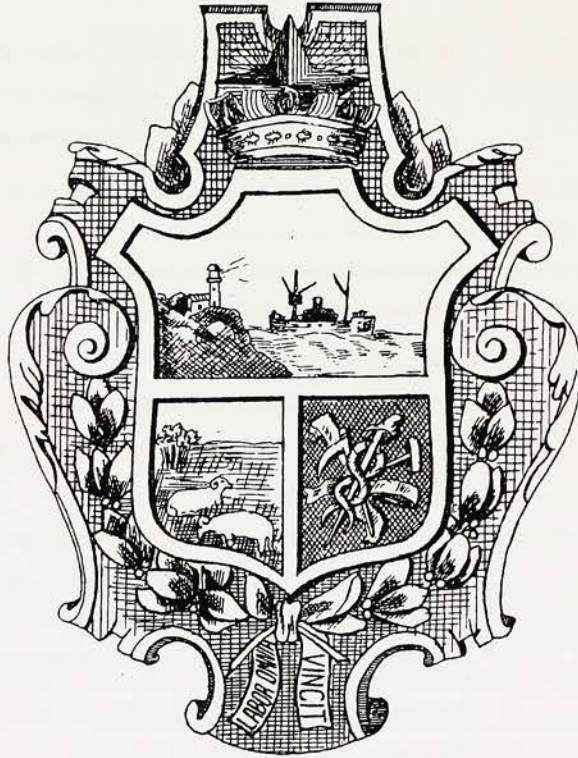
- Objetivos :
- Modernización de la administración de justicia.
 - Lograr una adecuada y suficiente infraestructura de tratamiento y rehabilitación penitenciaria.
 - Propender a una adecuada asistencia al menor.

- Políticas :
- Incorporación de equipamiento y técnicas modernas de informática en la administración de justicia.
 - Perfeccionamiento de programas de rehabilitación alternativos a la reclusión tanto de adultos como de menores.
 - Construcción de recintos de rehabilitación penitenciaria adecuadas a los requerimientos actuales superando el déficit e incrementar las plantas de personal del Servicio de Gendarmería.
 - Incrementar los recursos físicos, financieros y humanos de asistencia al menor.

2.12. Dimensión Ambiental

- Objetivos :
- Buscar una opción adecuada para la Región para lograr un desarrollo sin dañar el patrimonio natural.

- Políticas :
- Protección del patrimonio natural y del medio ambiente, especialmente en lo que concierne a los siguientes aspectos : bosques caducos, praderas, Estrecho de Magallanes, mamíferos y aves, pesca artesanal, pesca de altura, áreas peninsulares, paisaje, atmósfera alta, sanidad ambiental, cuencas hidrográficas.



Escudo de Armas de Punta Arenas.

E S T U D I O S

LA FUERZA AEREA DE CHILE Y LA INTEGRACION DEL TERRITORIO NACIONAL

Mario Barros van Buren
Consejero Numerario

Durante siglos la integración territorial de Chile avanzó sobre la base de las exploraciones terrestres y marítimas, iniciadas por los conquistadores españoles y continuadas por los soldados, sacerdotes y colonizadores de la República. Hasta la aparición del ferrocarril, a mediados del siglo pasado, esta integración tuvo por límites las posibilidades del esfuerzo humano.

La extensión de nuestro territorio y los numerosos accidentes y obstáculos geográficos que lo caracterizan hicieron que Chile fuese un país mal conocido por sus propios habitantes, con amplios espacios vacíos y un dramático problema de comunicaciones. Es importante recordar que hasta 1930, las conexiones humanas y mercantiles de todo orden entre Santiago y el Norte Grande dependían de la navegación y de un ferrocarril de trocha angosta, terriblemente mal servido, y que sólo llegaba a Iquique. Al sur de Puerto Montt existía un territorio casi deshabitado al cual se accedía irregularmente por barco y que no tenía unión alguna con Punta Arenas. Todo el interior de Chiloé Continental y la actual provincia de Aysén carecían de caminos, sendas o poblados con servicios públicos y fue, precisamente, el gobierno de esa época -primera administración del General Ibáñez- el que comenzó a enfrentar el problema de ese aislamiento.

Teníamos, pues, un territorio político y una dislocación geográfica que se traducían en grandes espacios vacíos, en un desequilibrio de la distribución poblacional y, por lo tanto, en una irregular polarización económica. La comunicación marítima, la más antigua, y más natural en nuestra geografía, sólo podía abarcar las costas. La comunicación terrestre era cara, difícil -en ocasiones imposible- y necesitaba de una acción política constante que ni nuestro sistema institucional ni la mentalidad de los gobiernos de la época favorecían.

Sólo la técnica habría de venir a llenar este vacío histórico, a través de un nuevo medio de comunicación, cada vez más perfeccionado:

la aviación. Y tras ella, la presencia de uno de esos hombres excepcionales que la historia de Chile produce de tarde en tarde y que parecen reunir en un solo cuerpo la imaginación, la inteligencia, la energía y la clarividencia que la raza disemina inarmónicamente en toda la población. Este hombre fue Arturo Merino Benítez.

La aviación y el territorio

Los pioneros de la aviación en América del Sur con nivel mundial fueron los brasileños y los peruanos. Los experimentos de Santos Dumont en París y sus vuelos espectaculares concitaron la atención de la opinión pública. Pero estos pioneros siempre se movieron dentro de un área personal, sin que los gobiernos respectivos trataran de proyectar sus esfuerzos en políticas concretas que excedieran el campo experimental y, a veces, meramente deportivo, del arte de volar.

Fueron los colombianos los primeros en concebir la aviación como vínculo de unión territorial. Colombia es un país seccionado por altas barreras montañosas, que lo convierten en una especie de "federación de valles". Hasta 1920 estos valles no se unían entre sí sino a través de las viejas sendas españolas y los caminos, difíciles y serpenteantes, que habían construído los gobiernos republicanos y que en forma parcial, complementaba el ferrocarril.

De ahí que la aviación vino a representar para Colombia un avance formidable. Se construyeron decenas de aeropuertos y los aviones asumieron funciones tan importantes como el correo, el transporte de personas, la observación geográfica, la seguridad civil y militar y hasta la exploración de áreas nuevas. En otras palabras, la integración territorial del país.

La situación en Chile

Cuando el entonces mayor de ejército Arturo Merino Benítez fue designado, en junio de 1926, director de la Escuela de Aviación Militar, su concepción global del tema aéreo en Chile se encontraba sorprendentemente madura. Siendo capitán dictó una Conferencia de cierta resonancia (1918) en la que instó al gobierno de Chile, a estudiar con creciente atención la industria aérea, fuertemente desarrollada por la Primera Guerra Mundial. Sus contactos con Santos Dumont durante

su permanencia en Brasil -era Agregado Militar a nuestra Embajada en Río de Janeiro- le convencieron que el mundo enfrentaba una nueva era en materia de defensa y de comunicaciones.

Lo anterior explica que cuando asumió la Dirección de la Escuela de Aviación, su visión del tema era amplia y futurista. Pese a las inquietas horas de la política chilena en esos días, el mayor Merino se dedica con ahínco a crear la Fuerza Aérea de Chile y, lo que es muy importante, a su proyección a lo largo del territorio nacional.

Tres fueron los objetivos principales que este hombre visionario tuvo en consideración al asumir su pesada tarea: el primero y fundamental era asentar las bases de la aviación militar como rama independiente de la defensa nacional. El segundo fue dotar al país de una red de aeropuertos que permitiera a la primera cubrir con sus alas la totalidad del territorio. El tercero fue la creación de una aviación civil, tanto comercial como deportiva que no sólo cooperara con la Fuerza Aérea en su labor, sino que creara en el pueblo chileno una conciencia nueva capaz de aceptar esta magnífica invención humana como un instrumento normal del progreso chileno y permitiera de esta manera la formación de vocaciones valerosas y entusiastas para los nuevos cuadros de aviadores.

Nacieron así la FACH, como entidad independiente de sus hermanos terrestres y marítima, el Club Aéreo de Chile y la Línea Aérea Nacional. Sobre estos tres pilares, Merino Benítez iba a lograr la integración del territorio chileno por medio de la aviación.

El Club Aéreo de Chile

Se fundó en 1913, como una entidad meramente deportiva y experimental, con el nombre de Aeroclub. Entre 1913 y 1927, esta organización vivió una existencia lánguida, por la escasez de máquinas y de instalaciones apropiadas. Era en la realidad un "hobby" de **élite**, estimulada por los pocos hombres de fortuna que podían darse el lujo de poseer un avión propio. Sin embargo, aún en esta etapa embrionaria, el Aereoclub demostró cuán útil podía ser el avión como factor de conocimiento, transporte e integración territorial. Uno de los primeros clubes privados fue el de Punta Arenas. Las grandes estancias de la zona adaptaron extensiones de terreno como pistas de aterrizaje. El Estrecho

de Magallanes fue cruzado varias veces y aviones privados sobrevolaron Tierra del Fuego en 1920, desafiando los vientos australes, y aterrizando en las estancias de sus dueños. Este es un capítulo aún mal estudiado y apasionante de los inicios de nuestra aviación. Los aviones civiles habían sido llevados a Punta Arenas por vía marítima.

La idea de Merino Benítez era que el Club Aéreo, como entidad, tuviese una aceptación general, y fuese, en la práctica, una escuela de vocaciones aéreas. Para ello era necesario estimular sus actividades, dotarlo de material de vuelo, de instructores y darle acceso a las maestranzas y canchas de aterrizaje militares.

Consecuente con su idea, comenzó a entregar a los clubes los biplanos **De Havillan DH 60 Moth Cirrus**, primero en la base militar de El Bosque y, después, en Los Cerrillos. Instructores militares fueron puestos a disposición de los clubes. Una entusiasta falange de jóvenes acudió al llamado de las alas y pronto los clubes "pioneros" -Temuco y Punta Arenas- ya estaban nuevamente en plena actividad.

Desde estos centros de vuelos se extiende una fecunda labor de exploración y de transporte hacia las zonas vecinas, algunas de las cuales -especialmente las cordilleranas- eran practicamente desconocidas. Se abría así un campo de enorme importancia para el conocimiento del territorio patrio y se preparaban proyectos y horizontes para el futuro, que muy pronto habrían de convertirse en caminos, poblaciones y polos de soberanía. La creación del Club Aéreo de Puerto Montt fue, en este sentido, de una importancia capital para la exploración de las provincias de Chiloé y Aysén. La Fuerza Aérea había, mas tarde, de consolidar con mayor solvencia técnica y mejores elementos, estos ensayos preliminares de exploración aérea.

La Línea Aérea Nacional

El año en que fue creada la Línea Aérea Nacional, de 1929, la comunicación territorial del país era muy parcial. Arica y Punta Arenas estaban aisladas por vía terrestre. El ferrocarril llegaba al norte, en forma precaria, hasta Iquique; y hasta Puerto Montt por el sur. Las carreteras de la época eran muy malas y si esto se dice de las distancias longitudinales, peores eran las condiciones de las transversales. Recién comenzaba a pavimentarse la ruta entre Santiago y Valparaíso. El mar

era el camino natural de Chile. Sin embargo, ir en barco de Valparaíso a Punta Arenas podía tardar quince días. La zona austral se encontraba totalmente aislada.

El coronel Merino propone, entonces, al Presidente Ibáñez, la creación de una línea "aereopostal" entre Santiago y los extremos del país. La idea es aprobada. Merino resuelve, sin embargo, explorar por si mismo el vuelo, los riesgos, requerimientos y necesidades de la empresa que va a emprender y es así como en agosto de 1928, vuela hasta Vallenar y un mes mas tarde, hasta Arica, haciendo el "raid" en tres etapas. En enero de 1929 realiza una segunda gira de inspección de aeropuertos e instalaciones, la que le permite ya fijar la fecha del vuelo inaugural de la LAN. Treinta y seis reconocimientos parciales de la ruta, realizados por los futuros pilotos, garantizaban el ritmo y la seguridad del nuevo servicio.

Este se realizó el 5 de marzo de 1929, en presencia del Presidente de la República, general Ibáñez y de numerosas autoridades. El primer avión de LAN fue un **DH 60 Cirrus Moth** y el piloto oficial de la primera etapa fue el teniente Arturo Meneses. A lo largo de la ruta, le fueron reemplazando, en un sistema de posta, los pilotos Ramón Lisboa, Julio Fuentealba, Carlos Baldeig y Emilio Larraín. En el atardecer del mismo día, el telégrafo comunicaba a Santiago que la primera valija postal llevada por avión en Chile había llegado a Arica sin novedad, abriendo una etapa histórica en las comunicaciones nacionales y en la integración real del territorio.

La Línea Aérea Nacional nació con diez pilotos. El perfeccionamiento de sus instalaciones fue vertiginoso. Las pistas fueron dotadas de modernas torres de control, de maestranzas, de elementos de emergencia y de atención al público. En ese año, se crea, a iniciativa de Merino Benítez, el Servicio Meteorológico de Aviación que tan fundamentales aportes habría de hacer a la seguridad de los vuelos.

En mayo de 1929, la LAN da un paso trascendental al unir Arica con Santiago sin escalas, en ocho horas. El avión **Curtiss Falcon** que realizó esta hazaña fue piloteado por el mismo coronel Merino. Se quiso responder de esta manera a las intensas presiones de las firmas aereopostales extranjeras para conseguir concesiones en las rutas nacionales, alegando mayor experiencia, rapidez y seguridad. El vuelo

de Merino superó estos argumentos y Chile fue el primer país latinoamericano que operó una línea aereopostal con capital, pilotos y personal absolutamente nacionales.

En 1931 LAN transportó su primer pasajero. En 1932, el nuevo material le permitió atender este servicio con total regularidad. Cada avión llevaba 4 pasajeros. Merino volvió entonces su mirada hacia el Sur.

El primer vuelo a Punta Arenas

Arturo Merino había iniciado la exploración de la ruta austral en octubre de 1927, volando hasta Parral. En noviembre, voló a Concepción, Nacimiento, Osorno, aterrizando en Puerto Montt el día 22 de ese mes.

Resulta difícil distinguir en estos ensayos, cuales eran destinados a la futura LAN y cuáles se encuadraban en las necesidades de la Fuerza Aérea. En realidad era esta última el "alma mater" de la empresa global de "volar para Chile". Al unir las ciudades y regiones de Chile por medio del avión, Merino estaba cubriendo al mismo tiempo la defensa nacional, la exploración geográfica, la ciencia meteorológica, las necesidades de transporte, de comunicación postal, y de comercio. Por eso era preciso ir mas allá de donde llegaran los caminos, el tren, las sendas y la navegación.

Siguiendo su costumbre, Merino ensayó todos los vuelos iniciales por sí mismo. Después de haber detectado los problemas de sus "raids", las condiciones necesarias de sus aviones, la capacidad y eficacia de los recursos humanos con los que trabajó y los costos de las operaciones, era el mismo quien corregía, aprobaba, evaluaba y decidía acerca de las nuevas rutas. En febrero de 1929 tenía ya decidido el material de vuelo que necesitaría para su proyectada ruta austral y lo probó personalmente en un viaje experimental de pistas y máquinas, hasta la ciudad de Valdivia.

La necesidad de dar "el gran salto" como Merino llamó humorísticamente el vuelo entre Puerto Montt y Punta Arenas, movió al jefe de la aviación militar a crear la Base Aérea de Chamiza, dotarla de elementos modernos y trasladar allá a los trimotores Junkers, recién adquiridos por nuestra Fuerza Aérea. Quedó a cargo de esta base el capitán Alfredo Fuentes Martínez.

La carencia de aeropuertos en la zona austral, movió a Merino a ordenar la transformación de uno de los Junkers en anfíbio, lo que se efectuó sin problemas en el propio Puerto Montt. Al mismo tiempo se crearon depósitos de combustible en Río Baker y en Puerto Natales para la eventualidad de una emergencia.

Merino viajó a Puerto Montt en enero de 1930. Allí le sorprendió la triste noticia del accidente del teniente Aníbal Vidal, ocurrido en la boca del estuario de Puerto Aysén, frente a la isla de Santa Elena, al abatir su avión una fuerte ventisca. Cruel advertencia para Merino acerca de la fragilidad de una aeronave frente a los formidables vientos de la zona. El mismo sobrevoló una y otra vez aquella zona a fin de probar las condiciones climatológicas y descubrir algún resto del accidente.

Decidir el vuelo a Puerto Aysén, desde Puerto Montt, que era la etapa ya prevista de LAN fue una empresa difícil. El accidente del teniente Vidal había sido un chorro de agua fría en la opinión pública y hasta el propio Presidente Ibáñez, quién tenía los ojos puestos en la unión aérea entre Puerto Montt y Palena, aconsejó a Merino "postergar" cualquier iniciativa que involucrara "un peligro para Ud. y las tripulaciones".

Merino tal como lo dice textualmente en sus recuerdos personales, decidió "matar al chuncho". Hizo la etapa Puerto Montt-Puerto Aysén dentro del programa habitual de vuelos preparatorios a que había acostumbrado a la LAN, pero esta vez llevando el Junker N°6, especialmente acondicionado con flotadores.

En Aysén ordenó al capitán Fuentes llenar el avión con combustible, estanque y reservas, y decolar hacia Punta Arenas sin esperar nuevas órdenes o confirmaciones.

Se iniciaba así un vuelo de estatura mundial que Jean Mermoz calificaría más tarde como "histórico". El Junker 6 sobrevoló, por primera vez, los glaciares continentales y los archipiélagos de Aysén y Magallanes, desafiando un viento constante y turbulencias que son habituales en esa zona.

El 27 de enero de 1930 el Junker aterrizaba en Punta Arenas, en medio de un entusiasmo delirante. La más austral de nuestras ciudades quedaba unida a nuestro territorio metropolitano por las alas de nuestra

aviación reduciendo a 10 horas la distancia entre Punta Arenas y Puerto Montt, la que antes se medía por semanas.

Durante quince días, Merino ordenó realizar vuelos de reconocimiento por los territorios magallánicos, llegando a Tierra del Fuego, explorando el Estrecho y las islas aledañas y el interior de la provincia. En uno de estos vuelos, el Junker N°6 tuvo una grave falla de motor, cayendo en las inmediaciones de Aguas Frescas. Allí murieron el capitán Fuentes y dos de los tripulantes. Los otros, entre los cuales se encontraba el Comandante Merino y el Intendente de Magallanes señor Manuel Chaparro, fueron rescatados cinco horas más tarde por un barco de la gobernación marítima.

Pese a la gravedad de la tragedia, Merino no permitió que ella pesara sobre la continuidad de la hazaña. Tan pronto se creó la Fuerza Aérea como institución independiente, los vuelos a Punta Arenas se reanudaron de inmediato, teniendo como base de despegue el aeropuerto de La Chamiza. En agosto de 1930 y en enero de 1931, aviones anfibia - esta vez los Dornier Wal, especialmente acondicionados- realizaron el mismo vuelo y hasta acompañaron a la escuadra en sus maniobras australes.

La Fuerza Aérea de Chile

Creada por Decreto Supremo 1167 de 27 de marzo de 1930, la Fuerza Aérea quedó constituida como una rama independiente de la defensa nacional. Aunó las tradiciones de los pilotos militares y navales en un haz con los que la propia Escuela de Aviación fue produciendo en su fecunda historia.

El territorio nacional quedó así cubierto por sus alas. En rápida sucesión, la Fuerza Aérea fue abriendo más y más horizontes nacionales, llegó donde ni el camino ni el riel podrían hacerlo; asentó nuestra soberanía en el interior del desierto y en los valles patagónicos. Años más tarde, sus hélices abrirían las rutas aéreas hacia la Antártica y la Isla de Pascua. El patrimonio territorial de Chile quedaba así totalmente integrado. Y así continuaría indefinidamente.

A L E R T A

RELACIONES CON ARGENTINA

Francisco Ghisolfo Araya

Consejero Numerario

En la visita que realizara a nuestro país el Presidente Carlos Saúl Menem, de Argentina, el año próximo pasado, se consideró como tema prioritario en las relaciones chileno-argentinas la solución de los problemas limítrofes pendientes. Se sustenta lo anterior en la necesidad de ir eliminando aquellos asuntos que entorpecen las relaciones entre ambos países y avanzar en la complementación económica acordada en el Tratado de Paz y Amistad, signado el año 1985. En la retribución de dicha visita que realizará próximamente el Presidente Patricio Aylwin sin duda se volverá sobre el mismo tema. Ello invita a reflexionar sobre tan importante materia.

La frontera de Chile con Argentina es una de las más largas del mundo con 5.305 kilómetros. Está levantada en su casi totalidad por los Institutos Geográfico Militar de Chile y de Argentina, con la participación de delegados de la otra parte y, en ciertos sectores, se realizó un trabajo común. A la fecha existen instalados unos 605 hitos y reconocidas 80 cumbres consideradas como tales además de otros trazados aprobados y que falta materializarlos en el terreno.

Oportuno nos parece recordar que el trazado lo realiza una Comisión Mixta de Límites acordada por un Protocolo firmado con Argentina, el 16 de abril de 1941. Este tiene por misión: la reposición de hitos desaparecidos o en mal estado, la colocación de hitos intermedios donde sea necesario, determinar las coordenadas geográficas de su exacta posición y levantar en detalle una faja de terreno a ambos lados del límite para la carta oficial de ambos países. El trabajo de la Comisión Mixta se sustenta, naturalmente, en los acuerdos signados entre ambos países. Esto es: El Tratado de Límites de 1881, el Protocolo de 1893, el Arbitraje de 1902, el Laudo Bucanan de 1899 sobre la Puna de Atacama, el Laudo de Palena de 1966 y el Tratado de Paz y Amistad de 1985.

En la introducción de este último Tratado se establece que con dicho acuerdo se solucionan todos los problemas existentes entre ambos

países. Si consideramos como solución el seguir el procedimiento que allí se señala, cuando se presentan diferencias, estaría en lo cierto. Sin embargo, considerando el estado actual del trazado de la frontera la afirmación no sería tal por cuanto subsisten un par de decenas de problemas algunos más graves que otros. Lato sería referirse a cada uno en particular; mas, una simple enumeración de aquéllos nos dará una visión de la magnitud del hecho. Existen diferencias de opinión entre Chile y Argentina en cuanto a los siguientes puntos: Cerro El Muerto, Volcán Copahue, Cerro Negro o Volcán, Cerro del Agua de la Falda, Cerro Dos Hermanos, Cerro el Potro, Cerro de las Polleras, Cerro Campana, Cerro Principio, Cerro Ap Iwan, Corrida de Cori, Mina Julia y otros. Además de ellos Laguna del Desierto, de triste recordación para Chile, Campos de Hielo Norte y Sur y el desplazamiento del Hito I Cabo del Espíritu Santo, en Tierra del Fuego. Los primeros y de menor significación radican en la falta de entendimiento para señalar la divisoria de aguas acordada por el Protocolo de 1893, aclaratoria del concepto de las más altas cumbres que sería el límite entre ambos países; la identificación en el terreno de ciertos accidentes geográficos o la no coincidencia del trazado con puntos geográficos específicamente mencionados en los acuerdos.

Laguna del Desierto, en cambio, constituye uno de los problemas serios por cuanto el trazado sustentado por uno y otro país difiere sustancialmente, están comprometidos espacios importantes y Argentina se ha dado "maña" para ir encerrando los terrenos reclamados con puestos de gendarmería, a veces disfrazados, para impedir el acceso de los chilenos vecindados en el lugar. Otro tanto ocurre en los Campos de Hielo Norte y Sur, donde es difícil, por decir lo menos, ubicar la divisoria de aguas y las superficies en disputa son enormes. Finalmente, la falta de coincidencia del hito I fronterizo del Cabo del Espíritu Santo con el meridiano correspondiente, desde donde se proyecta el límite en Tierra del Fuego, hizo ganar impropriamente a Argentina sendos espacios.

La Comisión Chilena de Límites ha trabajado con bastante celeridad; no así su contraparte argentina. Por ello, la agilización de tales trabajos es un buen tema para la nueva conversación entre los Presidentes Aylwin y Menem, cuya terminación contribuirá significativamente a la eliminación de susceptibilidades entre nuestros países.

OCUPACION ARGENTINA DE TERRITORIOS EN LITIGIO

Francisco Ghisolfo Araya
Consejero Numerario

El senador de la XI Región, Hugo Ortíz de Filippi, ha denunciado, recientemente, la presencia de Gendarmería y de pobladores argentinos en territorios fronterizos en litigio; específicamente en Laguna del Desierto, uno de los 24 problemas limítrofes pendientes con Argentina, confirmados por la Cancillería, según listado que se tuvo presente en la visita que realizara el 2 de agosto de 1990, el Presidente Carlos Sául Menem a nuestro país. Entre ellos, uno de los más conflictivos es el de Laguna del Desierto y Campos de Hielo Norte y Sur, por cuanto, según el senador Ortíz de Filippi hay presencia de la Gendarmería argentina que desincentiva a los colonos chilenos a permanecer en sus tierras, situación que será muy negativa si se llegase a dirimir el conflicto con un árbitro internacional, razón por la cual denunciará el caso en el Senado.

Oportuno nos parece recordar que en Laguna del Desierto, en noviembre de 1965, se produjo un incidente mayor, al ser baleado por la Gendarmería argentina el teniente Merino, de Carabineros de Chile, mientras se aprestaba a retirarse del área, por acuerdo concertado entre ambos gobiernos; retirada que no cumplieron los argentinos. Por el contrario, establecieron puestos permanentes de Gendarmería en los accesos a dicho lugar y últimamente, un puesto en las proximidades del portezuelo El Tambo, en la zona comprendida entre el lago O'Higgins y el monte Fitz Roy, en la XI Región, motivando una reclamación diplomática de nuestro Gobierno con fecha 11 de febrero de 1989, sin que, hasta la fecha se haya desmantelado tal puesto.

La presencia de colonos, denunciada por el senador Ortíz de Filippi, hace más conflictiva la situación, por cuanto la presencia permanente de argentinos es un argumento en su favor, en caso de llevarse el litigio a un árbitro internacional.

Al respecto, la experiencia histórica de Chile no es alentadora. Bástenos recordar que los arbitrajes de Eduardo VII e Isabel II de Inglaterra, en 1902 y 1966, respectivamente, favorecieron a los

argentinos, por el hecho de haber manifestado presencia en los espacios en disputa. Los argentinos, antes de que se concretara el Tratado de Límites de 1881 y su protocolo complementario de 1894, con el trazado de la frontera por las más altas cumbres que dividan aguas, avanzaron hacia el oeste e, incluso, tierras chilenas fueron subastadas en Londres. Los árbitros, como señala Manuel Hormazábal, para mantener la ocupación argentina no dudaron en "dividir cursos de agua y cortar grandes lagos", pesando la presencia existente y vulnerando los tratados antes mencionados.

Laguna del Desierto se inserta en la zona no demarcada entre el Hito 62 y el Monte Fitz Roy o Chaltel. El primero puesto por el perito inglés Holdich y el segundo una elevación que no merece dudas. Sin embargo, hay diferencias de opiniones entre chilenos y argentinos de la Comisión Mixta de Límites en cuanto al lugar en el terreno en que se produce la "divisoria continental de aguas", por estar confundidas con varias "divisorias locales". Para los argentinos la divisoria continental pasa por el cerro Gorra Blanca, situada bastante al oeste de la línea recta entre el Hito 62 y el Monte Fitz Roy, dejando todo el valle de Laguna del Desierto para el país trasandino. Sin embargo, esta tesis no puede ser aceptada por cuanto corta en dos partes la divisoria de aguas que va al Pacífico, situación prohibida expresamente por el protocolo de 1894. En cambio, si el demarcador, en 1903, puso en la cartografía que le presentó Thomas Holdich, el límite al oriente de Laguna del Desierto, dejando todo el valle para Chile, esta zona debe ser reconocida por ambos países como delimitada y no volver para atrás. Si así ocurriera bien podríamos exigir que se revisara el trazado al norte del hito 62, donde el lago San Martín le fue asignado a Argentina aún cuando no tiene desagüe para el Atlántico y sí lo tiene para el Pacífico en conjunto con el lago O'Higgins.

Lo antes señalado no hace sino fundamentar las inquietudes del senador Ortíz de Filippi y en el próximo encuentro de los Presidentes de Chile y Argentina ésta debiera ser una materia de alto interés a considerar, toda vez que la Comisión Chilena de Límites cumplió su tarea en el área, mientras su hómónima de Argentina dilata y dilata la situación. La remoción de estos escollos en las relaciones chileno-argentinas hará más fácil la complementación necesaria entre ambos países.

EL PROBLEMA DE LAGUNA DEL DESIERTO

Francisco Ghisolfo Araya

Consejero Numerario

Según recientes informaciones de la Cancillería, se ha logrado un total acuerdo entre Chile y Argentina sobre 22 de los 24 casos limítrofes pendientes, en las reuniones sostenidas, en Santiago, entre los subsecretarios de Relaciones Exteriores de ambos países. De ser corroborados por los expertos jurídicos de ambas naciones, el Convenio sería ratificado, en Buenos Aires, en la próxima reunión cumbre que sostendrán los presidentes de Chile y de Argentina, entre los días 1 y 2 de agosto del presente año. Siendo asuntos de tan alto interés sería del todo conveniente que la ciudadanía se impusiese de su contenido antes que el Convenio se convirtiese en acuerdo internacional y por tanto irreversible.

En la misma información se ha señalado que los dos puntos restantes son los más complejos y, por tanto, requerirán de un estudio más exhaustivo por las partes. Ellos son: Laguna del Desierto y los Campos de Hielo Norte y Sur, mal llamados Hielos Patagónicos.

Sin duda, Laguna del Desierto es un problema complejo y candente por cuanto en el lugar ya se ha derramado sangre chilena. Por otra parte, el asunto limítrofe ya fue sometido a un Laudo Arbitral, el de 1902, de S.M. Británica, el cual señaló el límite entre el extremo Sur del mal llamado Lago San Martín, donde está ubicado el Hito N°62 y el Monte Fitz Roy que constituye un hito natural. El Lago San Martín, como es sabido, constituye un todo con el Lago O'Higgins y la unidad desagua al Pacífico; fue arbitrariamente cortado en dos, contraviniendo el Tratado de Límites de 1881 y su Protocolo Complementario de 1894 ya que, en base a estos acuerdos internacionales, los lagos y ríos que desagüen al Pacífico correspondían a Chile.

La frontera entre el Hito N°62 y el Monte Fitz Roy presentó dificultades a los técnicos designados por la Comisión Arbitral, en razón al desconocimiento geográfico del área, y por otra parte, por no estar claramente definida la divisoria continental de las aguas, en que se

sustentaría el trazado de la frontera. Numerosas divisorias de aguas locales interdicen la divisoria continental y ello ha dado pábulo para diferentes interpretaciones. No obstante, el coronel Holdich en el mapa presentado a S.M. Británica con la limitación sugerida presenta una divisoria que se aproxima en gran medida a la línea recta que une el Hito N°62 con el Monte Fitz Roy, lo que fue aceptado por el árbitro y adoptado como suyo, en el dictamen sobre las zonas en litigio que entregó a Chile y Argentina. Argentina, como ha sido su costumbre, aun cuando aceptó el arbitraje, en el momento de llevar al terreno la delimitación, ha modificado el trazado, apoyándose en puntos geográficos nominados a su arbitrio y que llevan el trazado al Oeste del trazado original, dejándose para sí más de 500 kilómetros cuadrados en la denominada Laguna del Desierto, que contiene los terrenos de mayor valor en la zona.

Argentina ocupó tales espacios y, en 1965, en noviembre de aquel año, se suscitó un entrevero con Carabineros de Chile, donde perdió la vida el Teniente Merino y que tuvo a ambos países al borde de la guerra. Las conversaciones entre ambos gobiernos llevó la cordura y se acordó el retiro de Gendarmería y de Carabineros de la zona; sin embargo, los argentinos no dieron cumplimiento al acuerdo -es más, asaltaron el puesto de Carabineros que se aprestaba a retirarse- y mantuvieron la ocupación y los puestos de Gendarmería que continúan en su lugar veinticinco años después, haciendo valer su fuerza en un área, como reconocen ambos gobiernos, que se encuentra en litigio. Los reconocimientos hechos y la presencia del Director de Fronteras y Límites de Chile no hacen sino confirmar lo antes aseverado.

Los acuerdos del Tratado de Paz y Amistad signado entre ambos países en 1984, establecen un sistema de solución pacífica de los diferendos limítrofes como el señalado. Por otra parte, la experiencia nos señala que la ocupación previa del espacio en disputa constituye un serio argumento para decidir la soberanía de aquél; por consiguiente, de no lograrse, previamente, la evacuación de los argentinos de Laguna del Desierto, lo más probable es que el árbitro arbitrador entregue la soberanía de aquellos espacios a los argentinos, pasando por encima del Tratado de 1881, el Protocolo de 1884 y el Laudo Arbitral de 1904.

La complementación económica entre Chile y Argentina y la

vinculación entre ambos países, cada vez más necesaria, ante la formación de bloques económicos mundiales que atentan contra los países individualmente, recomienda la pronta solución de este problema y su proyección en los Campos de Hielo Norte y Sur; para ello bastaría que Argentina aceptara como límite la línea recta que une el Hito N°62 con el Monte Fitz Roy, al igual que Chile, en aras de la amistad y de la solución de problemas, aceptó como límite en la Boca Oriental del Estrecho de Magallanes la línea recta entre cabo Dungeness y el cabo Espíritu Santo, renunciando así a la proyección que el Derecho del Mar le otorgaba más allá de esta línea de base que entregó, además, importantes yacimientos de hidrocarburos a los argentinos que hoy está explotando ENAP, compartiendo sus beneficios con YPF. Esta fue una actitud de hermandad y ahora nobleza obliga.

PROBLEMAS LIMITROFES

Francisco Ghisolfo
Consejero Numerario

Un aspecto característico de la geografía de nuestro país es su extensa frontera que nos vincula directamente con tres países que no siempre han resultado muy amistosos. Geopolíticamente, esta condición, es, a veces, factor de fuerza porque permite un amplio comercio y cooperación con aquéllos; en otras circunstancias, es factor de debilidad por el esfuerzo requerido para dar seguridad a la frontera. En los "vientos que hoy corren" prima la permeabilidad de las fronteras a fin de fortalecer el intercambio comercial entre los países.

El problema de Laguna del Desierto, de larga data, no ha podido ser resuelto por tres administraciones, desde que se llegó a su punto más crítico, en 1965, en las relaciones de Chile y Argentina con respecto a éste. Hoy día, parlamentarios de la zona han vuelto a destacar el problema, en razón a la presencia de la gendarmería argentina en el área en discusión; es más, ha sido reforzada, desde 1965, en que ambos gobiernos acordaron el retiro completo de las fuerzas existentes de ambos

países; e incluso, se ha dicho que la gendarmería ha estado hostilizando a los pobladores chilenos asentados en un área cuya soberanía no es discutida. El problema es complejo, tal vez es el que presenta mayores complicaciones de los 24 reconocidos por nuestra Cancillería pero que, no obstante, requiere de una solución que no puede continuar dilatándose, toda vez que el tiempo juega en favor de los argentinos, que mantienen presencia permanente desde hace más de 20 años lo que, sin duda, tendría gran peso en la eventualidad de que se tuviese que recurrir a un arbitraje internacional.

Recientemente, uno de nuestros abogados en el último arbitraje que debió llevar a cabo el Gobierno de Chile frente a Argentina, por el litigio en el extremo austral de nuestro país, expresó que en asuntos limítrofes debiera actuarse con mucha prudencia y moderación, sin dejarse llevar por la pasión que conlleva todo atropello a nuestra soberanía. Asimismo, que debiera dejarse a los organismos técnicos trabajar primero el problema para luego tratarlo políticamente con la sustentación jurídica indispensable. No podemos dejar de concordar con aquello. Sin embargo, lo inaceptable es que en aras de una paz y una solución "justa" a futuro se deja transcurrir el tiempo sin tomar acción alguna al respecto. Cuando el coronel británico Thomas H. Holdich, designado técnico por el árbitro, el Rey Eduardo VII, propuso el trazado del límite entre el lago O'Higgins-San Martín y el Monte Fitz Roy como, prácticamente, una línea y dejó a Laguna del Desierto en el sector chileno, el reconocimiento geográfico no era completo. Al llevarse a terreno comenzaron los problemas, en razón a que los argentinos para adueñarse de aquellas tierras más ricas no dudaron en modificar la toponimia de la geografía y del lugar. La Comisión Mixta de Límites acordó hacer un levantamiento completo, dividiéndose el trabajo entre ambas; la chilena ya finalizó el suyo, no así la argentina que sigue ganando tiempo ante la contemplación de los chilenos.

Esto de contemplar pacientemente lo que hacen los otros nos ha sido siempre negativo. Chile permitió que la ribera norte del canal Beagle fuera ocupada ilegalmente y luego que, se levantara en ella entre otros, el poblado de Ushuaia, no nos fue posible defender el principio de la costa seca, entregada por el Tratado de 1881 y así se perdió la mitad de sus aguas. Por condescendencia, en otra oportunidad, se permitió

que Bolivia se instalara en Cobija y ocupara un sector del litoral que no les correspondía, situación que sólo se resolvió por un sangriento conflicto. Mientras ocurría lo anterior se permitió que Argentina ocupara la Patagonia al sur del río Negro, y como consecuencia de ello se perdió ese rico territorio. Después de firmado el Tratado de 1881 y su Protocolo Complementario de 1893, el Gobierno de Chile tuvo conocimiento que Argentina estaba ocupando valles al occidente de la divisoria continental de aguas y ante tal condescendencia, el árbitro británico entregó a Argentina territorios chilenos, cortando grandes lagos, como el O'Higgins-San Martín que desagua al Pacífico y grandes ríos para no tener que desalojar a colonos argentinos allí instalados.

Por consiguiente, lo expresado por el senador Hugo Ortíz de Filippi y el diputado Horvath, tiene plena validez; antes de conversar sobre el problema de Laguna del Desierto, el lugar debe ser desalojado por las fuerzas de gendarmería argentina que permanecen en tres puestos instalados en ella.

Por otra parte, la peregrina idea de establecer allí una soberanía compartida, aunque fuese desmentida posteriormente, no debe siquiera considerarse. La historia demuestra que tales situaciones como, asimismo, los enclaves y corredores no son soluciones viables; más bien, fuente de futuros conflictos. Esto lo pueden confirmar los prácticos nacionales que comparten sus actividades con los argentinos en los canales australes de acuerdo al Tratado de Paz y Amistad signado con Argentina, en 1984.

IDEA NOVEDOSA

Fernando Navajas Irigoyen
Vicealmirante

El Sr. Canciller, don Enrique Silva Cimma, al ser consultado por un periodista, acerca de la posibilidad de establecer un sistema de Soberanía Compartida en la Zona de Laguna del Desierto, respondió: "Es una idea novedosa que podría ser considerada". Ante tamaño exabrupto nos hemos quedado desconcertados; cualquier respuesta hubiera sido

mejor que esa porque la Soberanía no se comparte; o se la posee plenamente o no se la posee.

¿Qué significa este concepto tan novedoso para el Canciller?

La Soberanía Compartida equivale al condominio; dos Estados ejercen soberanía sobre un mismo territorio, de modo indiviso o concurrente. Normalmente busca solucionar de modo transitorio un litigio de especial complejidad.

Ejemplos: 1.- Archipiélago de Samoa, bajo condominio de Alemania, EE.UU. y Gran Bretaña, desde 1889 hasta 1899.

2.- Sudán, bajo condominio de Gran Bretaña y Egipto, desde 1899; sin embargo en 1924, Gran Bretaña obligó a Egipto a retirar sus tropas y finalmente concedió la independencia en 1955.

3.- Nuevas Hébridas, bajo condominio franco-inglés, desde 1887 hasta 1980.

Cabe considerar que tales casos se han referido a territorios coloniales muy distantes de las potencias que han aceptado esta modalidad de ejercicio de soberanía. En el único caso de contigüidad (Egipto-Sudán), la potencia dominante era, de hecho, la lejana.

Salvo estas circunstancias de condominio colonial, en el que las normativas se acomodaban con el consenso de las potencias dominantes, en el caso de un condominio fronterizo entre dos Estados de equivalente grado de desarrollo político, económico y social, caben las siguientes consideraciones:

1.- La soberanía territorial implica una amplia jurisdicción; es decir, la administración irrestricta de justicia civil y criminal y la atención de los servicios públicos necesarios para ello. (Tribunales, Registros Civiles y Patrimoniales, tributos, contribuciones y derechos o tasas; servicios de trabajo, previsión, salud y educación y sus correspondientes registros y autorizaciones para el ejercicio de profesiones y oficios). En una supuesta Soberanía Compartida habría que señalar qué normativa y operación se establecerá para regular las actividades en el área, ya que no es dable considerar la creación de legislación especial para un territorio que no tiene soberanía propia ni representantes para elaborarla. Al aceptar, necesariamente, una de las dos normativas y tribunales correspondientes, de hecho, alguno de los dos Estados estaría renunciando a su jurisdicción, es decir, a su soberanía.

Esta consideración territorial hace impracticable la idea de Soberanía Compartida.

2.- La Soberanía Compartida podría basarse en el concepto de jurisdicción personal, esto es, someter a los habitantes a normativas diferentes según sea su nacionalidad; los chilenos, por las leyes de Chile y los argentinos, por las de Argentina. Quedaría por definir a qué normativa se ceñirían los habitantes de otras nacionalidades. En todo caso debería definirse los servicios públicos y tribunales que ambas jurisdicciones personales requieren para el normal desenvolvimiento de la vida ciudadana. El gran escollo sería ejercer jurisdicción cuando los actos implicaran a ciudadanos de distinta nacionalidad, lo que podría ser de normal ocurrencia. Nuevamente alguno de los dos Estados debería ceder soberanía para determinar cuál de los dos sistemas prevalece. Por lo demás, habría que respetar ciertas inmunidades de jurisdicción, como la de las Fuerzas Armadas que, sin duda, se estacionarían en el área; tales inmunidades, aunque sólo se refieren a funciones oficiales, pueden implicar actos que se proyecten más allá de sus cuarteles, pudiendo trabarse continuas querellas de competencia; sería el caso de requisiciones, conscripción, deserciones, etc. Al igual que en el caso de la jurisdicción territorial, la de carácter personal también parece impracticable.

En el fondo, lo que se perfila en el caso de Laguna del Desierto, es el intento argentino por trasladar el modo de adquirir territorio desde la "adjudicación" hecha por el árbitro, que ha demostrado ser engorrosa por las circunstancias geográficas, a la "prescripción", sea en su modalidad "histórica" (el poseedor se reputa dueño) o en el modo "adverso", que requiere un doble comportamiento: el país interesado (Argentina) ejerce en forma persistente actos de soberanía sobre territorio ajeno; el país afectado (Chile) tolera permanentemente el ejercicio de la soberanía ajena. La tendencia general es que los árbitros den el favor al que representa un estado de cosas consolidado, en nombre de la estabilidad y de la paz.

Cabe tener presente que para que la prescripción adquisitiva funcione debe satisfacer tres requisitos:

1) Que haya sido establecida lícitamente. (No se oponga a ningún Tratado). El problema en cuestión parece lícito pues hay un Tratado

General de Límites, de donde se deriva la discusión por diferencia de apreciaciones en la aplicación del procedimiento de la línea divisoria de las aguas.

2) Que se conozca de modo público y sin protesta de otros. Ello se cumple por cuanto ha sido pública la ocupación Argentina (Puestos de Gendarmería) y también las débiles protestas por parte de Chile; las que en su mayoría no han sido respondidas adecuadamente.

3) Que se prolongue durante un tiempo apreciable. Se cumple, pues este asunto de la ocupación argentina en el sector en cuestión se prolonga por más de 25 años.

Es obvio que, de no haber una reacción enérgica, protestas fundamentadas y otras "acciones menos novedosas", Argentina podría esgrimir dichos argumentos en su favor.

Como se puede ver, la novedosa idea de la Soberanía Compartida es impracticable, aberrante y entreguista. Tampoco es aceptable una "solución transitoria", como se ha sugerido, pues a la postre será definitiva. Lo que debe hacer de novedoso el Sr. Canciller, es estudiar seriamente el asunto y proponer soluciones concretas que no atenten contra nuestros derechos soberanos, que aseguren una convivencia pacífica con nuestros vecinos y que sean estables en el tiempo para no crear dificultades a las generaciones venideras. Si esto no puede lograrlo e insiste en la novedosa idea, debiera renunciar, puesto que estaría faltando a su obligación y deber fundamental que es cautelar por el prestigio y soberanía de la Nación.

La ingenuidad, falta de imaginación o subordinación intelectual de muchos de nuestros conductores políticos ha sido tradicional.

Después que en octubre de 1965, la Gendarmería argentina notificó a los colonos chilenos que debían abandonar el sector de Laguna del Desierto y, para buscar una solución definitiva, el Presidente Frei se reunió con su colega el Presidente Illia de Argentina el 30 de octubre de 1965 en Mendoza. Al término de la reunión se emitió una Declaración Conjunta, en la cual se comprometieron en un plazo de cinco años a concluir la demarcación de toda la frontera. En lo sustancial acordaron retirar las fuerzas policiales de la nueva zona en discordia hasta que se trazara la frontera. Lo increíble fue que dicho acuerdo se estableció verbalmente; no quedando constancia escrita.

Impresionado por los resultados obtenidos, el Jefe de Estado declaraba después de descender en "Los Cerrillos": "El Presidente Illía es un filósofo del cual tenemos mucho que aprender". (Oscar Espinosa Moraga, Vol. III, pág. 362).

El filósofo Illía debe haber tenido una filosofía muy argentina, pues el 6 de noviembre de 1965 y un día antes que venciera el plazo acordado, un centenar de gendarmenes de ese país invadieron sorpresivamente la zona, daban muerte al Teniente de Carabineros Don Hernán Merino Correa, dejaban herido a un Sargento y apresaban a los otros dos policías chilenos. Así terminó el "castillo de ilusiones edificado sobre la arena movediza de la amistad con Argentina" (Oscar Espinosa Moraga, Vol. III, pág. 362). Esto hay que recordarlo y tenerlo siempre presente en las relaciones con nuestros vecinos para evitar su repetición y lamentables consecuencias.

En este asunto deben intervenir y mostrar una firme actitud y hacer oír su voz las Comisiones de Relaciones Exteriores y Defensa del Senado y Cámara de Diputados para estudiar las proposiciones del Ministerio de Relaciones Exteriores y evaluar la conducta del Canciller. También debe tomar acción el Consejo de Seguridad Nacional por ser un asunto atingente a sus obligaciones. La paz no puede lograrse a costa de estar cediendo y cediendo; ello implica una actitud derrotista y de pereza mental que no puede continuar siendo aceptada por la Nación chilena, cercenando cada vez más su territorio y menospreciando su dignidad. Se dice que estamos en Democracia; entonces el pueblo de Chile y sus representantes en el Congreso deben exigir a sus autoridades comportarse seriamente, sin frivolidades y con firmeza.

Sería recomendable que las personas con responsabilidades públicas estudiaran y conocieran nuestra Historia Patria, especialmente en lo relativo al comportamiento de nuestras relaciones con los países vecinos.

Nota: Los artículos expuestos en esta Sección Alerta, se han obtenido del Archivo de Redacción del Diario El Mercurio de Valparaíso, los cuales han sido publicados por este periódico en distintas ocasiones.

COMENTARIOS A LA CARTOGRAFIA DEL SECTOR
COMPRENDIDO ENTRE EL HITO 62
RIBERA SUR DEL LAGO SAN MARTIN Y MONTE FITZ ROY

Sergio Paravic Valdivia
Consejero Numerario

El Fallo de Su Majestad Británica Eduardo VII fue dado el 20 de noviembre de 1902 sobre cuatro regiones sometidas a su decisión: 1) Paso de San Francisco; 2) Hoya del Lago Lacar; 3) Lago Nahuelhuapi a Lago Viedma; y 4) Estuario de Ultima Esperanza.

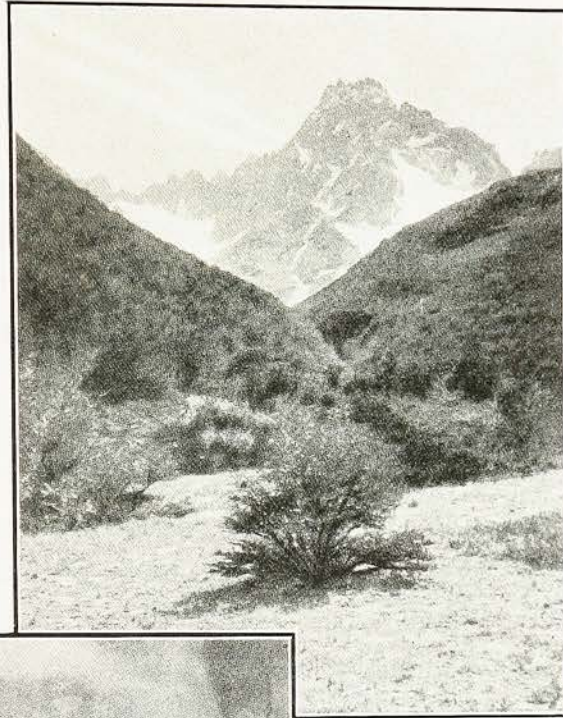
En la región Nahuelhuapi-Viedma el Fallo adjudicó a la Argentina las hoyas superiores de ríos de vertiente al Pacífico, como así también las partes orientales de Lagos que alimentan los ríos que se dirigen al Pacífico. Entre éstos se dividió el Lago San Martín, quedando asignada la porción occidental de la hoya de este lago a Chile y la porción oriental a la Argentina, encontrándose sobre el cordón divisorio el elevado pico denominado Monte Fitz Roy.

El Tribunal reconoció desde un comienzo que existía, en abstracto, una diferencia capital entre las contenciones de ambos países: una frontera orográfica determinada por las cumbres más elevadas de la Cordillera de los Andes sostenida por Argentina, en tanto que Chile sostenía que la definición contenida en el Art. 1 del Tratado de Límites de 1881 "las cumbres más elevadas...que dividan las aguas y pasará por entre las vertientes que se desprendan a un lado y otro; "podía satisfacerse por una línea hidrográfica que formase la división de las aguas entre los Océanos Atlántico y Pacífico, dejando a la República Argentina las hoyas de todos los ríos que desembocan en el primero dentro del litoral argentino, y a Chile las hoyas de todos los ríos que desembocan al Pacífico dentro del litoral chileno. De esta manera, un límite orográfico puede ser indeterminado siempre que no se especifiquen una por una las cumbres individuales por donde haya de pasar. En tanto que una línea hidrográfica, desde el momento que se indican las hoyas, admiten ser trazadas en el terreno.

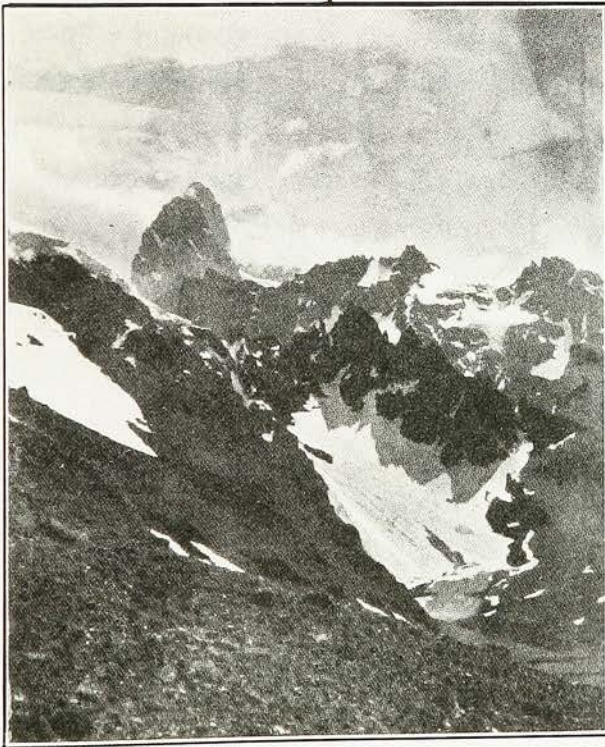
El Tribunal, ante estas contenciones divergentes, llegó a la

conclusión que la cuestión sometida a su consideración no era la de decidir cual de las líneas alternativas era la correcta o la errónea, sino más bien la de determinar la línea fronteriza precisa que, en su opinión, interpretara mejor la intención de los documentos diplomáticos sometidos a su consideración. Y absteniéndose de pronunciar juicios sobre las respectivas contenciones presentadas por las Partes.

El Cerro Solo, con el valle del mismo nombre.



Fot. Kölliker.



El Fitz Roy visto desde la cresta del Cerro Solo.

Fot. Kölliker.

FUENTE: Sociedad Científica Alemana. Patagonia. 1917.

**CROQUIS PARCIAL DE LAS PLANCHETAS VIII Y IX
IMPRESAS EN LONDRES EN BASE A LOS LEVANTAMIENTOS
DE LA COMISION CHILENA DE LIMITES DENOMINADAS
"BOUNDARY DEMARCATION BETWEEN CHILE AND THE ARGENTINE REPUBLIC"
A ESCALA 1:500.000**

FIG. A

Con el fin de mostrar el entorno inmediato al área comprendida entre la ribera Sur del Lago San Martín y el Monte Fitz Roy, el croquis parcial tomado de su original, comprende la totalidad de la hoya del Lago San Martín con vertiente al Pacífico y parte de la hoya del Lago Viedma que vierte sus aguas hacia el litoral atlántico.

Se observa en la Carta la divisoria continental (Divortium Aquarum) sostenida por Chile, dibujada en línea continua en los tramos mensurados y con línea discontinua los tramos no levantados. Asimismo se han trazado las líneas propuestas por Argentina que corren en general por "cordilleras inesploradas" mostrando las proposiciones del año 1898 y año 1900. Una particularidad de esta Carta es la toponimia chilena en la hoya del Lago San Martín, topónimos como Península Cancha Rayada; Península Mackenna; ríos Martínez de Rozas, Freire, Lynch; Monte O'Higgins; Monte Ibáñez; Sierra de Sangra; etc. que quedaron en su gran parte en el territorio asignado a la Argentina.

FRAGMENTO DE LA CARTA ARBITRAL QUE ACOMPAÑA A LA SENTENCIA DE 1902

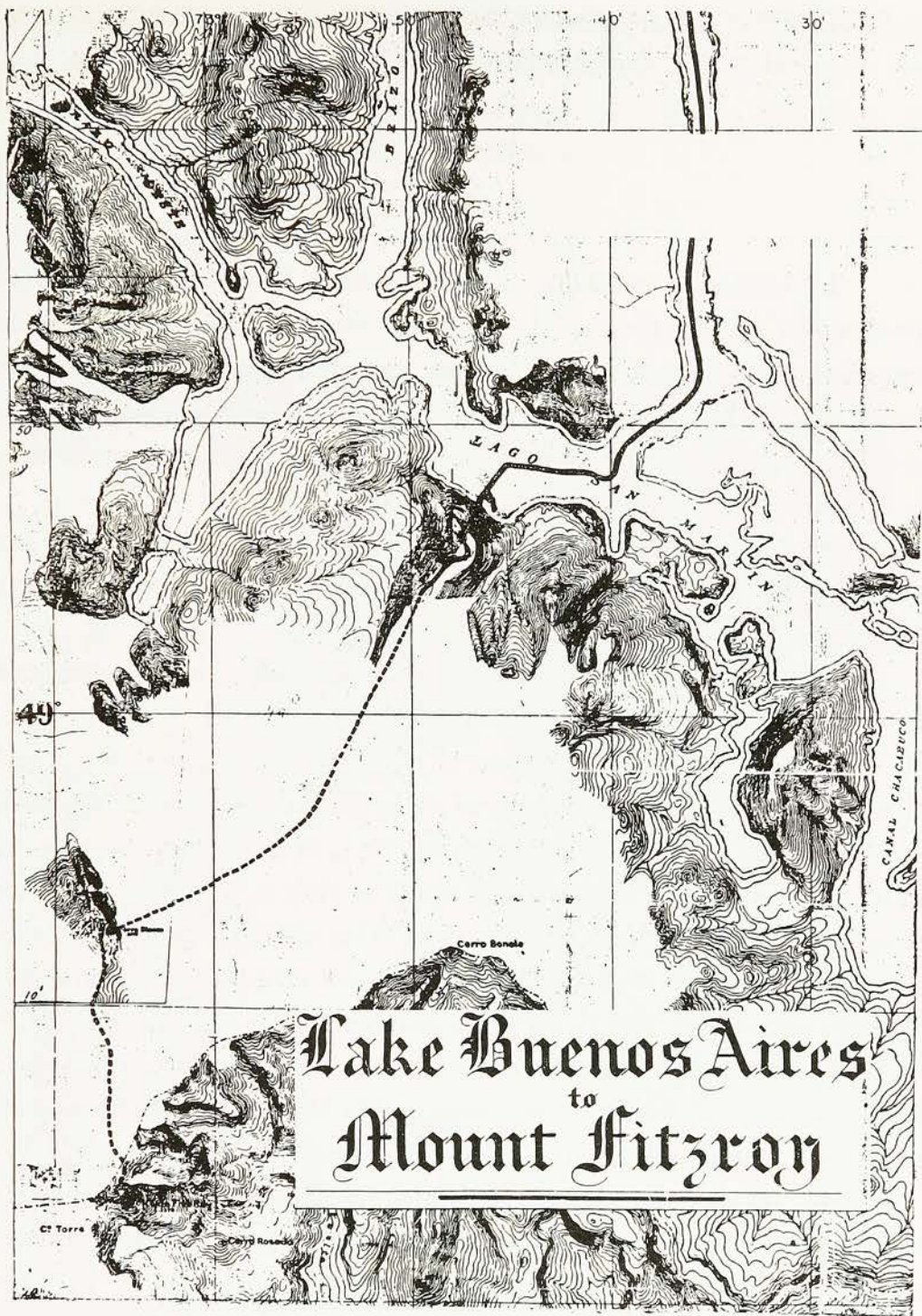
FIG. 3

El límite señalado por el Arbitro entre el Lago San Martín y el Monte Fitz Roy contiene dos trazas: continúa en las áreas cartografiadas y segmentada en zonas inexploradas o en donde las características geográficas son conocidas pero no han sido precisamente localizadas.

El mapa presenta una amplia zona en blanco en la zona central, en donde en 1931 Alberto Agostini descubre el área de la Laguna del Desierto, inexplorado en la época del Fallo Arbitral. La traza representada en la Carta, desde la ribera del Lago San Martín hasta tocar la divisoria continental en las cercanías del Fitz Roy, corresponde a una divisoria local de aguas que separa hoyas de la vertiente del Pacífico, en donde el Cerro Gorra Blanca es un punto de esta divisoria. Como el Monte Fitz Roy es un punto obligatorio por donde debe pasar el límite de acuerdo a la Sentencia, y como este monte se encuentra en la vertiente atlántica, la traza cruza la divisoria continental y prosigue por una divisoria local hasta la cumbre del referido monte. El tramo final dibujado en línea virtual une de Oriente a Poniente la cumbre del Fitz Roy con la divisoria continental de aguas.

La Carta Arbitral, Lago Buenos Aires to Mount Fitz Roy, de la cual se muestra sólo un fragmento, tiene dibujadas las líneas pretendidas por Chile y Argentina, de las cuales es posible observar la traza hidrográfica chilena que envuelve la hoya del Lago San Martín. El Cerro Bonete marca la divisoria continental.

El texto inglés de la Sentencia, que corresponde al área comentada, está descrita en el último párrafo del N°22 del Informe del Tribunal Arbitral: "...whence the boundary shall be drawn to the foot of this spur and ascend the local water-parting to Mount Fitz Roy and thence to the continental water-parting to the northwest of Lago Viedma. Here the boundary is already determined between the two Republics."



Fuente: Cartografía tomada de la obra inédita de don Sergio Gimpel Fernández "Características Geográficas de las pretensiones limítrofes en la región del Campo de Hielo Sur" (Reserv.) INPATER, año 1989 (FIG 3-4-5-6-7-8-9).

**FRAGMENTO DE LA CARTA SUSCRITA POR EL DEMARCADOR
CAPITAN H.L. CROSTHWAIT EL 8 DE JUNIO DE 1903**

FIG. 4

La ejecución del Fallo de Su Majestad Británica, es decir, la demarcación en el terreno de la línea fronteriza estipulada en la Sentencia, fue realizada por la Comisión Demarcadora Británica, formada por los mismos oficiales británicos de la Comisión de Encuesta, dirigidos por el coronel Sir Thomas Holdich, a la que se agregó el capitán H.L. de Crosthwait.

El capitán Crosthwait fue asignado a las zonas del Lago San Martín (O'Higgins) - Lago Viedma, y también a la del Seno de Ultima Esperanza.

El capitán Crosthwait realizó la demarcación con la cooperación de los ingenieros Donoso de Chile y Stegman de Argentina.

Desde el Lago Viedma observó el Monte Fitz Roy que le pareció estar más al Este de la línea general de la Cordillera, y posteriormente, atravesó desde el norte el Lago San Martín y erigió en la ribera sur al pie del contrafuerte ("foot of these spur") el Hito N°62. En su recorrido pudo observar muy poca perspectiva hacia el sur debido a los altos relieves interpuestos. El 8 de Junio de 1903 suscribe la Carta (Fig. 4) modificando la traza establecida por el Arbitro, apartándose de los términos de la Sentencia. Esta está trazada en la misma carta que se utilizó en la Sentencia de 1902 (Fig. 3) reducida su escala a 1:273.000, y corresponde a la Hoja N°8 del Mapa XVIII de origen argentino.

La traza está señalada con línea continua en donde la divisoria está definida por curvas de nivel desde el Hito N°62 hasta el espacio inexplorado que figura en blanco. Desde allí la traza es en línea segmentada, practicamente recta, y alejada del Cerro Gorra Blanca (punto que toca la Carta Arbitral).

La línea segmentada toca la línea limítrofe de pretensión chilena (que en la Carta se diseña en "punto y raya" y corresponde al divortium aquarum que envuelve ampliamente toda la hoya hidrográfica del Lago San Martín y Laguna Tar) cortándola al norte del Cerro Torre y al Oeste

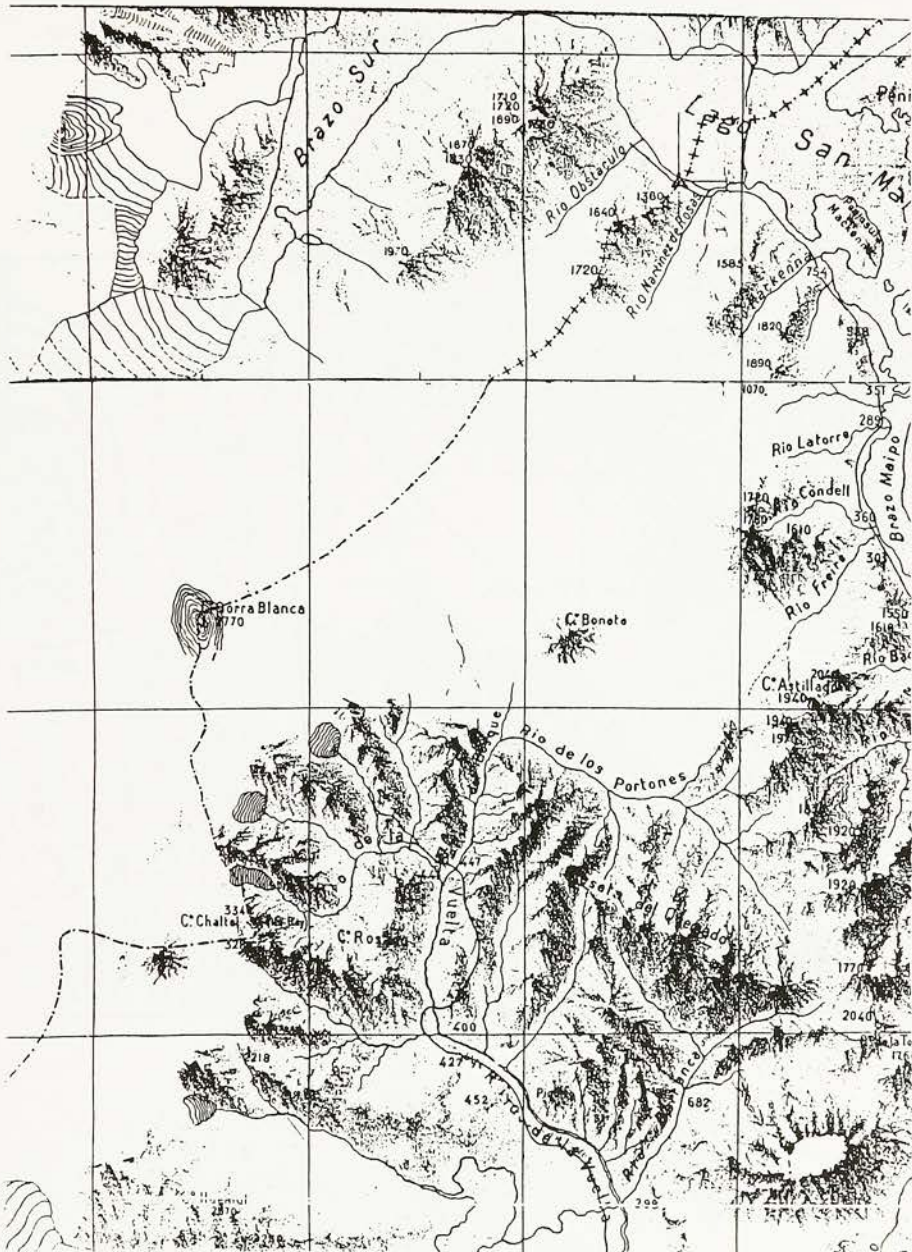
del Monte Fitz Roy. Con dicha traza el demarcador británico usó divisorias locales en hojas de la vertiente del Pacífico, y con ello dejó toda la divisoria continental en territorio asignado a Argentina, no cumpliéndose con lo establecido en la Sentencia.



FRAGMENTO DEL MAPA DE LA COMISION CHILENA DE LIMITES
AÑO 1906
ESCALA 1.250.000

FIG. 6

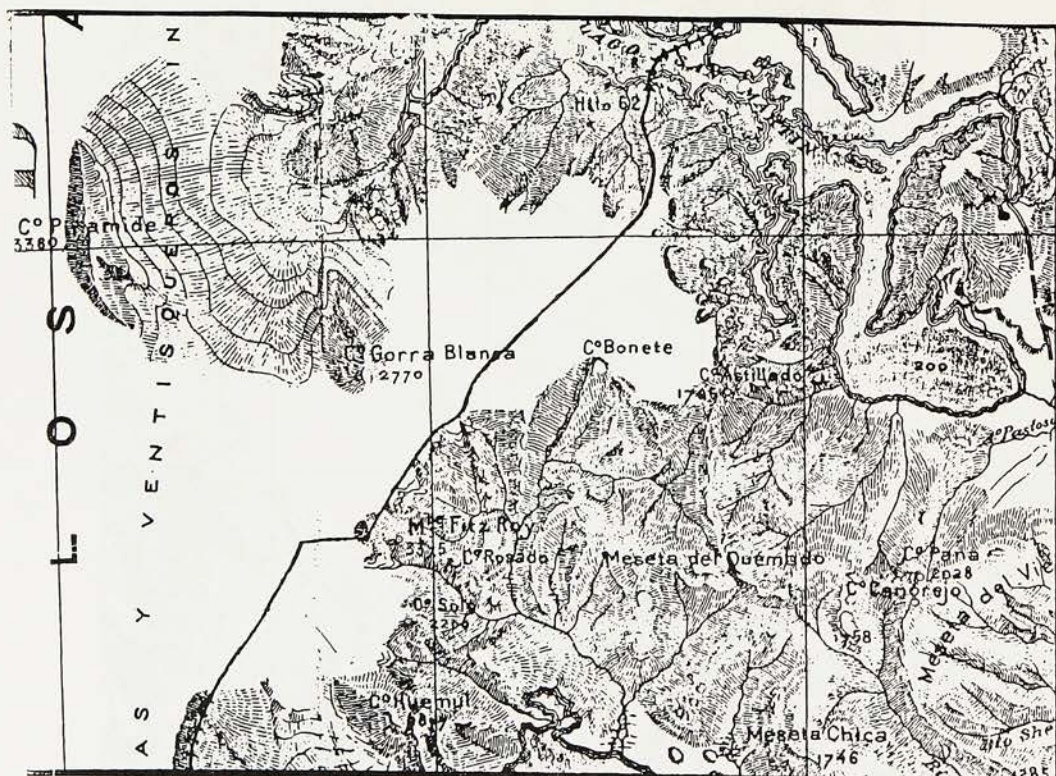
El trazado del límite es idéntico al modelo de la Carta Arbitral
dibujado con los dos tipos de líneas.



FRAGMENTO DEL MAPA DE LA OFICINA DE LIMITES
INTERNACIONALES DE ARGENTINA
AÑO 1907
ESCALA 1:500.000

FIG. 7

La Carta argentina sigue la traza del Demarcador británico Crosthwait que no interpreta el sentido de la Sentencia, al dejar toda la divisoria continental dentro del territorio asignado a la Argentina.



CROQUIS INSERTO EN LA OBRA DE ALBERTO DE AGOSTINI
"ANDES PATAGONICOS - VIAJES DE EXPLORACION
A LA CORDILLERA CENTRAL"

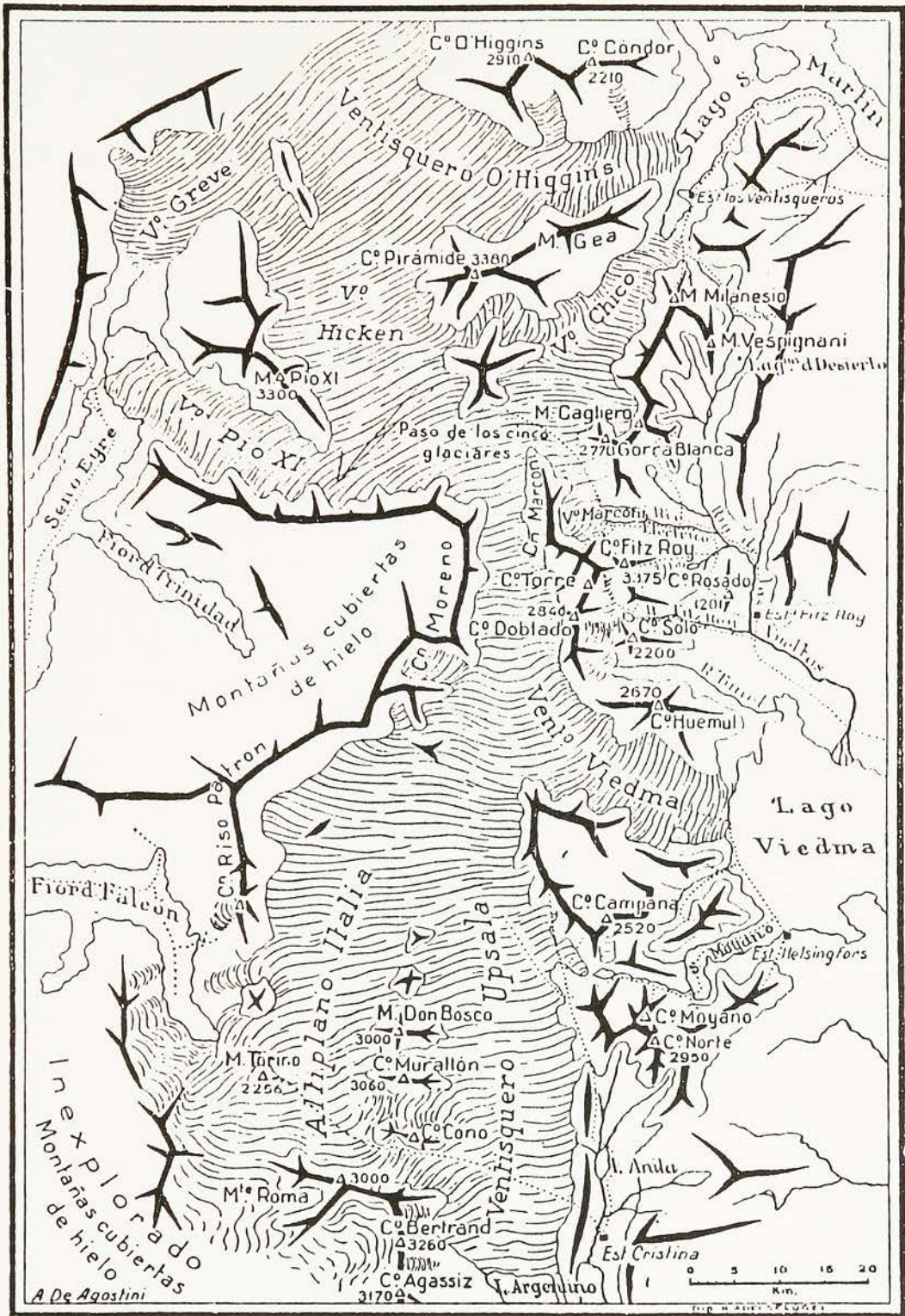
1941

FIG. 11

Las exploraciones del Padre Alberto de Agostini entre los años 1930 y 1938 recorrieron áreas comprendidas del Río de las Vueltas, Valle del Río Fitz Roy, glaciares ubicados entre los cerros Torre y Fitz Roy; Valle del Río Blanco; laderas del Monte Fitz Roy. Descubrió el origen del Río de las Vueltas en un lago denominado Laguna del Desierto y distinguió un valle hacia el norte que se prolongaba hasta el Lago San Martín. A través del Río Eléctrico llegó al Paso Cuatro Glaciares, que denominó Cinco Glaciares; descubrió el Cordón y Glaciar que denominó Marconi; fijó la verdadera posición del Cerro Gorra Blanca; recorrió el Río Condor, su glaciar y Laguna del Diablo, alcanzando hasta una cumbre que denominó Cerro Cagliero. En otra zona, cruzó por la depresión del Río Chaliá y Lago Chico, entró por el Valle del Río Diablo y llegó a Laguna del Desierto.

En Laguna del Desierto visitó y pernoctó con el colono chileno Sepúlveda.

El conocimiento geográfico que aportó Agostini fue extraordinario, pues dejó comprobada la posición del Monte Fitz Roy en la vertiente atlántica; la improbabilidad de una divisoria local entre el Hito 62 y el Monte Fitz Roy y el desarrollo de la divisoria continental.



Croquis de orientación de la región cordillerana explorada, trazado sobre la carta chilena a escala 1:500.000, modificado y completado luego con mis observaciones y otros datos. La posición del Fiord Falcón con respecto al extremo norte del Lago Argentino, es diferente de la que resulta del mapa chileno, como lo comprueban las mediciones que efectuamos durante nuestra travesía

A N A L I S I S
B I B L I O G R A F I C O

**COMENTARIOS SOBRE UN LIBRO DEL
INSTITUTO DE COOPERACION IBEROAMERICANA**

Hernán Ferrer Fougá
Consejero Numerario

La interesante obra de Ascensión Martínez Riaza "La Prensa Doctrinal en la Independencia del Perú 1811-1824", editada por el Instituto de Cooperación Iberoamericana 1985, incluye sin embargo, en su capítulo VII "La Delimitación Territorial. Establecimiento de Fronteras", ciertas referencias de límites coloniales atribuidas al ciudadano peruano don Gustavo Pons Muzzo en su libro "Las Fronteras del Perú", edición del Colegio de San Julián 1961 pp. 46-48 y que son sensiblemente erróneas porque se contradicen con una serie de antecedentes virreinales y reales que tienen mucho mas valor testimonial que las simples afirmaciones a que la autora recurre, para declarar que el Desierto de Atacama que formaba el Partido del mismo nombre era dependiente de la Audiencia de Charcas y de la Intendencia de Potosí e integrado en el virreinato del Río de la Plata. Además, agrega que el puerto del Paposó se encontraba adscrito al Perú con una finalidad misional.

Sobre el particular cabe destacar lo siguiente:

- El mismo libro que ella cita para otros efectos denominado "Guía Política del virreinato del Perú", del cual se editaron 4 ediciones, afirma por intermedio de su editor quien poseía cargo oficial virreinal, el Dr. Don Hipólito Unánue que el Perú limitaba al sur con el Reino de Chile y cuyo lindero era el río Loa. Este testimonio data del año 1793.
- El Mercurio de Lima del 2 de enero de 1791 en un artículo titulado "Idea General del Perú", hace aparecer el límite sur de dicho país colindante con el despoblado de Atacama que lo separaba de Chile.
- El propio virrey del Perú en 1793 don Francisco Gil de Taboada Lemos y Villamarín hizo confeccionar al cosmógrafo Baleato, director de la Escuela Náutica de Lima un Plano General del Reyno de Chile, el

cual hace limitar a Chile con Perú, asignándole al primero el Desierto de Atacama siendo Charcas Mediterráneo.

- Que el citado virrey cuando le hizo entrega de su tan alto cargo al nuevo virrey don Ambrosio O'Higgins, le expresó en la Memoria de Entrega que el límite sur del Perú se encontraba en el río Loa.
- Que a la Intendencia de Potosí no le pertenecía el Desierto de Atacama, sino el pueblo altiplánico de Atacama.
- Que el propio Rey de España, don Felipe IV en 1661, según la Recopilación de las Leyes de Indias, en particular la V, Título 15, libro 2 explícitamente declara que Perú limita con Chile y no con Charcas por el sur.
- Que el doctor Unánue antes citado en 1793 en El Mercurio peruano de Lima aclaraba lo siguiente en cuanto a límites del virreinato del Perú: "La ensenada de Tumbes lo separa por el norte del nuevo Reino de Granada i el río Loa por el sur del desierto de Atacama i reino de Chile", disposición compuesta por orden del Superior Gobierno en referencia a la Guía Política del virreinato del Perú.
- Por último cabe destacar que el propio Monarca español SMC Carlos IV el año 1799 en la víspera de la independencia de sus reinos americanos autorizó bajo sello real la publicación de la Carta Esférica de las Costas del Reino de Chile y del virreinato del Perú, en las cuales aparecen ambos países como limítrofes sin la presencia de Charcas y fijándose su lindero entre los paralelos de los 21° y 22° sur, según el trabajo hidrográfico realizado en 1790 por la célebre expedición científica de la armada española al mando del Capitán de Fragata don Alejandro Malaspina. Que mas que este solo testimonio real, que fue presentado a SMC para su aprobación por mano del Excmo. Sr. Don Juan de Lángara, Secretario de Estado y de Marina el año 1798.

De lo expuesto fácil es concluir en la inconveniencia que obras tan interesantes como la nombrada y que pertenecen a este auspicioso "Instituto de Cooperación Iberoamericana" incurran en afirmaciones

infundadas y que no reparen en los alcances inconvenientes que ellas producen en relación a otros países hispanoamericanos a los cuales se les perjudica.

EL MAR DE BOLIVIA

Hernán Ferrer Fougá
Consejero Numerario

La historia según su definición académica corresponde a la ciencia que se refiere a estudiar la narración verdadera de los acontecimientos pasados y cosas memorables, o bien el relato de cualquier clase de sucesos, hechos o manifestaciones de la actividad humana.

Por otra parte siendo la ciencia el conocimiento cierto de las cosas por sus principios y causas, es posible colegir que la condición básica del estudio y del análisis de la historia, se debe basar en su autenticidad, en su exactitud y en su veracidad; en síntesis en su plena objetividad.

Sobre la materia es del caso comentar que a comienzos del presente año vio la luz un breve libro **El Mar de Bolivia**, impreso en La Paz, Bolivia, por la Librería y Editorial "Juventud", cuyo autor es el presunto ciudadano chileno Cástulo Martínez Hernández, obra cuyo recuento sigue a continuación, con el fin de que el propio lector pueda determinar si acaso reúne o no las condiciones previamente señaladas en el epígrafe.

Es así como en cuanto a los elementos que conforman su contenido, viene al caso estimar que este escritor expone una relación diferente de los títulos y de los sucesos, de acuerdo a las versiones que nos legaron, a través de sus valiosos escritos nuestros más preclaros historiadores, tanto del siglo pasado como del presente y en particular, en el primer caso, don Miguel Luis Amunátegui, cuyo mérito fue justamente haberle dado a conocer a la nación, por intermedio de su brillante razonamiento la validez de los títulos que le asistían para poseer todo el Desierto de Atacama, a partir del río Loa, accidente que delineaba nuestro límite con el virreinato del Perú, pues la Audiencia de Charcas

y esto es lo que interesa, no se interpuso durante el período hispano entre los límites de los dos países antes nombrados.

No obstante, este novel autor nos cuenta una versión muy conocida desde el siglo pasado, la que no tiene nada de novedoso, ya que se trata de una reproducción mas de la versión altiplánica, la que ha sido argumentada anteriormente por conocidos historiadores bolivianos, con la diferencia que éstos últimos han recurrido a antecedentes de mayor notoriedad que aquellos que ahora cita este émulo chileno.

En efecto, Martínez sostiene en resumen que históricamente Chile no tuvo derechos ni título alguno al Desierto de Atacama durante el período hispano y que su límite septentrional se encontraba inmediatamente al norte de Copiapó, para luego en el mejor de los casos ubicarse con el tiempo en el río Paposo en la latitud de los 25°10' sur.

Que luego el Gobierno de Chile, sin respaldo legal, decretó en octubre de 1842 que su límite nortino era el paralelo de los 23°, es decir a la altura de la bahía de Mejillones.

Que posteriormente Chile aceptó retroceder por el sur hasta el paralelo de los 24°, pero luego, como resultado de la Guerra del Pacífico, situó nuevamente su frontera en Mejillones, hasta la firma del Tratado de Paz del 20 de octubre de 1904, mediante el cual Bolivia renunció al litoral que poseía entre el Loa y Mejillones.

Además agrega a continuación que Chile fue a la guerra con el evidente propósito de defender los intereses de la compañía salitrera de Antofagasta, dada sus influencias y del beneficio que de ella lograban unos pocos chilenos que eran sus accionistas.

De paso señala que Calama fue conquistada bajo el lema de nuestro escudo nacional "Por la Razón o la Fuerza", el cual relaciona con el abuso de poder, pareciendo ignorar que el verdadero sentido que le otorga la Patria toda a su divisa orientadora es priorizar la primera condición respecto de la segunda. Empero, Martínez la aplica al contraste de cómputos militares entre las Fuerzas intervinientes para cantar a continuación loas a la defensa boliviana y terminar resaltando su valentía.

También, en otro de sus pasajes, le resta todo valor al "casus bellis" que originó la Guerra del Pacífico, en especial al hecho que Bolivia faltó y contravino la palabra empeñada en un Tratado, con lo cual y con toda intención no sólo afecta, sino que hiere en lo mas profundo de su

sentido de justicia y la razón de nuestra causa.

Ahora en cuanto a su contexto este folleto va mas allá de defender los objetivos marítimos de Bolivia, ya que falsea por omisión de verdaderos testimonios monárquicos y republicanos que tienen que ver con los títulos que poseía Chile sobre sus derechos soberanos a la totalidad del Desierto de Atacama, los cuales de paso mal interpreta basado en simples afirmaciones, para asignarle ulteriormente a Charcas la soberanía íntegra sobre el Desierto o Despoblado de Atacama, en contradicción con los siguientes títulos y provisiones emanadas en beneficio de Chile "a contrario sensu", por la voluntad personal e histórica de sucesivos Reyes de España a saber:

- Real Cédula de 1561 que señala el distrito de Charcas creado en 1559, haciendo centro en la ciudad de Chuquisaca y con un radio de 100 leguas, el cual es ampliado según Real Cédula de 29 de agosto de 1563 al agregar algunas provincias del interior, pero conservando el mencionado radio.

Con la misma fecha SMC Felipe II dictó otra Real Cédula que aclara que Charcas no tuvo salida al mar (Estudio del embajador Don Raúl Bazán), al conservar las costas exclusivamente para la Audiencia de Lima al precisar que:

"Porque es bien que se sepa los límites con que queda dicha Audiencia...(Lima) declaramos y mandamos que tenga por distrito todo lo que de la provincia de Chile, con los puertos que hay de la ciudad de Lima hasta las dichas provincias de Chile y los lugares de la costa della."

- Según los cronistas de los siglos XVI y XVIII Cieza de León, Garcilaso de la Vega, Góngora Marmolejo y el jesuita Anello Oliva los vecinos de Chile fueron los únicos que tomaron posición e hicieron uso del Desierto de Atacama a través del cual se comunicaban directamente con el Perú.
- Con referencia al nombramiento de García Hurtado de Mendoza dice que el límite septentrional de su Gobernación se encuentra a partir de los confines del Perú y no de Charcas.
- El itinerario decretado para los estafetas por parte del virrey del Perú prueba según relación escrita la continuidad territorial entre Perú y Chile sin la presencia de Charcas como reino separador.

- Recopilación de las Leyes de Indias efectuadas por orden de SMC Carlos II en 1681 en particular la Ley V Libro 2º la cual declara que la Audiencia de Charcas no tenía costas en el Pacífico, puesto que dice que la de Lima tenga por distrito la costa que hay desde dicha ciudad hasta el Reino de Chile y su contradicción con la Ley IX debe entenderse en su relación con la Ley XIV la cual autorizó a la Audiencia de Charcas para ordenar directamente al Corregidor de Arica que cumpliera sus mandamientos, tal cual la interpretación que ha explicado el diplomático chileno Don Raúl Bazán, aunque este último puerto continuase dependiendo del virreinato de Lima.
- A fines del siglo XVII se había integrado el Desierto de Atacama en toda su extensión al Reino de Chile durante el Gobierno de su presidente Juan Henríquez (1679), sin que existiera orden en contrario, tanto por parte del virrey del Perú como del Consejo de Indias.
- La existencia según inventario de numerosos libros oficiales del virreinato del Perú de fines del siglo XVIII, tal cual su "Guía Política", publicada en 1793 y que luego totalizó 4 ediciones, considera como límite sur del Perú al Reino de Chile, cuyo lindero se señala en el río Loa.
Esta precisión figura asimismo en el Acta de Entrega del cargo de virrey del Perú, entre Gil de Taboada Lemos y O'Higgins.
- Ediciones del diario el "Mercurio Peruano" de Lima de fines del siglo XVIII proporcionan la misma evidencia antes referida.
- La Real Ordenanza de Intendencias de Buenos Aires que en 1782 determinó que Atacama pertenecía a la provincia de Potosí está referida solo al Distrito del pueblo altiplánico de Atacama y no al Despoblado homónimo. Además esta disposición se viene en contraponer con otros testimonios de mayor valor otorgados por los virreyes del Perú.
- El mapa oficial elaborado por el cosmógrafo Baleato en 1793, por orden del virrey del Perú, el cual fija la frontera con Chile en el río Loa.
- Ocupación del Paposo y de Cobija por parte de las milicias de Copiapó en 1789 para su defensa ante una probable agresión inglesa.
- Recaudación en Cobija y Mejillones en beneficio del corregimiento de Copiapó a las naves que ahí fondeaban en beneficio de la hacienda chilena.

- Publicación con aprobación expresa de SMC Carlos IV el año 1799 casi en la víspera de la independencia de hispanoamérica de los mapas de Malaspina los cuales fijan la frontera entre el Perú y Chile en los 21°45' de latitud sur, siendo Charcas mediterráneo, además que pertenecía al virreinato fluvial y atlántico del Río de la Plata.
- Orden Real otorgada en el Palacio de Aranjuez el 10 de junio de 1805 bajo la firma del Príncipe de la Paz para la defensa del litoral del Pacífico sudeste, el cual hace referencia exclusivamente al Reino de Chile y al virreinato del Perú y a sus dilatadas costas, sin mencionar a Charcas para nada ya que no las poseía.
- 1° de diciembre de 1817. Se realiza en el Paposo un referendum (204 habitantes) los cuales declaran su voluntad de pertenecer a Chile bajo su nuevo status de República.
- 1820-24. Buques de guerra chilenos pertenecientes a su Escuadra Libertadora hacen uso de Cobija como fondeadero propio para sus operaciones y se decreta el bloqueo de las costas del virrey a partir del río Loa al norte.
- En 1824 Chile elige un diputado territorial por el Paposo.

A pesar de los 18 testimonios antes citados y que comprueban inconcusamente nuestros derechos a la totalidad del Desierto de Atacama a partir del río Loa al sur y por ende la mediterraneidad de Bolivia, es del caso comentar que el ilustre Libertador don Simón Bolívar remitió al Congreso Constituyente boliviano luego de firmarse la independencia de esta nueva República su nueva "Constitución" cuyo artículo 3° reitera a Bolivia como país sin acceso marítimo al indicar que:

"El territorio de la República boliviana comprende los departamentos de Potosí, Chuquisaca, La Paz, Santa Cruz, Cochabamba y Oruro".

Tiempo mas tarde según un Decreto del Gran Mariscal de Ayacucho, General Sucre, decreta su voluntad de otorgar un puerto a Bolivia sin afirmar ningún antecedente o vínculo de propiedad que asintiera en beneficio de antemano a la nueva República como heredera de Charcas, sino solo su expresa decisión, lo que comprueba el vicio jurídico de tomar posesión de algo sólo por la voluntad de hacerlo.

Años después en 1831 y luego de izar su pabellón en Cobija en 1827 Bolivia promulga una nueva Constitución la cual vino en agregar

la provincia Litoral (incluye lo fluvial) y de Tarija.

Una nueva carta aprobada en 1843 agregó en particular el distrito de Cobija.

Sin embargo ninguna de estas expresiones constitucionales en lo que respecta a lo territorial vino en referirse a la soberanía de Bolivia sobre el Desierto o Despoblado de Atacama, que en efecto no podían nombrar porque era de Chile, según lo habían declarado no solo sus propias y consecutivas Constituciones antes citadas como evidencias irrefutables, sino sus actos jurisdiccionales hasta el año 1845.

Sobre esta materia cabe detenerse, toda vez que comprueba el vuelco que provocará Bolivia con el tiempo al ampliar el espectro de sus ambiciones ilícitas a toda la línea costera entre Cobija y Taltal al término de este período.

Es así como antes en el año 1832 su Gobierno afirmaba una posición muy diferente y a este respecto cabe recordar que el propio presidente de Bolivia don Andrés de Santa Cruz expidió el año 1832 un decreto para la construcción de obras de almacenaje portuario de Cobija, documento en el cual hace referencia a que **este último constituía el único puerto de esa República.**

El mismo general Santa-Cruz el 6 de agosto de 1833 **en un "Mensaje dirigido a su Nación" declaró que la Ley del 12 de octubre de 1832 se refirió en favor de "nuestro único puerto de Cobija".**

Luego y como si fuese un testamento oficial este padre de la patria boliviana dio a luz el "**Manifiesto del 26 de Enero de 1840**", el cual tenía por finalidad explicar su conducta pública y los móviles de su política y en el se expresa así:

"Las hostilidades que el comercio de Bolivia sufría constantemente en el puerto de Arica hicieron mas urgente "la necesidad de fomentar el único puerto propio", para eximir a los bolivianos del capricho de los gobiernos vecinos y de las vicisitudes de su política: éste fue uno de los objetos que atrajo mi atención.

Bolivia, por su situación geográfica **alejada por todas partes del mar** no podrá hacer grandes progresos en su comercio, etc. y de su industria, ni aún en la carrera de la civilización, mientras no se ponga mas inmediata y directamente en contacto con los pueblos industriales y mas adelantados de ambos hemisferios.

Para remediar este gran defecto me decidí a proteger con todos los esfuerzos del gobierno la caleta de Cobija, **"de que tan solo puede disponer Bolivia por efecto de una viciosa demarcación territorial",...**"

Luego agrega: "De lo expuesto resulta que **mientras Chile ha ido declarando solemnemente en cada una de sus diversas Constituciones que tomaba posesión del Despoblado**, Bolivia jamás ha hecho otro tanto; y lejos de esto, **uno de sus Presidentes ha manifestado de un modo categórico, en documentos oficiales, que la comarca mencionada no pertenecía a aquella nación**, la cual poseía en el Pacífico únicamente un puerto el de Cobija", este último además bajo simple apropiación.

Es por ello que el 13 de julio de 1842 y con plena propiedad el Presidente de la República de Chile Excmo. Sr. don Manuel Bulnes remitió al Congreso, el cual luego la aprobó como ley, un mensaje el cual disponía la explotación de las guaneras ubicadas dentro del territorio nacional comprendido entre el puerto de Coquimbo y el Morro de Mejillones.

De lo expuesto es posible determinar que habiendo considerado la Constitución de Bolivia de 1843 como pertenencia costera solo el Distrito del Litoral de Cobija sin expandir entonces sus pretensiones mas allá de algunas millas de su frente marítimo próximo, comprueba que en una segunda fase y en contradicción a sus propias disposiciones internas ya señaladas, extendió su avidez a la totalidad de la línea costera del Desierto de Atacama hasta alcanzar Taltal y que pertenecía a Chile.

A pesar de ello en los decenios siguientes Chile no aceptó la presión boliviana y ejerció una debida jurisdicción de sus territorios a partir de la bahía de Mejillones hacia el sur, habiendo otorgado mas de doscientas concesiones a barcos de terceras banderas para cargar guano entre esta última bahía y Antofagasta, lo que comprueba el ejercicio de una soberanía efectiva.

El 23 de marzo de 1863 el ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia Sr. Bustillos remitió una nota a nuestra Cancillería la cual hacía saber que, "dos buques de guerra de la Armada de Chile surtos en la bahía de Mejillones se apropiaron e impusieron la explotación exclusiva de los depósitos de guano existentes, en circunstancias que se encuentra pendiente una negociación para fijar la línea limítrofe entre ambos países."

Luego agregaba: **"las riquezas de los abonos existentes en el**

caso de no pertenecer del todo a Bolivia serían por lo menos disputables".

Como se podrá observar, de sus propias palabras, al Canciller antes nombrado no le asistía seguridad sobre sus derechos al mencionado patrimonio al asignarle solo su condición de discutibles.

En su respuesta nuestro gobierno expresó lo que sigue:

"Chile intimamente compenetrado de su incuestionable derecho, continuará poseyendo el Desierto y Litoral de Atacama hasta el grado 23 y dispondrá como dueño de los depósitos de guano que en el se encuentren rechazando todo acto jurisdiccional de las autoridades bolivianas en esos parajes, como injustificable agresión a su territorio."

La adhesión profunda a la causa americana ante la amenaza que representaba la presencia de la escuadra española del almirante Hernández Pinzón producirá luego como única explicación el tratado de 10 de agosto de 1866, promulgado el 13 de diciembre de aquel año en que Chile aceptó retroceder su frontera al paralelo de los 24° sur, supeditada esta cesión a la repartición por mitad de los productos del guano y abonos que se descubriesen entre las latitudes 23° y 25° sur.

En 1871 el ministro de Relaciones Exteriores de Chile don Adolfo Ibáñez invitó al representante de Bolivia acreditado ante el Palacio de la Moneda el antiguo Canciller don Rafael Bustillos, anteriormente citado, a resolver las dificultades que habían surgido de su aplicación para firmarse un segundo acuerdo el 6 de agosto de 1874, en el cual Chile otorga nuevas concesiones al aceptar que se eliminaran las interferencias causadas por la medianería, aunque los límites fijados en el Convenio de 1866 no fueron alterados, pero la coparticipación quedó limitada a los guanos, aunque **supedita sí al expreso compromiso que asumía Bolivia de no aumentar las contribuciones existentes sobre capitales e industrias chilenas durante un período de 25 años.**

Interesado en faltar premeditadamente a la palabra comprometida en el artículo cuarto del acuerdo bilateral antes citado a fin de forzar aunque fuese ilícitamente el término de su vigencia, el Presidente de Bolivia General don Hilarión Daza dispuso el 6 de enero de 1879 caducar la concesión de la explotación del salitre, en los términos antes referidos y el día 11 siguiente embargó las oficinas salitreras de Antofagasta y determinó que se llevaría a efecto su remate el 14 de febrero siguiente notificando de ello a su administración.

La decisión de Daza con toda intención no había permitido que el árbitro resolviese la disputa, procedimiento que por lo demás estaba contemplado en el Tratado, lo que motivó que Chile se viese obligado a ocupar Antofagasta el mismo día fijado para su finiquito y notificó a Bolivia, lógicamente, que roto el tratado por la otra parte le renacían los derechos territoriales que le asistían desde antes del año de 1866.

Esas fueron las causas y los hechos que provocaron la Guerra del Pacífico y no los que cita en su opúsculo Cástulo Martínez, quien además menoscaba nuestros derechos y nos atribuye una actitud arbitraria y abusiva inculpándonos de habernos apropiado de aquello que no era nuestro, postura engañosa que no concuerda con la veracidad de los hechos realmente ocurridos, al tenor del recuento histórico nacional y europeo, como también de acuerdo a la documentación existente en el Archivo Nacional.

Es así como ahora nos encontramos ante un caso inusitado el que ha sido rechazado con razón por la ciudadanía de Arica, empero según noticias de prensa fechadas en La Paz, Bolivia el 30 de agosto de 1990, "su obra, ha sido premiada por la Cámara de Diputados de dicha Nación, la cual decidió invitar, a los que denomina historiadores chilenos, Cástulo Martínez Hernández y Pedro Godoy para rendirles un homenaje por defender en su país la causa marítima de Bolivia, según aseveró el diputado boliviano Andrés Solís Rada, promotor de la mencionada promoción", no debiendo pasar inadvertido por parte del lector que antes de este suceso el señor Martínez era conocido en Bolivia, puesto que de antemano había impreso su breve escrito en el mencionado país.

Como si lo expuesto fuese poco, se suma al caso anterior lo informado por la agencia Reuter el 19 de septiembre de 1990, la cual comunica bajo el titular de "Cálida recepción a dos historiadores en Bolivia", lo siguiente: "Dos historiadores chilenos **recibieron hoy aquí tratamiento de funcionarios de Estado** por su identificación con la causa marítima de Bolivia, país que perdió su salida al océano Pacífico a manos de Chile en el siglo pasado.

Cástulo Martínez, autor de "El Mar de Bolivia" y Pedro Godoy, director del Centro de Estudios Chilenos **fueron declarados huéspedes ilustres de la ciudad de La Paz y recibidos en sesión de honor** por la Cámara de Diputados del Congreso boliviano, organismo que invitó a

ambos a Bolivia.

Martínez cuya obra se refiere a la Guerra del Pacífico de 1879, **explicó que la verdad histórica lo impulsó a defender su tesis de que Bolivia nació a la vida independiente con acceso soberano al océano Pacífico.** La historiografía chilena niega esa situación, agregó.

"Rara Avis in Terris", que decía en la antigua civilización para referirse a una persona o cosa conceptuada como rara o singular, extraída de un hemistiquio de un verso de Decio Juvenal, empero en este asunto la derivó solo para indicar una actitud chocante, ante un hecho insólito y sorprendente.

Lamentablemente este es el caso, toda vez que lo usual es que los chilenos defiendan su propia historia y sus propios derechos, pero aún más desacostumbrado y extravagante es el caso que un conciudadano lo haga desfigurando o ignorando los hechos al tenor de las evidencias ya expuestas, con el claro propósito de afectar las conciencias de los chilenos e imponernos un problema y una deuda que no es tal.

Por último propone de acuerdo a las trastocadas razones históricas que invoca, a que Chile en justicia provea las condiciones para que Bolivia tenga una salida soberana al mar a costa del patrimonio territorial chileno, lo cual agrega sería de la propia conveniencia de la Primera y Segunda Regiones pero principalmente de Arica que Bolivia tenga un puerto propio en esta zona, etc.

No es sólo el recuerdo del trágico desenlace que Bolivia dejó en el siglo pasado de su presencia en el litoral y de su continua ambición de nuevas y mayores exigencias la razón que podría motivar la inconveniencia de guiarse por las sugerencias del autor, tan ligadas al beneplácito del Parlamento boliviano.

Son otros asimismo los elementos que deben ser analizados para darnos cuenta que podría tratarse de un problema artificialmente creado, como también que la geografía no se presta para hallar una solución, tal cual la propuesta por el autor del libro en comento, ya que ésta podría fomentar mayores males y dificultades que las inquietudes que se pretenden resolver con este paso.

Para poder clarificar con una mejor percepción esta situación viene al caso entonces establecer algunas interrogantes y luego pretender despejarlas a saber:

- ¿Es efectivo que Bolivia está marítimamente enclaustrada?
- ¿Soluciona un solo puerto propio el supuesto aislamiento marítimo boliviano?
- ¿Es lo señalado la efectiva causa de su subdesarrollo?

De lo anterior cabe contestar en primera instancia que de acuerdo al "Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Bolivia del año 1904", la referida nación puede hacer uso para los fines de su comercio ultramarino de todos los puertos chilenos, de modo que no se encuentra enclaustrada.

Por el contrario su comercio exterior en la actualidad hace pleno uso en su tráfico hacia y desde el océano Pacífico de los puertos chilenos de Arica y Antofagasta, al cual mas tarde se incorporaría Iquique, una vez que se de término a la construcción de una carretera adecuada. Ahora por el Atlántico el cual constituye el nexo marítimo natural de las tres cuartas partes de su territorio comprendido por sus provincias orientales, goza de una serie de facilidades como parte de convenios firmados con otros países limítrofes.

De lo mencionado se puede concluir en que un solo puerto propio no resuelve las necesidades bolivianas, como también que constituye un eufemismo el afirmar que se encuentra aislada del mar, pues las facilidades de tráfico que se le han otorgado a través de nuestros puertos y territorio, además de sus vecinos fluviales. Por lo tanto carece de todo asidero afirmar que su carencia de progreso y desarrollo se debe a su aislamiento marítimo, por la sencilla razón que éste no es tal.

A "contrario sensu" los corredores o enclaves en los cuales el estado territorial cede en parte o pierde su soberanía, al margen de no justificarse, constituyen potencialmente gérmenes de futuros conflictos, no sólo porque podría constituir el primer eslabón de una cadena ininterrumpida de ambiciones, si no también por razones de orden práctico al tenerse en cuenta el hacinamiento ante las limitaciones propias que ofrece un escenario desértico de difícil morfología.

De lo expuesto es posible concluir que por esta vía no sería conveniente resolver este requerimiento, como también que éste no obedece a necesidades reales, sino mas bien tiende a llenar, junto a un vacío emocional, un objetivo político positivo en una primera fase de una aspiración potencial mayor, aún en el caso que éstas no fuesen las intenciones bolivianas.

Al margen de desear que el futuro nos traiga las mejores relaciones de convivencia y cooperación con la nación hermana de Bolivia, bajo la condición del mutuo respeto a los patrimonios territoriales, no debemos olvidar que el recuerdo que dejó Bolivia de su presencia en el litoral no sólo fue una guerra entre ambos países, sino también la inestabilidad regional que provocó, la cual incluso podría haber tenido efectos aún mayores.

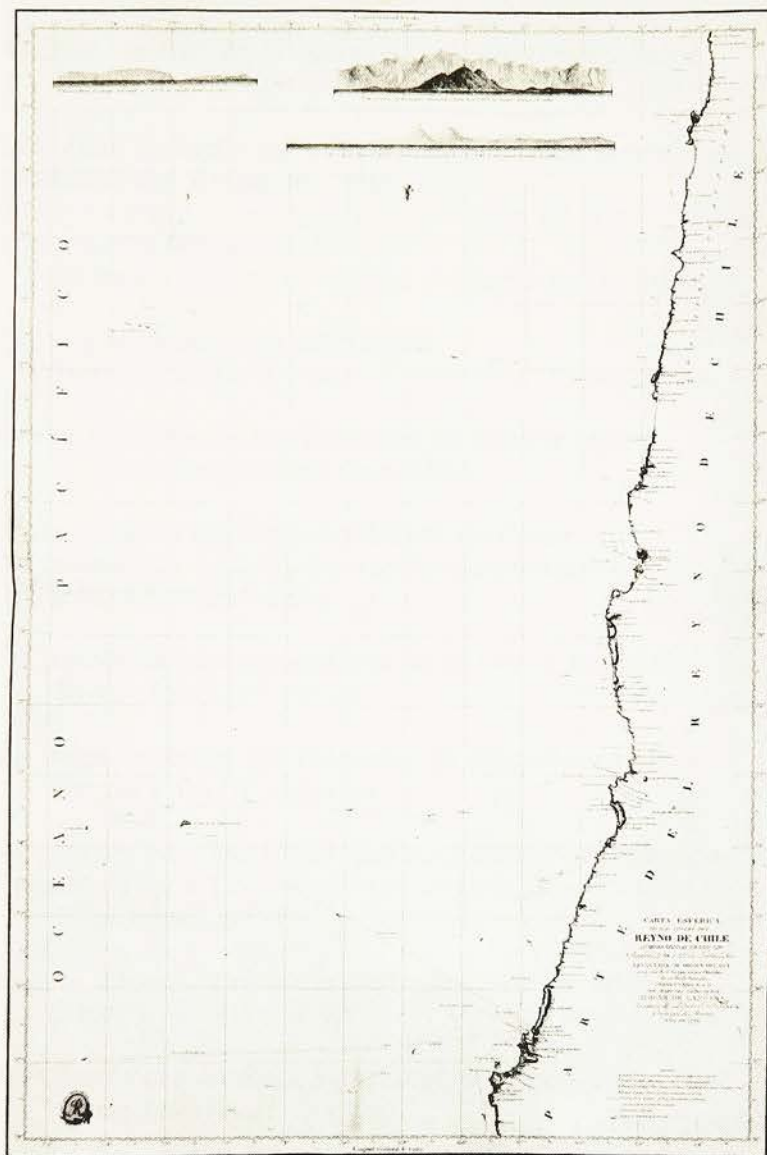
No obstante, la razón principal para lograr una solución adecuada no debiera estar a priori interferida por la desconfianza, pero sí y por imperativo debiera consistir únicamente en la respuesta mas efectiva que satisfaga la verdadera causal que se invoca, en un plano real y no eufemístico, relacionado directamente con la necesidad de mejorar el vínculo marítimo.

Por igual esta solución debiera ser acometida con mentalidad moderna tal como el propio canciller boliviano así lo ha señalado y ésta no es otra que la perfección siempre creciente del propio servicio portuario chileno, como también Bolivia debiera construir, tal cual lo ha hecho la provincia argentina de Mendoza respecto a su tráfico hacia y desde Chile, de modernos puertos secos en su propio territorio y cercanos a la frontera en cada una de las líneas de comunicaciones principales, léase Arica y Antofagasta para sumarse con el tiempo. Iquique, provistos de modernas instalaciones y que permitan formar acopios en los mencionados lugares, bajo el propio control del usuario, tan pronto como los cargamentos y mercancías hayan sido descargados.

La vieja Europa no resolvió luego de la experiencia de la Segunda Guerra Mundial los problemas de la mediterraneidad de Suiza, Austria, Checoslovaquia y Hungría intercambiando o cediendo territorios, procedimiento de por si doloroso, desestabilizador y por lo tanto inconveniente, sino que en forma inteligente perfeccionando sus sistemas de transferencia de carga, lo que incluye no sólo los medios de transportes, sino también los almacenajes y el control burocrático.

Esa es la mentalidad del siglo XXI la cual se adapta y no se opone a la geografía. ¿Para qué copiar entonces procedimientos escritos otrora en Versalles que modificaron mapas, que mas tarde se los llevó el viento de la historia? ¿No significa esta especie de campaña iniciada con su folleto por Cástulo Martínez, la que implica enclaves y corredor, sembrar

entonces inconvenientes semillas, propias de una receta añeja y traumatizante y por lo tanto precursora de males mayores que aquellos que supuestamente se desean corregir, tal cual la experiencia le ha enseñado a la humanidad?



Este mapa testimonia la voluntad expresa de SMC Carlos IV en la víspera de la Independencia de Hispanoamérica, el cual muestra a Charcas como país mediterráneo y al Reyno de Chile como soberano de la totalidad del Desierto de Atacama, ya que el límite con el virreinato del Perú se encuentra determinado en los alrededores del río Loa.

PUBLICACIONES DEL INSTITUTO

COLECCION TERRA NOSTRA

- 1.- **Origen y desarrollo del diferendo limítrofe austral**
Francisco Ghisolfo Araya
- 2.- **Análisis crítico de la tesis del principio bioceánico**
Luis Bravo Bravo
- 3.- **Don Juan de la Cruz, su mapa de América Meridional (1775) y las fronteras del Reino de Chile**
Incluye carpeta cartográfica del mapa de América Meridional (1775), a un cuarto del original.
Isidoro Vázquez de Acuña y García del Postigo
- 4.- **Chile y su desarrollo territorial**
Hernán Santis Arenas
- 5.- **Breve Historia de los Tratados de 1856 y 1881**
Manuel Hormazábal González
- 6.- **Síntesis de la Historia Antártica de Chile**
(Acompañada de documentos fundamentales)
Pedro Romero Julio
- 7.- **La individualidad geográfica de la tierra magallánica**
Mateo Martinić Beros
- 8.- **La Boca Oriental del Estrecho de Magallanes**
Sergio Paravić Valdivia
- 9.- **El patrimonio territorial que recibimos del Reino de Chile**
Primer Premio Concurso Premio Luis Riso-Patrón 1984
Raúl Bazán Dávila
- 10.- **Isla de Pascua. Primeras Jornadas Territoriales**
Isidoro Vázquez de Acuña y otros autores
- 11.- **Línea de Base Rectas, su aplicación vigente en Chile**
César Ladrón de Guevara
- 12.- **Chiloé y su influjo en la XI Región. Segundas Jornadas Territoriales**
Isidoro Vázquez de Acuña y otros autores
- 13.- **Negociaciones chileno argentinas de límites (1871-1881). Historia de una década.** Segundo Premio Concurso Luis Riso-Patrón 1986
Tulio González Abuter
- 14.- **El Norte Grande. Terceras Jornadas Territoriales**
Isidoro Vázquez de Acuña y otros autores

- 15.- **Grupos aborígenes chilenos. Su situación actual y distribución territorial y Atlas Etnolingüístico sub-región andina**
Manuel Dannemann y Alba Valencia
- 16.- **Valparaíso busca su destino. Cuartas Jornadas Territoriales**
Francisco Ghisolfo y otros autores
- 17.- **Historia General de la Frontera de Chile con Perú y Bolivia 1825 - 1929**
Eduardo Téllez Lúgaro
- 18.- **La Región del Bío-Bío. Quintas Jornadas Territoriales**
Isidoro Vázquez de Acuña y otros autores
- 19-20 **Proceso de conformación territorial de Chile (1536-1881)**
Hernán Ferrer Fougá

COLECCION VERITAS

- 1.- **Cuestión de Límites entre Chile y Bolivia**
Miguel Luis Amunátegui, con prólogo de Hernán Ferrer Fougá
- 2.- **Memoria sobre el Límite Septentrional de la República de Chile**
Miguel Hurtado Guerrero, con prólogo de Hernán Ferrer Fougá
- 3.- **Descripción Historial de Chiloé (1791)** por Fray Pedro González de Agüeros. Reedición facsimilar. Introducción y notas del Dr. Isidoro Vázquez de Acuña

BOLETIN INPATER

- 1.- **Crónicas Antárticas**
- 2.- **Valparaíso y la Quinta Región**
- 3.- **Ozono y Territorio**
- 4.- **Región de Magallanes y Territorio Antártico Chileno**

OTRAS PUBLICACIONES

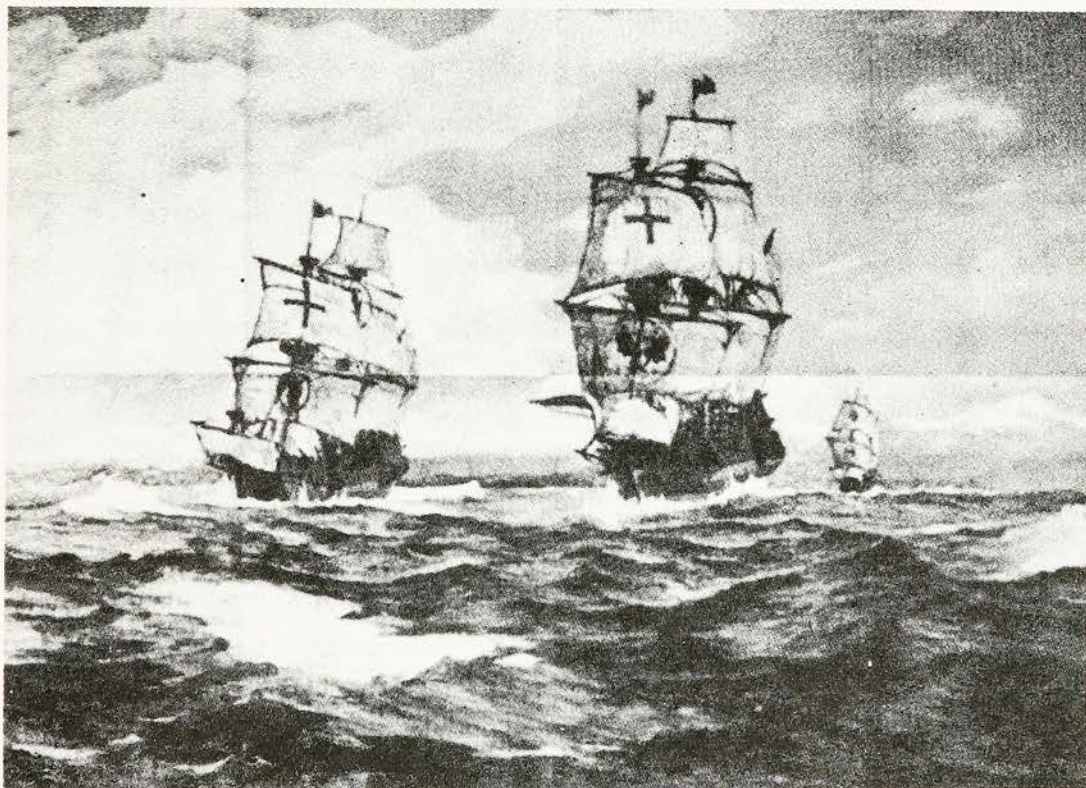
- 1.- **Breve Historia del Territorio de Chile**
Esta publicación acompaña al video cassette del mismo nombre.
Isidoro Vázquez de Acuña y Oscar Cabrera Latorre
- 2.- Documental en Video **Breve Historia del Territorio de Chile.** Contiene 4 capítulos de 20 minutos de duración (Antecedentes históricos (1548-1810) - Límites con Bolivia y Perú - Límites con la República de Argentina - Nuestros derechos a la soberanía y dominio del Territorio Antártico e islas Esparádicas)
Se encuentra disponible en Sistema Betamax y VHS.

- 3.- Documental **Breve Historia del Poblamiento de Chile**. Contiene 4 capítulos de 25 minutos de duración (-El pasado remoto - El Conquistador - El Dominador - La República).
Sistemas disponibles Betamax y VHS.
- 4.- Boletines Bibliográficos 1, 2 y 3. Contienen todo el acervo bibliográfico que posee la Biblioteca del Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile (INPATER).

Boletín Cartográfico 4. Recopilación de mapas, planos y croquis existentes en mapoteca del Inpater.

Todas estas obras están a disposición en Librerías y en la sede del Instituto.

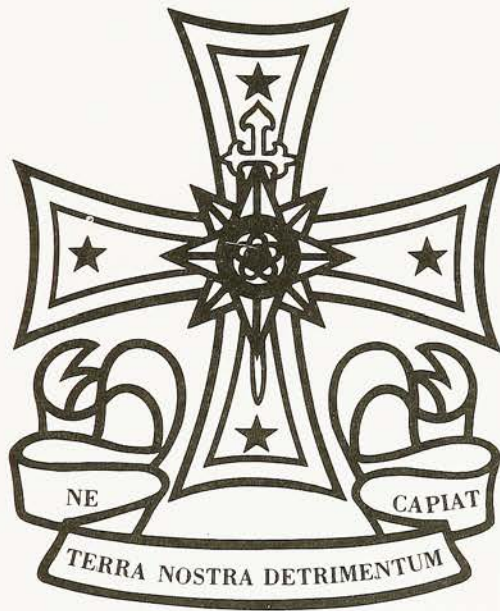
Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile
Román Díaz 89 - Santiago - Chile - Teléfonos: 2252765 y 2743778



Fernando de Magallanes navegando con tres de sus carabelas: Trinidad, Victoria y Concepción a través del Estrecho. Oleo de Alvaro Casanova Zenteno existente en el Museo Histórico Nacional. (Santiago 1925)

EL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES DEL PATRIMONIO TERRITORIAL DE CHILE es un Centro especializado de la UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE CHILE, cuya labor es el acopio de antecedentes históricos, geográficos y culturales sobre la base de las cuales realiza la investigación y difusión de uno de los componentes constitutivos del Estado, el "territorio", desde un punto de vista patrimonial de todos los chilenos, es decir, de nuestros derechos hereditarios como nación, adquiridos por fuero de la Historia y la gracia de Dios. Asimismo, se encarga del estudio y análisis interdisciplinario de aquellos elementos que han afectado a nuestro ser nacional en la simbiosis de suelo y sangre que sirven de soporte al escudo de la soberanía patria.

El Instituto depende directamente del Rector y se gobierna mediante un Director y un Consejo de expertos. También tiene Consejeros Supernumerarios. Además de sus investigaciones especializadas puede servir de asesor en asuntos de su competencia y realiza una labor de extensión mediante publicaciones, seminarios y conferencias.





UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE CHILE



35602013968672