

UNIVERSIDAD DE MAGALLANES
FACULTAD DE HUMANIDADES, CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN Y HUMANIDADES



**EL PUERTO DE PUNTA ARENAS: SÍNTESIS DE UNA EVOLUCIÓN VISTA A
TRAVÉS DE LA PRENSA DESDE SUS INICIOS HASTA FINES EL SIGLO XX**

TRABAJO DE TITULACION PARA OPTAR AL TITULO DE:
PROFESOR DE HISTORIA Y CIENCIAS SOCIALES

Nombres: Lorena Ampuero Cárcamo
Carlos Durán Álvarez
Marlove Gaete Villagra
Bárbara Sommer Leiva

Profesor Guía: Sergio Lausic Glasinovic

Punta Arenas, Chile
2009

AGRADECIMIENTOS

En este momento que culmino una etapa tan importante de mi vida académica e inició una nueva como profesional, quisiera agradecer a mis padres Carlos Sommer y Sylvia Leiva por haberme ayudado a crecer como persona, por los valores que me han dado, por sus sabios consejos además de su infinito apoyo en todos los momentos de mi vida y su amor entregado en nuestro diario convivir; a mi hermana Karin, quien me da las fuerzas para cumplir mis sueños y alegría e ilumina mi vida día a día. Son el pilar fundamental de mi vida. A mi novio Rodrigo, mil gracias por tu apoyo constante, por darme fuerzas para seguir, por tu comprensión, alegría, amor y cariño entregado en este tiempo juntos, llegaste en el momento preciso a mi vida. A mis compañeros y amigos Lorena, Carlos y Marlove por luchar juntos y perseverar para cumplir nuestra anhelada meta: terminar nuestra tesis de titulación. ¡A todos ustedes infinitas gracias!

Bárbara Sommer Leiva

En este desafío ya cumplido debo agradecerle a mi padre por su apoyo, sus sabios consejos y por enseñarme que las cosas se consiguen con arduo esfuerzo y trabajo. A mi madre debo agradecer su incondicional cariño y apoyo durante todos estos años.

No pueden faltar, mis queridos hermanos Marlenne, Jano, Kim y Sacrlett a las dos últimas en especial por su paciencia y cariño

Los quiero muchísimo y un fuerte abrazo a todos

Y también a los que gratuita y desinteresadamente participaron en la creación de esta tesis, muchas gracias.

Marlove Gaete Villagra

Al finalizar una de las etapas más importante de mi vida, no tengo palabras para expresar mi agradecimiento hacia mis queridos papitos, Raúl Ampuero y Miguelina Cárcamo, infinitas gracias por todo el amor y apoyo brindado durante estos años. Gracias por las veces que me escucharon y me comprendieron, simplemente por estar conmigo en todo momento. También quiero dar las gracias, a una personita muy especial, que me cambió la vida, mi hijo Gustavito. Gracias mi bebé por ayudarme, por ese inocente amor que me entregas, por ser el pilar fundamental cada día y darme la fortaleza para seguir luchando y cumplir una de las tantas metas que viviremos juntitos.

...Infinitas Gracias, Los Amo....

A mis queridos compañeros de tesis, Marlove, Carlos y Bárbara, ya que, sin su apoyo y constancia no podríamos haber cumplido esta meta.

Muchas Gracias

Lorena Ampuero C.

Sin duda existen muchas personas a las cuales debo agradecer, personas que han estado en este largo camino que por fin estoy concluyendo, un camino largo con satisfacciones y otras no tantas, pero que son a esta altura de mi vida anécdotas que recordare con cariño.

Para comenzar debo agradecer a mis padres quienes a pesar de la lejanía siempre me apoyaron en las buenas y las malas, siendo un pilar fundamental en la consecución de este éxito personal y que amo mucho, a mis hermanos que siempre me alentaron y me alegran día a día la vida, a mis abuelos, padrino y tíos que me entregaban su cariño que es reciproco, a mi amada Ximena que es parte importante de mi vida por toda la felicidad y cariño que me dan la fuerza necesaria día a día, a mis amigos y casi hermanos, por que por no lo somos por sangre pero que aprecio igual que si lo fueran, a mis compañeros

con los que jornada tras jornada compartimos las sabidurías entregadas por los queridos profesores de nuestra Casa de Estudios, a mis queridas compañeras Lorena, Marlove y Bárbara, ya que sin ustedes esta investigación no hubiera sido posible, y a tantas personas que me apoyaron durante todo este sendero difícil pero hermoso, ya que la experiencia de la universidad es única y deja siempre los mejores recuerdos hasta la muerte.

A TODOS USTEDES ¡iii MUCHAS GRACIAS POR TODO!!!

Carlos Durán Álvarez

De forma muy especial queremos agradecer a una persona importantísima a lo largo de nuestro camino universitario, que nos acompañó y apoyo durante este todo este tiempo, don Sergio Lausic, y quien además durante este año nos guió en nuestra tesis, entregándonos las herramientas necesarias para cumplir nuestra meta.

MUCHAS GRACIAS

TABLA DE CONTENIDOS

	Página
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO	
EVOLUCION HISTORICA DEL PUERTO	4
1.1. Geografía de la región de Magallanes y Antártica Chilena	5
1.1.1. Ubicación Geográfica.....	5
1.1.2. Expediciones que visitan nuestro Territorio.....	7
1.1.3. Toma Posesión del Estrecho de Magallanes.....	17
1.2. Historia del Puerto.....	19
1.2.1. El movimiento marítimo por el estrecho	19
1.2.2. Trafico mercante hasta el final del siglo XIX.....	20
1.2.3. El cabotaje regional	28
1.2.4. La época de oro de la navegación a vapor en el Estrecho, 1900 – 1914	32
1.3. Astilleros y Varaderos en Magallanes.....	39
1.4. La navegación en la Segunda Mitad del siglo XX.....	51
1.5. Empresa portuaria de Chile y Empresa Portuaria Austral... 1.5.1. Terminal Arturo Prat.....	54 55
1.5.2. Terminal José Santos Mardones.....	56
1.5.3. Empresa Marítima del Estado.....	58
1.6. Desarrollo Económico E Infraestructura.....	60
1.7. Surgimiento de La Prensa Austral.....	68

CAPÍTULO II	
MARCO METODOLÓGICO.....	71
CAPÍTULO III	
ANÁLISIS DE LAS EDITORIALES REFERENTES A LOS	
ACONTECIMIENTOS DEL PUERTO.....	74
CONCLUSIONES.....	184
BIBLIOGRAFÍA.....	191
ANEXOS	199

INTRODUCCIÓN

La historia de la Región de Magallanes, primero, y de la ciudad de Punta Arenas posteriormente, han estado ligadas al mar, en diversos aspectos: comunicación, fuente de recursos, transporte de pasajeros y de carga en general y puerto estratégico en el Estrecho, como vía de comunicación entre los océanos Pacífico y Atlántico, por lo que es imposible entender a nuestra región separada del ambiente marítimo.

Haciendo un poco de historia los primeros grupos nómades de la vertiente occidental del Estrecho utilizaban el mar como hábitat desarrollando todo su quehacer en torno a los canales patagónicos, es así como las etnias Kawéskar y Yámana evolucionaron en el tiempo. Posteriormente con la llegada del hombre blanco con la Expedición de Hernando de Magallanes, comienza otra etapa en el tiempo, caracterizada con las diversas expediciones de las potencias europeas del siglo XVI, XVII y XVIII, en un contexto de descubrimiento y expansión por el mundo, donde nuevamente las rutas marítimas australes cobraran importancia, y por ende el conocerlas, es así como las expediciones de diversa naturaleza (científicas, militares, entre otras) de personajes como Camargo, los Nodales, Fitz Roy y Parker King, y otros aportaran importantes conocimientos a la toponimia de estas meridionales latitudes, capítulo aparte lo escribirán posteriormente los primeros loberos que alcanzaron la zona en busca de las codiciadas pieles, que desarrollaron un conocimiento cabal de los enmarañados canales del archipiélago patagónico – fueguino.

Mención aparte merece Pedro Sarmiento de Gamboa, un personaje destacado y esforzado, quien junto a sus hombres, fundó los primeros asentamientos en el estrecho, entendiendo la importancia estratégica que significaba el poder establecer un centro poblado, lamentablemente con trágico desenlace, pero

que sobrevivirán para la posteridad el merito de ser el primero que establece dos ciudades: Nombre de Jesús y Rey Don Felipe.

Posteriormente en los albores de la joven República de Chile y por la insistencia del Prócer don Bernardo O'Higgins plantea al Gobierno de don Manuel Bulnes, la importancia de poblar las australes tierras del territorio, determinándose entonces la empresa de colonización, llevada a cabo por el Capitán Juan Williams y sus hombres, originarios de Chiloé la mayoría, en la Goleta "Ancud", quienes en 1843 fundan el Fuerte Bulnes, estableciendo de paso la soberanía chilena.

Hacia 1848 nace Punta Arenas, transformándose en una colonia penal, que acabaría trágicamente con el motín de Cambiasso, pero que renacería en una incipiente ciudad llena de esperanza con el empuje de los primeros inmigrantes: croatas, alemanes, ingleses, italianos, españoles, austriacos, suizos, entre otros, y obviamente compatriotas de diversas zonas de nuestro país especialmente porteños y como olvidarnos los chiloenses, quienes aportaron el trabajo de poblar y desarrollar esta nueva metrópoli.

Emprendedores como Menéndez, Braun y Blanchard, dan inicio a una nueva era de la navegación regional, con los primeros navíos que comunican la zona con el resto del país, obviamente considerando también a Guillermo Wheelwright que anterior a ellos, establece en líneas generales la navegación por el estrecho con los vapores de la Pacific Steam Navigation Company o posteriormente la alemana Kosmos que regularmente circulan por estas aguas rumbo a Europa o el Pacífico, es necesario agregar también a quienes aportan las primeras instalaciones relacionadas directamente con el ámbito naval como Donatti y Garese quienes forman parte de la naciente industria de la construcción y reparación naval, antecesores a la actual Asmar.

Todos son antecedentes para el desarrollo de Punta Arenas como ciudad portuaria, es por ello que este tema es tan importante para entender nuestro pasado, el presente y visionar el futuro de nuestra región.

La inquietud que nos plantea la temática portuaria, es por tanto lo que nos motiva como grupo a realizar esta investigación con el objetivo de alcanzar nuestra tan anhelada titulación de Pedagogía con Mención en Historia y Ciencias Sociales.

Específicamente esta investigación la enfocaremos en el análisis de la evolución del puerto, las demandas y los alcances de la actividad, basándonos en la prensa, particularmente en las editoriales de la Prensa Austral, desde su fundación en 1941 hasta las postrimerías del siglo XX, complementado con bibliografía auxiliar y entrevistas a destacadas personas del ámbito.

Para comenzar este trabajo investigativo nos fijamos los siguientes objetivos:

Objetivo General:

- Determinar a través del editorial del diario la Prensa Austral la evolución del desarrollo y las expectativas portuaria desde el año de su fundación hasta es presente.

Objetivos específicos:

- Recopilar la información editorial relacionada con el tema marítimo portuario.
- Establecer los principales hitos de la evolución portuaria en Punta Arenas.
- Establecer la relación entre la evolución portuaria y el desarrollo económico en Punta Arenas.
- Lograr determinar las acciones de corto y mediano plazo para el futuro

CAPITULO PRIMERO
MARCO TEORICO

1.1. GEOGRAFÍA DE LA REGIÓN

1.1.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Nuestra región esta ubicada geográficamente en el continente americano, en la parte sur occidental de Chile. Comprende la parte meridional de la Patagonia y una parte occidental de la isla de Tierra del Fuego y los archipiélagos adyacentes al sur y al oeste. Se extiende entre los paralelos 48° 40' y 56° 30' de latitud sur y abarca una superficie de 132.033, 5 kilómetros cuadrados¹.

Llama la atención que a pesar de ser la región más extensa geográficamente de nuestro país, es la menos poblada demográficamente, esto se debe a diferentes factores como por ejemplo, el aislamiento terrestre, el costo de calidad de vida de la zona, factores climáticos, entre otros.

La región de Magallanes limita por el norte con la región de Aisén desde el océano Pacífico, hasta la cordillera de los Andes; al este con Argentina, desde el monte Fitz Roy hasta el canal Beagle; al oeste y al sur con el Océano Pacífico.

Con respecto a estas características antes mencionadas y haciendo alusión a importantes estudios sobre la geografía de nuestra región, podemos reiterar y afirmar ciertos particularidades que hacen que la Región de Magallanes sea única en nuestro país. Entre estos aspectos, encontramos por ejemplo, el tamaño de nuestra región, ya que, es la más extensa de Chile, en lo que a territorio se refiere; también podemos mencionar que este territorio que debido a su ubicación geográfica es la única región de nuestro país, donde se desarrollan todas las actividades por el lado oriente de la Cordillera los Andes; además tenemos acceso a tres océanos que son: el Pacífico, Atlántico y Antártico, lo que reafirma su categoría geoestratégica y geopolítica de puerta de

¹ Mateo Martinic, Nociones de Geografía de Magallanes

entrada de nuestro país; y por último destacamos el “aislamiento” de nuestra región, siendo el mar el medio mas importante como vía de comunicación, podemos decir que hasta 1930, fue el medio más expedito tanto para el acceso y la ocupación del territorio, como también para las comunicaciones, además cumple un rol fundamental para las actividades económicas de desarrollo regional.

En lo que a nuestra ciudad se refiere, Punta Arenas es una ciudad y puerto del extremo austral de Chile. Capital de la XII Región. Se encuentra ubicada geográficamente entre los paralelos, 53° 08' grado latitud sur y 70° 55' grados al oeste longitud², en la Península Brunswick y a orillas del Estrecho de Magallanes, en la Patagonia y a pocos kilómetros del Cabo Froward, el punto más austral del continente americano.

² www.patagonia-chile.com

1.1.2. EXPEDICIONES QUE VISITAN NUESTRO TERRITORIO

Como bien sabemos, el descubrimiento de nuestra región marca uno de los hitos más importantes en nuestro país, ya que define el inicio de nuestra historia nacional. Debido a su ubicación geográfica fue un gran punto de interés para navegantes, científicos, intelectuales incluso piratas de la época que llegaban hasta estos territorios con afanes de grandeza y riqueza.

El descubrimiento de nuestro territorio fue gracias a la búsqueda de un paso para cruzar América hacia las Islas Molucas (Indonesia). Por tal motivo, Carlos I, rey de España, concede esta misión a Fernao de Magalhaes (Fernando de Magallanes). Esta expedición zarpa desde el puerto de San Lúcar de Barrameda el 2 de septiembre de 1519. Finalmente, luego de varias penalidades penetran el Estrecho, el 21 de octubre de 1520, al que luego bautizan como "De Todos los Santos". El 27 de noviembre de 1520, llegan al océano, al que por la calma de sus aguas, lo bautizan como Océano Pacífico. De esta manera se encuentra el paso que une a los océanos Atlántico y Pacífico.

Con este hallazgo, se despierta el interés de innumerables viajes tanto para conquistar o establecer futuros asentamientos humanos, no solo por parte de España, sino de varias expediciones europeas, las cuales nos entregaron variada información geográfica, hidrográfica, étnica, entre otras, relativa a esta zona.

Para ilustrarnos más profundamente sobre este tema, a continuación nombraremos algunas expediciones de importancia que llegan hasta nuestro territorio:

Con el descubrimiento de este paso estratégico en el Estrecho de Magallanes, la Corona Española, no descansa hasta asegurar la soberanía del mismo, por tal razón, comienza a enviar una serie de expediciones, entre estas

encontramos la de Don Simón de Alcazaba, al que se le otorga el privilegio de poblar las tierras del Estrecho, siendo esta la primera concesión real con la que se establecía jurisdicción sobre la Patagonia y el Estrecho, sin embargo muere asesinado antes de cumplir a cabalidad su objetivo. Otro expedicionario español fue don Francisco de Camargo, el que zarpa desde Sevilla en agosto de 1539, y tras 10 meses de un tormentoso viaje, logra cruzar el Estrecho y recorrer las costas de Chile, se destaca la importancia de esta expedición, ya que tuvo un doble objetivo, primero la conquista y por otro lado comercial, ya que utiliza el Estrecho como ruta comercial entre España y la costa americana del oeste.

En el año 1533, Don Pedro de Valdivia, envía una expedición, al mando de Don Francisco de Ulloa, sin embargo, este se extravía en el Archipiélago patagónico, pero gracias a uno de sus capitanes, se logra el objetivo, siendo ésta la primera expedición que navega el Estrecho de Magallanes de occidente a oriente.

Se realizan varias expediciones con destino al Estrecho de Magallanes, con el objetivo de conquistar, poblar e iniciar actividades comerciales en este territorio, sin embargo, estos viajes fueron calamitosos, debido a factores externos como son el clima y por supuesto la geografía de nuestro territorio.

Siguiendo con los expedicionarios españoles, encontramos a Don Pedro Sarmiento de Gamboa. Esta expedición fue de vital importancia para nuestra región, el que llega a nuestro territorio para defender los derechos de la Corona Española, ya que este territorio estaba siendo atacado por piratas de otras nacionalidades, sembrando el terror y la muerte en las colonias españolas entre los años 1578-1580. Para evitar estos ataques de corsarios, Francisco Toledo virrey del Perú, decide que el paso del Estrecho debe ser cerrado para la navegación extranjera. Don Pedro Sarmiento de Gamboa, logra fundar dos ciudades, la primera el 11 de febrero de 1584, en el cabo Vírgenes (Argentina) "Nombre de Jesús", sin embargo debido al mal tiempo y las deserciones, poco a poco se va destruyendo.

Posteriormente, Sarmiento busca nuevos y mejores lugares, alcanzando la Punta Santa Ana, y el 25 de marzo de 1584, funda la ciudad "Rey Don Felipe", la que corre igual suerte que la anterior.

Retomando el tema de los piratas y corsarios que llegan hasta nuestro territorio, encontramos al Sir Francis Drake, británico, en 1578 y Tomás Cavendish, diez años más tarde, el cual llega hasta Rey Don Felipe, y ante las penurias que en dicho lugar encuentras, la rebautiza como Port Famine (Puerto del Hambre), ya que los habitantes habían muerto por falta de alimentos. Otro de corsarios que visita las aguas australes fue Andrew Merrick, el cual salva al único sobreviviente español de la ciudad Rey Don Felipe.

Siguiendo la cronología de estas expediciones, nos trasladamos a las expediciones holandesas, nación que al igual que otros estados europeos, sienten el interés de visitar estos lejanos territorios. La primera expedición de esta nacionalidad zarpa en 1598, estaba organizada por comerciantes de Rotterdam, capitaneada por Jacobo Mahu, y a la muerte de éste, toma el mando Simón de Cordes. Llegan al Estrecho en abril de 1599 y días más tarde fondeaba en la bahía que lleva su nombre.

Otra expedición de igual nacionalidad, zarpa en septiembre de 1598, comandada por Oliverio Van Noort, siguiendo la misma ruta, penetra al Estrecho en noviembre de 1599, donde permanece durante tres meses. Una tercera expedición al mando del marino holandés Jorge Spilberg zarpó de Texel (Holanda) en agosto de 1614. Llegan al Estrecho, a la bahía de Cordes, el 16 de abril de 1615, recorren toda la costa del Pacífico hasta México, regresando a su país cubierto de botín y gloria. En el año 1616 los expedicionarios Jacobo Le Maire y Guillermo Shouten, descubren el estrecho Le Maire y el Cabo de Hornos, hecho que despierta aún más el interés de las naciones europeas.

A pesar de estas intervenciones por expediciones de otras nacionalidades, España continua enviando expediciones, así fue el caso de los Hermanos Nodales, quienes llegan a este territorio para el reconocimiento del nuevo paso al Pacífico por el Cabo de Hornos. Esta expedición iba al mando de los hermanos Bartolomé y Gonzalo de Nodal, quienes penetran en el Estrecho, el 16 de enero de 1619. Días después atravesaban el Estrecho de Le Maire, que separa la isla de Tierra del Fuego, los primeros días del mes de febrero del mismo año, doblaban el Cabo de Hornos. Más al sur descubrieron un grupo de islas a las que bautizaron Diego Ramírez, en honor del piloto mayor de la expedición. El 25 de febrero entraban nuevamente al Estrecho por la boca occidental, regresando a España el 9 de julio de 1619, los resultados geográficos obtenidos por esta expedición de los hermanos Nodales fueron de vital importancia, hacen una publicación titulada *“Relación del viaje hecho por los capitanes Bartolomé García de Nodal y Gonzalo de Nodal”*

Otros interesados en nuestras tierras, fueron los ingleses, quienes envían algunas expediciones con fines comerciales y científicos.

Entre estos, encontramos al marino inglés, el sir John Narborough, con dos naves a su cargo arriba al Estrecho el 2 de noviembre de 1670, después de haber realizado algunos reconocimientos en la costa oriental de la Patagonia.

Efectúan un levantamiento de la carta del Estrecho, siendo este el trabajo más completo hasta esa fecha, el que es útil por bastante tiempo y sirve de modelo para la confección de cartas posteriores. También ejecuta al mismo tiempo importantes estudios científicos.

Varias son las expediciones que llegaron al Estrecho entre los años 1675 y 1764, enviadas por el Perú y Chile, organizadas por ingleses, franceses y holandeses, sin embargo, sus resultados fueron no son del todo satisfactorios.

Ya hacia el año 1764, podemos observar diferentes objetivos en las expediciones, ya que no estaban centradas solamente en lo comercial, sino también en estudios geográficos y científicos.

El inglés John Byron zarpa desde Inglaterra, en junio de 1764 con dos naves a su mando, para tomar posesión de las islas Fokland y de explorar tierras cercanas al Estrecho de Magallanes. En diciembre del mismo año, se abastece de agua y combustible en Puerto del Hambre, para posteriormente dirigirse a las islas Malvinas a cumplir las órdenes de su Gobierno. Al regresar al Estrecho en febrero de 1765, permanece en este territorio alrededor de 50 días, tiempo en el cual se dedican al estudio de la climatología e hidrografía; también entabla relación con los indígenas observando sus costumbres; y recogió observaciones significativas para la navegación del Estrecho, agregando que cuya ruta es mejor que la del Cabo de Hornos.

Debido a los descubrimientos geográficos de la expedición de Byron, el Gobierno organiza otra expedición de dos naves al mando de los marinos Samuel Wallis y Felipe Carteret, en diciembre de 1766 entraron al Estrecho y durante cuatro meses exploraron los canales y continuaron el estudio de las costumbres de los indígenas.

Los estudios de estos ingleses sirvieron para confeccionar una nueva carta del Estrecho, más exacta y completa que la de Narborough.

Otra nación europea interesada en las tierras australes, fueron los franceses, con expediciones como la del Capitán Luis Bouganville con dos naves en el año 1766, con un objetivo científico alrededor del mundo, las observaciones y estudios realizados por estos expedicionarios franceses se utilizaron para completar alguno de los trabajos hidrográficos anteriores.

Si bien se habían realizado varios estudios y reconocimientos, aún no se establecía cuál de las rutas del Atlántico al Pacífico ofrecía más seguridad y mayores ventajas si la del Estrecho o la del Cabo de Hornos.

Sin embargo, para regular esta situación, España organiza nuevamente una expedición en 1785, al mando del Capitán Antonio de Córdova con la nave "Santa María de la Cabeza". En diciembre de 1785, llegan a costa oriental de la Patagonia, lugar en el que inician sus estudios, que continúan luego en los canales y región del Estrecho hasta bahía Fortescue. Sin embargo, la falta de víveres y otros contratiempos obligaron a la expedición regresar a España. Los tenientes Churruca y Cabellos, ayudantes de Córdova, tomaron participación muy importante en los trabajos realizados por esta expedición.

No conforme con esta expedición, Antonio de Córdova organiza otro viaje en el año 1788, con los buques "Santa Casilda" y "Santa Eulalia", naves bien acondicionadas para estas travesías.

Llegan a la Bahía Fortescue a fines de diciembre de 1788, donde se estableció la base de las exploraciones y levantamientos que se efectuaron hasta a Cabo de Hornos, regresan a España en febrero de 1789 con importantes datos hidrográficos sobre el Estrecho.

Luego de esta expedición, debido a los problemas sufridos por el clima, se concluye que la ruta del Estrecho fuera considerada muy inferior a la del Cabo de Hornos.

Referente a esta importante expedición científica, se hace una publicación en 1788, por orden del Rey donde se describe detalladamente la navegación y todos los estudios practicados por la dicha empresa, como por ejemplo, tablas de los rumbos y distancias de los puertos e incluso se argumenta la resolución del problema del porqué se debe preferir para ir al Pacífico la ruta del Cabo de Hornos; también se da cuenta sobre todas las expediciones hechas al Estrecho

de Magallanes desde su descubrimiento; además se agrega un estudio sobre el suelo, clima y producciones de Magallanes; noticias sobre los indios patagones y fueguinos, y una resolución sobre el problema de poblar el Estrecho.

Mientras tanto, en Inglaterra se organiza otra expedición al mando de James Cook, con la misión de adelantar los reconocimientos hasta entonces realizados en estos territorios, en el estudio de los mares y las tierras del Pacífico.

James Cook, zarpaba de Playmuth en agosto de 1768 con la nave “Resolución”, donde iban varios hombres de ciencias para el mejor éxito de la expedición.

En enero de 1769, arriban al Estrecho de Le Maire, donde se estableció el campamento para iniciar los trabajos. Permanecen en este lugar por alrededor de seis meses, efectuando importantes estudios hidrográficos, de botánica y etnográficos de los indios fueguinos. El 3 de junio de 1769, observaron el paso del planeta Venus por delante del disco solar.

Después de levantar una carta hidrográfica de esa región, Cook dobló el Cabo de Hornos y cruzó el Pacífico.

Cuatro años más tarde, Cook realiza una segunda expedición para completar algunos de los trabajos anteriores, recorriendo el sur del Pacífico y haciendo nuevos descubrimientos de tierras.

Continuando con esta cronología de expediciones que pasaron por el Estrecho de Magallanes, no podemos pasar por alto la expedición enviada por la Corona Española al mando del marino italiano Alejandro de Malaspina.

Zarpan en junio de 1789, compuesta por dos corbetas de guerra, la “Descubierta” y la “Atrevida”. Realizan diferentes estudios de botánica, minería, hidrografía, geografía, entre otros. También se realiza una publicación acerca de esta expedición, titulada *“Viaje político-científico alrededor del mundo de las*

corbetas Descubierta y Atrevida al mando de los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y D. José Bustamante y Guerra desde 1789 a 1794”.

Otra expedición de gran importancia en nuestro territorio fue la del Comandante Parker King y de Fitz Roy.

Esta empresa fue organizada por Gran Bretaña en el año 1826, con el fin de realizar estudios completos y definitivos sobre la ruta del Estrecho de Magallanes.

En diciembre del año 1826, llega al Estrecho de Magallanes el comandante Parker King, al mando de las naves “Adventure” y “Beagle”, atracando en el Puerto Famine, lugar que eligen como centro de trabajos, con un personal numeroso de distinguidos marinos y hombres de ciencias.

Esto marinos británicos estuvieron alrededor de cuatro años dedicados al reconocimiento del Estrecho, los canales adyacentes, la costa occidental de la Patagonia y Tierra del Fuego, levantando una nueva carta hidrográfica, la más completa que se hubiera hecho hasta la fecha y que por largo tiempo sirve como valiosa guía para la navegación.

En abril de 1829, Parker King, en la nave “Adventure”, se dedica a explorar todo el contorno de la Tierra del Fuego.

Mientras tanto, el buque “Beagle”, al mando del capitán Roberto Fitz Roy, exploraba la península de Brunswick y canales adyacentes y descubrieron el canal que llamaron Fitz Roy y el Seno Skiring.

La goleta “Adelaida”, por su parte, que había sido agregada a la expedición, recorría los canales occidentales de la Patagonia, a los que llamaron de Smith.

A principios de 1830, la “Beagle” efectuó un reconocimiento general desde Cabo Pilar hasta Cabo Vírgenes, es decir, de toda la longitud del Estrecho. El

14 de abril de ese mismo año descubría, el sur de Tierra del Fuego, el canal que llamaron de Beagle.

Fitz Roy, cumplidos tan satisfactoriamente la importantísima misión que le confiara el gobierno de su país, regresó a Inglaterra. De regreso a su país embarca a cuatro jóvenes yámanas con el fin de llevarlos hasta Inglaterra por dos años, para educarlos. El rey Guillermo IV los recibió, y en 1832, estuvieron de regreso en el estrecho. Pasaron más o menos veinte años, cuando se supo que uno de ellos Jimmy Button (con nombre inglés), acosó a un grupo de misioneros anglicanos que intentaban colonizar caleta Banner, de la isla Picton. Luego en 1859, el mismo Button estuvo involucrado en la muerte de otros cuatro misioneros. En general, tanto las misiones anglicanas como salesianas, se centraron bastante en el cuidado de nuestros pueblos originarios. Los evangelizaban, y a la vez los defendían de estancieros y de buscadores de oro.

Fitz Roy, en su segundo viaje al estrecho en enero de 1833, como narramos anteriormente, nuevamente al mando de la “Beagle”, se dedica tres años a perfeccionar los estudios anteriores. En este viaje le acompañaba el naturalista Charles Darwin.

Como consecuencia de esta notable expedición científica, se publicaron en Londres interesantes obras y cartas geográficas que proporcionaron datos muy útiles y acabados sobre la región magallánica.

Como ya hemos venido mencionando a lo largo de este trabajo, se realizaron varios estudios geográficos, cartográficos, hidrográficos, meteorológicos, botánicos, entre otros. Estos reconocimientos y estudios despiertan aun un mayor interés que el reinante, razón por la cual el próximo objetivo de estas naciones europeas sería colonizar estas tierras, y así adquirir dominio sobre esta importante vía interoceánica.

A este tiempo, Francia interesado en colonizar las tierras del Estrecho de Magallanes, enviaba algunas expediciones para que estudiaran todo lo relacionado con las proyectadas fundaciones.

Este fue el caso del capitán de marina francesa Dumont D'urville, al mando de la corbeta "Astrée" y de otras naves, quienes llegaron al Estrecho en diciembre de 1837, para estudiar sus diversos puertos y canales patagónicos.

Cuando regresa a Francia luego de este viaje, D'urville publicó una obra, en la cual aconsejaba a su gobierno que procediera a fundar una colonia antes que otra nación se adelantar a ello.

Francia no olvido estas indicaciones, sin embargo nuestro gobierno se había anticipado a tomar solemne posesión de estas tierras, que formaban parte integrante de la soberanía nacional, fundando la Colonia de Fuerte Bulnes.

Los británicos durante los años 1866 a 1869, organizan otra expedición al mando del capitán Mayne, con la corbeta de guerra "Nassau", los cuales realizan estudios en el Estrecho y canales de la Patagonia, para perfeccionar las cartas hidrográficas anteriormente levantadas.

De esta expedición se escribieron valiosas informaciones sobre climatología e historia natural de Magallanes, y un derrotero muy prolijo del Estrecho.

Para complementar el estudio antes realizado por esta expedición, en 1879 el Almirantazgo británico envía una nueva comisión al Estrecho de Magallanes, para esto resuelven enviar al capitán Sir Jorge Nares, al mando del bergantín "Alert", quienes efectúan interesantes reconocimientos de los canales patagónicos, ampliando los trabajos hechos por las expediciones anteriores.

1.1.3. TOMA POSESIÓN DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

A diferencia de las naciones europeas, en nuestro país el interés por recorrer estos lejanos territorios se manifiesta más tarde. Fue Bernardo O' Higgins quien comenzó con la idea de poblar las tierras aledañas al Estrecho de Magallanes.

En Chile se tenía conocimiento de algunas expediciones extranjeras que habían explorado la Patagonia y que, afortunadamente, sólo habían sido movidas por el afán de explorar e investigar. Entre estas, destaca las dos expediciones que hiciera el capitán británico Robert Fitz Roy en 1829 y en 1832, a nuestro juicio una de las más importante de las que se habían efectuado debido a los avances y estudios realizados por estos expedicionarios.

Como bien sabemos, la preocupación de O' Higgins por el extremo sur del país lo acompañó hasta la muerte, y se dice que sus últimas palabras fueron: "Magallanes, Magallanes", siendo interpretado esto como un claro mensaje de la que fuera su más importante inquietud por años.

Fue así como el Presidente Manuel Bulnes, asume la misión de tomar posesión definitiva y clara de estos territorios considerados chilenos desde el nacimiento de nuestro país. Es por este motivo, que el presidente encomienda al Intendente de Chiloé, Domingo Espiñeira, la tarea de recabar información para fundar colonias en tierras magallánicas.

El Intendente Espiñeira delega esta responsabilidad al experimentado marino inglés, el capitán de fragata John Williams Wilson, quien era en ese momento el capitán de puerto de Ancud.

Debido a la falta de embarcaciones adecuadas para realizar esta travesía, intendente de Chiloé organizara la construcción de una embarcación de

características similares a las que construían la gente en Chiloé, pero con un mayor calado y con las características de una goleta de guerra.

Otros personajes destacados de esta expedición fue el naturalista alemán Bernardo Philippi, el piloto Jorge Mabon, el teniente de artillería Manuel González Hidalgo, el práctico Carlos Millar, carpinteros, marineros, soldados y dos mujeres que iniciaron el primer asentamiento chileno en Magallanes.

La Goleta "Ancud" zarpa desde Chiloé el 22 de mayo de 1843. Sin embargo, debido a las inclemencias del clima y las averías en su timón, la embarcación debió afrontar múltiples incidentes, dificultades que fueron superadas con esfuerzos y abnegación, entrando por fin a las aguas del Estrecho el 17 de septiembre del mismo año.

El día 21 de septiembre, llegan a Punta Santa Ana, el Comandante Williams en medio del grandioso panorama que lo rodea, y se declara que en nombre de la República de Chile se tomaba posesión oficial del Estrecho de Magallanes, conforme a lo expresado en la Constitución Política de la República en 1833. Posteriormente se levantó un acta, se izó el Pabellón Nacional y se dispararon 21 cañonazos.

Esta expedición llega un día antes que la empresa enviada por Francia con el mismo objetivo de poblar el Estrecho de Magallanes.

Estas fueron las expediciones más importantes que vinieron hasta nuestra región, sin embargo cabe mencionar que no fueron las únicas, debido a que muchas se tuvieron que devolver o se perdieron por las inclemencias del tiempo o por no saber la ruta de navegación. No obstante se realizaron importantes trabajos de investigación que hasta el día de hoy son importantes para nuestra región.

1.2. HISTORIA DEL PUERTO DE MAGALLANES

1.2.1. EL MOVIMIENTO MARÍTIMO POR EL ESTRECHO

De acuerdo a las observaciones realizadas por la autoridad colonial el paso de las naves por el Estrecho de Magallanes en Punta Arenas había crecido lentamente desde sus inicios en 1848 hasta mediados de los años 60. Estas observaciones se enmarcan en el contexto histórico de la fiebre aurífera desatada en California, Estados Unidos en la década de 1850.

Desde 1849 - 1850 se establece un masivo movimiento naviero, registrándose un promedio de 13 barcos anuales navegando por el Estrecho de Magallanes, principalmente de banderas de Estados Unidos y solo en 1860 se alcanza una cifra de mayor significación al triplicar esa cantidad.

En un comienzo la mayoría de los buques solía pasar de largo frente a la reciente ciudad de Punta Arenas, pues la consideraban un pueblo insignificante y muy poco atractiva para recalar en ella.

En 1859 el movimiento marítimo por el Estrecho presenta un leve crecimiento, con respecto a la cantidad de vapores que integran el tráfico y el número de naves que recalán en Punta Arenas. Si embargo este incipiente movimiento marítimo no produjo un desarrollo del establecimiento, solo se puede considerar que dio ocasión para que sus habitantes comenzaran a practicar mínima actividad comercial, que tenía más carácter de contrabando que de un comercio lícito debido a los severos controles impuestos por el gobernador a las personas que practicaran dicha actividad.

El capitán de fragata Benjamín Muñoz Gamero fue el primero en vislumbrar lo beneficioso que sería para el incipiente pueblo de Punta Arenas contar con un servicio de remolque y auxilio. Años más tarde en 1857 sería el gobernador Jorge Schythe el que retomaría la idea para ser interpuesta ante el gobierno,

expresando que sería una eficaz medida para fomentar el progresos de la colonia.

1.2.2. EL TRÁFICO MERCANTE HASTA EL FINAL DEL SIGLO XIX

En esta época se destaca la imagen del joven norteamericano Williams Wheelwright hombre inquieto y de gran visión progresista la cual, lo llevaría a promover una gran cantidad de empresas en Chile y el Perú, pero donde destacaría notablemente sería en el sector naviero.

Wheelwright en 1830 residía en Valparaíso y había hecho del puerto de la ciudad su centro de actividades navieras de la costa occidental de América del Sur. Aquí vislumbro las ventajas de introducir vapores en el servicio del cabotaje, pero a pesar de que era una idea formidable debieron pasar varios años para que se llevara a cabo. Al fin en 1835, el gobierno del presidente Joaquín Prieto apoyo la iniciativa, enviando un proyecto al Congreso para concederle un privilegio exclusivo por 10 años, la cual le otorgaría la posibilidad de establecer la navegación a vapor en varios puertos y ríos chilenos.

Para concretar su anhelado proyecto intento reunir capitales tanto en Chile como en el Perú pero al no conseguirlo se dirigió a Inglaterra donde su idea era motivo pues era vista con gran simpatía por parte de sus connacionales. Es así como el 6 de septiembre nace en Londres la The Pacific Steam Navigation Company. La cual estaría ligada por la largo tiempo al desarrollo comercial de las costa de nuestro país.

Inmediatamente después de recibir la carta real de autorización para su funcionamiento, se comienza a encomendar la difícil y compleja tarea de la construcción de los dos vapores de ruedas, de 700 toneladas, bautizados con

los nombres de Chile y Perú. Los cuales tendrían la misión de abarcar la larga ruta entre Valparaíso y Chagres.

El Chile zarpo el 27 de junio de 1840 desde Falmouth y el Peruel 4 de julio Plymouth. El itinerario disponía tomar la ruta del Estrecho de Magallanes que era considerada la más conveniente y segura. El 14 de septiembre de aquel año memorable en la historia marítima de Chile y del Estrecho, los dos vapores penetraban sin novedad en el paso de mar y en la tarde de aquel mismo día fueron a fondear en Port Famine (Puerto de Hambre). La recalada, prevista desde años antes por Wheeleright, fue ordenada por el capitán George Peacock, que venía al mando de la flotilla, tanto para descanso como para proveerse de leña y agua.

Llegado el día 18 y sabiendo el capitán Peacock que en la fecha se conmemoraba la mayor festividad nacional de nuestro país, consideró que adecuado que el auspicioso inicio de la navegación a vapor por aguas chilenas coincidiera con el suceso patriótico de la República. Así entonces el día indicado bajaron a tierras oficiales y tripulantes y tal vez buena parte del pasaje, y en la cima de la punta de Santa Ana, se enarboló la bandera de Chile.

“El Vapor había vencido por fin a las fuerzas de la naturaleza devolviéndole al Estrecho de Magallanes su condición de vía transoceánica perdida por siglos”

A pesar de lo auspicioso del viaje tomó tiempo para que su trayecto tomara importancia

“Para conocer el movimiento marítimo de los años posteriores a 1840, se dispone solo de escasas referencias del paso de uno que otro buque. Pero, a partir de la época de la colonización en Fuerte Bulnes, se comenzó a consignar datos sobre las naves fondeadas en la rada y sobre las que fueron simplemente avistadas. Es posible estimar que durante los primeros años atravesaron el estrecho una veintena de barcos anualmente, siendo mayor la proporción de los

que cruzaron desde el atlántico al pacífico, pero al descubrirse el oro en California y al divulgarse su hallazgo entre los habitantes de la costa atlántica norteamericana, aumentaron a centenares las naves que zarparon hacia California, muchas de ellas vía Estrecho de Magallanes. Según datos consignados por el Gobernador de la colonia de Punta Arenas, entre abril de 1849 y julio de 1850 fueron avistados 128 veleros y 21 vapores, subiendo de 120 los que se dirigían al puerto de San Francisco, pasada la fiebre aurífera el movimiento marítimo por el gran Canal magallánico volvió a las cifras anteriores a 1849, entre 10 y 20 naves como promedio anual, en su gran mayoría veleros”

En un comienzo la mayor parte de estos buques solían pasar de largo frente a esta insignificante colonia chilena. Pues era muy poco atractiva, debido a que era considerada por viajeros como un pobre establecimiento, que nada podía ofrecerle. Aunque se tratara del único punto civilizado en millas de viaje. Así y todo no era despreciable el beneficio mutuo que en caso de recalada social prestarse colonia y embarcaciones. Aquellas proporcionaban leña para el combustible, agua dulce, carne fresca, algunas hortalizas y pequeños servicios de distintas índoles. Los buques retribuían proporcionando herramientas, clavos y mercadería diversos y atendiendo apremiantes encargos, sobre todo cuando la nave de abastecimiento tardaba en llegar a la aislada colonia.

Algunos gobernantes de Punta Arenas estaban convencidos que el desarrollo económico de la colonia estaba ampliamente vinculado con el tráfico marítimo, por lo cual había que crear e implementar medidas que impulsaran dicho desarrollo. Uno de los ilustres gobernadores fue Benjamín Muñoz Gamero, el cual en una solicitud dispuso “para disponer el vapor Maule como remolcador y buque de auxilio”. Otro gobernador que apoya la causa de desarrollo marítimo es Philipi, el que se contacta con el ministro del interior, mencionándole que “... el porvenir de la colonia depende enteramente del tráfico de los buques por el Estrecho y sobre todo de los vapores que pasan por ella”, pidiendo el envío de

una goleta que sirviera para auxiliar a las embarcaciones y para formar prácticos en la navegación del canal, adelantando también a los vapores de la ruta. Su inesperada y sensible muerte vino a interrumpir su meritorio propósito que habría contribuido, sin duda, a anticipar en décadas el progreso de la región.

El movimiento marítimo por el estrecho en la década de 1850 presentó un leve crecimiento con respecto a la cantidad de vapores que integraban el tráfico y el número de naves que comenzaron a recalar en Punta Arenas. Sin embargo, este incipiente movimiento marítimo ejerció poca influencia en el desarrollo del establecimiento salvo la alteración de la rutina del acontecer colonial, dando ocasión a sus habitantes para la práctica de un comercio mínimo, con más vistos de contrabando que de intercambio lícito, ello debido a la severidad del control impuesto por el gobernador a la actividad de la población.

A partir de 1860 se registró un aumento de tráfico que virtualmente dobló las cifras precedentes. Aquel año fueron 37 los buques avistados y 28 fondearon en la colonia chilena, de ellos solo 2 veleros.

Aunque los datos proporcionan una información parcial del movimiento marítimo es evidente que éste crecía tanto por la mayor frecuencia de naves mercantes, como por el paso de buques de guerra. Por esa época el gobierno chileno inició gestiones ante el directorio de la P.S.N.C. para interesarla en una línea privilegiada entre Valparaíso y Montevideo, vía Estrecho de Magallanes, sin que el asunto llegara a prosperar. Ello sirvió para despertar el interés de algunos empresarios porteños. Henry Griffin, quien en 1860 había propuesto una línea marítima entre Valparaíso e Inglaterra, sin conseguir en año y medio respuesta alguna del gobierno, situación que lo movió a reclamar prioridad para su proyecto cuando se enteró de las gestiones gubernativas ante la Compañía Inglesa.

La Pacific Steam Navigation Company pareció entonces no interesarse mayormente en la propuesta chilena. Pero, tiempo después y a raíz de dificultades con la compañía explotadora del ferrocarril de istmo de Panamá, su directorio pasó a considerar la posibilidad de una nueva ruta entre Europa y Sudamérica, por la vía de Magallanes. Muy pronto (1865) se llegó a un acuerdo con el gobierno de Chile para el establecimiento de una línea de vapores entre Valparaíso y Europa. Dicha empresa obtuvo la autorización para aumentar su capital y ordeno la construcción de cuatro vapores, a hélice, de mayor tonelaje que sus otras naves en servicio.

Entre tanto el Estrecho experimentaba un movimiento inusitado de naves de guerra chilenas y peruanas, provocando por el conflicto con España.

En 1866 el comandante del vapor ingles Thames incursiono por el rio del carbón para extraer muestras del mineral encargadas por la compañía inglesas de Vapores del Pacifico, a fines de aquel año el gobernador Damián Riobó tenia una ingenioso idea, este sugería establecer un deposito de carbón en Punta Arenas y darle publicidad en diarios de Londres, Montevideo y Buenos Aires para fomentar así el trafico interoceánico.

Así las cosas, la P.S.N.C. sin esperar que los barcos encargados estuviesen terminados, dispuso la iniciación del nuevo servicio mediante el zarpe desde Valparaíso del vapor de ruedas Pacific, el 13 de mayo de 1868. El viaje, excelente y sin contratiempos, se realizo en 43 días.

El 16 de julio un diario de Liverpool bajo el título de "línea de Liverpool a Valparaíso. Despacho del primer vapor", daba a conocer la siguiente información:

"El Pacific (Capitán George N. Conlan), el primer vapor de la nueva línea de correo establecida por The Pacific Steam Navigation Company para correr entre Liverpool y Valparaíso, bajo contrato con el gobierno de Chile, salió de Liverpool

a la una de la tarde del lunes, con 50 pasajeros, un regular cargamento y con espacio reservado para una cantidad considerable de mercaderías que serían embarcadas a su bordo en el primer puerto de escala o sea St Nazaire. Sus demás puertos de escala serán Lisboa donde llegara el 19, las Isla de Cabo Verde, Río de Janeiro, Montevideo y la nueva colonia chilena en los Estrechos de Magallanes”

Con este viaje se inicia una nueva etapa en la historia del Estrecho: la del tráfico mercantil que beneficiaría directamente a la antigua colonia de Punta Arenas, influyendo en su desenvolvimiento al brindarle rápido y expedito contacto con puertos europeos, con Montevideo y Buenos Aires y con otros puertos chilenos, facilitando la llegada de inmigrantes que serían atraídos por las perspectivas de trabajo y prosperidad que podían encontrar en el pequeño puerto y su entorno y permitiendo, en fin, en tanto el abastecimiento como la explotación de productos.

El desarrollo que comenzaba a tener el tráfico interoceánico movió a la autoridad de la colonia a preocuparse por mejorar las condiciones de la navegación. De tal modo el gobernador Oscar Viel, en julio de 1868, se mostraba interesado en la erección de un faro el Cabo Vírgenes, próximo a la boca oriental del Estrecho. Pronto insistiría en la necesidad de instalar balizas en ciertos bajos de la sección oriental. Sólo pudo sugerir estas medidas pues carecía de medios para realizarlas; pero en cambio logró acometer la explotación de las vetas de carbón, teniendo en vista su venta a los vapores de carrera. De tal modo informó al Ministro del Interior, en abril de 1869, que había suministrado quince toneladas y media de mineral al vapor nacional Ancud, señalando que era el primer carbón explotando en el territorio, con ayuda de los penados y sin gasto para el estado.

Un año más tarde Viel lograba vender un cargamento de 1.093 toneladas a los buques que integraban la división naval del Perú, entre ellos al monitor

Huáscar. Con ello el gobernador consiguió un ingreso inesperado para las arcas fiscales y dio un golpe de efecto pues despertó la atención de muchos capitanes. Poco tiempo después las minas de Punta Arenas suministraban cantidades apreciables de carbón a los vapores.

El tráfico marítimo, entretanto, había ido creciendo virtualmente a saltos, pues de 27 naves que fondearon en la rada de la colonia en 1868 con un tonelaje de 18.890 toneladas, el siguiente ya subieron a 35, en 1870 a 61, a 96 en 1872 y a 177 naves en 1875 con la respetable cifra de 323.465 toneladas, estando este número constituido en inmersa proporción por barcos a vapor.

La intensificación del tráfico naviero se explica: por las frecuencias de los vapores de la Compañía inglesa, por el establecimiento de una segunda línea de navegación ultramarina por cuenta de la compañía alemana de Vapores Kosmos y por el incremento del paso de naves de guerra y buques mercantes de diversas banderas, naves estas últimas no afectas a itinerarios regulares.

A estas altura resultaba imperioso adoptar medidas para resguardar y favorecer el tránsito marítimo. En diciembre de 1874 la corbeta Chacabuco, de la armada de Chile, daba comienzo al balizamiento del sector oriental del Estrecho de Magallanes con la instalación de pirámides en Punta Dúngenes, Cabo posesión, Cerro Dirección y Punta Baja. Estas tareas las proseguirían luego las corbetas Magallanes y O'Higgins en otros lugares del curso fretano, mereciendo las felicitaciones de las marinas extranjeras, según lo señalaría Dublé Almeida en su memoria administrativa de 1875. Este mismo gobernador propuso en octubre de 1876 la erección de un faro para permitir el acceso nocturno al puerto de Punta Arenas, obra que vino a concretarse a fines de 1878, a partir de 1885 la armada Nacional proseguiría las faenas de balizamiento con la corbeta Abtao y el vapor Toro. Años más tarde, en 1889, el Ministerio de Marina adoptaría la decisión de construir algunos faros de gran potencia en diversos sitios del estrecho de Magallanes, en especial en sus entradas.

Entretanto, el tráfico disminuyó apreciablemente hacia 1876-77, bajando a 99 las naves que fondearon en punta arenas. Pero, en los años siguientes se fue recuperando y en 1880 había superado el número de naves fondeadas hasta los momentos: 195 barcos. En esa época se incorporaron al tránsito regular del estrecho los vapores de la Comagnie Maritime du Pacifique.

Vuelto a decaer un tanto el movimiento en 1880-81, por causa de la Guerra del Pacifico, volvió a recuperarse en 1881-82 para asumir a partir de entonces un crecimiento sostenido que llevó a 250 la cifra de embarcaciones fondeadas en 1889; a 330 en 1892 y 451 en 1899.

A fines del siglo navegaban regularmente por el Estrecho de Magallanes vapores de las siguientes empresas extranjeras: Pacific Steam Navigation Company; Compañía Alemana de Vapores Kosmos; Compañía Inglesa Lamport Holt; Greenock Steam Ship; W.R Grace co; Compagnie Chargeurs Reunis; Linea Hamburgo-Sudamericana y Gulf Line Ltda., que totalizaban no menos de veinte arribos mensuales a punta arenas. Al paso de vapores de estas compañías deben agregarse los llamados "Transportes Nacionales" que vinieron a vincular a Punta Arenas con Valparaiso y otros puertos del litoral central de Chile; el tráfico sin itinerario de naves mercantes extranjeras y el cruce de naves de guerra de distintas nacionalidades y se podrá comprender la importancia que había adquirido el Estrecho de Magallanes al concluir el siglo XIX.

1.2.3. EL CABOTAJE REGIONAL

Pero no sólo la navegación de ultramar era activa en el Estrecho. Estaban también el tráfico de cabotaje que si bien movía mucho menos embarcaciones, la igualaba o aun superaba en intensidad.

Los comienzos de la navegación con matrícula regional o con base en punta arenas han de situarse en 1870 para entonces algunos pioneros habían logrado cierto capital trabajando en la caza de lobos marinos de dos pelos, actividad tan arriesgada como lucrativa que se ejercía en los desolados litorales occidentales y sudoccidentales del Pacífico. El primero de estos pioneros fue, con seguridad, el inmigrante portugués José Nogueira, verdadero fundador de la flota mercante regional, en 1870 era ya dueño de la goleta Anita, cuyas meritorias singladuras harían historia. La otra embarcación registrada era la balandra Carmelita, del colono Cruz Danid Ramírez. Quizás la tercera embarcación “pionera” fuera la goleta Ripping Wave, que navegando bajo bandera norteamericana había varado en 1869 en bahía Swallow, en el sector occidental del estrecho y que luego fue adquirida por gente de Punta arenas.

Transcurrieron algunos años y cobro auge la economía de la colonia magallánica, pasando la actividad naviera a tipificar el empuje empresarial de los pioneros. En 1878 se registraron en el rol de puerto las goletas Anita y San Pedro, de José Nogueira, la Goleta Rescue de Heyward Atkins, los cúteres Luisita de Guillermo Bloom y José Manzano, Rayo de Luisa Muller de Emeric, Ester de Francisco Meidell y el vaporcito Toro del francés Marius Andrieu, el primero de su tipo que navegara en cabotaje las aguas magallánicas. De hecho la totalidad de las naves nombradas se dedicaban a la faena cazadora y ocasionalmente a la explotación de raques (restos de naufragio). Recorrían durante meses el archipiélago occidental fueguino y patagónico, retornando con las valiosas pieles, el rubro principal del comercio de exportación de la colonia magallánica durante muchos años.

A partir de 1879 comienza adquirir forma el tráfico de cabotaje, luego que pasan a ser conocidos los buenos resultados de la aclimatación de las ovejas malvineras en los campos del territorio magallánico, así entonces las embarcaciones pasan a repartir sus singladuras entre la caza lobera y el fletamento, que en un comienzo es de cargamento de ovejas traídas desde las Malvinas, también madera y variedad de otras cargas que exigen los establecimientos pastoriles que se van formando a lo largo de la costa central y oriental del Estrecho. Los años que siguen a 1879 y hasta 1885 son de un movimiento marítimo incesante, que hace del ramo naviero un factor vital para el fomento económico del territorio.

La explotación, en 1880, de un yacimiento de carbón de piedra en mina Marta, Costa del Skyring, aumento aun más la actividad marítima. Los concesiones Somoza, Miró y Cía. Trajeron para el transporte del carbón tres vaporcitos a ruedas, Artigas, Santos y Los amigos, que realizaron durante un tiempo el tráfico entre las aguas de Skyring y el estrecho. El comienzo del Laboré aurífero en Tierra del Fuego, en 1881, significo un importante movimiento entre ambas costas del estrecho. Por último el tráfico entre Punta arenas y los establecimiento que comenzaban a surgir en la costa Patagónica oriental, tomo día a día mayor intensidad.

En medio de tantas como esforzadas singladuras, a veces sin conocer el reposo, se fueron formando los expertos Capitanes y Pilotos del Estrechos de Magallanes, avezados como pocos en las faenas marineras tras mucho luchar contra el mar y los vientos patagónicos. José Nogueira, el primero de todos, hizo escuela con el francés Eduardo Lamiré, con el español Ignacio Díaz y con muchos compatriotas que atrajo con su fama desde su tierra Lusitana, como José Álvarez Brasil, Serafín y Antonio Araujo, Manuel Antonio Mostacio y Juan Viera. También hay que destacar a Pedro Zanelic, el dálmata aventurero que,

como pocos, llegó a conocer el misterioso laberinto magallánico, el alemán Enrique Rothemburg y el inglés San George.

Al concluir la década de 1880, José Nogueira aparecía como el principal armador, de la quincena de embarcaciones que conformaban la flota mercante del estrecho, le pertenecían La Anita, San Pedro, La Ripping Wave, La Rescue, La Express y la Martha Goleta una hermosa goleta de tres palos. El portugués era por vocación un hombre de mar y con su actividad empresarial aportó como ninguno al desarrollo de la navegación en aguas magallánicas. Falleció en 1893, heredó parte de sus negocios, entre ellos el naviero y su vocación y profundo afecto por las cosas del mar, el que fuera su hombre de confianza y cuñado, Mauricio Braun, quien con su visión admirable contribuiría a impulsar la evolución progresista de la actividad naviera magallánica

Sin que aflojara el ímpetu colonizador, los años 1891 y 1892 motivaron una nueva actividad como hallazgo y laboreo de depósitos de oro aluvial en las islas australes del canal Beagle. Entre el 4 de julio y el 24 de septiembre de 1892 zarparon desde Punta Arenas 16 barcos entre goletas, cúteres y vapores con centenares de aventureros ansiosos de hacer rápida fortuna en las islas australes de Chile.

En medio de tanto ajetreo marítimo, un empresario genial, el asturiano José Menéndez, de antigua residencia en el territorio y que se había formado una sólida posición trabajando tesoneramente, incluso en negocios loberos, advirtió las posibilidades de un vapor de mediano porte y procedió a adquirir en Inglaterra el Amadeo, nave de 258 toneladas de registro, construido en Liverpool en 1884. Así el asturiano logró lo que Nogueira, consumido por la prolongada enfermedad que lo condujo a la tumba, no alcanzó a realizar: esto es la incorporación de un vapor de porte apreciable para el movimiento mercante del Estrecho.

José Menéndez, no menos visionario que Braun, se adelantó a Nogueira trayendo el primer vapor para el tráfico regular del estrecho. Pero Braun se equivocó al creer que tal medida acarrearía la reducción de las embarcaciones de vela; por el contrario, la actividad siempre creciente daría trabajo a todos los mercantes y a cuantos se incorporaran en los próximos años.

La matrícula del Amadeo, realizada el 18 de septiembre de 1892, señaló el término de la navegación pionera de los meritorios veleros, dando comienzo a la etapa de navegación mercante a vapor que se prolongaría durante sesenta años.

Para 1894 el registro de naves de la Gobernación Marítima de Punta arenas, anotaba tres vapores, once Goletas y seis Cúteres. Esta flota cubría con su actividad los distintos puertos y caletas del extenso litoral central y oriental del estrecho. Atendía el tráfico con las islas australes, con la recién incorporada región de Última Esperanza, con las aguas interiores de la Isla de Tierra del fuego, de Otway y Skyring y con el sector occidental del estrecho, transportando, llevando y trayendo cuanto necesitaba o producía el increíble esfuerzo creador pionero.

Además de este movimiento de cabotaje propiamente regional, la flota mercante local cubría el servicio hacia las Malvinas y las costas patagónicas y Fueguinas de argentinas.

1.2.4. LA ÉPOCA DE ORO DE LA NAVEGACIÓN A VAPOR EN EL ESTRECHO, 1900-1914

Con advenimiento del siglo XX, el desarrollo económico del territorio patagónico austral y el movimiento comercial entre esta región y las costas de Chile central y sur, los puertos del Atlántico y los de Europa incrementaron enormemente el tráfico marítimo. Tanto es que en 1899 habían entrado al Puerto de Punta Arenas 451 naves con 756.458 toneladas, en 1906 el número de buques había cercado al millar, con un millón 193. 556 toneladas. Del total de barcos que navegaron aquel año por el estrecho alrededor del 90% fueron vapores y solo un 10 % velero, en su mayoría embarcaciones menores de la flota regional. El tráfico era fundamentalmente mercante- sobre el 93%, pues los navíos de guerra que pasaron por el Estrecho totalizaron 68 unidades con 57.151 toneladas. La navegación comercial estuvo conformada principalmente, por naves de bandera inglesas, alemanas, norteamericanas y francesas.

Como las grandes compañías que atendían este tráfico operaran hasta Chile central acaparaban gran parte del movimiento cabotaje nacional participando de este comercio algunos buques de bandera chilena, en muy escasa proporción en diversos medios del gobierno así como en los comerciantes y armadores de Valparaíso y Punta Arenas existía preocupación por hacer mas económicas las comunicaciones marítimas entre la región magallánica y el resto del territorio chileno, libradas entonces de hecho a los servicios de las grandes compañías transatlánticas. Surgieron numerosas iniciativas para dar forma a un servicio de navegación entre Magallanes y el resto del país.

Hacia 1896 Mauricio Braun y José Menéndez habían planeado una empresa semejante sin obtener el apoyo gubernamental. Tiempo después en 1898, el gobierno llamo a propuestas para el establecimiento de una línea entre Punta Arenas y Valparaíso pero no hubo interesados chilenos otro tanto sucedió en

1899, aunque se presentaron a licitar las compañías con Kosmos y Pacific Steam Navigation C. pero sus propuestas fueron desechadas.

En vista de lo anterior, y como solución momentánea, se instituyó el servicio de los llamados Transporte nacionales, cubierto con los buques Angamos Y Casma, de la Armada Nacional, los que por cerca de dos años navegaron periódicamente entre Valparaíso y el estrecho. Esta solución Híbrida acabó por no satisfacer a nadie y se volvió a insistir en que el servicio fuera realizado por una empresa mercante.

Surgieron entonces a partir del 1900 y por varios años diversas iniciativas sin éxito, hasta que en mayo de 1906 el gobierno del presidente Germán Riesco llamó a propuestas públicas con este objeto. Solo se presentó a licitación un proponente, la Casa armadora Braun y Blanchard, que ofreció poner tres vapores en la ruta. Aceptada la oferta se adjudicó a dicha compañía la subvención de 10.000 libras esterlinas anuales. Este importante servicio de Cabotaje nacional se inició en abril de 1908 con dos vapores de buen tonelaje, Almirante Arzobispo y Almirante Barros, arrendados para estos viajes.

Así empresa magallánica formada de la singladura fretanas como expresión de la capacidad creadora de los hombres del sur, pasaba a inscribir su nombre en el rol de las principales compañías de las armadoras chilenas.

El intenso movimiento que tenía como puerto de recalada a Punta Arenas hacia entonces hacia de esta ciudad un centro que vivía y prosperaba esencialmente del tráfico marítimo. Todo allí estaba organizado en tal función: Comercio, Actividades industriales, Servicios y la vida en general de la población que miraba a la mar como razón de progreso. A la concurrida rada de Punta Arenas arribaban naves de variadas banderas y hombres de distintas razas, que animaban múltiples tareas propias de las faenas mineras y mercantiles.

El primer puerto chileno del sur nutria de tal manera su existencia y crecía afirmándose, con el centro socioeconómico mas dinámico de la región meridional de América situada al sur del paralelo 41°.

En las bodegas y pontones de Punta Arenas se acumulaban cargas procedentes del interior de la Patagonia Austral y Tierra del Fuego, tanto de la jurisdicción Chilena, como de la Argentina. Todo era movilizado por las naves de la flota magallánica. También afluían allí desde distintos lugares del mundo, pasajeros y carga que aquellos barcos repartían a su turno, a lo largo de los puertos y caleta de la vastísima región.

Una apropiada expresión de lo que debieron ser aquellos años dorados de la vida marítima de punta arenas, se dio en febrero de 1908, con ocasión de la llegada de la "gran Flota Blanca" de los Estados Unidos. El día 3 de aquel mes se congregaron en el puerto las 16 naves de línea norteamericanas que componían la mayor escuadra que jamás había cruzado el mar de Magallanes, seis naves de guerra chilena, veinte vapores y no menos de 12 goletas y cúteres, mercantes ; tres remolcadores del servicio portuario y seis grandes veleros pontones. En total 63 naves, la flota más grande nunca antes ni después reunida en Punta arenas.

Al oriente de Punta arenas funcionaban los servicios regulares que atendía el litoral del estrecho, las Islas Malvinas y la costa Atlántica Argentina, desde rio Grande en el sur hasta Puerto Madryn por el norte. Allí las naves de bandera chilena y matricula magallánica monopolizaban virtualmente todo el tráfico de pasajeros y de carga al sur argentino.

No menos importante fue la caza de lobos reiniciaba prácticamente con el siglo y la novísima captura ballenera que vinieron a llenar las aguas del occidente magallánico, del pacifico sur y se extendieron hasta los mares antárticos, faenas que ocupaban gran cantidad de goletas y vapores.

El abastecimiento de faros constituía también motivo de tráfico para los Escampavías de la Armada Nacional.

Pocos años después de 1910 el movimiento marítimo fue particularmente intenso, alcanzando su culminación durante 1913. Ese año entraron al Puerto de Punta Arenas 1539 naves, esto es, un promedio de poco más de cuatro barcos por día, de ellas 178 procedía de ultramar, sobre todo de puertos alemanes y británicos y en menor grado franceses. También procedían desde puertos norteamericanos y sudamericanos, todo lo cual refleja la importancia que había alcanzado el tráfico transoceánico en vísperas de la gran guerra europea y de la apertura del canal de Panamá.

En 1914 el movimiento naviero del estrecho fue similar al precedente, pero a partir del mes de agosto en que se inicio el gran conflicto bélico europeo, el trafico de los mercantes alemanes ceso casi por completo de tal modo la cifra de naves ingresadas a Punta Arenas y procedentes de ultra mar bajo de 77 en el segundo trimestre en el segundo trimestre a 54 en el tercero y a 37 en el cuarto. No obstante puede sostenerse que existió una actividad de navegación a apenas inferior a la del periodo precedente, alcanzando a 1475 las embarcaciones que entraron al puerto magallánico. Esto fue posible por cuanto el trafico de cabotaje, se mantuvo inalterado y porque un nuevo servicio iniciado en ese año entre Buenos Aires y punta Arenas, con vapores de la sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, compenso la disminución producida por la guerra.

Las consecuencias económicas sociales de la paralización del tráfico interoceánico afectaron seriamente la actividad portuaria de Punta Arenas, que sufrió indirectamente las consecuencias combinadas, tanto del conflicto mundial como de la dificultad de abastecimiento desde ultramar. De todos modos el cabotaje regional continuó siendo el ramo fuerte del movimiento del estrecho. La declinación de este tipo de tráfico, como del cabotaje de los puertos

argentinos, explica la decisión de Braun & Planchar, la mayor armadora magallánica, de retirar del servicio a uno de sus vapores, para transferirlo al movimiento entre puerto Montt y Chiloé.

Así entonces panorama marítimo magallánico en las postrimerías de la década de los años diez alcanzo el nivel más bajo en el que iba corriendo del siglo. Su declinación en cierta medida, contribuye a señalar el término de la época dorada del desarrollo económico territorial.

Una vez concluida la primera guerra mundial y normalizada el tráfico oceánico, vino hacerse sentir la influencia del canal de Panamá como tercera circunstancia desfavorable sobre el movimiento marítimo sobre el estrecho de Magallanes. La navegación de ultramar por el canal magallánico nunca más recuperaría su nivel de preguerra.

Nota optimista dentro de este panorama Y gris fue la botadura del buque motor Sara, el 28 de agosto de 1919, en el astillero de Puerto Harris, Isla Dawson, la mayor embarcación construida en Magallanes, obra del constructor naval uruguayo Gerónimo Donatti. También lo fue la formación de la compañía de navegación de Última esperanza para viaje de dicha región y a Chiloé. Así mismo fue muy bien recibido el anuncio de algunos buques requisados por el gobierno Británico P.S.N.C., con el que esta empresa pudo reanudar el servicio trasatlántico por la vía del estrecho a partir de 1920, aunque con menor frecuencia que antes.

Los años que siguieron fueron mejorando relativamente la situación, haciéndose notar como hechos auspiciosos la incorporación de nuevos vapores por parte de la sociedad anónima ganadera y comercial Menéndez Behety, sucesora de José Menéndez en la línea de Punta Arenas – Valparaíso; la dictación de la ley de 1928, destinada a la fomentación de la navegación interoceánica entre el estrecho y la subsiguiente creación de la compañía

chilena de la navegación interoceánica, para el tráfico entre los puertos del Pacífico sur y Atlántico sur, a cuya formación concurren dos poderosas casas armadoras magallánicas Braun & Blanchard y Menéndez Behety.

En marzo 1932 la casa armadora Menéndez Behety considero oportuno retirar del servicio al venerable vapor Amadeo, con cuarenta años de ajeteo en aguas regionales y casi medio siglo desde que fuera botado al mar en Liverpool. En romántica decisión el directorio de la compañía acordó no enviar a desguace al meritorio buque disponiendo un paramento en la playa de San Gregorio, frente a las casa de la fuera la primera estancia ganadera del gran pionero asturiano.

Así el 22 de marzo de 1932, el noble Amadeo, incapaz casi de moverse por sus maquinas realizaba su postreras navegación por el estrecho remolcado por el Hermigita hasta su destino en la playa de San Gregorio, donde fue a quedar como testimonio del empuje empresarial propio de una época admirable de la historia patagónica austral.

A partir de 1938 como consecuencia inmediata de la II Guerra Mundial, comenzó a producirse la declinación del servicio de cabotaje nacional desde Magallanes hasta el resto de Chile. Nunca más se lograría recuperar la eficiencia conocida antes de 1938, situación que vino a ser crisis en la a medida que se avanzaba hacia la mitad del siglo por la obsolescencia de los buques y la permanente falencia financiera de la entidad estatal encargada de la operación.

El conflicto bélico significo la cesación del tráfico transoceánico desde puertos europeos, afectando y restringiendo también a raíz del encarecimiento de los fletes marítimos, el movimiento naviero con puertos americanos Atlánticos occidental.

La navegación propiamente regional en cambio, se mantuvo activa durante todos los años de la guerra, pero ya a partir de 1845 y 1946 comenzó a

percibirse cierta decadencia que hubo de conducirla en un lustro a su virtual liquidación. Diversos fueron los factores que terminaron con una actividad económica que había sido uno de los pilares del progreso territorial durante el vital periodo de desarrollo entre 1855 y 1915.

1.3. ASTILLEROS Y VARADEROS EN MAGALLANES

Para comprender mejor este tema, es necesario realizar primero una descripción y caracterización de lo que es concretamente un astillero y/o varadero; aventurando una caracterización muy básica diremos entonces que un astillero y/o varadero corresponden a estructuras destinadas a la construcción y reparación de buques, ubicadas generalmente en la costa, algo que es muy lógico y que en la actualidad en nuestro país y nuestra región dicha función la cumple Asmar, un organismo dependiente de la Armada de Chile.

Sin embargo nuestra región, históricamente ha poseído este tipo de estructuras, aunque como es lógico sin la tecnología de hoy en día, pero con una autonomía destacable en comparación con otras ciudades y que cuyas primeras manifestaciones pertenecen a particulares, quienes ven la necesidad de implementar estas estructuras para la seguridad en la navegación del pasado, vista como una de las actividades más importantes para el desarrollo y comunicaciones de la zona.

Específicamente y según la Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo – Americana Espasa – Calpe un Astillero es: “...**Sitio destinado para construir y carenar embarcaciones de todos portes, en puertos playas y ríos...**” aunque se agrega posteriormente una diferenciación entre lo civil y lo militar: “...**Si bien hablando con propiedad se llama astillero el lugar en que se construyen naves, de cualquier clase que éstas sean, ello no obstante es costumbre corriente designar con tal nombre el paraje en que se hacen ordinariamente solo las destinadas a la marina civil y por accidente alguna para la militar, siempre que el establecimiento sea de propiedad y lo**

explote la industria privada, así como llamar arsenal al que exclusivamente produce material flotante para la marina de guerra...³

Es decir por lo tanto que un astillero es un sitio que sirve para construir barcos, estos pueden ser de distinto tonelaje, se ubican en puertos, playas y ríos navegables y que su designación es utilizable solo por el mundo privado, aunque en la actualidad en Chile esto no es tal por que Asmar significa **Astilleros** y Maestranzas de la Armada, por lo que en esencia un astillero es un sitio donde se construyen y carenan distintos tipos de barcos.

He aquí entonces la diferencia entre un astillero y un varadero, y que en principio pueden ser considerados como iguales, un varadero sirve solo para la reparación de los buques y no para su construcción, ya que es la misma Enciclopedia que en su tomo LXVI define el concepto de Varadero diciendo entonces que es: ***“...Lugar apropiado para varar las embarcaciones, con objeto de limpiar sus fondos (obra viva), carenarlas, hacer reparaciones etc.; se llama también carenero...”***⁴, siguiendo posteriormente con otra definición para un mismo concepto, que para nuestra investigación puede ser importante y dice que un varadero también es: ***“...Lugar de la costa donde, sin riesgo, pueden varar los botes para desembarcar personas y efectos...”***⁵, por lo que estamos e presencia de dos acepciones distintas para u mismo concepto, es decir, que es un lugar para reparaciones de embarcaciones y también es un lugar de desembarco de pasajeros.

³ Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo – Americana Espasa – Calpe, Tomo VI, página 780

⁴ Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana Espasa – Calpe, Tomo LXVI, página 1489

⁵ Id

Entonces podemos decir que una vez visto y hecho la diferencia entre Astillero y Varadero, podemos comenzar con la historia de la infraestructura naval y de apoyo a la navegación en Punta Arenas.

Magallanes siempre ha sido una región marítima, por el hecho mismo de que posee uno de los pasos interoceánicos más importantes de América y el Hemisferio sur, el Estrecho, y es por ello que durante su historia posterior al descubrimiento por Hernando de Magallanes en 1520, se han desarrollado cantidades importantes de viajes y expediciones de distinta naturaleza, científicas, militares y de poblamiento, en las que el mar es la única vía de comunicación y acceso al territorio, y en donde la navegación va de la mano con la evolución y desarrollo de esta zona, es por ello que siempre el litoral magallánico ha servido como fondeadero de naves, reabastecimiento y servicios variados, categoría en donde entran los astilleros y varaderos en la zona.

El primer antecedente de la historia de la reparación y construcción naval lo encontramos en el año 1585, con la construcción de dos barcas por los habitantes de Rey Don Felipe, así como una transformación de un batel en goleta por parte de Pedro Sarmiento de Gamboa, sumados a otros casos que afectaron a marinos europeos en las postrimerías del siglo XVI e inicios del siglo XVII, como son el caso de la expedición holandesa a la zona del almirante Cordes en 1599, con la construcción de una pequeña nave llamada "Postillón", hecha de los restos de una barca portuguesa capturada en las islas del Cabo Verde y que quedaría al mando del piloto Gillis Janszoon y la chalupa que construyó el capitán Sebald de Weerdt, para encontrar a la flota de Cordes, de la que fue separado por las inclemencias del tiempo; existiendo además otro caso poco divulgado de un pirata francés de apellido Marcetti que en 1685 naufraga en una caleta desconocida y construye una embarcación que lo

llevaría al Atlántico⁶. Todos estos casos, son antecedentes de la construcción y reparación naval en la zona, aunque no representan como tal una actividad comercial, sino que corresponden a casos motivados más que nada por la necesidad de sobrevivencia en la zona y la precariedad de medios, por lo que no representan un desarrollo más industrial del tema, no obstante son interesantes de mencionar como ejemplos de lo cotidiano de la navegación europea por esos años.

El desarrollo de la actividad naviera, en los posteriores siglos darán origen a una verdadera infraestructura de muelles, terminales y astilleros, por lo que podríamos decir que es solo el aumento de la navegación y el ejercicio efectivo de esta en el estrecho lo que en la práctica daría origen a lo que es el puerto de Punta Arenas, aunque es necesario hacer una descripción de todo este movimiento de buques para comprender este fenómeno.

A partir del siglo XVII, tal como lo menciona Sergio Vergara Quiroz, es realmente el punto de partida de la navegación en el estrecho, ya que todas las naves provenientes de la vertiente atlántica con destino a puertos del Pacífico utilizaron las rutas australes, es decir el Cabo de Hornos y el Estrecho, por lo que obviamente el control de estas rutas fueron el motivo más que suficiente para el desarrollo de expediciones por diversos países, con diversas consecuencias y que finalmente Chile logra con propiedad por medio de la colonización efectiva del territorio (Toma de posesión del Estrecho de Magallanes en 1843), existe además la expansión comercial y territorial que desarrollan las potencias europeas con las regiones más alejadas de América y Asia, que se empieza a generar durante el siglo XIX, por lo que el estrecho es una de las rutas más importantes para alcanzar las regiones que circundan el Pacífico, así como el factor más determinante que de todos que es la mejora en

⁶ Martinic M., Historia del Estrecho de Magallanes

la navegación, en los aspectos de seguridad y velocidad, con la implementación de los barcos a vapor, originados por la Segunda Revolución Industrial a partir de 1880, y algunos hechos aislados como la fiebre del oro en California en la década de 1850, lo que causan este incremento del movimiento marítimo en la zona, y permiten el desarrollo Punta Arenas como centro poblado⁷ .

Como se dijo anteriormente, uno de los aspectos más importantes y que promueven la navegación en el estrecho es el Comercio, y en Magallanes en una primera etapa, por condiciones lógicas de precariedad, la actividad comercial fue muy baja, destacándose hacia 1840 el paso de los dos vapores de la P.S.N.C. (Pacific Steam Navigation Company) el “Chile” y el “Perú”, y por lo tanto también el movimiento de buques, aunque a partir de 1848 con el descubrimiento de oro en California se registra el paso de 233 barcos que habían partido desde la costa atlántica con destino al Pacífico, en 1849 – 1850 149 buques de los que 21 son vapores, y a partir de 1854 hasta 1861 el paso regular de 15 a 20 navíos por aguas del estrecho, es decir un número muy bajo con relación al periodo 1848 – 1851, y que no necesariamente son asociados a una actividad económica directa con Magallanes⁸ .

A partir de 1868, sin embargo comienza un periodo de gran desarrollo, auspiciado por las nuevas actividades económicas que le darán el despegue definitivo a Magallanes, dichas actividades son básicamente la explotación del carbón, las arenas auríferas, la peletería, las guaneras y el desarrollo de la ganadería lanar cuyo año más importante sería 1877 con la introducción de ganado desde la islas Falkland, aunque otros autores consideran que el movimiento fue anterior a ese año por el contacto regular llevado a cabo por

⁷ Sergio Vergara Quiroz, Economía y Sociedad en Magallanes 1843 – 1877

⁸ Vergara Quiróz Sergio, Economía y Sociedad en Magallanes 1843 – 1877

embarcaciones como la goleta “Allen Gardiner” de la misión salesiana en Malvinas por ejemplo.⁹

Otro hecho ocurrido aquel mismo año también vendría a complementar este desarrollo inicial, y no sería otro que la declaración de “puerto libre” y su elevación a calidad de puerto menor de la Republica, adscrito a la Aduana de Valparaíso, dándose inicio al cruce del estrecho de dos compañías navieras privadas: la P.S. N. C. inglesa y la Línea Alemana Kosmos de Hamburgo, y su posterior declaración de puerto mayor de la República en 1877.¹⁰

Toda esta actividad comercial incrementaría el tráfico de ultramar, y también el cabotaje regional, con los principales armadores de la época (fines del siglo XIX) Menéndez, Braun Blanchard, Gilli, Waldro y Wood, Stubenrauch, entre otros lo que originaría la industria naval en la zona como tal, registrándose el primer varadero en el año 1895, instalado por Antonio Damianovic en Punta Chilota, cerca de la Bahía de Porvenir. Agregándose a la lista posteriormente un astillero moderno construido por Eduardo Doberti y Gerónimo Donatti y la fundación en aquel mismo año de un importante centro de construcción y reparación de naves a cargo de los hermanos Lucas y Carlos Bonacic, asociados con Juan Depolo, los tres inmigrantes provenientes de Dalmacia, desarrollando esta actividad hasta convertirse en una de las más importantes de la región, por lo que luego sería adquirida por la firma naviera Braun y Blanchard.¹¹

⁹ Vergara Quiróz Sergio, Economía y Sociedad en Magallanes 1843 – 1877

¹⁰ Vergara Quiróz Sergio, Economía y Sociedad en Magallanes 1843 – 1877

¹¹ Martinic Mateo, Historia del Estrecho de Magallanes

Estos fueron en esta época los más importantes, pero no fueron los únicos, ya que existieron pequeños varaderos operacionales y algunos que se fundaron ocasionalmente por todo el litoral, además de maestranzas y fábricas encargadas de la fabricación de piezas para los navíos.

Hacia 1909 se le concede a Esteban Garese un terreno de 4 hectáreas para la construcción de un astillero – varadero en el sector de Tres Puentes, dicha concesión fue realizada por decreto 1548 del Ministerio de Colonización, lo que no dio frutos por que la obra no se concretó, y aquel terreno fue cedido a la Armada para instalar una estación radiográfica, y en los días de hoy, paradójicamente, aquel terreno si se usa para reparaciones navales, por que efectivamente hoy es ocupado por Asmar Magallanes. Sin embargo este señor Garese formaría una sociedad con Gerónimo Donatti e instalaría efectivamente un astillero en la calle Quillota esquina Valdivia. Específicamente el astillero (de estructura prefabricada se infiere) es del año 1893, y había pertenecido a otros constructores navales¹².

Como Francisco Le Beanic, Máximo Gilli, Santiago Baglieto para ser adquirido por Garese en 1906. Esta sociedad fue contratada posteriormente por los Sociedad Ganadera Comercial Gente Grande para trabajar en el Astillero-Varadero de Pûerto Harris fundado en 1912. El legado de Garese y Donatti se aprecia en la construcción de la nave a motor más grande para la época: el vapor “Sara” de 80 pies de eslora y 1.000 toneladas¹³. Un recinto que se acerca mucho a un varadero es también aquel fundado en 1902 por la Sociedad Anónima Braun & Blanchard, y que es parte de su enorme imperio comercial y

¹² Fugellie Silvestre, Magallanes en la Edad de Oro

¹³ Id., página 27

naviero, el Taller mecánico “Minerva” que funcionaba en la calle Quillota abarcando desde las calles Valdivia y Colon, es decir el sector de la Costanera del Estrecho del día de hoy, este taller se encargaba de la reparación de naves y trabajos similares, especialmente de los vapores que pertenecían a esta sociedad, además de muelles, pontones, remolcadores, lanchones y bodegas¹⁴, lo que significa el tamaño de inversión y el desarrollo de su empresa.

Si bien el sector privado desarrollo una respetable industria naval, la Armada también establece una maestranza dentro del Apostadero Naval el año 1900 por iniciativa del vicealmirante Jorge Montt, aunque en un comienzo fue solo una construcción de reparaciones menores, hacia 1903 se establece un varadero ¹⁵ entre otras instalaciones propias del quehacer naval, por lo que se suma un recinto más y demuestra la importancia del movimiento marítimo tanto fuera como dentro de la región.

Contemporáneos a todos estos, en la década de 1910, tanto por importancia como por infraestructura mención especial tiene el varadero de los hermanos Bonacic por lo que el autor Silvestre Fugellie nos menciona lo siguiente:”**....este establecimiento era el más grande y el mejor en Chile y en la costa del Pacífico Sur. Con gradas fijas y cementadas permite reparar cascos de hasta 1.500 toneladas trabaja con cualquier marea ordinaria de 8 a 10 pies de calado y puede mantener hasta ocho cascos con toda comodidad. Cuenta con un taller a vapor para carpintería montado con máquinas modernas. Ejecuta construcciones de naves a vapor o vela...**”¹⁶ apreciando entonces la magnitud y las características técnicas del recinto, agregando el mismo autor más adelante algo sobre la historia de estos hermanos y el destino del varadero:”**...Los hermanos**

¹⁴ Fugellie Silvestre, Magallanes en la Edad de Oro, pág. 28

¹⁵ Id. Página 41

¹⁶ Id. Página 221

Bonacic eran técnicos y especialistas en construcciones navales. Los conocimientos los traían de su pueblo natal Milna, un pequeño puerto yugoslavo del Adriático. El Astillero Naval de Magallanes comenzó a funcionar a mediados del año 1896. El lugar elegido al sur de la ciudad, lo obtuvieron mediante una concesión de terreno autorizada por el gobernador Manuel Señoret. Las primeras embarcaciones que registra el varadero fueron los llamados “Vichuquén”, “Cabenda” y “Antonio Díaz”, pertenecientes a la naviera Braun y Blanchard. La tarea fue permanente y en constante movimiento hasta el fallecimiento de ambos hermanos, Carlos y Daniel Bonacic Doric. Desde entonces el varadero quedó en poder de la casa armadora Braun y Blanchard, más tarde entre 1939 y 1950 perteneció a la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, y desde 1950 quedó en poder de Asmar...”¹⁷

Como se menciona en el texto de Fugellie, este recinto cambia de dueños, ya que pasa de los hermanos Bonacic a la Sociedad Braun & Blanchard, considerada en su tiempo una de las más grandes en la región y fuera de ella, destacando el aporte de la infraestructura de estos empresarios a la navegación en la zona, tal como lo menciona el autor Claudio Chamorro hacia el año 1936: ***“...Pero aquí no terminan los esfuerzos desplegados por la Sociedad Braun Blanchard; sus iniciativas abarcan otros campos de acción, que guardan perfecta relación con sus aspiraciones progresistas: son propietarios de un magnífico Varadero y Astillero Naval, en Magallanes, y los servicios que han prestado a la Marina de Guerra Chilena, a la Marina Mercante Nacional y de otras banderas, son de suma importancia. Gracias a la existencia de este Varadero y Astillero Naval, que están plenos de materiales y de instalaciones valiosísimas, se pueden refaccionar y***

¹⁷ Fugellie Silvestre, Magallanes en la Edad de Oro, página 221

construir naves hasta de 2.000 toneladas. Han sido la tabla de salvación para las grandes y pequeñas embarcaciones, y para los barcos de arribada forzosa de Estados Unidos y otros países americanos y europeos...¹⁸. Aquí se destaca básicamente el aporte del astillero y su ubicación estratégica, el tonelaje que puede soportar y el espectro amplio de países que lo utilizaban, es decir como es lógico, que si estas naves de países tan lejanos utilizaban las instalaciones, es por que obviamente utilizaban las rutas australes, como detalle importante se habla de los servicios prestados a la Armada, es decir que esta institución no tenía en aquel entonces la capacidad de reparar sus buques y la empresa privada era entonces la encargada de realizar estas faenas, a pesar de las instalaciones que poseía la misma en el Apostadero Naval, que contaba con maestranza y otras dependencias.

Si bien el Astillero y Varadero era de por sí muy importante, también lo fue otra instalación de esta sociedad: el Taller Minerva, complemento y parte de la industria naviera desarrollada por Braun Blanchard, infraestructura a la que Chamorro dedica algunas palabras: **“...Complemento del Varadero y Astillero es el taller Minerva, que es una vasta maestranza moderna con todos los elementos necesarios para la ejecución de grandes y rápidos trabajos de mecánica e ingeniería del arte naval. Hay seis o más reparticiones bien tenidas, magníficas, que nada tienen que envidiar a los establecimientos similares de otras naciones. Y para darse cuenta de la verdadera importancia y del papel que desempeñan, el taller Minerva y el Varadero y Astillero de la Firma Braun Blanchard, es preciso tener presente que Valparaíso y Montevideo se hayan a enormes distancias, por manera que las naves, por circunstancias imprevistas tienen que recalar en Magallanes, encuentran allí los elementos necesarios para reparar las**

¹⁸ Chamorro Claudio, Bajo el Cielo Austral, página 198

averías de una mala travesía por el Océano...”¹⁹. Dejando este autor bien en claro el motivo principal de las instalaciones, es decir las distancias enormes que deben cubrir los navíos ejemplificando con los puntos de referencia de Valparaíso y Montevideo.

Referente a el aspecto físico de estas instalaciones, el mismo autor lo describe así:”...**El Astillero Naval abarca un espacio de 250 metros de largo, aproximadamente, y 85 a 100 metros de ancho, y se cuenta con los elementos más modernos del arte naval y con las mejores maderas de la región para las reparaciones que sea necesario efectuar.**

Los materiales son de calidad superior, como: piezas de acero y fierro, bronces, clavos, alambre, cables de acero y jarcias para aparejar las embarcaciones, pintura, estopa de Manila y brea, por ejemplo...”²⁰. Esto grafica por lo tanto el nivel del astillero y el porque muchas naves civiles y las militares (Armada de Chile) lo utilizaban, deduciendo la inversión que debió significar para la Sociedad Braun y Blanchard.

Hacia 1928, la Asociación de las firmas navieras de Braun & Blanchard y la de Menéndez Behety, dan origen a la “*Compañía Chilena de Navegación Interoceánica*” por lo que las dependencias y la infraestructura naval pasan a formar parte de esta nueva compañía, por lo que los astilleros también, los que serían adquiridos en 1949 por la “*Sociedad Compañía Marítima de Punta Arenas*” “Comapa” que los mantendría hasta 1953, año en que los astilleros serían adquiridos por el Gobierno de Chile a petición de la Armada Nacional, que en un principio fueron denominados Sub - Departamento de Ingeniería Naval, dependiente del Centro de Abastecimiento de Magallanes, se convirtió

¹⁹ Chamorro Claudio, Bajo el Cielo Austral, página 198

²⁰ Chamorro Claudio, Bajo el Cielo Austral

en un importante pilar dentro de la Armada, para concretar no sólo su misión de salvaguardar la soberanía nacional, sino también en una entidad que prestaba un notable servicio, tanto en la actividad naviera como hacia la comunidad. Asmar Magallanes, creado en 1960, con una visión de futuro y un criterio comercial, implementó sus instalaciones con maquinarias y equipos que le han permitido enfrentar con éxito los desafíos que se han presentado, no sólo con las nuevas unidades de la Armada, sino que también en nuevas actividades regionales, destacando entre ellas el inicio de la extracción de petróleo. Entre 1986 a 1992, en bahía Catalina se creó Saem, empresa en que participaba Asmar y una empresa extranjera, pero a comienzos del año 93 se une bajo el nombre de Asmar Magallanes. A contar de esa fecha, esta planta estuvo compuesta por 2 astilleros, uno en calle 21 de Mayo y el otro en bahía Catalina. En 1997, Asmar comienza su proyecto de fusión del astillero 21 de Mayo con el astillero bahía Catalina. Posteriormente, el 13 de octubre de 1997, se inauguró el muelle Capitán Guillemos, en bahía Catalina. En octubre del año 2001, se trasladó toda la maquinaria y equipos desde 21 de Mayo a Bahía Catalina, proceso de fusión que finalizó durante el 2003.

1.4. LA NAVEGACIÓN EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XX

Según el historiador don Mateo Martinic, a partir del año 1952 nuevas actividades comienza a recuperar la economía regional y por ende a reactivarla, por lo que se genera un aumento en los volúmenes de navegación en el Estrecho y el uso del Puerto de Punta Arenas, dichas actividades tienen relación con el sector industrial, agropecuario y petrolero.

El desarrollo de estas actividades va a motivar el aumento del cabotaje regional, nacional e internacional, en especial el regional, que satisface necesidades relacionadas con la industria petrolífera, la pesca industrial y artesanal, el transporte entre diversos puntos de la región (pasajeros y vehículos entre Patagonia y Tierra del Fuego). Se agrega a este movimiento marítimo el surgimiento de nuevos terminales relacionados con los hidrocarburos, como Puerto Percy, Caleta Clarencia, San Gregorio y Cabo Negro, terminales pesqueros como Bahía Chilota, Bahía Catalina y Rinconada Bulnes²¹(1)

A continuación un cuadro con el tráfico mercante en el Puerto de Punta Arenas en el período de 1969 a 1975 (registro de entradas del puerto)*

²¹ Martinic Mateo, Historia del Estrecho de Magallanes

Año	Cabotaje Regional	Cabotaje Nacional	Exterior	Total
1969	29 **	110	94	233 **
1970	22 **	88	67	177 **
1971	21 **	88	74	180 **
1972	126 **	84	73	283 **
1973	930	90	71	1.091
1974	1.013	95	77	1.185
1975	1.027	75	47	1.149

* Martín Mateo, Historia del Estrecho de Magallanes, página 195, la fuente original es la Gobernación Marítima de Magallanes

"" Datos Incompletos

Hacia 1970 comienza a darse paso a un nuevo tipo de buque, aquellos llamados súper – tanques o súper – banqueros, naves de un tonelaje nunca antes visto en las aguas del estrecho y que vienen a reflejar el avance de la ingeniería naval y el aumento de volúmenes de carga en las rutas oceánicas, entre los primeros buques de estas características observados por estas latitudes se encuentran *Cabo Tamar*, de bandera chilena y 80.000 toneladas, el *Allegre*, Liberiano de 70.000 toneladas, el *Yalta* de 75.000 toneladas, entre otros, ahora por los metros de eslora los mayores registrados hasta 1977 son el *Mytilus* de 325 metros de eslora, *Mangelia* de 356 metros y el *Marinula*

holandés de 333 metros, siendo los dos primeros de bandera británica, todos con un tonelaje superior a las 200.000 toneladas.²²

Muchos de estos buques, sin embargo, no fondean en Punta Arenas, sino que solo pasan de largo y utilizan la ruta, ya que a medida que los buques van creciendo en tonelaje y dimensiones, otras rutas como el canal de Panamá y el Cabo de Hornos son menos adecuadas por la estrechez del primero y por lo complicado del segundo, según el análisis del autor, lo que beneficia al Estrecho y que es el motivo de la mejora de infraestructura para la navegación por parte de la Armada de Chile (faros, balizas y telecomunicaciones).²³

²² Martinic Mateo, Historia del Estrecho de Magallanes

²³ Id.

1.5. EMPRESA PORTUARIA DE CHILE Y EMPRESA PORTUARIA AUSTRAL

Como se conoce a través de la historia, el Estrecho de Magallanes es una importante vía de comunicación y de conexión natural, que une todos los continentes y, por lo mismo, las diversas culturas que confluyen en el mundo. Por esta razón, el Estado de Chile creó un sistema portuario estatal, en su afán por utilizar y sacar provecho de su ubicación estratégica en el Estrecho, implementando la infraestructura necesaria para apoyar la navegación, movilización y transferencias de cargas en estas aguas. De esta forma, el Estado chileno dotaba de políticas de soberanía en la Región de Magallanes y Antártica chilena, y a su vez, facilitaba el desarrollo de dicha región anteriormente mencionada.

Antes del año 1960, los puertos de la República de Chile, eran administrados por el Servicio de Explotación de Puertos, organismo vinculado al Servicio Nacional de Aduanas. Mas, el año 1960, por el Decreto con Fuerza de Ley número 290, es creada la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) la cual tenía la connotación de ser una empresa del Estado de carácter público en base a todos los servicios portuarios que ésta prestara servicios. El objetivo principal de dicha empresa era la explotación administración y conservación de los puertos nacionales²⁴.

En el año 1998, EMPORCHI es disuelta y son creadas por la Ley N° 19.542 varias empresas estatales administradoras de cada puerto del país que anteriormente, en conjunto estaban bajo el mando de la Empresa Portuaria de Chile. En total aparecen diez nuevas empresas de similares características jurídicas, todo esto con la modalidad de la implementación del sistema modernizador del Estado en el ámbito portuario.

²⁴ DFL N° 290/60, artículo 4°.

Nace así la Empresa Portuaria Austral (EPA), con el fin de explotar, desarrollar, administrar y conservar los tres recintos portuarios de la región de Magallanes y Antártica chilena: Muelle Arturo Prat y José de los Santos Mardones en la ciudad de Punta Arenas y el Puerto Natales el Terminal de Transbordadores. “La Empresa Portuaria Austral, que operará en el puerto de Punta Arenas y en el terminal de transbordadores de Puerto Natales. Para todos los efectos legales, tendrá su domicilio en la ciudad de Punta Arenas”²⁵.

1.5.1. TERMINAL ARTURO PRAT

Está ubicado en pleno centro de la ciudad de Punta Arenas, en la intersección de las calles O’higgins y Balmaceda.

Está conformado por un muelle de penetración de dieciocho metros de ancho y trescientos setenta y tres metros de longitud. Tiene 4.4 hectáreas de terreno de respaldo.

Específicamente, su función principal tiene relación al área turística. Especializado en la recepción y atención de cruceros de turismo, reefers y naves científicas.

Este terminal portuario cuenta con una moderna sala de pasajeros con vista a las instalaciones portuarias y al Estrecho de Magallanes, desde donde es posible apreciar la variada fauna marina presente en las aguas de Magallanes como: lobos marinos, toninas, entre otras. Además de una gran diversidad de aves tales como: gaviotas, queltehues, bandurrias que bordean la costa austral en sus constantes migraciones.

²⁵ Ley 19.542; artículo 1° De la Creación de las Empresas

Descripción	Valor
Frentes de atraque	2
Sitios de atraque	4
Mts. Lineales de atraque	542
Ancho Muelle [Mts]	18
Eslora máxima autorizada [Mts]	180
Calado máximo autorizado [Mts]	9
Almacenamiento cubierto [M2]	4249
Áreas de respaldo [M2]	44323

*Cuadro características del Muelle Prat al año 2009

1.5.2. TERMINAL JOSÉ DE LOS SANTOS MARDONES

Ubicado a cinco kilómetros del centro de la ciudad de Punta Arenas, en el sector de Bahía Catalina, al norte de la ciudad.

Fue creado el año 1995, como respuesta a la demanda de un puerto especializado en carga y descarga de productos que llegan a la región, y que era dificultoso su traslado por el centro de la ciudad debido a sus grandes volúmenes.

Cuenta con un muelle de penetración tipo “L” sobre pilotes. El ancho del muelle portuario es de veinte metros y consta con ciento cincuenta metros de longitud, Cuenta con 24 hectáreas de terrenos de respaldo. Tras el término de su construcción, comenzó su funcionamiento el año 1997, siendo considerado el

recinto portuario más extenso con los que cuenta actualmente la Empresa Portuaria Austral.

“Hoy el Terminal Mardones, recibe a buques porta contenedores, buques de pesca y adicionalmente sirve de respaldo y plataforma de servicios y muellaje a las grandes naves de las líneas de cruceros turísticos, cuando técnicamente estos no pueden ser atendidos en el Terminal Prat”.²⁶

Descripción	Valor
Frentes de atraque 3	3
Sitios de atraque	3
Mts. Lineales de atraque	336
Ancho Muelle [Mts]	20
Eslora maxima autorizada [Mts]	230
Calado maximo autorizado [Mts]	14
Almacenamiento cubierto [M2]	1600
Areas de respaldo [M2]	240000

- Cuadro características Muelle Mardones al año 2009

²⁶ www.epa.co.cl

1.5.3. EMPRESA MARÍTIMA DEL ESTADO

Creada por el Decreto con Fuerza de Ley N° 388, el 27 de julio del año 1953, como una empresa estatal naviera chilena. Su creación se remonta al año 1938, cuando la Empresa de Ferrocarriles del Estado instaura su departamento marítimo (FERROMAR) dando origen, 15 años más tarde a la EMPREMAR (Empresa Marítima del Estado); empresa encargada principalmente del transporte marítimo entre Puerto Montt y Punta Arenas.

Algunas de las funciones con las que debía cumplir EMPREMAR son:

- Mantener líneas regulares de servicio de carga y pasajeros en todo el país.
- Contar con una atención preferencial para los puertos del norte del país, así también para la zona Austral de Chile. Dándole especial énfasis a la Isla de Chiloé y a las regiones XI y XII (Aysén y Magallanes y Antártica Chilena respectivamente)
- Se debía preocupar de instalar centros astilleros en los puntos regulares de acción, como también maestranzas.

Respecto al punto sobre el transporte marítimo, tenían prioridad la carga de los servicios fiscales y semifiscales y las empresas autónomas del Estado.

El 28 de enero del año 1989, por la Ley N° 18.773, la Empresa Marítima del Estado pasó a ser Sociedad Anónima, denominándose con ello Empresa Marítima S.A., mas aún podía seguir ocupando las siglas EMPREMAR para todos los efectos legales y comerciales.

La Corporación de Fomento de la Producción (CORFO), licita un 67 % de las acciones, en abril de 1995, adquiriendo este paquete accionario la empresa minera Salina de Punta de Lobos.

Actualmente, la EMPREMAR, es la principal empresa transportadora de graneles líquidos y sólidos en el mercado nacional e internacional. Anualmente transporta cinco millones de toneladas²⁷ de mercadería diversa (sal, zinc, harina de pescado, cebada, azúcar, acero, entre otros), dentro del país como también en el mercado internacional (principalmente Estados Unidos, Canadá, Brasil y el resto de sudamérica).

²⁷ www.empremar.cl/home.htm

1.6. DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURA

“El Sistema portuario constituye una pieza clave en el proceso de desarrollo económico...”²⁸ es sin duda una frase que refleja fielmente la esencia del tema, y aplicable a nuestra realidad, ya que si bien el grupo de Ana María Costa, Susana Brieva y Liliana Iriarte, quienes realizan un estudio denominado *“Gestión y regulación de los Servicios e Infraestructura Portuaria en Argentina”*, lo aplican al país trasandino, mencionan algo bastante lógico, ya que para crecer se necesita operatividad, competencia, eficiencia, organización y estructura física, que para el caso que nos convoca en nuestra tesis es el sistema portuario, tema que es tratado por ejemplo por otro estudio llevado a cabo por Carlos M. Gallegos denominado *“El Rol Estratégico de la Industria Portuaria para el Desarrollo Económico de América Latina y el Caribe”* y del cual se pueden extraer varios argumentos bien importantes para comprobar la influencia de la industria portuaria en el desarrollo micro y macroeconómico, ***“...El crecimiento económico de América Latina y el Caribe históricamente ha estado estrechamente relacionado con el desarrollo de la infraestructura. La crisis de los ochentas, en parte, se sustenta por la escasa inversión realizada en ese sector, así como la carencia de programas de mantenimiento en la infraestructura existente. Esta inversión se eleva en los 90, para disminuir a partir del año 1999. ..”***²⁹(2) claramente se aprecia que lo opuesto a crecimiento, representado por las crisis, muchas veces se agudizan por la falta de inversión, sea esta pública o privada en infraestructura, más aún en América Latina, en donde el desarrollo económico realmente requiere de inversión, aunque el señor Gallardo es enfático ***“...Las necesidades regionales de inversión en infraestructura***

²⁸ <http://www.ejournal.unam.mx/pde/pde135/PDE13503.pdf>

²⁹ www.oas.org/.../16_rol_estra_industria_port_doc128_03.doc.

siguen siendo significantes, superiores a los 60 mil millones de dólares anuales, donde la cuarta parte (15 mil millones de dólares) se debe canalizar al sector transporte, esto en adición a los recursos para mantenimiento de la infraestructura (alrededor de un 10% de la inversión anual)...³⁰.

Aunque hay que destacar que habla de Latinoamérica en general, en donde las realidades son variadas y los PIB de los países son dispares, no obstante el tema o causa principal de la falta de desarrollo del sector portuario en este estudio es la centralización de los puertos, la administración del estado a estos, y el autor plantea: ***“...El sistema portuario de la región se caracterizaba por tener puertos regulados y centralizados. La construcción, mantenimiento, administración y operación de los puertos estaba en manos del estado, ya sea directamente por medio de los organismos estatales o a través de empresas estatales, centralizadas, que a su vez se constituía en la autoridad portuaria “de facto”. La regulación obviamente limitaba la competencia para el desarrollo de actividades de inversión, mantenimiento y sus operaciones en los puertos, creándose así “autoridades portuarias” con amplios poderes monopólicos que a su vez eran los “operadores” del puerto y sus terminales. El presupuesto del puerto se financiaba por aportes del gobierno central así como por el ingreso de las tarifas y gravámenes aplicados a los usuarios privadas del puerto. A través de los años esos aportes del gobierno central fueron reduciéndose, compensándolos mediante un alza sostenida de las tarifas, y disponiendo menos recursos para nuevas inversiones, expansiones de infraestructura, reparaciones, mantenimiento del puerto. La inyección de capital financiero fue cada vez menor. Las tarifas alcanzaron niveles extremadamente altos con relación a lo que deberían de ser, y estuvieron***

³⁰ www.oas.org/.../16_rol_estra_industria_port_doc128_03.doc.

directamente relacionadas con la incidencia del costo de la mano de obra, lo que afectó adversamente la competitividad de las exportaciones y encareció las importaciones. Los sistemas portuarios eran intensivos en mano de obra ya que contaban con un elevado excedente de trabajadores pertenecientes a poderosos sindicatos, que les aseguraba sus beneficios. Literalmente esos sindicatos portuarios constituían un monopolio que fijaban el número de trabajadores y el nivel salarial. Esto se reflejó con elevados costos de la mano de obra. Finalmente, los servicios portuarios, de manipulación de la carga y servicio a las naves, que en su origen fueron prestados por el estado, fueron los que se desregularon más rápidamente desde años atrás, variando la participación del sector privado según países...³¹. En otras palabras el autor critica el funcionamiento portuario llevado a cabo por el estado, ya que “monopolizan” el funcionamiento, cobran altas tarifas que afectan al comercio (y por ende al desarrollo).

Agrega posteriormente en su estudio, las reformas portuarias llevada a cabo por los países y las mejoras en el funcionamiento de este sector: “... *Ante las reformas macroeconómicas emprendidas en la década de los 90 la industria portuaria en América Latina y el Caribe se reformó y modernizó particularmente en Argentina (1992), Brasil (1993), Colombia (1991), Chile (1981), México (1992), Panamá (1994), Uruguay (1992) y Venezuela (1991).*

Las reformas, si bien diferentes y cada una con su contenido y características nacionales, se sustentaron en tres premisas comunes: desregulación de la actividad, descentralización administrativa y concesiones al sector privado (privatizaciones)...”

³¹ www.oas.org/.../16_rol_estra_industria_port_doc128_03.doc.

“...Sus objetivos se orientaron a alcanzar sistemas portuarios eficientes generando competitividad dentro de los puertos y entre puertos, a fin de constituirse en verdaderos agentes facilitadores del comercio exterior. Para ello fue indispensable contar con la participación activa del sector privado para atraer su gestión e inversión, así como con el Estado como propietario de la tierra e infraestructura pero cumpliendo una función normativa y reguladora. El éxito del proceso requirió de un marco legal regulador que permitió y alentó la participación del sector privado en el desarrollo portuario y normó la competencia, aunque con deficiencias...”

³².

Por lo que se puede entender que:

- 1.- Entre la década de 1980 y 1990, los países con tradición portuaria como los que se mencionan realizan reformas en el contexto de un movimiento macroeconómico mayor.
- 2.- Se busca la autonomía de cada puerto por separado, en base a una descentralización.
- 3.- Se busca el desarrollo portuario a través del manejo mixto entre el Estado y la empresa privada (privatización).
- 4.- Se busca la competitividad y eficiencia para mejorar el comercio exterior.

El puerto de Punta Arenas no está ajeno a estas reformas ya que con la creación de entidades autónomas como la Empresa Portuaria Austral, y según entrevista a don Yanko Vilicic, integrante del directorio de esta, desde la

³² www.oas.org/.../16_rol_estra_industria_port_doc128_03.doc.

perspectiva de los números fue enfático al declarar que se “pasa de números rojos con la EMPORCHI a números azules con la E.P.A. (Ver anexo 2)

La importancia de los puertos, para un país netamente marítimo como Chile, es tal que las cifras entregadas por el capitán de navío de la Armada de Chile Sr. Gustavo Jordán hablan por si solas: **“...Por vía marítima se transportaron en 1999 el 97,7 % del volumen de las importaciones y el 93,7 % de las exportaciones del país, involucrando más de 12.000 naves de más de 50 toneladas de registro grueso...”**³³, graficando en cifras contundentes que el intercambio comercial del país se desarrolla vía marítima, obviamente con los puertos como puerta de entrada y salida de los productos, y para nuestra región vale mucho más ya que prácticamente el mar es la vía más importante para conectarnos con el resto del país y la cuenca del Asia – Pacífico y Atlántica.

“...Sin transporte marítimo fluido y competitivo, no hay comercio exterior posibles y sin comercio exterior, nuestra estrategia económica no es viable...”³⁴, esta aseveración planteada por el capitán Jordán, es la adecuada para entender el desarrollo económico y la infraestructura, aunque no de manera directa, pero si se analiza se llega a la conclusión, ya que existen tres elementos que se conjugan para alcanzar los objetivos:

1.- El transporte marítimo

2.- Comercio (exterior), estrategia económica (asociada a desarrollo económico por que la estrategia es el método).

Es decir que: si habla de transporte marítimo fluido y competitivo incluye además de las naves, los terminales portuarios, y para alcanzar el objetivo, la

³³ Ministerio del Interior, Estrategias de Desarrollo Regional y Globalización, página 276

³⁴ Ministerio del Interior, Estrategias de Desarrollo Regional y Globalización, página 280

infraestructura debe ser la adecuada para el manejo de los volúmenes de carga acordes a las necesidades regionales y nacionales; si se alcanza lo primero el comercio se desarrollará y en consecuencia la estrategia económica para el desarrollo.

Referente al mismo comercio exterior, pero desde la perspectiva regional, Arnoldo Sánchez Muñoz, presidente de la Corporación e Inversiones del Maule, reafirma la idea de que para que exista un mayor comercio y desarrollo de las regiones debe existir una infraestructura que de el soporte a la actividad: ***“...Una mayor inserción internacional de las regiones requiere consolidar una infraestructura que permita alcanzar la integración física con nuestros vecinos (y otros países), en especial de nuevos puertos, mejores aeropuertos, carreteras y la construcción de pasos fronterizos que permitan desarrollar la prestación de servicios de transportes...”***³⁵(1) Es decir, para que exista una mayor integración (en todo ámbito especialmente económico) se necesita de mejor infraestructura, y en consecuencia es esta infraestructura que afecta directamente al desarrollo.

Para nuestra región, entendida como unidad autónoma, la **Agenda Regional de Desarrollo Productivo**, aporta interesantes detalles y datos comenzando por una descripción productiva de nuestra región: ***“...La región de Magallanes y Antártica Chilena, se desarrolla productivamente aprovechando su vocación turística, tradición ganadera ovina, recursos marinos y su condición de puerta de entrada a la Antártica, su riqueza biológica y natural fructifica a través de la internacionalización de sus paisajes y del desarrollo biotecnológico; se proveen medios de apoyos a las actividades marítimas y portuarias, y se promueve la sustentabilidad de sus sistemas***

³⁵ Agenda Regional de Desarrollo Productivo

productivos agroalimentarios y de productos del mar; las distintas actividades productivas asientan su avance en un territorio ordenado en sus marcos regulatorios generales y especiales, sobre el respeto del medio ambiente y la potencialidad productiva de sus territorios, sobre el perfeccionamiento continuo de su capital humano, con la participación de empresas de distinto tamaño, vinculadas en cadenas productivas competidoras e innovadoras...”. Descripción que menciona las actividades marítimas y portuarias, reforzando nuevamente la importancia de estas en el desarrollo de la región. En el punto número 4 Oportunidades de negocios y ejes estratégicos para la competitividad se mencionan los alcances de la actividad portuaria: servicios logísticos a cruceros de turismo, servicios logísticos a expediciones científicas antárticas; y, polo científico de temática antártica, agregando lógicamente el transporte de carga y actividades pesqueras, entre otras actividades.

Existe como es lógico también problemas en el desarrollo de la actividad, y claramente se menciona en las propuestas sectoriales para la Provincia de Magallanes **mejorar la infraestructura portuaria**, y se plantean propuestas que deben mejorar el desarrollo portuario considerando como eje estratégico la actividad antártica, las propuestas que hablan directamente del ámbito portuario son³⁶ :

1.- Según Asmar, Punta Arenas está perdiendo competitividad en materias portuarias, debido a las inversiones que el estado argentino está realizando en sus puertos, ya que ello implica, en el caso de la región, los

³⁶ Agenda regional de Desarrollo Productivo

costos de dichas inversiones deben ser cargados al privado, desincentivando el desarrollo del sector. Por tanto es necesario que se planifiquen nuevas inversiones con aportes estatales que permitan dinamizar los servicios marítimos y portuarios.

2.- Debe generarse y consolidarse una completa plataforma de servicios logísticos marítimo – portuarios, considerando en ello potenciar el apoyo a las operaciones antárticas.

3.- Desarrollar una alianza Público – Privada con apoyo del Estado

4.- Acciones de cooperación y acciones de apoyo a la Región como puerta de entrada a la Antártica. Apoyar a la Región para que Punta Arenas sea utilizada como puerto de partida y llegada al continente antártico cuantificando la demanda de materiales y servicios y su cadena del valor, para generar los programas de apoyo empresarial.

De modo concluyente se puede deducir que:

- La infraestructura material influye directamente en el desarrollo de una región. (es proporcional si la infraestructura es optima el desarrollo lo será y si es deficiente ocurrirá lo contrario).
- Para nuestro país y nuestra región en particular, por temas de comercio, conectividad y desarrollo, la vía marítima es la más importante, por el carácter de nación oceánica, por ende se debe contar con buena infraestructura.

- Para generar desarrollo debe generarse una relación entre privados y el Estado.
- Magallanes posee falencias portuarias y deben mejorarse las políticas, infraestructura e inversión.
- El carácter autónomo de los puertos, en contraposición con el centralismo puede generar mayor desarrollo para las regiones.

1.7. SURGIMIENTO DE LA PRENSA AUSTRAL

El creciente desarrollo económico y material que presentaba Punta Arenas a final de 1893 coincidió con la llegada de la primera imprenta al territorio y con ello la fundación del primer periódico. Con esto se cumplía el anhelo del sector más ilustrado de la comunidad el que tenía ansias de que la comunidad tuvieran un medio de comunicación social. Las primeras expresiones se vieron plasmadas en los periódicos manuscritos a fines de la década del 80. Pero al acercarse a los años 90 se hacía indispensable que la ciudad de Punta Arenas contara con un periódico como toda la ciudad progresistas del mundo.

El merito de tan ansiada e importante iniciativa estuvo en manos del inmigrante italiano Juan Bautista Contardi y del gobernador Manuel Montt. Hay que tener presente que Contardi manejaba conocimientos de imprenta y como este trabajaba como secretario de la gobernación se unió con Señoret para llevar a cabo tan majestuosa e inmensurable tarea. Por lo cual comenzaron por seleccionar el equipo y conseguir el material necesario (papel y tinta). Pero a pesar de su entusiasmo y de disponer de maquinarias y variados elementos se dieron cuenta de lo indispensable que se hacía un tipógrafo este cargo caería en las manos del argentino Luis Figue, antiguo funcionario de la Gobernación de Tierra del Fuego, en Ushuaia, debido a que el había trabajado como impresor. Así con su provechosa y oportuna colaboración se pudo sobrellevar

las dificultades mecánicas, organizar el trabajo y hacerse las primeras pruebas satisfactorias.

“Mientras la parte técnica del proyecto se regularizaba, los asociados acordaban la fundación de un periódico informativo y mercantil, que inicialmente habría de tener carácter de semanario. Para su identificación se eligió un nombre que desde el inicio lo vinculara la territorio de sus afectos, de modo que fuese para lo futuro un reflejo fiel de su realidad y de las aspiraciones de sus habitantes, y así le bautizó “El Magallanes” Mateo Martinic 1992

Su aparición fue todo un regalo de navidad para la comunidad, que por aquellos años la población contaba con aproximadamente 3.000 habitantes el 25 de diciembre de 1893.

Por tratarse del primer impreso de origen local que circulaba en Punta Arenas, hecho histórico, es necesario detallar su descripción:

“Era una publicación de ocho páginas, en formato pequeño (31 por 21 centímetros), con una composición y presentación impecable. Su primera página contenía lo que corresponde calificar como opinión editorial, firmada por Lautaro Navarro Avaria. Bajo el escueto título de 1843-1893, el esclarecido hombre público comenzaba recordando el cincuentenario de la ocupación del Estrecho de Magallanes por parte de la república de Chile, aniversario cumplido hace tres meses, y, haciendo pie en tal suceso, señalaba que nos e quería dejar pasar este aniversario sin festejarlo, aunque, de una manera molesta, dando a luz a un periódico impreso extraordinario. Como su nombre lo indica “El Precursor de El Magallanes” se adelanto al que apareció en 1894”. Mateo Martinic 2002

“El territorio de Magallanes” proseguía Navarro “ha salido de su penosa y lenta infancia. Se encuentra preparado para que con la atención del Gobierno central, y el trabajo de los residentes chilenos y extranjeros establecidos acá entre en

plena virilidad a ocupar un lugar honroso entre sus demás hermanas de la provincia de Chile” Mateo Martinic 2002

“Aspira a que se le atienda como tiene derecho. Hijo menor del país ha devuelto con creces las pocas atenciones que se le han dispensado. Ahora quiere hacerse oír; dar a conocer su importancia y sus aspiraciones y por eso funda un periódico para hacer llegar su voz al centro del país donde todavía es mirado como en pañales” Mateo Martinic 2002

Concluía el editorialista exponiendo sus aspiraciones mas sentidas y reclamadas por la población de aquel tiempo, que eran las de contar con un municipio, telégrafo y una buena instrucción escolar, fomento en las industria y la riqueza y buena administración de justicia, afirmando que el Magallanes seria “incansable en hacer oír su voz hasta obtener lo que con demasiada justicia pedirá”

Se completa el contenido de El precursor de “El Magallanes” con tres paginas de noticias locales, artículos y selecciones de artículos de carácter literarios.

Así el esfuerzo consignado por Contardi, Señoret y Navarro ofrecía un auspicio medio que facilitaría la comunicación social en la mas austral comunidad civilizada del orbe.

Dos semanas después el 7 de enero de 1984, se iniciaba la circulación de EL Magallanes, que a través de su prolongada existencia cumpliría a cabalidad el propósito que anunciara su primer editor Lautaro Navarro Avaria, en cuanto hacer vocero de aspiraciones y reclamos ciudadanos. Este ilustre servidor publico, quien se mantuvo en el cargo por cerca de dos décadas hasta el día de su muerte 1912, fijaría una línea de insobornable fidelidad a los principios y de irrevocable vocación regionalista, que en el tiempo y con su variado énfasis mantendrían sus sucesores. (696)

CAPÍTULO SEGUNDO
MARCO METODOLÓGICO

La presente investigación es de carácter “cualitativa”; la cual es utilizada principalmente en los estudios de las Ciencias Sociales, para una mayor profundización de estos tipos de contenidos. Busca un concepto que pueda abarcar una parte de la realidad y descubrir tantas cualidades sean posible dentro de dicho concepto. Este tipo de investigación en particular, ante todo genera hipótesis o teorías por sobre la base de probarlas o no.

Para llevar a cabo este trabajo de investigación se utilizó la recopilación y análisis de documentos, principalmente editoriales de la prensa regional, referentes a las publicaciones que tuviesen directa relación con el puerto de Punta Arenas. A su vez, fue utilizada la técnica de la entrevista, la cual corresponde a una conversación que tiene como finalidad mayor la de obtener información.

Las **editoriales** son el género mediante el cual la publicación, ya sea periódico o revista, da a conocer sus puntos de vista relacionados a ciertos acontecimientos de la realidad. Por lo general, tienen un punto fijo de localización y no suelen estar firmadas, ya que la empresa es la que se responsabiliza por la publicación. Posee un estilo sencillo de argumentación, intentando convencer al lector de una determinada hipótesis, utilizando recursos literarios tales como ejemplificaciones y/o la comparación.

Las **entrevistas**³⁷ son uno de los procedimientos de observación principales en las ciencias sociales, utilizada tanto por antropólogos, historiadores, psicólogos, sociólogos, políticos y economistas.

Se clasifican en estructuradas y no-estructuradas. Las estructuradas son aquellas que cuentan con un cuestionario previo hecho por el entrevistador y

³⁷ Restituto Sierra Bravo. Técnicas de Investigación Social. Sección 4, capítulo 18. Ed. Paraninfo. España, 1998.

por lo general, no da la posibilidad de flexibilidad en las respuestas. El segundo tipo de entrevistas, las no-estructuradas, se emplean sobre todo en estudios exploratorios. En estos casos no es conveniente aplicar un cuestionario rígido, sino la idea es dejar al entrevistador en libertad de acción para actuar según se vayan presentando las circunstancias.³⁸

Para nuestra investigación optamos por ocupar una entrevista semi-estructurada, sobre al cual, el entrevistado tuviese libertad para explayarse en sus respuestas, pero en base a un breve cuestionario guía. Cabe señalar, que en la transcripción de las entrevistas, debido a su amplia extensión hubo que omitir algunos puntos que no tenían mayor relevancia con los objetivos propuestos en un comienzo en esta investigación.

³⁸ Restituto Sierra Bravo. Técnicas de Investigación Social. Sección 4, capítulo 18. Ed. Paraninfo. España, 1998.

CAPITULO TERCERO

ANÁLISIS

AÑO 1941

TÍTULO: Un alivio para nuestra economía nacional FECHA: 11 de Octubre

Descripción: Antes de la segunda Guerra Mundial, el arribo de buques frigoríficos ingleses en nuestras costas magallánicas no tenía mayor significación para nosotros que la dada a cualquier barco movilizador de nuestros productos regionales, pero este año ha tomado una preocupación significativa.

ANALISIS AÑO 1941

En el transcurso de este año, no se presentaron, a nivel regional, mayores demandas en el tema portuario en las editoriales de La Prensa Austral. Ya que existía una imperante preocupación por el conflicto bélico que azotaba al orbe. Cabe destacar, que la problemática descrita en la editorial mencionada, tenía especial relevancia entre los estancieros magallánicos, porque no podían exportar su producción, lo que trajo consigo la superpoblación de ganados en los campos; los frigoríficos regionales no daban abasto con la demanda que esta situación provocó. En resumidas cuentas, a raíz de esto, nuestra economía regional y nacional iba en constante descenso.

AÑO 1942

TÍTULO: Plan Nacional de Obras Públicas FECHA: 22 de Junio

Descripción: En el último consejo del gabinete fue considerado el nuevo plan de Obras Públicas para implementar en el país, realizado por el Presidente de la República. Se construirán caminos, puentes, mejoras de infraestructuras

portuarias, entre otros puntos. La región de Magallanes tiene un énfasis especial, por sus particulares características.

TÍTULO: Mercados y Transportes

FECHA: 14 de Octubre

Descripción: Existen dos temas importantes a considerar para la economía regional. El primero es el tema de la estrechez de mercados de exportación para la producción local; el segundo punto tiene relación con la falta de un transporte marítimo de alto tonelaje, ya que el único existente para esta labor en la región, ha sufrido graves inconvenientes por lo cual ya no puede operar.

TÍTULO: Comercio Marítimo

FECHA: 04 de Noviembre

Descripción: La economía nacional ha sufrido bajas considerables en el transporte de mercadería a nivel nacional producto que hay una escasez de transporte marítimo de alto tonelaje. La Empresa Marítima de Ferrocarriles del Estado, está utilizando sus naves para el transporte principalmente de mercaderías menores (gomina, cigarros, etc.), sin prestarle mayor atención al transporte de carnes, cueros, carbón, combustibles, para las demás regiones del país. Esto ocurre básicamente porque del transporte de la mercadería señalada, obtienen mayores beneficios económicos.

ANÁLISIS AÑO 1942

En la consecución de este año se avizora un fuerte impulso por mejorar y potenciar la economía regional. En este sentido, obras viales de importante carácter se ponen en ejecución para implementar el desarrollo de nuestra región, incorporadas en un Plan Nacional de Obras Públicas que permitirá que

la región de Magallanes pueda vincularse de algún modo al macizo territorial chileno. No obstante, pese a esta importante iniciativa se presentan dificultades para concretar las exportaciones de la producción local, sea ésta lanera o ganadera, principalmente producto de la falta de buques que cuenten con un alto tonelaje y considerando además la poca cabida de los mercados de exportación. (Recordemos que el mundo está sufriendo los embates del desarrollo de la Segunda Guerra Mundial)

Las empresas navieras a fines de este año se han preocupado principalmente, de transportar mercaderías que le generen mayores ingresos, en este sentido, se privilegia el transporte de mercaderías menores de lo cual obtienen mayores dividendos. Sin prestarle mayor atención a la falta de buques de alto tonelaje que se necesita a nivel nacional y con los que no cuenta la empresa de Ferrocarriles del Estado. Esta empresa, es la responsable de mantener y propiciar las condiciones marítimas de transporte, carga y descarga de mercaderías a nivel nacional e internacional. Por lo tanto, debía ocuparse de solucionar las problemáticas que en ésta área se iban suscitando, más aún no debía desconocer las condiciones económicas que estaba viviendo la economía nacional y regional producto de los azotes que ha vivido el mundo por la segunda Guerra Mundial, ya sea por la falta de barcos y personas que recalán en nuestro puerto, las importaciones que ya no están llegando a Magallanes y el hecho de que ya no está teniendo la misma importancia geográfica que años anteriores nuestras gélidas aguas.

AÑO 1943

TÍTULO: Nuestras comunicaciones con el Norte del país

FECHA: 02 de Febrero

Descripción: “Venir a Magallanes, o ir de aquí al norte del país, en los buques de los FF. CC. del E., es un deplorable y antipatriótico problema de circunstancias ”. Estos son los comentarios, que generalmente realizan los habitantes de esta región. Existe una gran incertidumbre por la irregularidad de los movimientos de los buques. La región queda en una completa situación de abandono con el resto del país.

TÍTULO: Favorable Intervención Superior en el servicio de vapores

FECHA: 27 de marzo

Descripción: Petición al Presidente de la República y a los Ministros: de Economía y Comercio e Industria por la baja de bodegaje en los buques al momento de transportar la mercadería local al resto del país. El Ministro de Economía se refirió a esta petición regional, resolviendo que enviará un buque de carga de 3.500 toneladas para la carga de la producción lanera regional. Además se solicita cambiar las políticas de la Empresa FF. CC. del E. donde posterga la carga de la producción magallánica. Finalmente la empresa ha enviado un comunicado para expresar que de ahora en adelante se destinará todo el espacio de sus bodegas a la producción de esta zona.

TÍTULO: Comunicaciones marítimas interprovinciales

FECHA: 06 de Abril

Descripción: Siempre es bien recibido por la comunidad magallánica todo esfuerzo realizado por nuestras autoridades en pro de mejoras en la comunicación regional. Este es el nuevo plan del Gobierno Regional, optimizar la comunicación entre la ciudad de Punta Arenas con las Islas Australes, Navarino y Tierra del Fuego.

TÍTULO: Problema largamente estudiado por los organismos técnicos

FECHA: 17 de Noviembre

Descripción: Existe un latente problema de carga y descarga en los puertos nacionales. Por lo anterior, las autoridades respectivas han estudiado la situación para entregar resolutiveidad a este problema, incluso ha sido fuente de estudio el Decreto Supremo N° 506, publicado en el Diario Oficial el 28 de Agosto de 1943, que contempla entre otras cosas el mejor aprovechamiento del tonelaje, simplifica el sistema de trabajo y reducción de capacidad de bodegaje. (Como consecuencia directa del conflicto bélico que se estaba produciendo a nivel mundial).

ANÁLISIS DE 1943

Este año aún continúan todos los problemas de comunicación con el resto de Chile. Desde la fundación de la ciudad de Punta Arenas, y en general de la Región de Magallanes, siempre ha estado latente el aislamiento territorial; por ende, la única vía clave de comunicación y de transporte de personas ha sido el medio marítimo, no habían caminos que conectarán a esta austral región con el resto del territorio nacional. Por ello, las autoridades debían preocuparse de contar con un buen servicio de transporte de pasajeros, de carga y descarga de mercadería mas, no ha sido así. Como se puede apreciar en las editoriales antes descritas, los buques son muy irregularidades en sus visitas a esta zona geográfica, no hay manera de salir de esta región. Podían pasar inclusive un par de meses para que llegase un buque a nuestras costas (importante es señalar que nos referimos a un buque enviado por la Empresa de Ferrocarriles del Estado para el transporte de pasajeros). Los empresarios ganaderos (estancieros) de la región, no pueden embarcar sus mercaderías (carnes,

lanas, etc.) por la falta de buques de alto tonelaje y además por la falta en el recinto portuario de bodegas destinadas a los artículos y mercaderías regionales. Al menos se señala que las demandas fueron escuchadas por las autoridades competentes, al confirmar el Ministro de Economía de la época el envío a la región de un buque de alto tonelaje para poder cumplir con las importaciones y exportaciones que egresan de nuestra región.

AÑO 1944

TÍTULO: Magallanes y su problema Vital: Las Comunicaciones FECHA: 21 de febrero

Descripción: La población de Magallanes tiene la esperanza de romper con el aislamiento geográfico y comunicacional que posee esta zona con el resto del macizo chileno. Para romper con esta realidad, el Supremo Gobierno, decidió la compra de dos antiguas navieras, creando con ello el Servicio Marítimo de Ferrocarriles del Estado.

ANÁLISIS DE AÑO 1944

Nuevamente este año es recalcado, en la editorial de nuestro diario regional, el problema de las comunicaciones y del aislamiento geográfico con que nos vemos afectados en la región. Pero esta vez, se vislumbran posibles soluciones, que dejan en la comunidad un sentimiento de esperanza de salir de este 'hoyo' geográfico en que nos encontramos con el resto del país. El Gobierno aprobó la compra de dos antiguas navieras, como solución a las problemáticas regionales, con ello se esperará reanudar de manera regular los viajes entre Magallanes y el resto de Chile y mejorar el transporte de cargas y descargas que salen o entran en nuestro puerto.

AÑO 1945

TÍTULO: Trasportes de Productos FECHA: 15 de Enero

Descripción: Nuevamente la región ha sufrido problemas en el transporte de cargas de la producción ganadera debido a una disposición en la Empresa de Ferrocarriles del Estado de reservar casi la totalidad del espacio de sus naves a las mercaderías provenientes de la Isla de Chiloé. Esto ha provocado molestia en los productores regionales, debido a que probablemente no podrán cumplir a tiempo con los compromisos de envío adquiridos con empresas nacionales y extranjeras.

TÍTULO: Comunicaciones Aéreas FECHA: 31 de Enero

Descripción: Magallanes continúa sufriendo insuficiencias en sus vías de comunicación con el macizo territorial chileno. Persiste el descontento regional ante la falta de compromiso de las autoridades con el mejoramiento de la navegación marítima y por ende la esperanza de mejorar esta situación. Los magallánicos, con el surgimiento del transporte aéreo, ven una ventana de solución a la problemática.

TÍTULO: Plan de Obras Públicas FECHA: 07 de Febrero

Descripción: Dentro de una serie de propuestas de mejoras de obras públicas, se contempla la habilitación de los puertos nacionales, para el libre movimiento de cargas de primera necesidad entre las regiones del país, el cual ha sufrido los embates de la Segunda Guerra Mundial.

ANÁLISIS DE AÑO 1945

Como podemos contemplar persisten este año las problemáticas portuarias y el descontento regional por la falta de compromiso y de soluciones concretas por las autoridades nacionales. Este año, nace el transporte aéreo, lo cuál es importantísimo para nuestra región, ya que se espera con ello salir del aislamiento geográfico en que nos encontramos. Es de esperar que con los años este sistema nos aleje de la incomunicación en la que nos encontramos con el resto del país, y prospere considerablemente. Es clave señalar, que la implementación del sistema aéreo en la región, no debe permitir que las autoridades descuiden y dejen en el olvido las mejoras del sistema portuario regional, ya que no debemos desconocer que Magallanes siempre ha sido una región esencialmente marítima.

AÑO 1946

TÍTULO: Comunicaciones **FECHA: 04 de Marzo**

Descripción: Pese a que se implementó la flota marítima de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, aún persisten los problemas de comunicación con el norte del país. Para esta fecha se espera la llegada de la correspondencia atrasada desde el mes de enero del presente año, todo esto producto de la irregularidad de los itinerarios de los buques a nuestra zona.

TÍTULO: El Muelle Fiscal **FECHA: 19 de Junio**

Descripción: Se dan a conocer las deficiencias del muelle fiscal, el cual pese a estar pocos años en funcionamiento, está en deplorables condiciones. Pese a los llamados de propuestas públicas para mejorar esta condición, hay un claro

abandono de las autoridades por resolverlo. Es de vital importancia para la economía regional que se solucione con prontitud esta realidad que presenta el muelle fiscal.

TÍTULO: Desvinculación Marítima FECHA: 25 de Julio

Descripción: Hay un fuerte clamor público por lograr la vinculación con el resto del territorio nacional y así romper el aislamiento que ha caracterizado a la realidad regional. Se menciona la llegada del buque “Viña del Mar”, el cual trae los periódicos de la capital con más de un mes de retraso. No hay ningún tipo de solución al retraso de correspondencias y encomiendas a Magallanes, lo que se suma a la escasez de la llegada de artículos de primera necesidad.

ANÁLISIS DE AÑO 1946

Nuevamente podemos comprobar que pese a todas las medidas que ha tomado el Gobierno Regional sigue en nuestras editoriales el pesar de la población por la mala atención y la irregularidad del transporte marítimo. Se menciona en las publicaciones la lentitud de la llegada de la correspondencia, incluso el retraso de la llegada a la región de los diarios nacionales. Es aislamiento entonces es evidente. No hay ningún tipo de mejoras en este aspecto, será que las autoridades se olvidaron de la región, o simplemente no han funcionado las políticas que han implementado. Es de esperar que esta situación mejore con el pasar de los meses.

También podemos comprobar las falencias con las que cuenta el muelle fiscal, en este sentido es clave señalar que las autoridades deben hacer hincapié a buscar prontas soluciones a esta problemática ya que, Punta Arenas, es ante todo una ciudad marítima, y por ello debemos contar con la infraestructura

portuaria adecuada para receptor los barcos extranjeros que pasan por nuestra región.

AÑO 1947

TÍTULO: Movilización de Mercaderías FECHA: 10 de Febrero

Descripción: El Gobierno nacional, para mejorar el transporte de las cargas (ya sea nacional o extranjera) que llegan a los puertos nacionales, dispuso la implementación de tractores y carros para la movilización de mercaderías como lo hacen en otros puertos del continente. Hasta esta fecha, el puerto de Punta Arenas para realizar estas tareas ocupaba camiones.

TÍTULO: Puerto Abrigado de Punta Arenas FECHA: 25 de Febrero

Descripción: El servicio Portuario de Magallanes tiene la necesidad de la construcción de un puerto abrigado como anhelo de la ciudadanía magallánica, situación que ya ha sido señalada a las respectivas autoridades locales. Dentro del proyecto se solicita la ampliación del muelle y del terreno para la construcción de almacenes. El Contraalmirante Sr. Carlos Torres señaló que esta obra será de incalculables beneficios para el desarrollo de la ciudad.

ANÁLISIS DE AÑO 1947

El año 1947 se solicita a las autoridades la petición de construir un muelle abrigado y además las mejoras pertinentes al actual muelle fiscal, el cual desde años anteriores venía presentando deficiencias estructurales. Se ha solicitado a las autoridades locales la ampliación del muelle portuario para las naves que

recalan y son de mayor eslora. Si nos situamos en el presente podemos comprobar que existe la misma problemática actualmente con el muelle Prat. Otro punto que es destacable este año en las editoriales publicadas y que tiene directa relación con el puerto de Punta Arenas es el de transporte de cargas, una buena iniciativa planteó el Gobierno en los Puertos Nacionales para que la mercadería que se carga y descarga en nuestros puertos sea movilizado con tractores debido a su volumen.

AÑO 1948

TÍTULO: Obras Portuarias

FECHA: 20 de Enero

Descripción: Nuestro país debe crear las condiciones necesarias para la exportación de nuestros productos. Cabe señalar que empresas extranjeras han reanudado sus servicios marítimos suspendidos producto de la guerra, lo que constituye un feliz augurio de la intensificación de nuestro comercio internacional, así como un mejor abastecimiento de las distintas zonas del país. A raíz de esto se solicita las mejoras al sistema portuario de Punta Arenas, tanto en el área de almacenaje, como en los de carga y descarga de las mercaderías.

TÍTULO: Mejoramiento de Puertos

FECHA: 30 de Enero

Descripción: Debido a la intensificación de la actividad portuaria local se requiere mejorar y ampliar las instalaciones portuarias. Nuestro puerto permanece en su estado inicial, pese a ser considerado una base de comunicación y de abastecimiento para la Antártica. Existe, dentro del arca fiscal, una escasez de recursos para la construcción de este tipo de obras, y los

montos destinados a las obras portuarias a nivel nacional, pocas veces llegan a la región de Magallanes.

TÍTULO: Chile y su porvenir Marítimo FECHA: 06 de Octubre

Descripción: El Gobierno Nacional ha anunciado la compra de buques petroleros para atender la futura producción de oro negro extraído en “Cerro Manantiales”. Lo cual fue recibido con júbilo entre la población de la provincia de Tierra del Fuego, ya que mejorará la producción de este combustible y la exportación del mismo.

TÍTULO: Alza de pasajes marítimos en Empresa de FF.CC.

Fecha: 14 de Octubre

Descripción: Sin previo aviso a la comunidad magallánica la Empresa de Ferrocarriles del Estado, ha decidido aplicar un alza en sus pasajes a los usuarios de este servicio de transporte marítimo. Cabe señalar que ni siquiera el transporte aéreo tiene tan altos costos por su servicio.

ANÁLISIS AÑO 1948

Durante este año la problemática portuaria sufrió varios ribetes. Por una parte es mencionada la situación de la compra de buques petroleros por el Gobierno Nacional, ya que el oro negro está siendo muy explotado en esta zona geográfica y era necesaria la compra de estos barcos especializados para poder movilizarlo y de esta forma a su vez exportarlo.

Por otra parte, se señala una noticia muy favorable para los empresarios locales y es que los países extranjeros que participaron en la Segunda Guerra Mundial han retomado sus funciones en el sistema portuario, con lo cuál nuevamente los comerciantes magallánicos podrán reanudar la exportación de sus productos, ya sea lana, carnes, etc. Noticia que mejorará el crecimiento económico de nuestra región. Gracias a esta noticia, la población ha solicitado a las autoridades las mejoras y ampliación de las instalaciones portuarias (en el muelle, y las bodegas de almacenaje) con las que se cuentan en Punta Arenas, para recibir sin problemas a los extranjeros. No podemos dejar de mencionar que el Puerto de Punta Arenas ha sido siempre 'él' puerto para la Antártica, el cual tiene la función de suministrar provisiones y combustible a los buques que provienen del continente Antártico o que van hacia ese helado territorio.

Simultáneamente, existe un grave problema a considerar, y es que la Empresa Marítima de Ferrocarriles del Estado, que está a cargo de las instalaciones portuarias y del traslado de personas por mar a otras regiones de Chile o al exterior, aplicó sin previo aviso a la población un alza en sus pasajes. Lo cual tomó desprevenida a la población regional. Incluso la población reclama que ni el transporte aéreo es tan costoso como el marítimo. Esto significa un retraso en la búsqueda de soluciones para terminar con el aislamiento geográfico de la región de Magallanes.

NOTA: Es importante señalar que la falta de información entre los años 1949 y 1954 es principalmente por la ausencia de los tomos recopilatorios de La Prensa Austral en este período, existiendo sólo ejemplares del periódico El Magallanes. Mas podemos comprobar que pese a ser varios los años sin información, siguen existiendo las mismas demandas entre la comunidad: la

falta de barcos de alto tonelaje para transportar la mercadería a exportar, la ausencia de soluciones concretas por parte de las autoridades para las irregularidades de los viajes de ingreso y egreso de la región a otras localidades, y la falta de preocupación por arreglar el muelle portuario con el que cuenta la región de Magallanes.

AÑO 1955

TÍTULO: El primer paso para reactualizar Puerto Libre de Punta Arenas

FECHA: 26 de febrero

Descripción: En Magallanes, el costo de vida está en constante alza. Cuando Magallanes contó con el privilegio de ser Puerto Libre los sueldos alcanzaban para satisfacer todas las necesidades. Se solicita a las autoridades nacionales que esta región, para enmendar esta situación, pueda disfrutar de las franquicias que otorga el contar con una libre importación.

TÍTULO: El despertar de una ciudad

FECHA: 02 de Marzo

Descripción: Se hace un contraste con la situación que vive actualmente el Puerto de Arica, el cual cuenta con un Puerto Libre. Punta Arenas ya no cuenta con los beneficios y privilegios que esto conlleva, pese a la realidad que ofrece a los turistas que llegan a nuestra región; antiguamente Punta Arenas recibía un gran número de turistas, provenientes de todas las latitudes, los cuales venían a admirar los bellos paisajes que ofrece esta región, como también a comprar los pomposos artículos que aquí se podían encontrar.

TÍTULO: Unificación Provincial para el Puerto Libre FECHA: 10 de Marzo

Descripción: Las autoridades regionales se unieron para concretar la solicitud del Puerto Libre para la región. Ya que los beneficios que esto llevaría a la comunidad son inmensos, los cuales permitirían a la población adquirir mercaderías a bajo costo por su bajo impuesto. Esto va en completo beneficio del empleador, el cual tendrá mayores dividendos; y para el trabajador una mejora en sus salarios y por ende en sus condiciones de vida.

TÍTULO: Planificación de la campaña Pro Puerto Libre

FECHA: 12 de Marzo

Descripción: La población esta dividida. Algunos optan por la restauración del sistema de Puerto Libre que tenía la región hasta el estallido de la segunda Guerra Mundial, y otros solicitan las condiciones similares al puerto de Arica. Producto de este conflicto bélico, se le dio prioridad a la mercadería nacional, pero ésta tenía un alto costo para los magallánicos, la cual no iba acorde a los sueldos que se manejaban en esta región.

TÍTULO: Apresurando el fallo para el Puerto Libre FECHA: 16 de Abril

Descripción: El Rotary Club, tiene una fuerte injerencia en la petición del Puerto Libre para Magallanes. No puede desconocerse por las autoridades ni por la comunidad la capacidad que poseen los miembros de este club, el cual está integrado por industriales, comerciantes, profesionales y consumidores en general.

TÍTULO: La Incomunicación de Magallanes **FECHA: 02 de Mayo**

Descripción: Los parlamentario de la comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados han constatado en terreno la realidad de Magallanes y su incomunicación, ya sea aérea, marítima y telegráfica.

TÍTULO: Comité Pro Puerto Libre en Santiago **FECHA: 30 de Mayo**

Descripción: El Presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Magallanes se reunió con el Alcalde de la ciudad de Punta Arenas con el objeto de comunicarle las diligencias realizadas en la capital para llegar a un feliz término de porvenir para la región. Se fijó un plazo de noventa días para lograr el ansiado Puerto Libre. Hombres que han nacido o le tienen un gran cariño a la región son quienes pertenecen a la comisión que está en Santiago apresurando, al Ejecutivo y al Congreso, para la aprobación del Puerto Libre.

TÍTULO: Apresurando el Puerto Libre **FECHA: 14 de Junio**

Descripción: El proyecto de Puerto Libre para nuestra región está a punto de llegar a su fin. Se sostienen reuniones para buscar la perfección de este proyecto de Ley, mas se tiene el temor que en esa búsqueda la concreción del proyecto se malogre.

ANÁLISIS AÑO 1955

Este año las editoriales del diario regional, han solicitado ante todo la aprobación del Proyecto de Ley sobre Puerto Libre. Años atrás, Magallanes contaba con esta característica en su sistema portuario y aduanero, mas

durante la Segunda Guerra Mundial, se puso término a este beneficio de nuestra austral región puesto que ya no se importaba desde el viejo continente ni de Asia específicamente, por lo mismo, los gobiernos a cargo del país se preocuparon de desarrollar la producción y consumo nacional en todas las regiones de la República chilena. El problema que esto suscitó para Magallanes, fue que el Gobierno nacional, no tomó en consideración el alto costo de vida que existía en Magallanes. Todo era carísimo aquí, inclusive los artículos básicos de subsistencia. Hoy en día podemos observar, en nuestro diario vivir, que este problema del alto costo de vida aún persiste en comparación con otras regiones de Chile.

Año 1956

TITULO: Histórica Fecha

FECHA: 24 de Marzo

Descripción: Entra en vigencia la Ley de Puerto Libre, para Magallanes, Chiloé y Aysén, y se celebra como regocijo y se considera una fecha histórica para Punta Arenas.

ANALISIS AÑO 1956

La promulgación de esta ley va a subsanar la desesperada situación que afectaba a las diversas actividades productivas que gradualmente van desapareciendo, y que obliga a la emigración de magallánicos a la Argentina para trabajar en la industria carbonífera, todo por la falta de visión de algunas autoridades.

Este hecho es la culminación de la lucha llevada a cabo por varios gobernantes y autoridades magallánicas por lograr tal anhelada ley que sin duda aumentará el desarrollo de estas tierras.

TITULO: El Peligro es Inminente

FECHA: 7 de Julio

Descripción: Luego de todas las formas de lucha para lograr esta beneficiosa ley de Puerto Libre (Ley N ° 12.008) manifestaciones públicas, movilizaciones, desfiles y fervor de la gente, además de la propia lucha dada a nivel político, se logra la promulgación de esta ley, sin embargo se olvidó algo fundamental: el reglamento.

ANÁLISIS

Nuevamente muchos viajes, pero el reglamento igual salió, sin embargo una moción presentada por la Comisión de Hacienda al Senado se formularon indicaciones que modifican sustancialmente la ley 12.008, en orden que las importaciones de Magallanes se rijan igual que el resto del país, afectando negativamente a Magallanes.

TITULO: Modificación del Reglamento de la Ley 12.008 FECHA: 17 de Diciembre

Descripción: Una vez entrada en vigencia esta ley que abriría nuevos horizontes a Magallanes, capitales se aprestaron a utilizar legítimamente las disposiciones que y facilidades que entrega la ley, en consideración del artículo 5º que estipula: *“Las mercaderías fabricadas, elaboradas, transformadas o manufacturadas en las Provincias de Magallanes, Aysén y Chiloé en las que se hayan empleado materia prima extranjera, podrán internarse en el norte del*

país en conformidad a lo prescrito por el artículo 148 de la Ordenanza de Aduana, sometiéndose además a las normas que se establezcan en los reglamentos respectivos...". El anterior artículo, sumado al artículo N ° 11 que establece en líneas generales la importación de productos originarios de Magallanes al norte del país y de industrias autorizadas por el Departamento de Industrias del Ministerio de Economía de acuerdo al decreto N ° 194 del mismo Ministerio, son arreglados y permiten la instalación de una industria en Magallanes de pañuelos finos producidos con materia prima importada.

ANALISIS

Cabe destacar que esta industria estaba realizando todas la operaciones para hacer andar la producción que beneficiaría a tantas personas con trabajo e infraestructura, cuando repentinamente un nuevo reglamento de la ley N ° 12.008 echo por tierra todas la ilusiones, y es la disposición del artículo 6 ° con fecha 3 de octubre del presente año que dice: "Mientras se dicta el decreto supremo al que se refiere el citado artículo 148 ° los industriales que deseen enviar al resto del país mercadería fabricada, elaborada, transformada o manufacturada con materias primas o materiales importados, podrían hacerlo siempre que ellos figuren en las listas generales de importación permitidas, debiendo garantizar el cumplimiento de sus obligaciones mediante una póliza flotante o boleta de garantía ascendente al monto probable del total de derecho e impuestos a que pueda quedar afecta la mercadería..".

Como ocurre que las materias primas o materiales de esta industria no aparecen en las listas generales, la primera iniciativa en este ámbito esta de manos atadas, y de lo anteriormente dicho es que urge modificar el reglamento.

Año 1957

TÍTULO: Algo hay que hacer por evitarlo

FECHA: 31 de enero

Descripción: Esta editorial pone en boga el tema del poco tonelaje de flote, es decir falta de naves, y la crítica es clara: existen problemas de abastecimiento de productos desde el centro del país (provenientes desde Valparaíso) y una situación más agobiante en las provincias regionales que afectan a la actividad productiva.

ANÁLISIS

Sin embargo a pesar de la dramática situación, es una institución estatal la que apoya a las provincias, estamos hablando de la Armada de Chile, que con la única barcaza en servicio en el puerto abasteció a los frigoríficos con ganado que además sirvió de alimento a la población, lo que es elogiado y destacado su importancia vital para el traslado de ganado. Pero se menciona una situación que altera la proyección de viajes para esa temporada, relacionada con la disposición de traslado a Puerto Montt por el alto mando naval, apelando la prensa por la revocación de la orden en beneficio del servicio prestado a la región.

TÍTULO: Ampliación del Puerto

FECHA: 11 de Febrero

Descripción: Surge la inquietud para ampliar el puerto, se hace mención al problema que genera el atraque de las naves, en un terminal que no ofrece las condiciones de espacio para un buen desenvolvimiento de la actividad.

ANALISIS

Los administradores del puerto han hecho presente la situación a las autoridades nacionales, referentes a los implementos mecánicos, el dragado y la ampliación del terminal, y a pesar de las intenciones del ejecutivo existen impedimentos relacionados con las demandas de la población en constante crecimiento, ya que la infraestructura se mantiene igual que hace 20 años atrás.

Se exige un muelle artificial, pero se entiende que los recursos son escasos, por lo que se pide de manera más realista el dragado y la implementación mecanizada, apelando al accionar e intervención ante el gobierno del Asesor Jurídico del Ministerio de Economía y Comercio, Señor Oscar Aramayo.

TITULO: Innovación del Sistema Portuario

FECHA: 4 de octubre

Descripción: Nuevamente aparecen los problemas que afectan a la infraestructura del puerto, problemas que condicionan la decisión de las empresas extranjeras en la utilización del servicio, básicamente el problema se resume en las condiciones para el atraque de naves, con la falta de una estructura para naves de gran calado y/o la falta de rapidez para trabajar en la condiciones que exige un Puerto Libre, sumado a la falta de bodegas para almacenar los productos importados, que dan un plano general de las deficiencias, sin que se vea por lo pronto una solución satisfactoria por parte del Estado.

ANÁLISIS

Una solución viable, es la participación de privados en las actividades de esta naturaleza, tomando como ejemplo el Puerto de Nueva York y el Callao, considerando que al funcionar como empresa se harán más efectivos los manejos.

Se justifica también que para los países pobres, la mecanización de los puertos es difícil, agregándose que para el caso nuestro, las administraciones han renunciado sistemáticamente, debido a la falta de materiales, el encarecimiento de estos y de la mano de obra, por lo que el muelle Arturo Prat no se ha finalizado adecuadamente.

Se sugiere entonces la creación de una sociedad privada para el manejo del puerto, y se visualiza como la solución para el desarrollo.

TITULO: Empresa Nacional de Puertos

FECHA: 17 de octubre

Descripción: Se habla de la inclusión de un proyecto de ley en la Convocatoria Extraordinaria de Senado que crea la Empresa Nacional de Puertos, que se encargará de la planificación, desarrollo de infraestructura, conservación y explotación de puertos nacionales, aunque se considera que existen impedimentos para obtener un fallo en torno al proyecto, se cree que se solucionarán los problemas generales de los puertos de país.

ANÁLISIS

Se hace presente un incidente en Nueva York, que habla de las pocas seguridades que ofrece Valparaíso en la conservación y trasbordo de las mercaderías, además de la falta de mecanización en las faenas de descarga, resolviéndose un recargo a los productos para Magallanes provenientes de Estados Unidos, mas la acción del Estado que aseguraba las garantías para superar los inconvenientes en Valparaíso hizo desistir de esta acción, que puede haber impulsado la propuesta de este proyecto de Ley.

Se menciona una vez más lo positivo que significaría el manejo de privados, considerando los malos manejos fiscales, planteado como crítica a esta administración.

TITULO: Problemas del Puerto

FECHA: 21 de octubre

Descripción: Además de los ya mencionados problemas portuarios, como la falta de espacio en la infraestructura del muelle fiscal, el dragado, la falta de equipos mecánicos para agilizar las maniobras de embarque y desembarque que afecta al aumento del movimiento de naves consecuencia de la ley de franquicias aduaneras y la falta de bodegas de depósitos y patios por parte de la Aduana, que a pesar de la buena voluntad de algunas personas para contribuir en el almacenaje, se llega a la extrema solicitud de pedir autorización al municipio para cerrar algunas calles para el almacenamiento de cargas, además de una situación anexa relacionada con la falta de espacio para los pescadores, que ha motivado interés en el municipio por habilitar un espacio para la actividad pesquera.

Se solicita la ayuda a la Armada para habilitar el antiguo muelle que forma parte de los Arsenales, para aliviar la carga al muelle fiscal Arturo Prat.

TITULO: Llenando una Necesidad Pública

FECHA: 13 de noviembre

Descripción: Se integra a la Compañía Marítima de Punta Arenas una nave de 340 toneladas de carga, que se destinará exclusivamente al transporte de carga y pasajeros en la región.

ANÁLISIS

Si bien se realizó un sencillo acto, la prensa considera un acto trascendente, ya que la nave presentará valiosos servicios a la región, complementando la actividad de esta naturaleza llevada a cabo por la Armada y Enap.

La incorporación de la nave "Magallanes" obtendrá la positiva aceptación de la opinión pública, por que los servicios que prestará este navío, descongestionará el transporte fundamentalmente de ganado desde Tierra del Fuego.

Año 1958

TITULO: Vacíos de la Ley de Puerto Libre

FECHA: 16 de enero

Descripción: La ley 12.008 sobre franquicias aduaneras, antes de ser proclamada posee varios anteproyectos, de los que son aprobados los considerados esenciales, desechando aquellos que fueron considerados de escaso valor, que Magallanes, en una situación dramática no insistió, en una forma de premiar la rápida aprobación de la misma y por la confianza en que el Gobierno solucionaría estos vacíos en el reglamento sobre los alcances de la misma.

ANÁLISIS

Sin embargo han aparecido las dificultades propias de estos vacíos legales, que felizmente han contado con el apoyo de diversas autoridades para solucionar la mayoría de estas deficiencias para el funcionamiento de esta ley.

Pero ha habido otras situaciones que no han sido resultas o no se ha intentado hacerlo como por ejemplo la radicación de industria en la región que traería innegables beneficios mutuos.

La situación puntual que se plantea es que no existen facilidades de traslado de menajes y automóviles de las personas que deben emigrar a otras regiones del país y que el hacerlo resultaría demasiado caro por los fletes y el pago de los correspondientes impuestos, algo no visto en la ley 12.008.

Es por ello que se exige es la solución al problema para apoyar a los esforzados habitantes de la región.

TITULO: Los Problemas del Puerto

FECHA: 4 de febrero

Descripción: Se encuentra presente en la zona el Intendente de Puertos el señor Pedro Lira Orrego, lo que genera nuevas expectativas en la solución de los problemas de ampliación de espacio y bodegas de almacenamiento, la mejora de las faenas de carga y descarga, y el paralelismo material de las diversas actividades que remarcan la estrechez física del terminal.

Se hace referencia también a la destrucción de las cubiertas de los espigones de atraque y el cambio de la estructura de tablonos por concreto, de acuerdo a la naturaleza misma de la zona, como a las sucesivas promesas de envío de una draga para la limpieza del fondo marino.

ANÁLISIS

Se manifiesta la esperanza de la solución de estos problemas por parte de las autoridades locales y la intervención de la Intendencia de Puertos ante el Ministerio de Obras Públicas para el envío de las dragas que se encuentran en Corral y Puerto Montt, una vez finalizadas sus faenas vengan a Punta Arenas.

Faltan en el muelle grúas de mayor capacidad y maquinaria de transporte a las mercaderías a los insuficientes espacios de almacenamiento que posee la Aduana, sumado a la deficiencia en las instalaciones y escasez de equipos para realizar las faenas de carga y descarga, todo esto en perjuicio de naves extranjeras de mayor calado que deben realizar la carga y descarga con ayuda de lanchones, aumentando el tiempo, esfuerzo y maltrato de las mercaderías, por lo que la visita del señor Lira debiera ayudar a mitigar las falencias.

TITULO: Empresa Nacional de Puertos

FECHA: 1º de marzo

Descripción: Es inminente la firma por parte del presidente del proyecto de ley que crea a la Empresa Nacional de Puertos, que actuará como agencia gubernamental en la administración, inversión y desarrollo portuario en nuestro país.

ANALISIS

Entre las razones que avalan esta ley existen las dificultades que existen en las capacidades portuarias a nivel nacional y que no dejan en buen pie a las actuales administraciones llevadas por el Fisco, consideradas deficientes en la movilización de las mercaderías, con el encarecimiento inmediato que esto produce y que influyen en el costo de vida, todo asociado a la inadecuada burocracia nacional.

Nuevamente se reitera el caso de Nueva York como modelo a seguir debido al manejo privado, que abarata costos por la introducción de medios modernos en la actividad.

Se sugiere la participación privada, que agilizaría y solucionaría en corto plazo los defectos que se poseen en la materia.

TITULO: Interés Naviero por Magallanes

FECHA: 28 de agosto

Descripción: Gradualmente con los alcances de la ley de Puerto Libre, el interés de las empresas navieras por Magallanes ha crecido ¿la razón? la demanda de fletes que llevan a cabo los importadores, y que compañías alemanas y británicas solucionan en parte, al traer los productos vía Nueva York – Londres o Hamburgo, sin realizar trasbordo en Valparaíso, aumentando los costos que ello significa, pero garantizando la mejor integridad de las mercancías, algo no obtenido con los ya mencionados trasbordos.

ANALISIS

Es por ello que ahora se anuncia la presencia de una nueva empresa, la West Coast Line, que utilizaría la ruta magallánica de forma directa sin trasbordos y que reduciría los costos de fletes disminuyendo considerablemente los gastos que gravitarían en los consumidores.

Este interés naviero sin duda debe motivar las mejoras portuarias, de lo contrario afectaría esto negativamente a la economía de la Provincia.

TITULO: Alcances de la Ley Arica

FECHA: 21 de octubre

Descripción: El despacho de esta ley por el legislador, es visto con buenos ojos por parte de la opinión pública magallánica, ya que esta ley establece la liberalidad aduanera para empleados públicos y privados en el traslado de enseres por cambios de residencia.

ANÁLISIS

Para efectos de entender los alcances de la misma (ley 13.039) se cita el artículo 23, publicado en el Diario Oficial con fecha 15 de octubre que señala: "los pasajeros provenientes de Arica y DE OTRAS ZONAS QUE TENGAN

TRATAMIENTO ADUANERO ESPECIAL, podrán introducir al resto del país efectos personales nuevos, incluso prohibidos, libres de gravámenes aduaneros hasta por una suma que no exceda de \$ 200 oro en derechos”.

La ley que creó la Junta de Adelanto de Arica posee la virtud de buscar el desarrollo turístico y eliminar prohibiciones y controles generalmente contraproducentes.

Año 1959

TITULO: Incremento de la Flota Regional

FECHA: 9 de octubre

Descripción: El director Gerente de la Comapa Sr. Guillermo Mac Namara, informó en Estados Unidos, que se están construyendo tres barcazas para esta empresa armadora, que incrementará la flota regional, de las que dos se destinarán al transporte de combustible líquido y la otra prestará servicios marítimos varios, entre los que se destaca la ayuda que prestaría a naves petroleras en Clarencia.

ANÁLISIS

La Comapa tomará el servicio de transporte de combustible líquidos desde Tierra del Fuego, apoyando a las embarcaciones de Enap en esta faena.

Se espera que las promesas de la Empresa Marítima del Estado, cumpla con las promesas de destinar un buque para el transporte de carga y pasajeros desde y hacia Tierra del Fuego y un buque para el transporte de ganado desde diversos puntos de la zona.

TITULO: La Llegada del Coquimbo

FECHA: 17 de octubre

Descripción: Llega a la zona procedente de Francia una nueva motonave de la Empresa el “Coquimbo” que a decir de su capitán Sr. Pedro Arellano Salinas, realizará viajes desde Arica a Magallanes, considerando la modernidad del buque.

ANÁLISIS

Cabe destacar el esfuerzo de la Empresa en la modernización de sus naves, reemplazando por modernos buques a otras más antiguas como el “Alondra” y el “Puyehue” entre otros, por otros como el “Navarino”, “Osorno” y el carguero “Angelmó”, además de un nuevo buque gemelo del “Coquimbo” que será bautizado como “Tocopilla”.

Se destaca la amplia comodidad de los buques, su velocidad y la economía de operación que significa en comparación con naves más antiguas.

TITULO: Dragado del Puerto

FECHA: 2 de diciembre

Descripción: Luego de una intensa campaña de pedir un dragado del puerto, se encuentra en la ciudad la draga “Ingeniero Rubén Dávila” con la misión de limpiar los fondos de la bahía.

ANÁLISIS

Esta draga se encuentra trabajando hace siete meses en la zona, trabajando a un ritmo bastante lento debido a las inclemencias del tiempo, y dragando los sectores 1 y 2 norte del muelle con objeto de permitir el acceso a buques de gran calado.

A pesar de que de hecho se están realizando los trabajos, estos son insatisfactorios y deben tomarse medidas para mejorar la faenas y solucionar el problema de fondo, aunque el intento se está realizando.

Año 1960

TITULO: Defensa del Puerto Libre

FECHA: 13 de julio

Descripción: Llegan noticias relacionadas con la propuesta del Presidente de la República don Arturo Alessandri, de dejar sin efecto la letra "D" del artículo 28 del proyecto de Reconstrucción que se refiere a la aplicación del 25 % a los artículos importados en las zonas de liberación aduanera como Arica y Magallanes.

ANÁLISIS

La propuesta del señor Alessandri fue presentada a los distintos políticos, debido al descontento público en la provincia provocado por el mencionado proyecto.

La aplicación de esta medida provocará efectos negativos en la provincia, por el encarecimiento de las cosas, algo que para el resto del país no será tan notorio como en Magallanes, es por ello que el primer mandatario apoya a Magallanes en este tema.

Año 1961

TITULO: Bautizado del San Gregorio

FECHA: 1º de marzo

Descripción: Los elogios en la editorial son para la Compañía Marítima de Punta Arenas, el motivo es la gestión de esta empresa regional por recuperar lo

que antaño fue el cabotaje regional con las firmas de Menéndez Behety, Braun Blanchard, entre otros, que comandaban una gran flota regional.

Se reseña también la pérdida de muchos sectores productivos, entre lo que se encontraba el transporte naviero, pero que sin embargo la unidades regionales integraron la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, mejorando el transporte entre los océanos Pacífico y Atlántico.

ANÁLISIS

Hubo un tiempo en que la actividad decayó con la venta de los navíos regionales a las empresas del norte del país, pero que la Comapa mantuvo con la compra de vapores y posteriormente barcasas que transportaban combustibles líquidos a través del Estrecho, dichos navíos recibieron nombres como "Victoria", "Magallánico", "Leñadura" y "Manantiales".

La Comapa adquiere recientemente el remolcador "San Gregorio", bautizado y bendecido el día anterior, que prestará grandes servicios de apoyo a las maniobras de los barcos petroleros.

TITULO: Situación de la Marina Mercante

FECHA: 14 de marzo

Descripción: En círculos navieros de Valparaíso, según el diario "La Unión" de esta ciudad, existe una gran preocupación por la situación del Marina Mercante Nacional, con problemas para las empresas armadoras, la disminución del tráfico de cabotaje, paralización de barcos y cesantía de oficiales.

ANÁLISIS

Se menciona además otros problemas que se arrastran en el sector como por ejemplo las continuas paralizaciones de las faenas portuarias, reteniendo más tiempo del debido a los buques, y que aumentan de los costos de operaciones

haciendo antieconómica la actividad, sumado al aumento de gastos como sueldos de los operarios y de costos de carga.

Dentro de este contexto entonces cabe destacar la gestión de la Comapa en la región empeñada en incrementar su flota para los servicios marítimos en el Estrecho, buscando el progreso para la zona, algo que destaca este medio periodístico.

TITULO: Un Problema del Puerto

FECHA: 16 de junio

Descripción: Nuevamente surge un antiguo problema visto en años anteriores, es decir la falta de bodegas y espacios de almacenamiento, y cuando entro en vigencia la ley de Puerto Libre, los buques extranjeros que llegaban debían descargar sus mercaderías que debían dejarse a la intemperie.

ANÁLISIS

El comercio, a modo de evitar estos problemas, logró la autorización para dejar los productos en recintos privados, con lo cual se hacían más holgadas las bodegas del recinto portuario, pero ha habido dificultades para obtener esta facilidad, lo que ha motiva a la Cámara de Comercio e Industrias a realizar las gestiones pertinentes.

En los últimos días la llegada de dos naves extranjeras, que desembarcaron 2.000 toneladas de carga ha hecho presente las dificultades anteriormente descritas generando una serie de inconvenientes que afectan directamente la actividad portuaria.

Las gestiones llevadas a cabo primero por la Cámara de Comercio e Industria, han resultados satisfactorias por que se está consiguiendo la autorización necesaria para ubicar las mercaderías en recintos privados, y las llevadas a

cabo en paralelo por el Administrador del Puerto Sr. Julio Zeiss, que se encuentra en Valparaíso en el marco de la reunión de los administradores de la Empresa Portuaria de Chile, para la construcción de una bodega en el recinto portuario, con dimensiones de 30 x 80 metros, edificio que se ubicaría en el costados de los actuales almacenes. Se espera que estas gestiones fructifiquen para solucionar el problema.

Año 1963

TITULO: Defensa del Puerto

FECHA: 8 de enero

Descripción: Luego del un gran temporal de viento y lluvia, que provocó graves estragos, como el hundimiento de dos embarcaciones y otros resultaron dañadas con el varamiento en una playa, así como afectó a las instalaciones portuarias y a casas en las que el mar provocó varios daños.

ANÁLISIS

Se solicita entonces que se desarrollen obras de defensa del puerto, a través de la Dirección de Obras Municipales, que debe encargarse de evaluar la seguridad contra estas inclemencias. Sugiriéndose por ejemplo la instalación de un molo de abrigo para las naves que fondean en el muelle, considerando proyectos del ex Gobernador Marítimo don Ricardo Aldana Sánchez y del ex Administrador del Puerto don Amador Cárcamo.

TITULO: Incremento de la Marina Mercante

FECHA: 8 de febrero

Descripción: El presidente de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica Sr. Julio Menéndez, invita a visitar al nuevo buque gasero "Galileo", una nave de moderna tecnología que realizará el traslado de

combustibles desde el Estrecho al puerto de Quintero, esta nave pertenece a la Compañía Naviera Interoceangas S. A. con capitales de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica,

ANÁLISIS

Esta nave es la primera de su tipo en Chile y una de las pocas en el mundo por lo que es meritorio todo este esfuerzo por mejorar a nuestra flota mercante nacional y que favorecerá a la Enap por que no deberá contratar servicios navieros del extranjero.

TITULO: Adelanto Portuario

FECHA: 11 de julio

Descripción: Luego de todas las gestiones llevadas a cabo anteriormente en materia de bodegaje, en agosto próximo se terminará la primera bodega metálica para cubrir las mercaderías que lleguen al puerto, luego de años que estas debieron permanecer en la intemperie, estropeándolas y traspasando el problema a los consumidores.

ANÁLISIS

Es por lo tanto un logro conseguido por la comunidad que clamaba por la solución de este grave problema, tras largos años de reclamos.

Año 1964

TITULO: Nuestro Servicio Marítimo

FECHA: 27 de Marzo

Descripción: El zarpe hacia el norte del viejo vapor "Villarrica", cargado de pasajeros y carga, es un problema, ya que posee fallas en el mando de la nave,

por lo que fue devuelto a puerto por temor a que durante la navegación se produzca un problema mayor.

ANÁLISIS

Antaño la Empresa Marítima del Estado, fue manejada de excelente manera con itinerario fijo, y considerada la continuación de los trenes hacia el sur, bajo la administración de la Sociedad Menéndez - Behety.

A juicio de la prensa, el servicio de la Empremar es insuficiente, por que las naves hacen cabotaje en los puertos del norte del país, y a pesar de los viajes periódicos a Punta Arenas, existe la situación de desabastecimiento en muchos casos de productos que son encarecidos por los comerciantes alegando a esta razón.

Referente al transporte de pasajeros la situación no es mucho mejor, saturando la capacidad, obligando en ocasiones a que los pasajeros se ubiquen incluso en las bodegas de los buques, por lo que debe aumentarse este servicio para las muchas personas que deben viajar al norte y que no poseen los recursos suficientes para realizarlo en avión.

La solución pasa por contar con nuevos buques y enviar a desguace a aquellos buques viejos con las diversas fallas que conlleva esta condición.

TITULO: Movilización Marítima

FECHA: 29 de octubre

Descripción: Otra vez se hace presente el problema anterior, es decir aquellos relacionados con los escasos y desgastados buques con los que cuenta la Empremar, así como el mantenimiento que resulta bastante caro.

ANÁLISIS

Este problema, sumado a una inversión mediana, arrastra otros problemas que afectan al personal, como por ejemplo el impedimento de las imposiciones en la Caja de Previsión de la Marina Mercante, reglamentarias para el personal de la empresa.

Dicha situación es la justificación de los movimientos de huelgas y gremialistas que se realizan en esta aislada zona, que perjudica aún más la situación.

Esta visto en consecuencia, la frustración de un sano propósito que empezó con la expropiación de los barcos de una ex empresa particular de navegación. El irregular desarrollo de actividades ha puesto una vez más de manifiesto la esterilidad de los esfuerzos por mantener en forma normal o floreciente una flota por parte del Estado, eliminando la iniciativa privada.

Salta a la vista el problema del “Villarrica” con su millonaria suma para mantenerlo según los técnicos, por lo que es anti – económico operarlo.

Se deja de manifiesto que esta situación no ocurría en los tiempos en que el servicio marítimo era llevado a cabo por empresas locales.

Año 1965

TITULO: Nuevo Buque Regional

FECHA: 14 de febrero

Descripción: La población de Porvenir recibió el día de ayer una nueva nave que solucionará el problema del aislamiento de esta zona, la “Francisquita”, adquirida por la Cooperativa Pesquera de Tierra del Fuego y a la iniciativa del Gobernador Carlos Serka.

ANÁLISIS

Como se dijo anteriormente la “Francisquita” viene a solucionar el problema del aislamiento de Tierra del Fuego, debido a la falta de buques que realicen regularmente este servicio, esta nave permitirá transportar carga y pasajeros diariamente, ya que si bien existen barcos que realizan este servicio no lo hacen regularmente.

Cabe recordar que antes Porvenir tenía dos embarcaciones que realizaban este servicio: el “Porvenir “ y el “Minerva”, ambos atendían el servicio de pasajeros regularmente, pero que con la crisis naviera se retiraron estos barcos, reemplazándolos por el avión, no suficiente para desplazar gran cantidad de pasajeros.

Se destaca la iniciativa del Gobernador Carlos Serka, quien además trajo tres barcos pesqueros incrementando la actividad en la isla.

TITULO: Problema de Transporte

FECHA: 10 de junio

Descripción: El presidente de la República don Eduardo Frei Montalva, en su mensaje al Congreso con motivo de la apertura de la Legislatura Ordinaria, destacó la importancia de tener un buen sistema de transporte y telecomunicaciones, con los beneficios que esto traería para el desarrollo nacional, considerando que al ampliación de otras actividades industriales, como la agricultura o la industria, van a demandar mayor cantidad de transporte.

ANÁLISIS

Para lograr estos objetivos, el Gobierno destinará todos sus esfuerzos por mejorar los servicios de los Ferrocarriles del Estado, de la Empresa Marítima

del Estado, y otras empresas estatales relacionadas, innovando una política general de transporte.

Las deficiencias con las que trabajan actualmente estas empresas son básicamente los recargos al presupuesto estatal, y en el caso de la Empresa Marítima con falencias a causa de la inexperta dirección, problemas de deudas con los proveedores y la Caja de Previsión de la Marina Mercante, y a las unidades en mal estado, cuyas reparaciones no están financiadas, lo que causa perjuicios a las poblaciones alejadas como la nuestra.

Especial atención merecen las empresas privadas que ofrecen estos importantes servicios, que no cuestan gastos al estado y que sin embargo deben operar en condiciones negativas ya que invierten grandes capitales arriesgándose a pérdidas, y sin embargo no se ofrece ningún estímulo por parte del Gobierno, por lo que si se estimulará de alguna forma a los privados podría mejorarse el servicio ofrecido.

AÑO 1966

TITULO: Comisión a Santiago

FECHA: 18 de enero

Descripción: Comisión magallánica viajará a Santiago a exponer al Primer Mandatario los problemas que aquejan a la ley de Puerto Libre, bastante disminuida en comparación con la fecha de su promulgación, y que esta comisión pretende revertir.

ANÁLISIS

Los representantes irán debidamente documentados para exponer este y otros problemas como el servicio marítimo.

Se estima que la comisión planteará al Gobierno la necesidad de coordinar los transportes marítimos y aéreos, mejorando el primero para el transporte de pasajeros que se dirigen a Puerto Montt y los puertos de Chiloé.

Para el servicio aéreo se sugiere que se plantee la idea de un lector de rebajar en un 30 % la tarifa del pasaje para los magallánicos que viajen a Santiago.

TITULO: Flota Mercante Estatal

FECHA: 19 de diciembre

Descripción: Las declaraciones hechas por el Director de la Empresa Marítima del Estado Pedro Serrano del Río son bastante alentadoras, ya que si bien la competencia con las navieras extranjeras dentro del país es desventajosa por la carencia de los navíos para el transporte de cargas en volúmenes amplios.

ANÁLISIS

Sin embargo a pesar de lo negativo que pueda significar esto, la Empresa a tenido crecimiento en los porcentajes de carga dentro del territorio, es así que para 1964 la Empresa atendía el 44,8 %, en 1965 el 54,6 % y este año es de 65,1 %, es decir se ve una importante mejora en los números de carga. Contradictoriamente los aportes del Estado han disminuido para esta empresa ya que los aporte s fiscales para 1964 fueron del orden del 46,9 %, en 1965 del 32,87 % y en 1966 del 21,48 %. Las condiciones, por lógica consecuencia, señalan entonces que la Empresa Marítima del Estado puede a entrar a preocuparse de lleno en atender necesidades que le afectan y ampliarse para su mejoramiento y buen desarrollo.

Bajo este balance que realiza la Empresa Marítima del Estado, la recomendación posible es que no se abandone el traslado de pasajeros magallánicos, aunque se haya implementado el transporte aéreo con mayores frecuencias de viaje.

PERIODO 1967 – 1971

TITULO: El Transporte Marítimo.

Descripción: Las grandes naciones marítimas como la nuestra mantienen una constante preocupación por incrementar sus flotas mercantes, para lograr una adecuada capacidad de transporte de cargas y el consecuente beneficio que trae para las economías.

ANÁLISIS

A pesar de esto existen diversas trabas que se oponen a este anhelo y que convergen en un mismo punto, es decir un problema constante en el desarrollo de esta actividad.

Es por ello que muchas naciones sudamericanas intentan implementar una flota mercante acorde a sus necesidades y que las satisfagan, y que puedan incluso obtener ganancias por concepto de fletes internacionales.

Chile geográficamente es un país marítimo, con intenciones de ampliar el intercambio comercial internacional aumentando el movimiento marítimo, por lo que se requiere un sistema de transporte más amplio y moderno.

Hasta el momento todos los esfuerzos realizados no han conseguido este propósito, sin embargo más pronto se proceda mejor será el nivel que adquiera Chile en el mercado internacional de fletes.

TITULO: Posibilidades y Agotamientos Antárticos

Descripción: Magallanes en el último tiempo se ha transformado en punto importante de recalada obligatoria para los buques de abastecimiento de las guarniciones de diversas naciones que operan en la Antártica.

ANÁLISIS

Esto ha motivado la presencia de diversas expediciones que acercan a Punta Arenas al continente blanco y permite un mayor conocimiento del mismo, es por ello que se ha recibido la visita de un investigador y explorador inglés que en sus opiniones a la prensa destaca claramente la preservación de la fauna antártica y la preocupación por la inevitable extinción de los cetáceos.

La Antártica reafirma cada vez más, debido a las diversas investigaciones que es el continente del futuro, y esta contribución es dada por los países que mantienen científicos y bases con disciplina militar, de lo cual Chile, de acuerdo a sus recursos no está ajeno.

TITULO: Necesidades de Transporte

Descripción: Magallanes sigue afectado por la falta de medios de transportes que sirvan por igual a la movilización de pasajeros y cargas.

ANÁLISIS

Se ha declarado por parte del directorio regional de Lan que se dará un trato preferencial al transporte de pasajeros a esta zona, aumentando alrededor de 170 a la semana.

Por otra parte ocurre el problema de la carga, que se acumula por toneladas en bodegas de diversos artículos que no pueden ser enviadas oportunamente a Punta Arenas, este problema crea irregularidad por parte del sistema marítimo, así como la no garantía de las condiciones ambientales para la buena conservación de los productos.

El problema del desabastecimiento sigue en vigencia.

TITULO: Seguridad en el Puerto

Descripción: Se menciona la muerte de cuatro hombres al volcar una embarcación, trayendo el análisis de la situación de seguridad en el puerto, en Donde se hace referencia a la falta de equipos de seguridad.

ANÁLISIS

Las situaciones de este tipo en el puerto de Punta Arenas han existido siempre, en donde es imposible salvar a los accidentados e incluso los cadáveres que son arrastrados por las corrientes.

Para este caso en particular se necesitaba una lancha de rescate y elementos mínimos de salvataje como cuerdas y otros implementos.

Es por ello imprescindible crear una unidad o un Cuerpo de Salvataje integrado por marinos, pescadores y trabajadores portuarios capacitados para actuar en la emergencia, con los equipos y el entrenamiento necesario para actuar en las difíciles condiciones de la zona.

AÑO 1972**TÍTULO: Preocupación sobre desabastecimiento**

FECHA: 7 Agosto

Descripción: El Alcalde de Punta Arenas, Evalterio Agüero, comenta que el desabastecimiento en Magallanes, es dramático, además agrega el problema de aislamiento de la región, tanto por mar como por aire. Señala que esto es un problema que sufre Punta Arenas, a pesar de su condición de puerto libre y de zona productora de carne.

TÍTULO: Perspectivas de una recuperación

FECHA: 12 Septiembre

Descripción: El Estrecho de Magallanes, se está recuperando rápidamente de su importancia como vía marítima, la que había perdido con la creación del Canal de Panamá en el año 1914.

Actualmente Punta Arenas, está siendo incorporado nuevamente a un movimiento muy importante, el que preocupa debido a que no cumple las exigencias que de una u otra forma ese tránsito de naves nos está imponiendo en la medida que se mantenga o vaya aumentando.

ANÁLISIS AÑO 1972

Durante este año fueron dos los puntos de preocupación referente al tema, según la editorial de la prensa austral, primero el desabastecimiento tanto de alimentos como insumos de primera calidad y segundo, la infraestructura portuaria que a la vez generaba una falta de interés de las empresas navieras por llegar hasta nuestra región.

La principal causa del desabastecimiento existente se produce esencialmente, por el aislamiento geográfico regional, considerando que en este tiempo la vía marítima era la más efectiva para llegar a nuestro territorio, si bien existía una vía terrestre y aérea para mejorar la comunicación con el centro del país estas eran por llamarla de algún modo deficientes, por dos motivos, uno tenía un alto costo el que no era accesible para todas las personas de la región y en segundo lugar, por medio del tránsito aéreo no podía abastecerse una región completa por el tamaño reducido de los transportes de este tipo. En cuanto al transporte terrestre, también era complicado, ya que cabe recordar que para llegar a nuestra región no existía y no existe aún, una vía nacional siempre se debe pasar por el lado argentino. Por lo tanto, el abastecer a una región

completa se hacía en cierto modo complicado por que en los pasos fronterizos siempre se generaban ciertos obstáculos que impedían que la carga llegue hasta nuestra región. Por tales motivos el medio más efectivo para transportar carga seguía siendo el medio marítimo, el más importante de nuestra región. Sin embargo, como se señaló anteriormente en una de las editoriales de nuestro diario, que la infraestructura con la que contaba este puerto no era la más adecuada para recibir a todo tipo de naves. Si bien es cierto, tenemos claro que el Canal de Panamá era una clara competencia para este estratégico paso bioceánico, con mayor razón era necesario preocuparse ya, de esta deficiente infraestructura del puerto. Si bien sabemos que el problema de fondo durante este año estaba ligado al desabastecimiento regional, es importante recalcar la importancia de contar con una excelente infraestructura, ya que esto motivaría al aumento de la frecuencia de naves para venir a abastecer a esta región, además tomando en cuenta que en el puerto de Punta Arenas se esta recuperando la importancia de la comunicación marítima sería trascendental para el progreso económico regional que las naves que pasen por esta agua magallánicas se alentarán a recalar en el puerto.

AÑO 1973

Como sabemos, el año 1973 fue complicado en nuestro país debido al Golpe de Estado impulsado por el Señor Augusto Pinochet, el día 11 de septiembre del mismo año. Por tal motivo es importante mencionar que durante este año las preocupaciones de la opinión pública, estaban voladas en otros temas como por ejemplo, la crisis económica reinante en nuestro país, obras públicas (agua y alcantarillado, etc.), problemas del transporte, etc. Por tal motivo, el tema del puerto fue dejado de lado, retomando esta preocupación recién en julio del siguiente año.

AÑO 1974

TÍTULO: En las puertas de una nueva era

FECHA: 27 de julio

Descripción: Magallanes, pronto se integrara a un plan para el aprovechamiento de recursos energéticos que existen en el Estrecho de Magallanes. Para esto se llevara a cabo un proyecto de infraestructura que le dará a la provincia una especial categoría y pondrá en marcha plantas industriales destinadas a un impulso al progreso y desarrollo regional.

TÍTULO: Un planteamiento muy oportuno FECHA: 19 agosto

Descripción: Entre los planes y proyectos que se vislumbra para Magallanes se contempla la creación de un nuevo puerto y una gran maestranza en Bahía Catalina. La Empresa Nacional del Petróleo ha dado a conocer lo que llevará a cabo en el periodo comprendido entre 1975 y 1979. Junto con ello a indicado lo que representará en inversiones en dólares y las necesidades que impondrá su enorme plan de expansión.

ANÁLISIS AÑO 1974

A lo largo de este año se ha sabido sobre los proyectos que traerían un gran progreso para esta región. Estos proyectos están íntimamente relacionados con el tema portuario. Y se vuelve a poner en palestra el viejo tema de la construcción de un nuevo puerto para Punta Arenas, cuya ubicación sería en Bahía Catalina. Este puerto debería contar con la infraestructura necesaria, tanto en tamaño como en las maquinarias, para cubrir las demandas que tiene una entidad tan prestigiosa como es el caso de la Empresa Nacional del Petróleo. Cabe destacar que si esto hubiese resultado y no hubiera quedado

solo en palabras habría traído muchos beneficios para nuestra región. En primer lugar se habría construido el puerto comercial tan anhelado por los magallánicos, a esto además se agregaba que el proyecto de esta empresa de alguna manera podía mejorar el problema de cesantía de la región, al necesitar de mano de obra ya sea especializada o no para la construcción de éste.

AÑO 1975

TÍTULO: Incremento de nuestra flota

FECHA: 27 de febrero

Descripción: Siendo, Punta Arenas, un puerto de gran movimiento marítimo, ha servido apenas de recalada a las naves de Ultramar, que aquí descargan o que pasan a reabastecerse. Los intentos de capitales regionales por levantar la actividad naviera han resultado vanos, porque el tráfico marítimo resulta anticomercial. De aquí la razón por la cual nuestra flota regional ha desmerecido y hoy es un pálido reflejo de lo que fue a comienzos de siglo.

TÍTULO: Turismo por buen camino

FECHA: 21 Octubre

Descripción: Se anuncia la adquisición de la motonave "Argonauta", la que sería operada por una empresa privada, para atender el turismo en los canales fueguinos. Esta atendería de preferencia el tramo entre Puerto Williams y Ushuaia.

ANÁLISIS AÑO 1975

Como podemos observar, durante este año los temas relacionados directamente con la infraestructura portuaria han quedado un tanto de lado, ya que se sabe acerca de la incorporación de dos naves a la flota de nuestra región. Cualquiera sea el fin de la incorporación estos buques se considera de

gran importancia y digno de admirar sobre todo si las empresas que tenían este proyecto en nuestra región eran pequeñas. En cuanto a la primera que se nombra es digno de destacar que esta entidad quiera llegar a los lugares alejados de nuestra región como son Puerto Edén, Isla Guarello, entre otras.

En cuanto a la segunda, es destacable que ya en esos años se demostrara la inquietud por explotar más a fondo el turismo en nuestra región. Se pensaba que la incorporación de esta nave a la flota traería grandes beneficios si es que se le sacaba el provecho necesario para hacer de esto una actividad rentable. Debido a la capacidad que poseía la motonave “Argonauta”, podía trasportar a pasajeros, además contaba con grandes comedores y un amplio salón para hacer más ameno el viaje. Sin embargo, esta motonave tenía un grave inconveniente, ya que no contaba con las comodidades necesarias para alojar a los turistas, lo que acarreaba un problema para los pasajeros que iban a lugares más alejados como son el seno De Agostini y Almirantazgo. Aún así, se pensaba en una solución clara como era la construcción de hosterías con las comodidades pertinentes cercano a los glaciares.

AÑO 1976

TÍTULO: Progresión actividad naviera

FECHA: 3 Junio

Descripción: El Almirante José Toribio Merino, pone en marcha proyecto para la construcción de un nuevo astillero en el país, mediante un convenio entre Astilleros y Maestranza de la Armada (Asmar) y una empresa de ingenieros chilenos. Esta sería una inversión de 17 millones de dólares. (Talcahuano)

TÍTULO: Las faenas portuarias

FECHA: 25 junio

Descripción: El dirigente nacional de la FEMACH Manuel Barría, manifiesta su inquietud por la situación que afecta a los trabajadores marítimos y estibadores debido a la baja de las faenas portuarias, debido a la disminución del tráfico del puerto tanto chileno como extranjero. Situación que se agrava por la pérdida de dos naves de la empresa marítima del Estado que estaban de preferencia para servir a la región.

ANÁLISIS AÑO 1976

Durante el año 1976 cuando el almirante Merino pone de manifiesto la idea de la construcción del nuevo astillero en el país, lo que causa alegría al saber que de una u otra forma este proyecto favorecería a nuestra región, y además el solo hecho de pensar que se podrían construir grandes naves en el país y que a mediano plazo estas pudieran llegar hasta el Estrecho y aún más recalar en Punta Arenas, sería un gran incentivo para la mejora de la infraestructura portuaria, demanda que se venía requiriendo durante años. Sin embargo a pesar de todas las ventajas que esto traería tanto a nivel nacional como regional, solo eran ideas que quedaban en olvido o que después de mucho tiempo se llegaban a concretar.

Con respecto al siguiente tema vinculado a la deficiente situación en lo laboral que vivían los trabajadores portuarios, volvemos al mismo punto de partida, el tema de infraestructura portuaria, que causa la desmotivación de las compañías navieras a llegar hasta nuestra región.

El problema que vivían los trabajadores del puerto era bastante serio, ya que la manera de manifestar su descontento ante la situación era restringiendo las recaladas de buques en el puerto lo que ponía en peligro el normal abastecimiento de la región, y como habíamos mencionado anteriormente hay carga que es imposible transportarla por la vía terrestre, para lo cual se usaba

el transporte marítimo que era bastante rápido, económico y que además se realiza por la ruta marítima nacional sin temor de que se pueda cerrar alguna frontera.

Podemos agregar que Chile es y será siempre un país marítimo, sin embargo las autoridades estaban con un velo y se negaban a reconocer la importancia de tener conformes a sus trabajadores.

AÑO 1977

TÍTULO: Necesidad de un puerto marítimo

FECHA: 24 SEPTIEMBRE

Descripción: Desde hace mucho tiempo, nació la idea de la construcción de un nuevo puerto comercial marítimo en Punta Arenas. Sobre este asunto hay estudios que hay que actualizar dados los serios requerimientos de prestación de servicios que, en el último tiempo, se han acrecentado en nuestro muelle fiscal "Arturo Prat".

ANÁLISIS AÑO 1977

En este tiempo la necesidad de un nuevo puerto era inminente, debido a que el crecimiento de las actividades regionales coparía al actual muelle. Volvemos a reiterar la ubicación de estratégica de esta zona, por tal motivo era un lugar de recurrente tránsito de barcos de diversos calados y nacionalidades.

Se reiteraba una y otra vez sobre la deficiente infraestructura portuaria, a lo que sumaban las malas condiciones climáticas que reina en nuestra zona, por lo que más de alguna vez los buques que recalaban en el puerto debían permanecer por varias horas. Debido a la falta de capacidad en lo que a longitud de muelle se refiere o a la poca profundidad en determinados sitios, se

hacía complicada la estadía. También se hablaba sobre la poca capacidad para la recepción de mercaderías y cargas en los respectivos recintos, lo que limitaba la movilización de las mismas.

Se esperaba también que la creación de la Zona Franca también sirviera como una argumentación sólida para arrancar con este tan ansiado proyecto, debido a que la cantidad de movimientos realizados en el puerto aumentaría considerablemente, así también la cantidad de barcos que visitarían nuestra zona se acrecentaría, lo que traería favorables resultados en nuestra economía regional.

AÑO 1978

TÍTULO: Embancamiento del Puerto

FECHA: 18 marzo

Descripción: El movimiento naviero se ha acrecentado con el arribo, tanto de naves nacionales como extranjeras, ya sean provenientes del Atlántico o del Pacífico y cuyas características de calado sobrepasan los límites operacionales de los atraques respectivos. Se une también a ello la carencia de sitios cuando se juntan varios barcos, que es lo que está ocurriendo con frecuencia.

TÍTULO: ¿Y el transporte marítimo?

FECHA: 13 junio

Descripción: El abastecimiento de Punta Arenas estuvo entorpecido por dos semanas debido a los problemas que presentaban los transportistas que viajan a Santiago. Debido a esta situación, Punta Arenas estuvo en peligro de ser desabastecida de ciertos artículos, lo que produjo cierta inquietud, suponiendo que la situación se prolongaría.

ANÁLISIS AÑO 1978

En cuanto a las menciones publicadas en este tiempo en las editoriales de la Prensa Austral, se tratan de dos temas puntuales, por un lado la falta de espacio del muelle Arturo Prat y la baja de transportes que llegan para el abastecimiento de esta región. Si bien son dos temas que se contraponen totalmente tienen una conexión, “la deficiente infraestructura portuaria”.

En el primer punto referente a la falta de espacio en el muelle podemos agregar que con la creación de Zona Franca, no cabía duda al respecto que aumentaría el movimiento marítimo, lo que a su vez se traducía en un buen augurio como fuente laboral para la región, así también podemos agregar que con los proyectos de la Empresa Nacional del Petróleo específicamente con su proyecto Costa Afuera, aumentarían las exportaciones de ciertos productos tradicionales de la región y de las importaciones del comercio en general.

Si bien cierto, esto se traducía en un mayor desarrollo económico para la región y por ende nacional, esto se topaba con las dificultades que tenían los atraques de los barcos en el muelle, especialmente los de gran tamaño, que no podían hacerlo debido a la indisponibilidad de espacio en el puerto, esto se consideraba como grave, ya que las instalaciones eran insuficientes, y nuevamente se volvía al mismo tema de siempre la creación de un nuevo puerto comercial para la ciudad.

El otro punto era el desabastecimiento que podía producirse en nuestra región a causa de la baja frecuencia que tenían las naves en el puerto de Punta Arenas. Hay que considerar que se pensó alguna vez en la posibilidad de contratar fletes aéreos pero los antecedentes indican que no es la vía indicada para realizar estas acciones, tanto por el costo, así también como por la puntualidad. Con este argumento se vuelve a otro tema característico de la región como es el aislamiento geográfico que nos rodea, por tal razón mejorar las

comunicaciones marítimas tanto de transporte de carga como de pasajeros es un factor imprescindible en el tema.

AÑO 1979

TÍTULO: Visita Presidencial

FECHA: 27 octubre

Descripción: El Presidente de la República estuvo de visita en la ciudad, la que tuvo como objetivo principal, celebrar los actos de la conmemoración del Bicentenario de su nacimiento.

ANÁLISIS AÑO 1979

Durante esta visita se destacaron algunos de los proyectos para nuestra ciudad, con lo que al tema portuario se refiere, se puede destacar los avances de los trabajos de establecimiento del transbordador, el que solucionará en gran medida los problemas que tiene el comercio con el resto del país.

Cabe destacar que durante este año la preocupación por el puerto, ya sea en infraestructura o la frecuencia de las naves no fueron de gran importancia, ya que las miradas y la opinión pública estaban centradas en los problemas de abastecimiento de agua potable en la región.

AÑO 1980

TÍTULO: Nuevo Puerto Marítimo

FECHA: 21 enero

Descripción: Por bastante tiempo se ha venido conjugando la idea de un nuevo puerto marítimo en Punta Arenas, ya que se han realizado estudios acerca de la prestación de servicios del puerto Arturo Prat, donde queda de

manifiesto la necesidad de la construcción de un nuevo puerto comercial en esta ciudad.

TÍTULO: Atochamiento de naves FECHA: 7 febrero

Descripción: En varias oportunidades nos hemos referido al asunto, la construcción de un nuevo puerto comercial que satisfaga plenamente el crecimiento de naves, que diariamente agoten las disponibilidades de que dispone el actual muelle fiscal con las pérdidas que ello trae.

TÍTULO: El Puerto de Punta Arenas FECHA: 6 agosto

Descripción: La llegada de tres naves a Punta Arenas, puso de manifiesto un problema que ha sido planteado en diversas oportunidades por diferentes sectores: la instalación portuaria de nuestra ciudad es inadecuada para el nivel que ha alcanzado la región.

TÍTULO: Quién paga la falta de un puerto FECHA: 7 agosto

Descripción: La "Prensa Austral" entrevistó al agente regional de la empresa marítima ULTRAMAR, don Pedro Füssel, quien alude que el principal perjudicado con la existencia de un viejo muelle y sus constantes atochamientos, es el habitante de la región, porque todos los recargos del costo que se producen los paga finalmente el magallánico.

TÍTULO: Un problema geopolítico FECHA: 12 agosto

Descripción: Pasmosa resulta la información dada a nuestro diario por uno de los ejecutivos de la Empresa Naviera Regional COMAPA, en el sentido que una

importante nave científica norteamericana, que había elegido a Punta Arenas como puerto base, debió desistir, debido a la mala atención, por lo que debe instalarse en la localidad argentina de Ushuaia.

TÍTULO: Las razones de un puerto **FECHA: 14 agosto**

Descripción: Alude el funcionario de la Secretaría Regional de Planificación, Carlos Arias, que el muelle de Punta Arenas es suficiente para sus actuales necesidades, aunque cuando los volúmenes de carga, será necesario construir un puerto. En todo caso agrega que no se puede construir por el momento un puerto nuevo, sin embargo, se están destinando fondos para reparar el actual muelle.

TÍTULO: El Alcalde opina sobre el puerto **FECHA: 21 agosto**

Descripción: El Alcalde de Punta Arenas, Jorge Vega, expresó como ex funcionario de una importante empresa portuaria, y que por ende conoce el tema muy de cerca, que califica a este puerto como “ocioso” y comparándolos con otros puertos, señala que en este recinto se trabaja poco y que si los estibadores tuvieran más turnos, aunque trabajarán más, ganaran mas. Alude que esta convencido que tendremos nuevo puerto, pero mientras tanto deben aprovecharse mejor las instalaciones existentes.

TÍTULO: Nuevo Puerto Comercial **FECHA: 26 diciembre**

Descripción: El crecimiento de Punta Arenas es evidente, que necesita un puerto comercial más amplio no es ninguna novedad. Así mismo la situación actual de ese tiempo se agrava con el continuo embaucamiento del puerto, a

causa de la erosiva de las riveras del Río las Minas y los sedimentos que las vertientes arrastran a la bahía afectando el tráfico marítimo.

ANÁLISIS AÑO 1980

Como acabamos de ver según las descripciones de las editoriales, la necesidad más urgente y que más se recalca durante este año es la construcción de un nuevo puerto comercial para la Punta Arenas.

El primer argumento válido para que se lleve a cabo esta obra en Punta Arenas, es que no sólo sería el Puerto de Punta Arenas, sino el Puerto de Magallanes, teniendo en consideración la privilegiada ubicación a nivel internacional, ya que es la ruta entre dos océanos, y además una ruta que muchos han llamado el continente del futuro, debido a las riquezas vírgenes que se atesoran en la Antártica.

Cada vez se hace mas necesaria y urgente la creación de un puerto comercial para Punta Arenas, que sería no solo de la ciudad, sino también de Magallanes, teniendo como antecedente la ubicación geográfica privilegiada tanto a nivel nacional como internacional por dos razones específicas, que son primero la conexión entre dos océanos, el Pacífico y el Atlántico y la segunda, que somos la puerta de entrada al continente antártico, territorio que no hay que dejar de lado y que se le puede sacar un gran provecho.

Muchos eran los argumentos que se pronunciaban a favor de este proyecto. Sin embargo las autoridades pertinentes no los tomaban en cuenta, viviendo en una absoluta miopía, que traían grandes consecuencias económicas desfavorables para la región.

Durante este año se pronuncia sobre este tema el Alcalde de la ciudad, el señor Jorge Vega, admitiendo y reafirmando absolutamente la necesidad de contar

con un puerto acorde a las demandas requeridas por los usuarios del mismo. Siendo el un ex funcionario portuario su opinión era el doble de válida. Sin embargo, también creía que este puerto era un tanto ocioso, ya que el era de la opinión que se deberían hacer más turnos de trabajo ya que solo se trabajaba por ocho horas, y además dice que por mientras se esperaba la creación de un nuevo puerto, se debía sacar el mayor provecho posible a las actuales instalaciones portuarias.

Si bien, bajo el punto de vista del Alcalde se debería usar explotar más el puerto, se creía que esto no era la solución, debido al inminente crecimiento que estaba teniendo la región, específicamente Punta Arenas.

Hay que tener en consideración que en este año la Zona Franca, ya era un hecho, y por lo mismo las demandas del puerto iban a aumentar considerablemente, para lo cual desgraciadamente la infraestructura del recinto portuario no estaba preparada, lo que provocaría un gran atochamiento de naves a lo que igualmente se refiere el Presidente de la Sociedad Administradora de la Zona Franca don Juan Mattson.

Tengamos presente que habían muchos buques que pasaban solamente por el Estrecho, lo que significaba una pérdida económica tanto para la región como para el país, ya que estas naves no contaban con el espacio suficiente para hacer la recalada ya sea en longitud o profundidad con la que contaba el muelle de la ciudad.

Entre las consecuencias que afecta a la región, encontramos de inmediato el encarecimiento de los productos que afectaban directamente al usuario magallánico, ya que el lento proceso de descarga y además las largas espera que tenían que sufrir las naves para dejar los productos en tierra subían inmediatamente los costos de fletes, y este costo extra se dirigía inmediatamente al precio final de la mercadería. Aparte se le agrega la

desmotivación de los buques por recalcar al puerto, ya que era un proceso lento porque no tenían otra solución que esperar su turno, lo más grave era que esto no afectaba a las grandes empresas, sino como volvemos a recalcar era un costo extra que debían pagar los usuarios, es decir los habitantes de la región.

Esta demanda de crear un nuevo puerto para Punta Arenas era tan certera que incluso durante el año se comenzaron a realizar diferentes estudios con profesionales extranjeros donde se llega a la conclusión que el lugar más adecuado para la creación de este proyecto era Bahía Catalina, debido a la profundidad existente y por ende no existiría el problema de embaucamiento que afectaba al muelle Prat.

Como se puede observar, durante este año se hace aun más latente la preocupación por la construcción del nuevo puerto, las demandas eran explícitas esto no podía esperar más ya que traía grandes beneficios tanto a nivel regional como nacional.

AÑO 1981

TÍTULO: Los Gremios y un nuevo Puerto en Punta Arenas

FECHA: 7 febrero

Descripción: La Agrupación de Gremios de Magallanes, en una reunión sostenida con el Intendente de Magallanes; se sumó a las organizaciones que han hecho presente que la necesidad de un nuevo puerto en Punta Arenas, es ineludible, si se quiere el progreso de la región. El Intendente se encuentra en pleno acuerdo con ello, sin embargo opina al respecto, que debe ser la empresa privada y no el Estado el que asuma dicha tarea.

TÍTULO: El muelle obsoleto

FECHA: 19 marzo

Descripción: El viejo problema del puerto surge cada vez que se habla del progreso regional. El interesante auge del transporte marítimo que se ha experimentado en Magallanes ha puesto nuevamente de manifiesto el diagnóstico ya conocido: el muelle de Punta Arenas está obsoleto y por ende es un freno a las posibilidades de expansión regional, en este caso concreto del transporte naviero.

TÍTULO: Privatización de faenas portuarias

FECHA: 13 abril

Descripción: Los sindicatos de trabajadores de la Empresa Portuaria de Chile han hecho público el rechazo a los propósitos del gobierno a privatizar los servicios de los puertos, oposición que esperan plantear directamente al Presidente de la República. Esta oposición, radica principalmente contra el anuncio de que a partir del próximo mes, se privatizarán algunos servicios portuarios, tales como el porteo, transferencia de carga y almacenaje de carga, alegando que esta decisión se puede traducir como una cesantía a gran escala.

TÍTULO: Nuevo Puerto para Punta Arenas

FECHA: 14 abril

Descripción: En la visita del Vicepresidente del Banco O'higgins, Enrique Ulloa Moreno, en la cual se entrevista con el Intendente de la Región el General Sergio Covarrubias, donde llegan a un acuerdo, anunciando que durante el año se llamará a licitación para la construcción de un puerto privado en Punta Arenas. Este contaría con 20 hectáreas de terreno, lo que sería un aporte del Estado para esta obra, cuyo valor se calcula en no menos de 20 millones de dólares.

TÍTULO: Privatización de las faenas portuarias FECHA: 27 mayo

Descripción: La iniciación por parte de la Empresa Portuaria de Chile, de la privatización de diversas actividades que dicha empresa cumple actualmente en éste y otros puntos del país, es una de las noticias positivas que recibe Magallanes, en sus intentos de contar con un puerto acorde a la importancia estratégica y comercial de la región.

TÍTULO: El nuevo puerto FECHA: 26 octubre

Descripción: El Intendente de la región, ha ratificado en reciente conferencia de prensa, que en lo que resta de este año quedara resuelta la licitación del nuevo puerto comercial en Punta Arenas que Magallanes viene reclamando hace largo tiempo, para esto se está trabajando en forma acelerada en los estudios relativos al tema, con el fin de elaborar un planteamiento concreto de licitación, de modo que esto debería concretarse en lo que resta del presente año.

ANÁLISIS AÑO 1981

Dicho problema sale periódicamente a colación y no en vano. Esto se debe al progreso de Magallanes, así también la visión que se tiene de esta región catalogada como una región de futuro, tanto por sus riquezas naturales así también como por su ubicación geográfica.

Si consideramos que este era el único puerto de la región y del Estrecho de Magallanes adquiere aún más importancia, ya que el canal de Panamá se hace insuficiente para todas las naves que deben recalar en ese lugar. Además es

importante mencionar que nuestro puerto es la puerta de entrada para el continente Antártico.

Lo único que estaba claro en ese momento, era la ubicación del nuevo puerto, donde se concordaba que ésta debía ser Bahía Catalina. Si bien todos estaban de acuerdo de la necesidad de esta obra, dejaban estas tareas en manos privadas.

Sin embargo, la empresa privada no quería hacerse cargo de esto, debido a los problemas que esto acarrearía, primero por el costo de la inversión a lo que había que agregar el sistema de trabajo, la mano de obra, etc.

También podemos darnos cuenta de la visible antigüedad del puerto, lo que queda completamente de manifiesto cuando algunos ejecutivos de la Empresa Transcontainer, anunciaron la llegada de una segunda nave de porta contenedores y de otras inversiones en equipos y maquinarias, si bien esta empresa estaba preocupada por el desarrollo de transporte de contenedores para el beneficio de la región agregan que la mayor dificultad del puerto que está obsoleto.

Pero como solía suceder en estos años siempre salían a palestra opiniones que se oponían al proyecto portuario, argumentando que estadísticamente este era suficiente para las necesidades actuales de la región, olvidando que esta era una región con futuro y que a más corto que a largo plazo ya no daría a basto.

A los problemas antes mencionado, se agregan también el anuncio de privatización de algunos servicios portuarios, a lo que el Sindicato de Trabajadores Portuarios se opone rotundamente. A pesar de esto, la posición de los trabajadores portuarios estaba un tanto errada a juicio de la opinión pública. Por ejemplo, en el caso de nuestra ciudad, cuando los empresarios privados trataron de construir un muelle privado, eran los mismos trabajadores quienes iban a decidir el personal que se necesitaba.

Así mismo, se recalco que en el caso de que privatización del porteo –que era el traslado de la mercadería hasta el almacén- la transferencia y el almacenaje iban a crear cesantía estaban muy lejos de la realidad, ya que se les agrega, que cuando esto está en manos de fiscales se debe adecuar al sistema autofinanciero que impulsa el gobierno y siempre es necesaria la reducción de personal. Sin embargo, al estar esto a cargo de privados, lo más probable era que se encarguen de contratar más gente, debido a que les interesa la eficiencia y rapidez, lo que sí se aseguraba era de que se iba a requerir de personal calificado para las faenas.

Luego de un mes, esta privatización ya era realidad, y se esperaba que esto traiga un repunte en la región, asimismo, con tal hecho las posibilidades de que se construyera un nuevo puerto comercial en la ciudad se veía más cercano.

Haciendo referencia nuevamente al tema de la creación de la creación de un nuevo puerto, podemos agregar que en abril de 1984, se llama a una licitación para la construcción de tan ansiado proyecto portuario para nuestra ciudad.

Cabe decir, que esta información estaba abalada por el presidente del Banco O' Higgins debido a que ellas veían en la zona la posibilidad de realizar una importante inversión, y así al mismo tiempo colaborar al desarrollo de Magallanes y por ende del país.

Este planteamiento que se veía tan positivo para la región, debía concretarse a fines de ese año (1981) y según cría la opinión pública debía ser materia prioritaria en el gobierno.

No cabe duda que la preocupación seguía latente, pues así quedaba demostrado en los diarios de nuestra región, esta era una necesidad que no se podía seguir dilatando y que se esperaba que a corto plazo se concrete.

AÑO 1982

TÍTULO: El Nuevo Puerto

FECHA: 28 enero

Descripción: El nuevo intendente de Magallanes el general Juan Guillermo Toro Dávila, esta enfrentando los problemas de la región, como es el caso del nuevo puerto comercial de Punta Arenas, una obra que ha sido durante años una necesidad teniendo en cuenta las proyecciones de crecimiento de la región.

TÍTULO: Asmar y nuestro progreso FECHA: 6 abril

Descripción: Desde su creación en el año 1960, ASMAR ha tenido un progreso, convirtiéndose en la empresa de ingeniería naval más eficiente de Iberoamérica, cuya capacidad ha quedado demostrada no solo en la construcción de naves, sino en la de una plataforma de exploración petrolera, que lleva precisamente el nombre de nuestra región y que forma parte del complejo productivo Costa Afuera.

TÍTULO: Importancia del Estrecho FECHA: 7 abril

Descripción: El director del territorio marítimo y marina mercante nacional, Eri Solis, ha reiterado en su visita a la región, el concepto de que el Estrecho de Magallanes esta cobrando cada día más importancia para el país. Esta importancia, recae en el mayor tráfico de naves por este paso marítimo chileno, alcanzando un promedio de cuatro buques grandes por día, a lo que se agrega el paso de naves menores, además del movimiento propio del sistema de explotación petrolera costa afuera, que también adquiere una creciente importancia.

TÍTULO: Licitación del Puerto

FECHA: 19 mayo

Descripción: El Intendente llama a una licitación para la construcción del nuevo puerto de Punta Arenas. La Prensa Austral se siente orgullosa debido a la campaña que ha realizado para lograr una infraestructura adecuada portuaria para explotar su condición geográfica privilegiada. Pese a la crisis económica que afecta el país, existen empresas interesadas en el tema de la construcción del Puerto en el sector de Bahía Catalina.

TÍTULO: Préstamo Portuario

FECHA: 10 junio

Descripción: Se ha informado mediante el diario nacional "El Mercurio", de un préstamo que hará el banco mundial para trabajos portuarios. Este anuncio tiene especial importancia para Magallanes donde por fin se ha tomado la decisión de materializar uno de los proyectos existentes para la construcción de un nuevo puerto comercial en Bahía Catalina.

ANÁLISIS AÑO 1982

Año a año, los argumentos se repiten pero no se agotan, y tenemos clara evidencia como el diario regional, "La Prensa Austral", ha realizado desde arto tiempo una especie de campaña, para favorecer la construcción del nuevo puerto, siendo éste catalogado como sinónimo de progreso para la región.

En el año anterior, quedo concretada la ansiada licitación para la realización de las obras.

Este puerto estaría inicialmente ubicado en Bahía Catalina y sería un complejo importante no sólo como puerto comercial, sino también para la Armada, ya que contaría con toda la infraestructura de ASMAR para la atención de todo tipo de naves.

Las fechas estaban definidas, por lo que se creía tener la certeza de que ahora sí las obras del puerto eran una realidad, abriendo con ello un nuevo capítulo en el desarrollo de Magallanes.

Este muelle tenía alrededor de sesenta años de antigüedad, siendo esto un claro impedimento en la proyección de nuestra ciudad, y por ende regional, como hemos repetido una y otra vez el puerto no estaba habilitado para todas las naves que visitaban o pasaban el Estrecho de Magallanes, ya que su infraestructura no lo permitía, debido a la carencia de profundidad para atender grandes naves modernas y empeora esta situación su embancamiento, que hace obligatorio su dragado, con gran costo.

Por esta razón Bahía Catalina era el lugar adecuado para construir el nuevo puerto abriendo además un polo de desarrollo urbano, junto a las instalaciones de la Zona Franca, es también el lugar que ha elegido ASMAR para ampliar sus instalaciones.

Si esto se hubiese llevado a cabo en ese tiempo el terminal marítimo de Bahía Catalina, sería un muelle de 180 metros (ODEPLAN), lo que no dejaba de ser atractivo, además podía convertir el puerto en un sitio de trasbordo, ya que las crecientes limitaciones del Canal de Panamá e incluso algunas proyecciones que se pueden obtener de la situación en las islas Fokland, que deben traducirse en una mayor importancia de los pasos marítimos Chile.

Contra este interés de los inversionistas que cobrarían su gasto mediante la explotación del puerto durante un período determinado, conspiraba la actual situación recesiva. Sin embargo el Banco Mundial había anunciado un préstamo para nuestro país lo que se pensaba podía ser utilizado en tan importante obra de infraestructura en Punta Arenas.

Sin embargo al problema portuario que se presentaba en nuestra región, se contraponía Asmar, ya que, ésta eran las mejores instalaciones portuarias y de

astilleros de la costa del Pacífico Sur, estaba presente en tres ciudades del país, Talcahuano, Valparaíso y Punta Arenas, donde trabajaban técnicos preparados tanto en Chile como en el extranjero, específicamente EEUU, España, Japón Alemania y Gran Bretaña, ósea estábamos de naciones líderes en Ingeniería Naval.

En nuestra ciudad, ASMAR disponía de una completa planta con gran capacidad, sin embargo, estaba siendo sobrepasada por una creciente demanda de atención de naves, sin contar a muchas de las no recurrían a sus servicios debido a que esta demanda había superado la infraestructura de la planta magallánica.

Para la solución de este problema de infraestructura, ASMAR, planificó un programa de ampliación de sus instalaciones, debido a la importancia del Estrecho de Magallanes y el caudal cada vez mayor de buques que lo cruzan y requieren, en algún momento, de asistencia técnica calificada.

Se esperaba que las nuevas instalaciones de ASMAR comenzaran a ser montadas en ese año (1982), siendo esta planta de ASMAR en Bahía Catalina la esperanza de un mayor progreso regional y nacional.

La importancia y la capacidad técnica de ASMAR constituyen en este caso un sólido respaldo y un paso adelante en la cada vez mayor comprensión de que el futuro de un país marítimo como Chile reside precisamente en el desarrollo de sus actividades relacionadas con el mar.

Queda clara la importancia marítima que tiene el país, especialmente en nuestra región ya que desde sus inicios es su principal vía de comunicación con Chile y el mundo, debido a su condición geográfica. El desarrollo marítimo de la región es obligación de todos los magallánicos, contando para ello con el tradicional empuje y esfuerzo de su población.

AÑO 1983

TÍTULO: Otro Canal de Panamá

FECHA: 4 enero

Descripción: Según se sabe, el canal de Panamá se encuentra obsoleto, sobrepasado por la tecnología que está construyendo naves gigantescas las cuales al no poder usar el canal debe pasar por nuestro territorio. Sin embargo, capitales japoneses construirán un segundo Canal de Panamá para remediar esto confirma nuevamente que se debe acelerar la construcción del nuevo puerto.

TÍTULO: El nuevo puerto

FECHA: 11 enero

Descripción: La licitación del nuevo puerto ha sido considerada desierta por falta de interesados, sin embargo esto no es novedad considerando la crisis económica que afecta al país, a esto se suma el Intendente de la zona, argumentando que este fracaso de la licitación no significa que las autoridades hayan perdido el interés en la obra y que por el contrario, más que nunca cree en la trascendencia y necesidad de contar con un nuevo puerto en la capital regional.

TÍTULO: Razones de un puerto

FECHA: 14 enero

Descripción: Debido al fracaso de la licitación llamada por la Intendencia Regional, para la construcción de un nuevo puerto comercial en la ciudad con capitales privados, se determina realizar una encuesta para conocer los motivos de la falta de interés privada en esta propuesta, si bien algunos privados retiraron las bases para participar de esta licitación, llegaron al acuerdo de que este proyecto no era rentable.

TÍTULO: Carga Portuaria

FECHA: 19 enero

Descripción: Durante el año pasado (1982), el tonelaje de carga movilizada en el puerto de Punta Arenas fue aproximadamente 209 mil toneladas, prácticamente el 20% menos que lo movilizado en 1981. Este es un dato interesante a considerar, ya que de alguna manera justifica la poca necesidad de un puerto comercial, basándose en la simplista apreciación que el actual muelle es suficiente para manejar el tonelaje que moviliza Punta Arenas.

TÍTULO: Un puerto para Magallanes

FECHA: 22 diciembre

Descripción: El Intendente de la región se refiere a la necesidad de nuestra ciudad, de contar con un astillero de adecuadas proporciones y un puerto de servicio, con capacidad para absorber el creciente volumen de atención que los buques de todas las nacionalidades demandarán en su tránsito bioceánico.

ANÁLISIS AÑO 1983

Aunque parece raro después de todo lo que se ha mencionado sobre lo favorable que sería la construcción de un nuevo puerto para Puntas Arenas, también se hacían notar opiniones en desacuerdo con esta idea. Este era el caso de los funcionarios públicos de esa época, argumentando que estadísticamente el movimiento de carga reflejaba que el actual puerto era suficiente para absorber las necesidades registradas, a esto se le agregaban ciertas cifras concretas donde la carga portuaria había disminuido en 20%. A respuesta de esto se dice que los buques que circulan por el Estrecho no pasan a Punta Arenas por carecer este puerto de las atenciones mínimas para los barcos de gran tamaño, además valía la pena agregar la proyección Antártica siendo nuestra ciudad su puerta de entrada hacia este continente.

Sin embargo, poco a poco no hemos dado cuenta del poco interés de parte de los privados por esta iniciativa. Anteriormente habíamos mencionado sobre la licitación que se iba a realizar para construcción del puerto. Esta debería haber estado resuelta para que así en este año (1983) se comience con la obra, sin embargo esta licitación fracasa debido al poco interés por parte de los privados para invertir en el proyecto.

Nuevamente la opinión pública queda desalentada, los empresarios argumentaron que en realidad esta era una obra muy costosa para ellos y peor aún que no sería rentable por lo nuevamente la construcción del puerto sólo queda en un proyecto al cual todavía no se podía acceder.

Lo que mas preocupaba a la gente era las perdidas que de una u otra manera afectaban a la región. Además ya se estaba anunciando que habían capitales japoneses interesados en la construcción de un nuevo Canal en Panamá, ya que éste estaba quedando obsoleto tanto en infraestructura como en maquinarias para el servicio de las naves que hasta ahí llegaban, no hay que olvidar el rápido avance de las tecnologías, con las cuales se estaban construyendo buques cada vez mas grandes y más tecnológicos.

Entonces se creía que este era el tiempo indicado para la construcción de un nuevo puerto, considerando todos estos buques que pasaban de largo por nuestras aguas, además de los que ya no podían recalar por el Canal de Panamá.

El intendente de la región estaba plenamente de acuerdo con ello, y si bien la licitación no resulto siempre agregaba que las autoridades no se olvidaban de este problema, solo era asuntos de dineros, y además decía que esto era responsabilidad de privados y no del gobierno.

AÑO 1984

TÍTULO: Un nuevo puerto

FECHA: 12 mayo

Descripción: En una reunión entre representantes de Magallanes con el Presidente de la República se llega al consenso de que es necesario construir un nuevo puerto para Punta Arenas. Además se agrega según los informes resueltos por otros Intendentes que el muelle Arturo Prat era capaz de absorber la actual movilización de carga. Además los informes de economistas estimaban que tal obra era necesaria y que debería ser emprendida por los sectores privados si se seguía insistiendo con la idea.

TÍTULO: Financiamiento del nuevo puerto

FECHA: 26 mayo

Descripción: En la Prensa Austral se anuncia que el Banco Mundial podría aportar fondos para la construcción del proyectado nuevo puerto comercial de Punta Arenas, lo que abre una nueva perspectiva de posibilidades a esta obra pública de indudable trascendencia para esta zona.

TÍTULO: Estudio de un nuevo puerto

FECHA: 10 julio

Descripción: El proyecto de un nuevo puerto, ha pasado a ser un nuevo tema de estudio de una comisión especial designada para tal objeto, y que a mediados del próximo mes, deberá emitir un informe.

TÍTULO: Complejo portuario

FECHA: 7 agosto

Descripción: El nuevo astillero que ASMAR construirá en Bahía Catalina, tiene un atraso de dos meses en su desarrollo, de acuerdo a informaciones dadas a

la Prensa Austral, por el gerente de dicho proyecto, el señor Nelson Ferrada. Esta información ha permitido conocer el progreso de esta iniciativa, de gran importancia para la región dentro de su contexto geográfico y estratégico.

TÍTULO: Inversiones en el puerto

FECHA: 17 diciembre

Descripción: Recientes anuncios de la Empresa Portuaria y de la Armada Nacional permiten asegurar que la instalación portuaria de Punta Arenas será mejorada en forma importante, con una importante inversión de fondos. Cualquier medida tendiente a mejorar el muelle Prat, es ciertamente positiva y debe ser apoyada, para la construcción de una obra de progreso que las condiciones actuales de la región, tanto en el plano económico como histórico, lo reclaman.

ANÁLISIS AÑO 1984

Al menos, al comienzo de este año se logro llegar a un consenso entre representantes de la Región de Magallanes y el Presidente de la República, en el cual se vuelve a reiterar la importancia de un nuevo puerto en la ciudad de Punta Arenas. Además, debemos agregar que si bien los economistas del período consideraban que esta obra era necesaria, sin embargo debía ser costeadada por las empresas privadas, acotando que para las cargas de ese tiempo el muelle estaba en perfectas condiciones, por lo mismo el gobierno no tenía mayor responsabilidad en la obra. Si bien es cierto, el Intendente estaba consiente de esto, aseguraba que Magallanes era una región de futuro y por lo mismo esta construcción si o si se debía efectuar.

Volviendo al tema de los privados una pequeña satisfacción causa cuando se escucha que el Banco Mundial estaba dispuesto a realizar un préstamo para costear obras portuarias, ya que de inmediato se pensó en este ansiado

proyecto, además estos personeros se encontraban en la región estudiando y conociendo las potencialidades de la zona, lo que significaba un importante paso adelante para llenar esta antigua aspiración de progreso magallánica.

Tiempo después, se sabe sobre un estudio acerca del tema portuario, lo que no deja de llamar la atención, ya que parece contradictorio, debido a que el anterior Intendente antes de dejar el cargo dijo que antes del término del año, se iba a llamar a una propuesta para la construcción de la obra, sin embargo su sucesor, dice que no existían antecedentes que permitieran hacer una licitación.

Con este estudio, se volvió al mismo punto, dejando en claro que el lugar mas apropiado para la construcción de un nuevo puerto era Bahía Catalina, sin embargo faltaba en este informe agregar una conciencia marítima que considere la rentabilidad, no económica ni social de un puerto, sino la geopolítica, teniendo en cuenta lo que significa en proyección, un puerto adecuado para la región que es eminentemente marítima como lo es Magallanes. Así fue como se pidió a la comisión, que haga hincapié en el criterio mediterráneo, que no has dado la singularidad de tener un país esencialmente marítimo.

En lo que al tema del astillero se refiere, durante este año se habla sobre una moderna construcción, de una maestranza naval, que mediante un convenio chileno-sudafricano comenzaba a operar a fines de ese año. Esta inversión se aproximaba a los 14 millones de dólares, los cuales serían aportados por Chile y Sudáfrica.

Este Astillero representaba un primer paso en la construcción de un complejo portuario.

Destacamos la brillante labor de la prensa magallánica, por su notable participación a través de una campaña a favor de la demanda de un nuevo

proyecto portuario en Punta Arenas, recalcando argumentos sólidos que beneficiarían al desarrollo de la región.

AÑO 1985

TÍTULO: El nuevo puerto de Punta Arenas

FECHA: 26 abril

Descripción: Ha existido consenso de que los magallánicos que viajaron a la capital para entrevistarse con el Presidente de la República, que lo más importante de esto, fue la defensa de un nuevo puerto comercial para Punta Arenas. Este es el futuro progreso de la región y entendemos la necesidad de un nuevo puerto cuya construcción debe comenzar ahora.

TÍTULO: El nuevo puerto

FECHA: 3 agosto

Descripción: El viejo anhelo de contar con un nuevo puerto comercial, estructurado en base a las condiciones actuales de la región, sino en relación a lo que suelen llamar las “potencialidades” de Magallanes, ha salido por lo menos, del ámbito estrictamente regional para llegar a ser materia de estudio en la capital. Cualquiera son los resultados, se trata ya de un avance positivo, y no hay dudas que la iniciativa merecerá amplio apoyo de quienes piensan y toman decisiones con proyecciones al futuro y no viven al día.

TÍTULO: Ley de Fomento a la marina mercante

FECHA: 19 agosto

Descripción: El almirante José T. Merino anuncia en Talcahuano que se promulgara la nueva ley de fomento a la marina mercante. Esto es de vital importancia para nuestro futuro marítimo portuario, considerando nuestra

situación oceánica. Hay planes concretos en marcha, como el Astillero del Estrecho de Magallanes que esta orientado a convertirse en polo de atracción para los más de mil buques que un año cruzan el Estrecho de Magallanes sin tocar nuestro puerto.

TÍTULO: Interés español por Magallanes

FECHA: 31 agosto

Descripción: Se ha despertado un interés por parte de España para nuestra región, referente a la industria naval, ellos están interesados en el proyecto del nuevo puerto de Punta Arenas. El señor Raúl Artigas, agrega que el interés de los españoles para que este proyecto se concrete luego, para que las empresas hispanas pueda estudiarlos, ya que existe interés en intervenir.

El proyecto del nuevo puerto tiene una larga historia de tramitaciones que han atentado contra el futuro regional.

TÍTULO: Razones para un puerto

FECHA: 29 octubre

Descripción: La prensa regional ha dado a conocer a la opinión pública dos puntos de vista contundentes acerca de la necesidad de que se construya un nuevo puerto comercial en Punta Arenas. Los argumentos a favor del nuevo puerto, en realidad no son nuevos, pero acrecientan su valor debido a la investidura, de los personeros que entregaron su opinión.

TÍTULO: Puerto y Armada

FECHA: 20 noviembre

Descripción: El Almirante José Toribio Merino visita la ciudad para seguir apoyando la construcción del nuevo puerto, sin embargo no ha encontrado apoyo en las autoridades carentes de la visión suficiente como para proyectar en el futuro la importancia de un puerto comercial en Punta Arenas.

ANÁLISIS AÑO 1985

Durante este año, hemos visto la falta la decisión del gobierno para construir el nuevo puerto comercial, un puerto que sea capaz de recibir grandes buques mercantes y al mismo tiempo que pueda entregarles servicio en la medida de sus necesidades, impidiendo que para lograrlo deban irse a otros países como por ejemplo Montevideo, que en ese entonces era el puerto más adecuado para este tipo de buques.

En la época del 80, siempre existió el anhelo de contar con un nuevo puerto comercial, que fuera estructurado en base al contexto de la región, y además en relación a las potencialidades de Magallanes.

La iniciativa de estudiar al más alto nivel funcionario la construcción del nuevo puerto de Punta Arenas es una iniciativa del Presidente de la República, como resultado de la reunión que con él sostuvieron miembros de una delegación magallánica hace algún tiempo, sin embargo desgraciadamente todos los estudios, argumentos, reuniones siempre quedaban en nada, ya que uno a otro (gobierno y privados) se delegaban las responsabilidades y no era posible llegar a un acuerdo.

Este proyecto ha sido una pugna entre magallánicos y autoridades, como si la iniciativa buscara beneficiar a intereses particulares y no el progreso de la región. También existía una miopía en quienes decían que el actual muelle de Punta Arenas es suficiente para la demanda de carga que hay, ignorando no solo la fuerza de inercia que se genera en una zona marítima con un puerto adecuado, sino especialmente las proyecciones que tiene Punta Arenas en perspectivas que no son las actuales, perspectivas que pueden ser dañadas si no se cuenta con un puerto en el momento adecuado.

AÑO 1986

TÍTULO: Apoyo al nuevo puerto

FECHA: 9 de julio

DESCRIPCIÓN: El presidente de la Cámara Marítima, organización que agrupa a las empresas navieras del país, planteo que él estaría dispuesto a plantear al ejecutivo y a las autoridades corresponden las iniciativas para la construcción de un nuevo puerto, expresando que el actual puerto, no estaría prestando los servicios necesarios para la época actual. Pero el interés de la cámara responde a una genuina interés empresarial o más bien económico. Por otro lado la ciudadanía también a presentado su férreo apoyo a la construcción del puerto basándose en fundamentos geopolíticos y de seguridad nacional.

TÍTULO: Complejo Portuario

FECHA: 26 julio

DESCRIPCIÓN: La Armada hace énfasis es que este astillero es de suma transcendencia para el futuro de la región. La construcción fue apoyada por un consorcio extranjero que avala la visión de las autoridades marítimas.

TÍTULO: Problema en el muelle

FECHA: 16 de septiembre

DESCRIPCIÓN: El problema es que el Muelle Prat carece de seguridad para operar de noche y representa por lo tanto un riesgo, con todos los problemas que ello involucra, entre los cuales se cuenta el nada despreciable de los costos de operación.

Efectivamente los puertos inseguros determinan que solo sean usando cuando las condiciones de atraque sean las mejores, y si las condiciones no se dan, el buque debe permanecer a la gira o demorar su estadía en puerto, subiendo sus

costos en forma vertical. El alto costo determinan que los armadores prefieran derivar sus naves a puertos que ofrecen mejores condiciones. Dañando gravemente la economía del puerto de inseguro, en este caso la economía de Magallanes

TÍTULO: Magallanes, Polo de Atracción

FECHA: 1 de octubre

DESCRIPCIÓN: Los máximos ejecutivos integrantes del directorio de la empresa Asmar-Ovalle Moore, así como el contraalmirante Harold Rosenavist, director de ASMAR, Astilleros y maestranza de la Armada, reafirmar el concepto que tantas veces hemos postulados “La duodécima región como área geográfica estratégica debe ser necesariamente visualizada como polo de atracción”. Todo lo que aquí se obre debe ir apuntado a proyectos de desarrollo que van creando las condiciones necesarias para atraer inversión y dar forma a todo un sistema basado en el aprovechamiento efectivo de nuestras ventajas comparativas.

ANALISIS:

La región de Magallanes es una región marítima clave, pues conecta los pasos interoceánicos, es la puerta al continente Antártico y concentra el centro urbano más próximo a la Antártica. Por estas razones sus ciudadanos comprender perfectamente la necesidad de construir un complejo portuario adecuado a las necesidades actuales Si tomamos en cuenta que el fundamento de la gente se basa en un criterio geopolítico suena curioso que estando en un gobierno militar que maneja este término como indispensable para su seguridad nacional ignore y no tomen en cuenta la construcción del puerto, lo que hace pensar que a nivel gubernamental hay prioridades y está claro que las prioridades no son a nivel provincial, pues el Estado chileno durante estos años prefiere construir y ampliar un metro para Santiago que no tiene la rentabilidad social y económica que tiene un puerto.

Países como Japón que carecen en su mayoría de los recursos naturales con los que cuenta Chile ha logrado un desarrollo acelerado y a años luz del que podría lograr nuestro país, gracias a una visión expansionista portuaria. Es precisamente esa falta de visión del Estado de Chile la que ha frenado el desarrollo marítimo de Magallanes.

Afortunadamente para Magallanes hay buenas noticias, la conjunción de intereses privados y semi privados como lo son los que representaban Asmar-Ovalle Moore y la firma sudafricana Sadlock austral, se han unido y están a punto de contar con un astillero de categoría llamado a transformarse en la punta de Iceberg de este polo de atracción que es necesario crear.

El astillero del Estrecho de Magallanes que se enclava en Bahía Catalina tendrá un nuevo astillero que podrá acoger buques de la flota mercante regional, mercante de ultramar, mercantes de cabotaje internacional, flota pesquera, etc. Para ser reparados o tan simplemente sometidos a mantenimiento. Debido a que las naves en ese tiempo debían desplazarse muy lejos de nuestra región para poder recibir las reparaciones necesarias. Así Punta Arenas, será capaz de absorber la demanda que se está proyectando en la medida que crece el interés internacional por la Antártica, capaz de ser una ruta alternativa para el canal de Panamá que cada vez está más obsoleto.

A este complejo de construcción naval y de apoyo a buques, debiera sumarse para conformar el todo un gran puerto de servicio aledaño en el sector de Bahía Catalina.

AÑO 1987- 1988-1989

TÍTULO: Conciencia marítima FECHA: 5 mayo 1987

TÍTULO: Prioridad portuaria 27 mayo 1987

TÍTULO: Nuestra necesidad portuaria FECHA: 5 agosto 1987

TÍTULO: Más sobre el nuevo puerto FECHA: 16 septiembre 1987

TÍTULO: Reunión para nuevo puerto FECHA: 3 marzo 1988

TÍTULO: Con proyección futurista FECHA: 18 enero 1989

Todos estos años se enmarcan en la misma temática, por eso la razón de escoger los títulos mas representativos de cada año.

Durante estos años se denota una férrea preocupación por parte de la comunidad y las autoridades regionales en la construcción de un puerto comercial para Punta Arenas todo esto debido a que la región de Magallanes es considerada una región marítima por excelencia, por lo cual sus ciudadanos comprender perfectamente la necesidad de construir un complejo portuario adecuado a las dimensiones que el progreso indica, es decir, capaz de recibir las grandes naves actuales, capaz de atender las demandas de los buques que actualmente surcan el Estrecho, pero pasan de largo por Punta Arenas, Además debe ser capaz de entregar el máximo de servicio a la demanda que aumenta a medida que crece el interés internacional por la Antártica. A esto se suma que el Estrecho toma vital importancia pues comienza a ser una ruta alternativa para el canal de Panamá que cada vez esta más obsoleto.

A nivel gubernamental hay prioridades, está claro que las prioridades no son a nivel provincial porque el Estado durante estos años prefiere construir y ampliar un metro para Santiago. El cual no tiene una rentabilidad social y económica como la tiene un puerto.

Mientras tanto Magallanes sufre una postergación histórica ha de esperar que no sea irreversible y que pueda ser superada por autoridades con una visión marítima como la que despliega la Armada.

Tanto los empresarios navieros regionales como la alta autoridad ministerial expreso su preocupación, porque el actual muelle esta anticuado y embancado y resalto la importancia de la participación del sector privado en el nuevo puerto. Todo esto debido a la antigüedad de la estructura del muelle Prat y a los problemas de operación debido a las dimensiones del muelle, su falta de capacidad de bodegaje, la profundidad limitada de sus sitios, que requieren un dragado permanente de un costo de 300 mil dólares anuales, su exposición al viento todos estos son factores que por sí solos ameritarían la realización de una nueva infraestructura portuaria, decisión que otorgara el desarrollo de Magallanes

Durante estos años se menciona que estamos frente a una coyuntura histórica y geográfica que hace imprescindible que la decisión de construir un puerto se adoptara con rapidez, por lo cual no se trata simplemente de construir un muelle más, sino de proyectar el futuro de nuestra ciudad relacionándolo con el movimiento marítimo y ha manifestado con motivo del creciente interés internacional por la Antártica y sus recursos y de la creciente importancia de los pasos interoceánicos naturales. A esto se suma la obsolencia del Canal de Panamá.

AÑO 1990

TÍTULO: Nuestro proyecto portuario

FECHA: 2 de marzo

DESCRIPCIÓN: El intendente de Magallanes, mayor general Alejandro González, declaro que el proyecto de puerto de servicio para Punta Arenas es

la iniciativa de mayor envergadura que ha conocido desde que llego la región. Además explica que el puerto que está impulsado la región es el ultimo vértice de un triangulo formado por la zona franca, los astilleros y el puerto, que de este modo es una estación de servicio marítima capaz de atender todas las necesidades de las naves que usan los pasos interoceánicos chilenos y de los que viaja a la Antártida, aprovechando no solo nuestra ubicación geográfica sino los conceptos actuales económicos-navieros que comparan el peso de la carga y la del combustible.

TÍTULO: Nuestro sensible problema portuario FECHA: 6 de junio

DESCRIPCIÓN: Durante su reciente visita a Magallanes, el Presidente de la República, Patricio Aylwin, manifestó que el nuevo puerto comercial de Punta Arenas tiene especial prioridad. Califico la aspiración regional como “el problema del puerto”, aclarando de inmediato que en el país se ha hecho costumbre calificarlo todo de problema y que en realidad se trata de la tarea del puerto.

TÍTULO: Confianza en el nuevo puerto FECHA: 3 de noviembre

DESCRIPCIÓN: Próximo a alejarse de Magallanes, por haber sido destinado a nuevas funciones dentro de la Armada, el comandante en jefe de la III Zona Naval, contraalmirante Eduardo Oelckers, fue consultado acerca del futuro de una de las obras mas anheladas por la región, el nuevo puerto comercial. Ello se debe a que el almirante Oelckers, es quien preside la comisión del nuevo puerto, ha apoyado incondicionalmente la obra y ha dado confianza a los magallánicos en la lucha por lograr su construcción.

TÍTULO: Apoyo al nuevo puerto FECHA: 14 de noviembre

DESCRIPCIÓN: El comandante en jefe de la Armada, almirante Jorge Martínez Busch expreso el “total y absoluto apoyo de la Armada de la idea de construir un nuevo puerto en Punta Arenas”.

El máximo oficial naval recalco la necesidad de construir un puerto acorde con la importancia nacional e internacional de Punta Arenas. Su opinión, eminentemente técnicas y profesional, viene a avalar esta aspiración magallánica de contar con una infraestructura acorde con la proyección hacia el continente antártico en el Estrecho de Magallanes.

TÍTULO: El puerto como elemento de desarrollo

FECHA: 22 de diciembre

DESCRIPCIÓN: El presidente de la Confederación nacional de la Producción y le Comercio, Manuel Fehú, quien visita la región, ha conocido con los magallánicos en que la construcción de un nuevo puerto comercial puede ser un importante factor de desarrollo para la región.

Tal afirmación constituye para los magallánicos una especie de axioma que se ha mantenido en e tiempo pese a los desalentadores resultado obtenidos con los distintos gobiernos a los que se ha planteado la iniciativa, que hasta la fecha se mantiene como un anhelo de los magallánicos, ni siquiera como proyecto.

ANÁLISIS

La única referencia que realiza el jefe de estado frente al puerto, molesta a la ciudadanía Magallánica que ha estimado que ha llegado la hora de abordar en serio la construcción del nuevo puerto, estimando que es un problema porque la región está viviendo ya la coyuntura Antártica y el desarrollo económico del Pacifico que hace largos años se avizoraba y se daba como justificación para dar a la región un puerto, no solo adecuado a los niveles de carga y sus proyecciones, sino estudiado con visión de futuro, un futuro que ya se nos vino

encima y amenaza, por lo tanto, en convertirse en pasado sin que se concrete la obra.

Es posible que este temor a los estudios y esta sensibilidad magallánica frente a una obra que se ve como una palanca de progreso regional, haya causado algunas reacciones algo desproporcionadas. La inquietud regional, demuestra una decisión de lucha por lograr la construcción del nuevo puerto, por parte de toda la comunidad.

El alejamiento de la región del máximo representante y defensor del Puerto El jefe de la tercera Zona Naval sin duda afecta la confianza, pues perdería al principal impulsor del nuevo puerto. Tomando en cuenta que en el actual gobierno, no existe una declaración contundente que comprometa la construcción del nuevo puerto. No obstante, el almirante Oelckers ha reiterado que “el Presidente de la República y el gobierno en general están preocupados de esta obra y que se siga desarrollando el proceso”, afirmación que es una aval suficiente acerca de las intenciones del gobierno central con respecto a la región. Además ha señalado durante sus años en el cargo que desde le punto de vista comercial o portuario, el nuevo puerto es importante, pero en el plano geopolítico y estratégico, es trascendental.

A la opinión del jefe de la Tercera Zona Naval se suma la del intendente Gonzáles que indica que por el estrecho de Magallanes surcan aproximadamente 1200 barcos lo cuales necesitan combustible, agua potable, lubricantes, ranchos y otros servicios que pueden ser proporcionarles a través de la zona franca y el astillero. Por lo cual se explica, lo indispensable que se hace la construcción de un Puerto para la región de Magallanes ya que el puerto actuaría como eficaz palanca de desarrollo, con una dinámica propia comprobada por otros pueblos.

La necesidad de que Magallanes cuente con un gran puerto es obvia a la luz de la realidad geográfica de la región. Magallanes es una isla debido a su separación geográfica del resto del país, además de ser una región eminentemente marítima, lo que da a sus comunicaciones por mar un rol fundamental en su desarrollo.

Durante años a sido su condición bioceánico un respaldo decisivo para la construcción de un puerto. La ubicación de Punta Arenas dominado los principales pasos interoceánicos naturales hace exigible la existencia de un puerto que, debido a estas condiciones, adquiera un dinámica propia una vez que este en funciones, convirtiéndose en una espiral de desarrollo para la región. Ello se avala con la antigüedad y obsolescencia del canal de Panamá, lo que incrementa año a año el número de naves, especialmente de grandes dimensiones, que cruzan el estrecho sin tener ninguna posibilidad de apoyo terrestre en Punta Arenas.

Pero ha sido principalmente el factor antártico el que ha revelado en toda su magnitud la necesidad portuaria de la región, revelación que ampliamente entendida en Magallanes no ha encontrado la misma comprensión en los poderes centrales que aun hoy, en vísperas de la revisión del Tratado Antártico y con un incremento espectacular del trafico marítimo al continente helado, no se deciden a iniciar la construcción de una obra tan necesaria.

Por el contrario, subsisten algunos criterios miopes que creen que basta reemplazar el muelle Prat por otro muelle en Bahía Catalina para solucionar el problema portuario magallánico, que en realidad requiere una instalación con visión, pensando en el mañana y no en hoy, con esa visión que, por ejemplo, ha permitido que al región tenga el aeropuerto mejor dotado del país.

AÑO 1991

TITULO: Necesidades Portuarias

FECHA: 16 de enero

DESCRIPCION: El intendente regional, Roque Tomas Scarpa, en declaraciones hecha a "La Prensa Austral", ha definido como espectacular la temporada turística, añadiendo que a estas alturas del año, ya se supero la cifra del año anterior. Lo malo que el puerto presenta serios problemas de infraestructura.

TITULO: Crece actividad portuaria

FECHA: 4 de febrero

DESCRIPCION: Cifras proporcionadas por la Empresa Portuaria de Chile indican que en enero se registró el número record de 77 naves que solicitaron los servicios del puerto de Punta Arenas. El propio administrador regional de Emporchi, Rafael Lancellotiha señalado que "nunca se había dado el caso de que llegaran tantas naves a ocupar el puerto local".

Lo importante es que se incrementó tanto el movimiento de carga como de pasajeros. El puerto movilizó 16 mil 728 toneladas, lo que significa un aumento del 41 % con respecto a enero de 1990. En cuanto a las naves de pasajeros atracaron 11, contra 6 que la hicieron en enero del año pasado.

TITULO: Proyección del Astillero

FECHA: 9 de febrero

DESCRIPCION: Es efectivo que el astillero de estrecho ha alcanzado una proyección internacional importante, que se demuestra en la ocupación que tienen las instalaciones de Saem. Su prestigio a permitido atraer naves que antes debían recurrir a Montevideo, por el Atlántico, o a Talcahuano, en el Pacifico, para realizar reparaciones que hoy pueden ser atendidas en Magallanes.

TITULO: El nuevo puerto

FECHA: 6 de marzo

DESCRIPCION: Una visita a la región efectuara un grupo de representantes del consorcio español, formado por el Puerto Autónomo de Valencia y la Sociedad Construcciones y Estudios, presidido Fernando Huet Fuentes que está interesado en participar en la construcción del nuevo puerto de Punta Arenas, pero antes debe efectuar un estudio de factibilidad técnica y económica .

TITULO: EMPORCHI en proyecto portuario

FECHA: 20 de marzo

DESCRIPCION: El director general de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), Raúl Urzúa, de visita a Magallanes, ha declarado a “La prensa Austral” que la empresa que dirige tiene interés en participaren en cualquier empresa que se forme con el propósito de construir un nuevo puerto comercial en Punta Arenas.

TITULO: Proyección portuaria magallánica

FECHA: 23 de mayo

DESCRIPCION: El secretario regional ministerial de Obras Públicas, Yanko Vilicic, ha participado en una comisión de Gobierno Interior y regionalización de la cámara de Diputados, haciendo una exposición sobre los planes de obras públicas en Magallanes. Le sorprendió comprobar el interés de los parlamentarios en el futuro puerto comercial de Punta Arenas.

TITULO: Nuestra crisis portuaria

FECHA: 13 de diciembre

DESCRIPCION: Cuando el almirante José Toribio Merino era comandante en jefe de la Armada se refirió al puerto local como “ese muellecillo” y la verdad es que nuestra instalación portuaria no es nada más que eso. La falta de proporciones entre nuestras instalaciones portuarias y la importancia de Punta Arenas en el movimiento marítimo comercial, científico y turístico, tanto de cabotaje, como interoceánico y antártico, acaba de demostrar su situación de crisis con dos incidentes, en varamiento de una nave en las cercanías del

muelle y la descarga en Tres Puentes de otro buque que debió ponerse a la gira en ese sector ante la imposibilidad de atracar debido a la falta de profundidad del muelle.

ANALISIS:

El problema de infraestructura portuaria existe también en Punta Arenas, donde han llegado ya varias naves turísticas y se han anunciado otras, algunas de las cuales no han podido atracar debido a las reducidas dimensiones del muelle fiscal que oficia como puerto, el que además se encuentra embarcado, reduciendo al mínimo las posibilidades de que los turistas puedan bajar directamente a tierra.

La actividad portuaria cumplida en el mes de enero ha arrojado un promisorio balance que viene a ratificar la necesidad que Punta Arenas cuente con un puerto capaz de absorber el crecimiento futuro. En especial en el movimiento de turistas que desembarcan o embarcan en Punta Arenas para conocer sus bellezas, nuestra ciudad tiene que ofrecer servicios modernos, en condición de máxima seguridad de tal forma que el trasbordo de pasajeros no signifique riesgo alguno para los viajeros. En la actualidad, algunas naves deben permanecer a la gira, lo que obliga a efectuar el desembarque a través de lanchas de los propios buques creándose así un riesgo que no existiría si se contara con un puerto adecuado para el atraque de naves de gran calado. Un desembarque seguro constituye también un incentivo para que un mayor número de pasajeros se decida a visitar la ciudad, principalmente cuando la recalada se prolonga por varias horas.

Como se ve, la realidad de las cifras y de los hechos recalcan la importancia de que Punta Arenas cuente con una infraestructura portuaria adecuada para ser el punto principal y de mayor relevancia de todo el sur del continente americano.

Durante este año aparece un consorcio español interesado en la construcción de un nuevo puerto, pero su participación dependerá del estudio de factibilidad que va a determinar si es o no buen negocio. Si el estudio demostrara que desde su punto de vista, la construcción no es rentable, lógico es pensar que el consorcio español se retiraría del proyecto. Frente a esta nueva posibilidad el nuevo puerto para Punta Arenas sigue siendo, entonces, un proyecto que está aun en vías de factibilidad. De nada habría servido los estudios anteriores de la Comisión Puerto pues aquí se entraría nuevamente a evaluar desde el punto de vista técnico y económico el futuro puerto, materias que, se supone, debieron ser conocidas cuando la empresa española se presentó a la licitación a que convocó el gobierno de Chile.

En estas condiciones el nuevo puerto de Punta Arenas requiere para proyectar su futuro desarrollo es solo un buen propósito sujeto a la posibilidad de reconsideración según sean los resultados del estudio de factibilidad.

La idea de construir un nuevo puerto comercial en Punta Arenas resurge con periodicidad en el quehacer informativo regional, principalmente gracias a las decisiones autorizadas a favor de la obra. Las consabidas comisiones nacionales, que todo parece dilatarlo, han manifestado acuerdo a la necesidad de construir un puerto, pero de las palabras a los hechos no ha habido avances durante ese tiempo. Por ello es saludable esta manifestación de EMPORCHI, donde su director calificó la importancia de la construcción de un nuevo puerto comercial en la capital regional, manifestando su confianza y su interés en el destino portuario regional.

Durante este año se hace evidente la crisis en nuestro sistema portuario, incluso el Director de la Empresa Portuario reconoce que nuestro muelle es limitado y que el muelle local es para buquecitos y no para naves que la tecnología actual ha desarrollado, es decir, el nuestro es un muelle obsoleto. Lo que justifica la construcción de un nuevo puerto comercial, con un calado adecuado a los requerimientos actuales, como se ha venido reclamando,

durante años. Y, que se seguirá reclamando durante mucho tiempo mas, pues en el programa de obras públicas del gobierno no se contempla la construcción de un nuevo puerto para la región. Iniciativa que se deja en manos de privados en este caso el consorcio Español.

AÑO 1992

TITULO: Celeridad para el nuevo puerto FECHA: 24de febrero

DESCRIPCIÓN: Tres ejecutivos españoles que representan al consorcio interesado en construir el nuevo puerto de Punta Arenas arribaron a la región en plan de descanso. Son ellos, Fernando Huet, presidente del Puerto Autónomo de Valencia; Felipe Almenar, presidente de la compañía Construcciones y Estudios y el jefe de estudios, Rafael Escutia.

Al llegar a esta ciudad informaron de su participación en un ciclo de reuniones con el subsecretario de Economía Jorge Marshall, quien cumple del rol de negociador en representación del gobierno chileno, para el proyecto portuario. Después de un largo periodo de conversaciones en la que se ha presentado diversas opciones para el próximo puerto (en una primera ocasión fueron diez), el proyecto se acerca a un diseño mas específico basado en una dársena que tendrá la posibilidad de crecer, según las necesidades de la región con una inversión inicial de 30 millones de dólares.

TÍTULO: Limitaciones portuarias FECHA: 13 de marzo

DESCRIPCIÓN: Un franco análisis de la situación del actual puerto de Punta Arenas hizo el administrado saliente de Emporchi, Rafael Lancelloti, el cual abordo las limitaciones técnicas del muelle.

TÍTULO: Muelle de Asmar en Bahía Catalina FECHA: 21 de mayo

DESCRIPCIÓN: Ejecutivos de la Sociedad Astillero Estrecho de Magallanes, Saem, que administra Asmar, Astilleros de la Armada, han hecho una exposición pública acerca de su proyecto de construir un muelle en Bahía Catalina, junto a su varadero.

TÍTULO: Nuestras posibilidades portuarias

FECHA: Junio 7

DESCRIPCIÓN: A poco más de una semana de haberse ido de Punta Arenas el ministro de Transportes, Germán Correa, el ministro ha declarado: primero, que está negociando la formación de una sociedad mixta que pueda construir el puerto; segundo, que espera lograr resultados antes de agosto próximo; tercero, que ya tiene visto quienes podrían ser los socios de esta empresa; cuarto, que la construcción del puerto dependerá de los estudios de factibilidad que haga la sociedad mixta cuando llegue a construirse; quinto, que el socio estatal será la Emporchi, si se aprueba una ley que lo autorice.

El Seremi, Jaime Jilincic en cambio, ha declarado que “lo concreto es que el Estado manifiesta claramente su intención de participar” en la construcción, “para lo cual pone a Emporchi con todas sus instalaciones y además con las utilidades que tiene este puerto” y que quiere dejar en claro que “se considera imprescindible para el desarrollo de Magallanes la construcción de un complejo portuario y no limitarse a construir un muelle o un muellecito”.

TÍTULO: El Puerto de Magallanes

FECHA: 23 de junio

DESCRIPCIÓN: El senador demócrata cristiano Andrés Zaldívar, precandidato presidencial del principal partido de gobierno y uno de los representantes más importantes de esa colectividad, ha declarado en una entrevista pública en nuestra edición dominical que el Estado tiene la responsabilidad de construir el nuevo puerto comercial de Punta Arenas. Ha señalado el parlamentario que si bien el nuevo puerto no aparece rentables en las actuales condiciones de Magallanes, esta destinado a serlo tarde o temprano, tanto por la situación

geográfica de la región como por necesidad que el mismo Estado fije vías de desarrollo para Magallanes, para lo cual el senador Zaldívar insiste en una iniciativa ya previamente planteada, la de crear una zona franca industrial en la región. Su idea al respecto es que debido al cambio de soberanía que se producirá hasta la hoy colonia británica de Hong Kong, muchas de los inversionistas instalados allí al amparo de franquicias arancelarias y tributarias, buscaran nuevas locaciones, una de las cuales podría ser Punta Arenas si el gobierno establece las condiciones correspondientes.

TITULO: Puerto y Desarrollo de Magallanes FECHA: 11 de septiembre

DESCRIPCION: El empresario naviero Ian Taylor, quien ha visitado Punta Arenas con motivo de la presentación oficial de la línea marítima polaca Polish Ocean Lines, que su agencia atenderá, a declarado a “La Prensa Austral” que esta zona “esta limitada en su capacidad portuaria por restricción de calados, de eslora, además del uso constante de un muelle que produce demoras y congestiones”. Ha añadido que para que pueda crecer Magallanes “e incrementar el intercambio a través de la vía marítima, es primordial contar con un puerto que reúna las condiciones de calado y espacio físico para el movimiento de carga”.

TITULO: Dragado del Muelle

FECHA: julio

DESCRIPCION: La empresa Portuaria de Chile le ha informado que se ha ampliado el plazo de que dispone la empresa contratada para dragar el muelle fiscal, debido a que el mal tiempo embanco nuevamente sectores ya dragados. El contrato original disponía la extracción de 32 mil metros cúbicos de material, con un costo de 113 millones de pesos, unos 315 mil dólares, pero ahora deberá ampliarse la extracción a otros 5 mil metros cúbicos, con un costo no informado.

TITULO: Fusión de Astillero Saem con ASMAR

FECHA: Julio

DESCRIPCION: El retiro de la empresa sudafricana Sandock Austral de la Sociedad Astilleros Estrecho de Magallanes, ha dejado ASMAR, como única propietaria de la empresa hincada hace unos seis años en Bahía Catalina.

De acuerdo a lo informado a “La Prensa Austral” por el administrador regional de Asmar Magallanes, capitán de navío Alejandro Sandino, la empresa sudafricana socia de Saem autorizo a Asmar para vender su parte, luego de decidir no continuar en el rubro. Añadió el oficial naval que dado que no existían empresas interesadas con la capacidad técnica y económica para integrarse a este negocio, el Consejo Superior de Asmar opto por adquirir el cien por ciento de la propiedad Saem, potenciando así las instalaciones de los astilleros navales y mejorando su servicio.

TITULO: Realidad Portuaria

FECHA:

DESCRIPCION: La gobernación marítima de Magallanes ha informado que desde mañana es de su responsabilidad autorizar el uso del muelle de la planta chipera por partes de otras naves mercantes que no sean las transportadoras de chips. Tal uso debía ser autorizado con anterioridad por la Subsecretaria de Marina, lo cual significa un trámite demasiado largo para ser expedito tal uso. Además que la autoridad marítima regional, tiene al frente el problema y tiene mejores antecedentes para resolver, será la que adopte la decisión.

TITULO: Nuestro destino marítimo

FECHA: octubre 1992

DESCRIPCION: El Presidente de la República, Patricio Aylwin, en su visita a la región, que ha culminado ayer, ha hecho por el gran anuncio que los magallánicos estábamos esperando desde hace años: el nuevo puerto comercial de Punta Arenas se comienza a construir en el curso de este año.

TITULO: El nuevo puerto

FECHA:

DESCRIPCION: El intendente de Magallanes Roque Tomas Scarpa, ha ratificado una vez más que en el curso de este año se iniciaron las obras de construcción del nuevo puerto comercial de Punta Arenas.

El intendente especificar o que en estos momentos existen conversaciones con empresas probadas para financiar la obra y construir la sociedad correspondiente, pero especifico que si no hay acuerdo, la obra será llevada adelante por la Empresa Portuaria de Chile. Lo que llamo el complejo portuario, incluirá el actual muelle Prat, el muelle chipero y los sitios de atraque que se construirán hasta el astillero de Saem, el que también proyecta construir un muelle en el área.

ANALISIS:

Corresponde al gobierno chileno definir definitivamente en torno a la proposición, considerando que la realidad de Punta Arenas y su proyección a futuro exigen un pronunciamiento que no puede ser dilatado. Razones ha habido y muchas para ir postergando la concertación del proyecto pero Punta Arenas requiere consolidar cuanto antes su nueva infraestructura portuaria para satisfacer sus propias necesidades y convertirse además en la única alternativa válida de apoyo para naves de diverso calado que lleguen a estas costas con fines turísticos, pesqueros o de carga.

Tomando en cuenta que la parte nueva del muelle tiene 60 años, refleja claramente la antigüedad del terminal marítimo en el se ha tornado poco operativo para la actual modalidad de transporte de carga en contenedores. Por esta razón, no es posible obtener mejores rendimientos de tal forma que se prolonga la permanencia de las naves con un mayor costo para las empresas armadoras y limitando la eficiencia que Punta Arenas puede ofrecer, tanto a flotas nacionales como extranjeras. A esto se suma la poca superficie del puerto, punto en el cual vuelve a tocarse con el sistema de contenedores que requiere de grandes explanadas para depósitos de estos enormes envases

metálicos y para desplazamiento de maquinarias y camiones que los transportan. Como si esto fuera poco, el puerto de Punta Arenas tiene limitaciones de calado de todos conocidas y que impiden el atracado de barcos de tamaño mayor.

Los sólidos argumentos expuestos por el administrado saliente, Rafael Lancelloti, no constituyen un misterio para nadie ni tampoco representan una crítica. Es la fría y cruda realidad de nuestro actual terminal marítimo. Sus conceptos, en todo caso, avalan la necesidad de que Punta Arenas cuente con un nuevo puerto.

Antecedentes como los expuestos deberían ser considerados por las autoridades que tienen en sus manos una decisión sobre invertir en la construcción de un nuevo puerto comercial en Punta Arenas y que se ha ido dilatando sobre todo por el intento de gobierno de traspasar su responsabilidad sobre la materia del sector privado. Al mismo tiempo, estos antecedentes permiten poner en duda el valor que pueda tener el muelle fiscal como aporte fiscal a una eventual empresa mixta que se dedica a asumir la responsabilidad estatal de construir un nuevo puerto que tantas veces se nos ha prometido y sobre el cual lo único concreto es que hoy no hay nada.

Durante este año la Gobernación Marítima local toma la decisión de que el muelle chipero tenga un uso alternativo lo que constituye un paso adelante en los propósitos portuarios regionales. Debido a la calidad de obsoleto del muelle fiscal y que justifica plenamente el planteamiento regional, durante tantos años ignorados, de que Magallanes requiere de un nuevo puerto comercial.

Así cuando se inicien las obras, en octubre o noviembre próximo, Magallanes se reencontrará con su realidad marítima, tan palpable para los magallánicos y poco apreciada por los diversos gobiernos anteriores al del Presidente Aylwin,

que jamás entendieron que una región marítima se desarrolla a través de su mar y sus adecuadas estructuras portuarias construirán con visión de futuro. Por una parte, el nuevo puerto comercial respaldara la importancia antártica de la región que es cada vez más apreciable, tanto en lo científico como en lo turístico. Además, una adecuada estructura portuaria significara traer a Punta Arenas naves que hoy pasan de largo por no contar con comodidades adecuadas, y ello se traducirá en mayores ingresos tanto por uso de las instalaciones portuarias como por la entrega de suministros y por otras actividades relacionadas a ala ciudad.

El puerto de Bahía Catalina permitirá además el atraque de grandes naves turísticas que actualmente quedan a la gira, incrementando el atractivo turístico de al ciudad, paso que el intendente quiere acelerar mediante el uso del muelle chipero, ya que ha demostrado capacidad para acoger naves de gran calado.

Finalmente, siendo Magallanes una región isla eminentemente marítima, el contar con una adecuada infraestructura portuaria debe significar todas las ventajas que los puertos dan a este tipo de ciudades, como lo demuestran otros países que han tenido la visión de construir puertos para acelerar su progreso.

AÑO 1993

TITULO: Criticas portuarias FECHA: 12 de enero

DESCRIPCION: El comandante de una nave científica estadounidense que todos los años recala en Punta Arenas haciendo escala para su labor antártica, junto con destacar la atención que recibe su barco en nuestro puerto, ha expresado que seria mejor puerto si extendiera mayor espacio para los buques. El capitán del buque oceanográfico, Frederick Jones, dijo que un puerto como el

de Punta Arenas, que entrega buenos servicios a las naves que van a las Antártida, sería mejor si los buques tuvieran más espacio en el puerto. Añadió que era difícil entrar a este y que siempre existía congestión.

TITULO: Intendencia acusa a la armada de entorpecer proyecto del nuevo puerto

FECHA: Marzo

DESCRIPCION: La decisión de la Armada de traspasar a ASMAR una superficie aproximada de siete hectáreas de los terrenos de Bahía Catalina se habían reservado para la construcción del nuevo puerto entorpecería el cumplimiento del compromiso adquirido por el Presidente de la República en el sentido de iniciar la construcción durante este año.

Añade la nota que la acción de la Armada, desconoce el “ofrecimiento formal que realizó en años anteriores de reservar dicha área para la construcción del nuevo puerto comercial de Punta Arenas”. Agrega que “las gestiones del traspaso (del terreno) fueron iniciadas con posterioridad al anuncio del Presidente Aylwin en octubre del año pasado” cuando se refirió al cronograma que iba a seguir el gobierno para la ejecución del proyecto.

TITULO: ¿Peligra el nuevo puerto? FECHA: Marzo 93

DESCRIPCION: Gravísima ha sido la afirmación emitida el jueves último por la intendencia regional, a través del seremi de Planificación, en el sentido de que la Armada cedió terrenos destinados al nuevo puerto comercial en Bahía Catalina a ASMAR.

TITULO: Los Privados en el puerto FECHA: agosto

DESCRIPCION: El gerente general de la Corfo, Carlos Mladinic, ha hecho pública su posición de apoyo a la participación de la empresa privada en el

nuevo puerto comercial de Punta Arenas, pero el Presidente de la Republica, opto por decidir que será el fisco el que haga la obra, afectando con ello gravemente las posibilidades de desarrollo que se cifraban en ella.

Si bien se ha advertido que será el Estado y no la Empresa Portuaria el que construya el muelle de Bahía Catalina que se ha definido como “la primera etapa” del futuro puerto, será la Emporchi la que lo administre, dándole a la infraestructura portuaria magallánica la relativa importancia que la región representa para la Emporchi, cuyos intereses están en dos grandes puertos del norte.

TITULO: Marcha de trabajadores

FECHA:

DESCRIPCION: Los funcionarios de la Empresa Portuaria de Chile, Emporchi, efectuaran este medio día una marcha desde el muelle fiscal hasta la intendencia, donde entregaran a la primera autoridad regional un documento en el que justifican su rechazo a que el nuevo puerto comercial de Punta Arenas sea construido por una sociedad mixta o por inversionistas extranjeros.

Los funcionarios de la Emporchi, cumplen así un nuevo paso de lo que ha sido una campaña iniciada hace varias semanas, desde que conocieran el texto del proyecto de la denominada sociedad Puerto de Punta Arenas que conformas las empresas navieras Agunsa, Comapa Saam y Ultramar. Dicho proyecto contiene dos disposiciones que los funcionarios portuarios, consideran decisivas para sus intereses, la primera que sean todos despedidos antes de iniciar sus actividades la nueva empresa, y la segunda, la de alzar casi un setenta por ciento las tarifas portuarias, que ya son consideradas caras.

ANALISIS

La información difundida por la Secretaria de Comunicación y Cultura del gobierno regional señala que el traspaso de los terrenos “quedo al descubierto

cuando el ministro de Bienes Nacionales Luis Alvarado, firmo la restitución del terreno al Fisco, detectándose en ese momento que la Armada había registrado en repertorio notarial el traspaso a Asmar, tras haberlo iniciado en noviembre del año pasado”.

La comunicación especifica que la Armada traspaso a Asmar 7 hectáreas “desconociendo el ofrecimiento formal que realizo en años anteriores de reserva de dicha área para la construcción del nuevo puerto comercial de Punta Arenas” y añade que el traspaso se inicio después que el Presidente Aylwin diera a conocer un itinerario de construcción de la obra.

La Tercera Zona Naval ha respondido que el comunicado de la intendencia contiene “errores, imprecisiones y empleo de términos agravantes hacia la Armada” que ha mostrado a lo largo de la historia regional “su firme voluntad para lograr el desarrollo del nuevo puerto marítimo de Punta Arenas”.

Es precisamente esta tradición de apoyo regional, con la clara visión marítima de la Marina del destino de Magallanes como región isla, lo que hace increíble que haya restado terrenos al nuevo puerto.

Otro tema abordado durante este año, guarda relación con la administración del puerto donde se estima conveniente que el sector privado participe. Hay consenso que la Emporchi no tendrá la capacidad de dar relevancia al nuevo puerto, lo que si podrían hacer los privados y que sin duda habrían hecho mejor de haber estado económicamente comprometidos en la obra.

AÑO 1994

TITULO: El nuevo puerto

FECHA: 11 de enero

DESCRIPCION: Inquietud causaron las declaraciones formuladas, la semana pasada, por el director de Obras Portuarias, Miguel Valenzuela, quien refiriéndose al nuevo puerto, anuncio la construcción de un sitio de atracó que para añadir que “la construcción de los otros dos se va a decidir en al medida que se aprecie la necesidad de hacerlos”.

TITULO: Servicios portuarios FECHA: 9 de Agosto

DESCRIPCION: Ejecutivos de Asmar cumplieron una exitosa misión de promoción internacional de los servicios de reparación y manutención de naves que ofrece la empresa, en su astillero de Bahía Catalina.

Luego de tomar contacto con mas de 40 empresas de Japón, Taiwán y Corea, que mueven mas de 160 naves en las aguas internacionales adyacentes al cono sur americano, los ejecutivos Fernando Mandiola y Esteban Sçaez recordaron que las buques requieren de una multiplicidad de servicios tales como pilotaje, practicaje, muelles, provisión de materiales y repuestos, víveres, comunicaciones, hotelera y turismo.

TITULO: Un puerto competitivo

FECHA: 4 de octubre

DESCRIPCION: La reciente visita a Magallanes de dos expertos del Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo permitió resaltar la importancia de contar con una infraestructura portuaria ágil, que tenga costos bajos, seguridad y un servicio completo al cliente.

ANALISIS

La infraestructura del futuro complejo portuario consta de tres sitios de atraque y un muelle de 500 metros, aun no está resuelto en su globalidad y que su construcción final estará determinada por nuevos estudios que deberán hacerse mas adelante. Por el momento, la licitación contemplara solamente la primera etapa a un costo de 9 millones de dólares y tras el llamado y adjudicación de la propuesta, la obra tendría que estar terminada en un periodo que va de 15 a 18 meses más. Y la segunda y la tercera solo se va a decidir a medida que se aprecie la necesidad de hacerla. A esto se suma la autorización de la Empresa Magallánica el Bosque que tiene la concesión de poder dar multiuso a su muelle construido en Bahía Catalina, pues este muelle ha quedado habilitado a recibir todo tipo de buques sin restricción.

Frente a esta condición, es evidente que el muelle de la Magallánica podrá absorber parte de la demanda actual y, por lo tanto, la necesidad de estudiar futuras obras portuarias será menor.

Con respecto a las próxima iniciación de las obras destinadas a construir el primer tramo del nuevo puerto de Punta Arenas, podemos mencionar que el puerto tiene un efecto multiplicador claro y que ha sido definido como posibilidad de apoyo no solo para el movimiento de carga y descarga propio de la economía regional, sino para la presentación de servicios a buques turísticos, de pesca, científicos y de transporte en general, muchos de los cuales usan el estrecho solamente como un pasadizo.

Los servicios de reparación y mantención de naves son solo una parte del espectro de posibilidades que abre el futuro complejo portuario que se construirá en Bahía Catalina. Pero la necesidad planteada por los ejecutivos de Asmar es el camino cierto que deben recorrer todas las entidades relacionadas con la actividad marítimo portuaria para que la región, como un todo, ofrezca sus servicios en términos competitivos. Chile muestra hoy al mundo no solo un

crecimiento económico con cifras que reflejan su progreso, sino que está siendo protagonista de un alto nivel de gestión, del cual Magallanes no puede estar ausente.

1995

TITULO: Desafíos portuarios

FECHA: 22 de junio

DESCRIPCION: La reducción en el costo de peaje que pudo en vigencia la autoridad marítima de la región ha sido señalada como una de las posibles causas del aumento que ha experimentado la afluencia de naves pesqueras provenientes de las Malvinas al puerto de Punta Arenas. Un ejecutivo naviero informo que se ha producido un incremento de un 30 por ciento en las recaladas de naves coreanas que están en el Atlántico Sur.

TITULO: Criticas al nuevo puerto

FECHA: 29 de junio

DESCRIPCION: Las críticas formuladas por la Cámara Marítima al puerto en construcción en Bahía Catalina han abierto una profunda interrogante en torno a la real capacidad operativa del nuevo muelle que tendrá Punta Arenas.

Se ha reconocido efectivamente que un sector del nuevo puerto deberá ser destinado a naves menores, aparentemente por problemas de calado y por áreas de maniobra. Es decir, el nuevo muelle nace con una limitación manifiesta.

TITULO: El puerto, que Magallanes necesita

FECHA: 7 de julio

DESCRIPCION: Como respuesta a estas inquietudes, las autoridades regionales han señalado que el muelle que se construye en Bahía Catalina era una alternativa para las flotas pesqueras. Es decir, el viejo y obsoleto muelle Prat continuara concentrando la mayor actividad y el “nuevo puerto” será solo un complemento de la años a estructura.

Junto con delimitarse el ámbito de acción del nuevo muelle, se informo que las dos etapas siguientes del proyecto dependerán de la fijación de una política de desarrollo portuario de parte del Presidente de la República y de la aprobación de una ley. Es decir, no se sabe quien construirá las etapas siguientes del nuevo puerto, ni cuando.

TITULO: Encrucijada portuaria

FECHA: 12 de noviembre

DESCRIPCION: El gobierno anuncia que el nuevo puerto será entregado a la administración privada. El estado se hará a cargo de construir las obras complementarias y una vez que finalicen estos trabajos en el nuevo muelle situado en Bahía Catalina será otorgado a concesión a capitales privados.

ANALISIS:

Hubo una gran oportunidad de llegar a tenerlo, durante la administración del Presidente Aylwin, cuando pareció que se encomendaría la responsabilidad de esa gran empresa regional al sector privado, conforme a las tendencias modernas en todo el mundo. Pero la decisión presidencial prefirió el método tradicional de encargarlo al Estado, con cargo a los recursos de todos los chilenos, que habrían pedido destinarse alternativamente a otras necesidades de los más pobres, en especial los de Magallanes.

Con todo, hubo entonces entusiasmo y se despertaron las expectativas naturales, ya que, de un modo u otro, Magallanes iba a tener el puerto

indispensable. El proyecto ha marchado parsimoniosamente durante el segundo Gobierno de la Concertación, durante el cual se hizo saber que el Estado no destinaría nuevos recursos a infraestructura, esto es, entre otros, a los puertos. Una sana decisión, en la medida que fuera acompañada de una política resulta de entrega esas responsabilidades al sector privado, lo que no ha ocurrido. En suma, ni lo uno ni lo otro.

Así las cosas, el nuevo puerto de Punta Arenas parecía avanzar, pese a todo, bajo el viejo sistema. Hace ya varias semanas, sin embargo, los reparos de especialistas han hecho surgir un cúmulo de dudas sobre la verdadera capacidad operativa de la obra en construcción en Bahía Catalina. Las autoridades debieron admitir que un sector del nuevo puerto deberá destinarse a naves menores; hay problemas de calado y de áreas de maniobra; se requerían importantes cambios de diseño. Abundan las explicaciones oficiales: que la presente etapa de construcción se pensó para el desarrollo de la actividad pesquera; que en las dos etapas siguientes se atendería a lo relacionado con buques mayores, portacontenedores y otros; que el “nuevo puerto” será solo una alternativa de carga para las flotas pesqueras, mientras que el obsoleto muelle Prat seguirá concentrada la mayor actividad. Peor aún, las etapas siguientes dependerán de una inexistencia (o hasta ahora desconocida) “política de desarrollo portuario” que determinara el Presidente de la República y de la aprobación de una futura ley. No se sabe, pues, quien las construirá, ni cuándo.

Entretanto, Punta Arenas sigue perdiendo la ocasión de constituirse en un gran y próspero centro de servicios internacionales, en núcleo de un puerto verdaderamente acorde con la época moderna, por su estructura y su administración. Se omite barrer con las añejas trabas administrativas, tributarias y tarifarias que cada día hacen más atractivos a los puertos administrativos, con menos ventajas naturales, pero más franquicias. En cambio, se ha reducido el número de naves que lo emplean, siendo hoy alrededor de la mitad del que era

hace cinco años. Ushuaia, por el contrario, se alza como una competidora cada vez más seria, con todo el apoyo del Gobierno argentino. Se descuida observar y sacar las consecuencias del deterioro o de la vulnerabilidad del Canal de Panamá, que un día cualquiera pueden volcar radicalmente la situación actual. ¿Balance del “nuevo puerto” a esta fecha? Buenas intenciones, por cierto, ¿Eficiencia, eficacia, oportunidad, optimización de las inversiones, sentido de las urgencias regionales y nacionales, previsión y aprovechamiento de las realidades internacionales? Los hechos hablan por si solos. Y, entretanto, el puerto que necesitamos sigue pendiente.

AÑO 1996

TITULO: Nuevo Escenario Portuario **FECHA: 23 de febrero**

DESCRIPCION: A esta fecha se termina de construir el nuevo muelle de Bahía Catalina, concebido como la primera parte del complejo portuario regional. El directo menciona que el muelle está construido en el área en donde existe la mejor profundidad de las aguas de todo el litoral

TITULO: Decisión Portuaria **FECHA: Mayo**

DESCRIPCION: Se inician las obras complementarias para el nuevo puerto de punta Arenas a manos de Fasal la que asumirá una inversión de 1.800 millones de pesos, comprenden la construcción de una explanada, calles, instalaciones eléctricas, muros de contención, agua potable y alcantarillado. Con respecto a la administración del complejo será el presidente el que decide.

TITULO: Puerto, Tarea regional **FECHA: 23 de julio**

DESCRIPCION: El director de Emporchi ratifica lo que se puede logra con la cooperación del sector público y el área privada en la operación de los dos puertos. Menciona además que se llamara al sector privado a hacer las

inversiones necesarias que permitan establecer una alianza en un marco de competencia que permita abaratar los costos de producción

ANALISIS

Durante este año se establece que solamente se construirá la primera parte del nuevo puerto de Magallanes, pero este no puede quedar hasta ahí, al contrario, se deben reunir todos los esfuerzos tanto públicos como privados, para dotar a Magallanes de un nuevo puerto, con capacidad para convertir a Magallanes en el prestador de servicios marítimos y portuarios con proyección internacional que tantas veces se ha planteado, por lo que la tarea no es solo decidir quien administrará el nuevo muelle sino incentivar la ejecución de las otras dos etapas que contempla el proyecto.

AÑO 1997

TITULO: Comisión para la actividad portuaria FECHA: 17 de agosto

DESCRIPCION: La administración local de Emporchi en orden a convocar un encuentro que permita dar un impulso conjunto a la visión portuaria encontró una favorable acogida que viene a satisfacer una necesidad destacada

TITULO: Batalla que se pierde FECHA: 7 de septiembre

DESCRIPCION: La dejación con la que se ha asumido la prestación de servicios portuarios ha quedado reflejada con al llegada del barco perquero Ploneer el cual se sometió a diversos trabajos de refaccion , pero las normas actualmente vigentes le impiden descargar, la respuesta del gobierno fue clara meses antes se le había enviado una consulta con respecto al mismo tema a la subsecretaria de pesca del cual nunca recibieron respuesta.

TITULO: Nueva Ley portuaria FECHA: 12 de diciembre

DESCRIPCION: La promulgación de la nueva ley de puertos ha permitido conocer un itinerario de acción para la actividad portuaria que debe impulsarse en la región de Magallanes y en particular en la capital regional

ANALISIS

Se están dando pasos firmes en la difusión de servicios en el extranjero uno lo representa Asmar con su proyecto ya aprobado para construir un muelle de reparaciones en sus actuales instalaciones en Bahía Catalina. Instalaciones cuyo fin es captar las flotas de pesca que concentran su acción extractiva en el Atlántico y en el Pacífico, esa gran masa de barcos es considerada por los directivos como potencial que quieren captar.

En este año se hacen evidentes las grandes deficiencias burocráticas que tiene nuestro puerto debido a un dilema causado por la negación por parte del puerto para que un buque inglés pueda trasbordar su carga, lo que llevo a concluir que en nuestra ciudad no se responden las consultas efectuadas a la subsecretaria ni menos se resuelvan los problemas que afectan al sector pesquero y la prestación de servicios a barcos extranjeros.

Las inversiones que se están efectuando en puertos de países limítrofes confirman que la región de Magallanes está perdiendo la batalla por atraer las grandes flotas de pesqueras que operan en el cono sur. El único proyecto es el que impulsa Asmar de construir un muelle de reparaciones y promover sus instalaciones en el exterior, no hay política consistente para que la región se proyecte y salga a ofrecer sus servicios portuarios. Esto significa que la infraestructura portuaria tiene que continuar mejorando para constituirse realmente como una alternativa eficiente.

A finales de este año se establece la Nueva Ley de Puertos, la cual otorga una nueva estructura a la Empresa Portuaria de Chile que debe pasar a constituir las respectivas empresas regionales y a partir de allí, fijar los mecanismos en que serán administrados los sitios portuarios abriendo la eventualidad de inversión a entes privados. La pronta fijación del marco regulatoria permitirá además tomar las decisiones al sector privado para participar en la explotación de los sitios portuarios y la necesaria promoción de sus servicios en el exterior.

Cabe esperar de las autoridades regionales tengan una eficiente y decidida gestión para que los puertos de Magallanes cuenten cuanto antes con una nueva estructura administrativa que permita iniciar una etapa distinta que consulte la promoción y conquista de nuevos mercados para dar forma a la antigua aspiración de transformar a la región en una zona prestadora de servicios portuarios.

AÑO 1998

TITULO: Desafío Portuario

FECHA: 21 de abril

DESCRIPCION: Dirigentes de la Confederación de Trabajadores portuarios y Estibadores de Chile manifestaron su preocupación por la situación de cesantía y subempleo que afecta a sus asociados a raíz de lo que califican como reducción en la recalada de naves.

TITULO: La nueva empresa portuaria Austral

FECHA: 2 de agosto

DESCRIPCION: En agosto nace la empresa portuaria austral, organismo autónomo del Estado que tendrá como misión administrar los puertos estatales de Punta Arenas y Puerto Natales

TITULO: Nuevo muelle de Asmar

FECHA: noviembre

DESCRIPCION: Se inauguro un nuevo muelle de reparaciones, construido en el área de Bahía Catalina, junto a las instalaciones del astillero actual.

ANALISIS

Frente al alza de tarifas los directivos demandaron una medida unilateral de Emporchi para que baje las tarifas con el objeto de incentivar la influencia naviera, ahora la solución no solo corresponde a Emporchi, pero es evidente que esta empresa tendrá un rol relevante cuando a mediados de este año comience a funcionar como un ente autónomo bajo la forma legal de una sociedad autónoma.

En agosto desaparece en nuestra ciudad la Empresa Portuaria de Chile en conformidad con los nuevos criterios de regionalización y modernización que esta aplicando el actual gobierno.

Al amparo de la Empresa Portuaria nació uno de los gremios más poderosos del país, en conjunto con los estibadores constituyeron una fuerza laboral de importancia cuando el sistema de traslado de la carga requería de la utilización de gran cantidad de mano de obra.

A nivel nacional y regional la Emporchi tuvo que modernizarse y soportar la carga que significo la agilización del comercio internacional con un aumento de las importaciones y exportaciones. No obstante su estructura jurídica dependiente del Estado obligo a reemplazarla por empresas autónomas que con el fin de entregar una administración renovada a la infraestructura nacional.

La nueva empresa Portuaria Austral deberá cumplir su tarea con la ayuda del sector privado a fin de continuar con la tarea eficiente realizada por la Emporchi. Dicha empresa deberá cumplir varios objetivos. En primer lugar deberá resaltar

el hacer efectiva la regionalización de modo que la administración portuaria se aplique con criterios locales sin dependencia de organismo centralizados. Tendrá también que contribuir al desarrollo del llamado polo de servicios portuarios empleando la infraestructura que ofrecen hoy en el muelle Arturo Prat con sus instalaciones anexas y el futuro muelle Gobernador Mardones, situado en bahía Catalina. Para este objetivo tendrá que crear bases para una eficiente participación del sector privado mediante la concesión de sitios portuarios, esquema que podría dar una mayor competitividad a nuestros muelles.

Este años se recalca la construcción de un muelle por parte de la Armada cuyo objetivo central es facilitar las reparaciones de naves a flote, es decir, de aquellas por las características del trabajo demandado no requieren ser varadas, este muelle vino a satisfacer los problemas que enfrentaban estas faenas pues la prioridad en muelles tradicionales es la transferencia de carga. Esto unido a desplegado esfuerzo publicitario por parte de Asmar para atraer más buques y dar a conocer en el exterior los servicios que presta el astillero. Este muelle que costo poco mas de 8 de millones de dólares y cuenta con un área de 150 metros de atraque por cada costado. Se puede considerar que viene a complementar la primera etapa del nuevo puerto comercial que se inauguro el año pasado.

Este proyecto fue elogiado por múltiples autoridades debido a que crea nuevos empleos, recordando la gran ola de despidos que han afectados los últimos años a nuestra ciudad. Ciertamente se trata de un factor de progreso que fortalece el aporte histórico de la armada de Chile.

AÑO 1999

TITULO: Coordinación ciudad puerto

FECHA: 6 de enero

DESCRIPCION: la nueva ley portuaria entrega las facultades a las empresas locales para decidir sobre su futuro, sin tener que consultar a un organismo superior y distante, como ocurría con una empresa portuaria centralizada.

Durante este año no se hace alusión al puerto con respecto a su infraestructura si no menciona el alza de cobros a los camiones que ingresan al puerto a faenas de carga o descarga.

CONCLUSIONES

El problema del asilamiento ha sido siempre una constante en la historia de Magallanes por el carácter singular de su geografía agreste y la lejanía de los polos de desarrollo histórico, como fueron Europa y las Colonias Americanas de más al norte como el Virreynato del Perú y el propio Reino de Chile.

Es por ello que los intentos de conocer y colonizar la zona no fueron escasos, ya que las expediciones europeas a partir del descubrimiento mismo del Estrecho por Hernando de Magallanes en 1520, entrega a esta zona un carácter estratégico por poseer los únicos pasos conocidos hasta la fecha de la apertura del Canal de Panamá durante el siglo XX, que une los océanos Pacífico y Atlántico.

Dentro de este contexto la necesidad de poseer centros poblados al interior del Estrecho es importante, por lo que el ejemplo más destacado, para esta época, es el de la expedición de Sarmiento de Gamboa, con negativos resultados y que no logra este objetivo.

Con la Independencia de Chile, los derechos de soberanía son reclamados por personajes importantes como Bernardo O'Higgins y que encuentra respuesta en el Gobierno Conservador de Manuel Bulnes.

Con la Toma de Posesión del Estrecho y la instalación real del Fuerte Bulnes por parte de Juan Williams y sus hombres al servicio de Chile, comienza una

nueva etapa que efectivamente logrará consolidar una colonia en esta zona y que daría posteriormente origen a la ciudad de Punta Arenas.

Durante las primeras décadas de la naciente ciudad, y luego de desafortunados eventos que provocaron desazón en todos los sectores, comienza un periodo de auge y expansión económica que se desarrolla con el nacimiento de actividades productivas y la acumulación de capitales por parte de incipientes empresarios que poco a poco empezaron a desarrollar la zona.

Dentro de estos empresarios destacan varios que comienzan a desarrollar la actividad naviera en la zona, creándose astilleros, con hombres visionarios como Garesse, Donatti, Damianovic, Doberti y principalmente los hermanos Bonacic, quienes desarrollan efectivamente la industria de astilleros, que luego adquiere la poderosa Sociedad Braun Blanchard

Pero aquello es solo parte de esta industria que nace por las reales necesidades de integración y transporte de todo tipo, ya que aparecen las empresas de armadores, con nombres como Gilli, Waldron, Stubenrauch y principalmente Menéndez y Braun – Blanchard, que sin exagerar formaron un imperio económico en la región, desarrollando el cabotaje regional con toda la infraestructura de soporte para aquello, donde las naves circulaban periódicamente por las rutas magallánicas y nacionales, y que posteriormente formarían junto a Menéndez – Behety la famosa Compañía Chilena de Navegación Interoceánica.

Dentro de este contexto es que nace el Puerto de Punta Arenas en 1923, aunque anteriormente existieron terminales portuarios menores.

Durante los años 1941 a 1945 fueron variados los problemas para exportar la producción ganadera regional, causado en gran medida por la conflagración bélica como fue la Segunda Guerra Mundial, que cerró los mercados internacionales, además de la falta de un buque de alto tonelaje adecuado para el transporte de los productos ganaderos, lo que generó la sobrepoblación de animales en los campos, la incapacidad de los frigoríficos para faenarlos y conservarlos y la descomposición lógica de la carne sobre - producida por estos.

Existe además una irregularidad en el itinerario de los barcos, provocándose la llegada con retraso de estos, en situaciones incluso con dos meses de atraso, definiendo aún más el aislamiento geográfico de Magallanes. Esto trajo consigo el desabastecimiento y la consecuente escasez de artículos de primera necesidad para la población.

En 1945 la creación del Aeródromo, en cierta forma va a mitigar, en parte, esta negativa situación de aislamiento referida anteriormente, y solucionar el problema del traslado de pasajeros que ya no dependen tanto de los barcos.

Hacia el año 1948 se reabren los mercados internacionales, pero aun se observa que persiste el problema de la falta de un número suficiente de naves y una adecuada infraestructura, especialmente en lo referente a almacenamiento de productos.

Comienza entonces la demanda de una liberación arancelaria, a través del otorgamiento a la ciudad de la condición de Puerto Libre, para mejorar la alicaída economía regional producto del estancamiento de las exportaciones por la ausencia de mercados internacionales.

Con la promulgación de la Ley de Puerto Libre, en 1956, comienza una nueva era en la economía regional, una era que promete el desarrollo, a través del aumento del flujo de cargas importadas y exportadas, y que otorga al Puerto un desafío mayor.

Aparecen problemas de antaño que se proyectan en el tiempo y que medianamente se solucionarán durante las décadas de 1960 y 1970, estos problemas tienen relación con el funcionamiento y la infraestructura en general; los más importantes en el detalle tienen relación con la falta de espacio en el muelle, la poca mecanización en las faenas de embarque y desembarque, el dragado, la falta de protección frente a los temporales, la escasa estructura para almacenaje de los productos, la falta de un terminal pesquero adecuado y la insatisfactorias administraciones que rigen al Puerto.

En lo relativo al aspecto naviero propiamente tal para el período comprendido entre la década de 1950 y 1970, existe en general una situación variable en cuanto a la capacidad, modernidad, número e itinerario de las naves, puesto que existen diversas situaciones que son en promedio negativas, ya que persisten los problemas que se originan por una inadecuada Marina Mercante, tanto a nivel nacional como local, debido a la falta de naves, la antigüedad de estas, la mala administración y lo antieconómico de las operaciones en algunos

casos puntuales, aunque existen los esfuerzos y las intenciones por mejorar esto a través de empresas privadas y algunas soluciones entregadas por parte del Estado a través de la Empreemar.

En la década de 1970 comienza a gestarse un interés por parte de la comunidad y autoridades regionales, para la construcción de un nuevo terminal portuario, teniendo como antecedente los problemas antes mencionados, persistiendo para este período el desabastecimiento provocado por la poca frecuencia de las naves que llegaban a la zona dos veces al mes.

La Empresa Nacional del Petróleo ENAP, es un aporte importante en esta área, ya que durante las décadas desde su creación, han generado avances en lo referente a flota e infraestructura en terminales propios.

En el decenio de 1980 el aspectos más importantes a considerar es la demanda de un nuevo terminal, reafirmado por la consideración, geopolíticamente hablando, de la ubicación estratégica del Puerto, por el factor Estrecho, considerando lo obsolescencia del Canal de Panamá debido al aumento del tonelaje en los buques; la condición de Punta Arenas como Puerto de entrada a la Antártica, el persistente aislamiento marítimo y el lógico desabastecimiento de productos, la creación posterior de la Zona Franca que va a aumentar el flujo de naves y la inadecuada estructura del muelle fiscal Arturo Prat para las operaciones de los buques de gran tonelaje.

En los años posteriores a 1990 se sigue insistiendo en la construcción de un nuevo terminal, que finalmente se materializa el año 1996, lográndose de paso una mejoría radical a los problemas portuarios que históricamente se han presentado desde la creación misma del Puerto de Punta Arenas, por lo que se considera un progreso nunca antes observado en materia portuaria local. El desarrollo político del terminal José Santos Mardones se inicia con las promesas que hizo el General Augusto Pinochet durante el Régimen Militar, se continua una vez vuelta la Democracia con las Promesas del Presidente Patricio Aylwin y se construye finalmente durante el Mandato del Presidente Eduardo Frei Ruiz – Tagle.

El plan de la construcción del muelle Santos Mardones se constituía de tres partes de las cuales solo se ha construido la primera, puesto que las autoridades debieron asumir que el puerto solo podría destinarse a naves menores y que en un comienzo se pensó para el desarrollo de la actividad pesquera, solo en las dos últimas etapas se atenderían buques mayores, además hay que sumar que el muelle de la Chipera tenía carácter de multiuso y por lo tanto se considero que era suficiente para las necesidades de la Región. Si es que se llegaran a construir las dos etapas siguientes si son necesarias, esta obra sería llevada a cabo por privados.

A finales de la década se establece la nueva Ley de Puertos, que otorga una nueva estructura a la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), las cuales serán las que administren los sitios portuarios y deberán incentivar la inversión de entes privados, es por este motivo que se crea la Empresa Portuaria Austral (EPA) la que deberá continuar con las tareas realizadas por la EMPORCHI. Los objetivos más claros de la EPA son la administración portuaria en las cuales se

deben aplicar criterios locales sin depender de organismos centralizados. Además deberá contribuir al desarrollo de los servicios portuarios empleando la infraestructura que ofrece el Muelle Prat y el futuro proyecto terminado en sus etapas del muelle Mardones.

En conclusiones generales el Puerto de Punta Arenas ha evolucionado de manera concreta solamente en las últimas dos décadas, ya que en el pasado el desarrollo en la temática portuaria ha sido escaso, sin embargo todavía falta mucho por hacer si lo comparamos con los estándares internacionales que cumplen puertos como Montevideo, Rotterdam y Hamburgo, entre otros, a nivel internacional, y a nivel Patagónico como el Puerto de Ushuaia en la República Argentina, que posee una cultura y política portuaria mayor. Esperamos que las políticas de nuestro país sigan evolucionando para acabar con el centralismo y la falta de visión de progreso que todavía se aprecia aún en el siglo XXI, un siglo de Globalización al cual todavía no nos adaptamos muy bien.

BIBLIOGRAFIA

- BONACIC – DORIC, LUCAS, 1939 “Resumen histórico del Estrecho y la Colonia de Magallanes” Punta Arenas, Imprenta La Nacional
- CHAMORRO CLAUDIO, Bajo el Cielo Austral
- ENCICLOPEDIA UNIVERSAL ILUSTRADA EUROPEO – AMERICANA ESPASA –CALPE, Tomo VI
- ENCICLOPEDIA UNIVERSAL ILUSTRADA EUROPEO AMERICANA ESPASA – CALPE, Tomo LXVI
- FUGELLIE SILVESTRE, Magallanes en la Edad de Oro
- MARTINIC BEROS, MATEO, 2002 “Breve Historia de Magallanes”, Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- MARTINIC BEROS, MATEO, 2001 “Nociones de Geografía de Magallanes”, Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- MATEO BEROS, MATEO, 1977 “Historia del Estrecho de Magallanes”, Santiago, Editorial Andrés Bello
- MARTINIC BEROS, MATEO, 2006 “Historia de la Región Magallánica” (Tomo I al IV). Punta Arenas: Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- QUIROZ VERGARA, SERGIO. Economía y Sociedad en Magallanes 1843 – 1877
- SIERRA BRAVO, RESTITUTO. Técnicas de Investigación Social. Sección 4, capítulo 18. Ed. Paraninfo. España, 1998
- VERA, ROBUSTIANO. 1897 “La colonia de Magallanes y Tierra del Fuego 1843 a 1897” Santiago de Chile: Imprenta de la Gaceta

- ZORRILLA C, MANUEL, 1925 “Magallanes en 1925” (Tomo I). Punta Arenas:
- ZORRILLA C, MANUEL, 1909 “Guía de Magallanes 1909”

MARCO JURÍDICO

- DFL N° 290/60, artículo 4°.
- Ley 19.542; República de Chile, 1997
- Ley 18.773; República de Chile, 1989

SITIOS DE INTERNET

- www.patagonia-chile.com
- www.epa.co.cl
- www.empremar.cl/home.htm
- <http://www.ejournal.unam.mx/pde/pde135/PDE13503.pdf>
- www.oas.org/.../16_rol_estra_industria_port_doc128_03.doc.

DOCUMENTOS GUBERNAMENTALES

- Ministerio del Interior, Estrategias de Desarrollo Regional y Globalización
- Agenda Regional de Desarrollo Productivo

DIARIOS

EDITORIALES

1. Diario La Prensa Austral, 11 de octubre de 1941
2. Diario La Prensa Austral, 22 de junio de 1942
3. Diario La Prensa Austral, 14 de octubre de 1942
4. Diario La Prensa Austral, 04 de noviembre de 1942
5. Diario La Prensa Austral, 02 de febrero de 1943
6. Diario La Prensa Austral, 27 de marzo de 1943
7. Diario La Prensa Austral, 06 de abril de 1943
8. Diario La Prensa Austral, 17 de noviembre de 1943
9. Diario La Prensa Austral, 21 de febrero de 1944
10. Diario La Prensa Austral, 15 de enero de 1945
11. Diario La Prensa Austral, 31 de enero de 1945
12. Diario La Prensa Austral, 07 de febrero de 1945
13. Diario La Prensa Austral, 04 de marzo de 1946
14. Diario La Prensa Austral, 19 de junio de 1946
15. Diario La Prensa Austral, 25 de julio de 1946
16. Diario La Prensa Austral, 10 de febrero de 1947
17. Diario La Prensa Austral, 25 de febrero de 1947
18. Diario La Prensa Austral, 20 de enero de 1948
19. Diario La Prensa Austral, 30 de enero de 1948
20. Diario La Prensa Austral, 06 de octubre de 1948
21. Diario La Prensa Austral, 14 de octubre de 1948
22. Diario La Prensa Austral, 26 de febrero de 1955
23. Diario La Prensa Austral, 02 de marzo de 1955
24. Diario La Prensa Austral, 10 de marzo de 1955
25. Diario La Prensa Austral, 12 de marzo de 1955
26. Diario La Prensa Austral, 16 de abril de 1955

27. Diario La Prensa Austral, 02 de mayo de 1955
28. Diario La Prensa Austral, 30 de mayo de 1955
29. Diario La Prensa Austral, 14 de junio de 1955
30. Diario La Prensa Austral, 24 de marzo de 1956
31. Diario La Prensa Austral, 07 de julio de 1956
32. Diario La Prensa Austral, 17 de diciembre de 1956
33. Diario La Prensa Austral, 31 de enero de 1957
34. Diario La Prensa Austral, 11 de febrero de 1957
35. Diario La Prensa Austral, 04 de octubre de 1957
36. Diario La Prensa Austral, 17 de octubre de 1957
37. Diario La Prensa Austral, 21 de octubre de 1957
38. Diario La Prensa Austral, 13 de noviembre de 1957
39. Diario La Prensa Austral, 16 de enero de 1958
40. Diario La Prensa Austral, 04 de febrero de 1958
41. Diario La Prensa Austral, 01 de marzo de 1958
42. Diario La Prensa Austral, 28 de agosto de 1958
43. Diario La Prensa Austral, 21 de octubre de 1958
44. Diario La Prensa Austral, 09 de octubre de 1959
45. Diario La Prensa Austral, 17 de octubre de 1959
46. Diario La Prensa Austral, 02 de diciembre de 1959
47. Diario La Prensa Austral, 13 de julio de 1960
48. Diario La Prensa Austral, 01 de marzo de 1961
49. Diario La Prensa Austral, 14 de marzo de 1961
50. Diario La Prensa Austral, 16 de junio de 1961
51. Diario La Prensa Austral, 08 de enero de 1963
52. Diario La Prensa Austral, 08 de febrero de 1963
53. Diario La Prensa Austral, 11 de julio de 1963
54. Diario La Prensa Austral, 27 de marzo de 1964
55. Diario La Prensa Austral, 29 de octubre de 1964

56. Diario La Prensa Austral, 14 de febrero de 1965
57. Diario La Prensa Austral, 10 de junio de 1965
58. Diario La Prensa Austral, 18 de enero de 1966
59. Diario La Prensa Austral, 19 de diciembre de 1966
60. Diario La Prensa Austral, período 1967 - 1971
61. Diario La Prensa Austral, 07 de agosto de 1972
62. Diario La Prensa Austral, 12 de septiembre de 1972
63. Diario La Prensa Austral, 27 de julio de 1974
64. Diario La Prensa Austral, 19 de agosto de 1974
65. Diario La Prensa Austral, 27 de febrero de 1975
66. Diario La Prensa Austral, 21 de octubre de 1975
67. Diario La Prensa Austral, 03 de junio de 1976
68. Diario La Prensa Austral, 25 de junio de 1976
69. Diario La Prensa Austral, 24 de septiembre de 1977
70. Diario La Prensa Austral, 18 de marzo de 1978
71. Diario La Prensa Austral, 13 de junio de 1978
72. Diario La Prensa Austral, 27 de octubre de 1979
73. Diario La Prensa Austral, 21 de enero de 1980
74. Diario La Prensa Austral, 07 de febrero de 1980
75. Diario La Prensa Austral, 06 de agosto de 1980
76. Diario La Prensa Austral, 07 de agosto de 1980
77. Diario La Prensa Austral, 12 de agosto de 1980
78. Diario La Prensa Austral, 14 de agosto de 1980
79. Diario La Prensa Austral, 21 de agosto de 1980
80. Diario La Prensa Austral, 26 de diciembre de 1980
81. Diario La Prensa Austral, 07 de febrero de 1981
82. Diario La Prensa Austral, 19 de marzo de 1981
83. Diario La Prensa Austral, 13 de abril de 1981
84. Diario La Prensa Austral, 14 de abril de 1981

85. Diario La Prensa Austral, 27 de mayo de 1981
86. Diario La Prensa Austral, 26 de octubre de 1981
87. Diario La Prensa Austral, 28 de enero de 1982
88. Diario La Prensa Austral, 06 de abril de 1982
89. Diario La Prensa Austral, 07 de abril de 1982
90. Diario La Prensa Austral, 19 de mayo de 1982
91. Diario La Prensa Austral, 10 de junio de 1982
92. Diario La Prensa Austral, 04 de enero de 1983
93. Diario La Prensa Austral, 11 de enero de 1983
94. Diario La Prensa Austral, 14 de enero de 1983
95. Diario La Prensa Austral, 19 de enero de 1983
96. Diario La Prensa Austral, 22 de diciembre de 1983
97. Diario La Prensa Austral, 12 de mayo de 1984
98. Diario La Prensa Austral, 26 de mayo de 1984
99. Diario La Prensa Austral, 10 de julio de 1984
100. Diario La Prensa Austral, 07 de agosto de 1984
101. Diario La Prensa Austral, 17 de diciembre de 1984
102. Diario La Prensa Austral, 26 de abril de 1985
103. Diario La Prensa Austral, 03 de agosto de 1985
104. Diario La Prensa Austral, 19 de agosto de 1985
105. Diario La Prensa Austral, 31 de agosto de 1985
106. Diario La Prensa Austral, 29 de octubre de 1985
107. Diario La Prensa Austral, 20 de noviembre de 1985
108. Diario La Prensa Austral, 9 de julio de 1986
109. Diario La Prensa Austral, 25 de julio de 1986
110. Diario La Prensa Austral, 16 de septiembre de 1986
111. Diario La Prensa Austral, 1 de octubre de 1986
112. Diario La Prensa Austral, 5 de mayo de 1987
113. Diario La Prensa Austral, 27 de mayo de 1987

114. Diario La Prensa Austral, 5 de agosto de 1987
115. Diario La Prensa Austral, 16 de septiembre de 1987
116. Diario La Prensa Austral, 3 de marzo de 1988
117. Diario La Prensa Austral, 18 de enero de 1989
118. Diario La Prensa Austral, 2 de marzo de 1990
119. Diario La Prensa Austral, 6 de junio de 1990
120. Diario La Prensa Austral, 3 noviembre de 1990
121. Diario La Prensa Austral, 14 de noviembre de 1990
122. Diario La Prensa Austral, 22 de diciembre de 1990
123. Diario La Prensa Austral, 16 de enero de 1991
124. Diario La Prensa Austral, 4 de febrero de 1991
125. Diario La Prensa Austral, 9 de febrero de 1991
126. Diario La Prensa Austral, 6 de marzo de 1991
127. Diario La Prensa Austral, 20 de marzo de 1991
128. Diario La Prensa Austral, 23 de mayo de 1991
129. Diario La Prensa Austral, 13 de diciembre de 1991
130. Diario La Prensa Austral, 24 de febrero de 1992
131. Diario La Prensa Austral, 13 de marzo de 1992
132. Diario La Prensa Austral, 21 de mayo de 1992
133. Diario La Prensa Austral, 7 de junio de 1992
134. Diario La Prensa Austral, 23 de junio de 1992
135. Diario La Prensa Austral, 11 de septiembre de 1992
136. Diario La Prensa Austral, - de julio de 1992
137. Diario La Prensa Austral, - de julio de 1992
138. Diario La Prensa Austral, - de agosto de 1992
139. Diario La Prensa Austral, - de octubre de 1992
140. Diario La Prensa Austral, 12 de enero de 1993
141. Diario La Prensa Austral, - marzo de 1993
142. Diario La Prensa Austral, - marzo de 1993

- 143.** Diario La Prensa Austral, - agosto de 1993
- 144.** Diario La Prensa Austral, 11 de enero de 1994
- 145.** Diario La Prensa Austral, 9 de agosto de 1994
- 146.** Diario La Prensa Austral, 4 de octubre de 1994
- 147.** Diario La Prensa Austral, 22 de junio de 1995
- 148.** Diario La Prensa Austral, 29 de junio de 1995
- 149.** Diario La Prensa Austral, 7 de julio de 1995
- 150.** Diario La Prensa Austral, 12 de noviembre de 1995
- 151.** Diario La Prensa Austral, 23 de febrero de 1996
- 152.** Diario La Prensa Austral, - mayo de 1996
- 153.** Diario La Prensa Austral, 23 de julio de 1996
- 154.** Diario La Prensa Austral, 17 de agosto de 1997
- 155.** Diario La Prensa Austral, 7 de septiembre de 1997
- 156.** Diario La Prensa Austral, 12 de diciembre de 1997
- 157.** Diario La Prensa Austral, 21 de abril de 1998
- 158.** Diario La Prensa Austral, 2 de agosto de 1998
- 159.** Diario La Prensa Austral, - noviembre de 1998
- 160.** Diario La Prensa Austral, 6 de enero de 1999

ANEXOS

ANEXO 1

ENTREVISTA

Don Anelio Aguayo, Biólogo del departamento científico del Instituto Nacional de Antártica Chilena (Entrevista realizada el 18 de noviembre de 2009)

“El servicio del puerto es impecable, bueno.”. Con esta frase dada por el señor Anelio Aguayo, miembro del cuerpo científico de la INACH, al hacerle la presentación de nuestro tema, comienza la realización de nuestra entrevista.

¿Presta el Puerto de Punta Arenas, desde el punto de vista del soporte técnico e infraestructura, un servicio adecuado a las expediciones antárticas?

Respuesta: En sí el puerto no es puerto, en otro sentido, el muelle es muy corto. El muelle necesita más de tres veces lo que es hoy en día; y necesita un cabezal, una ‘T’ allá donde termina el muelle. El agua pasa por debajo, pasa el agua de un lado para otro ¿Ustedes conocen Valparaíso o Talcahuano, otros puertos? ¿Conocen los rompeolas qué son? Son estructuras de cemento y piedra que tienen distintos lados y que ensamblan, y que van a proteger del oleaje; nuestro puerto no tiene ninguna protección, entonces cuando hay mal tiempo, dependiendo de donde sopla el viento, aquí la Armada cierra el puerto cuando hay mal tiempo y aquí los buques no pueden quedar ahí, tienen que salir afuera. Entonces ¿Qué tipo de puerto es? No es seguro. Eso falta.

Ahora lo otro que no tiene Punta Arenas es una marina, donde estén los yates, los buques. No existe marina. Tú eres yatista, vienes de Valparaíso o vienes de Puerto Montt quieres poner tu yate, lo vas a colocar al lado del puerto; basta que empiece a soplar el viento y el yate se empieza a golpear. Por eso que te

digo, no hay protección ¡No hay Puerto! Porque yo, el concepto que tengo de puerto, es una región abrigada para protección de los buques, y para poder hacer la carga y descarga y el comercio de pasajeros, todo de buena forma.

Ahora, lo bueno que tiene el puerto es: electricidad, agua, terminal para el petróleo, terminal para la gasolina, o sea los servicios básicos impecable y el comercio de Punta Arenas en ese sentido, lo abastece muy bien.

Lo otro, en cuanto a Infraestructura, falta. No es confiable el Puerto de Punta Arenas ¡Es vergonzoso! Los turistas desembarcan en lancha, menos mal que ahora la EPA tiene la infraestructura para recibir a los turistas; diez años atrás no existía eso.

Faltan escaleras para que uno se embarque, si el buque que uno necesita tomar esta estacionado en el muelle en tercera fila podríamos decir, uno tiene que pasar saltando de un buque en otro, más encima hay que pasar por arriba de los neumáticos que tiene de defensa el muelle para subir a los buques. Esas cosas hay que arreglarlas.

¿Para qué es utilizado principalmente el puerto de Punta Arenas por la INACH?

Respuesta: El Instituto lo ocupa como cualquier otra compañía. Aunque el Instituto no cuenta con buques propios, trabajamos en convenio con la Armada, con los buques Almirante Viel o los remolcadores como puede ser el Lautaro. Entonces, como 'rentamos' los buques de la Armada en el puerto tenemos preferencia frente a otras compañías. Como somos un organismo del Estado, ocupamos buques de la Armada y no tenemos problemas de esta forma.

¿Quiénes del Instituto utilizan los buques para los viajes antárticos?

Respuesta: Del Instituto vamos sólo científicos y el personal de apoyo para los científicos, el personal logístico y científico va a la Antártica. La base nuestra allá es igual que acá. Tenemos de todo.

Todas las facilidades portuarias las recibe el Instituto a través de la Armada.

¿El Instituto nunca ha contado entonces con buques propios para las expediciones?

Respuesta: Bueno, es que cuando se crea la INACH, como organismo del gobierno, nace bajo el amparo de la Armada y de la Universidad de Chile. De partida los buques siempre han sido de la Armada, pero antiguamente era obligación de la Armada transportarnos gratuitamente, pero después de la dictadura, todo se privatiza, y las fuerzas armadas nos cobran ahora por ir a la Antártica.

Las expediciones se harían en todas las épocas del año, pero habría que ocuparse más presupuesto, y no hay tal.

¿Por qué el puerto de Punta Arenas es considerado un puerto estratégico para la Antártica?

Respuesta: Bueno, en este minuto, el puerto de Ushuaia en Argentina es más estratégico que éste; porque además geográficamente Ushuaia es puerto, aquí es algo artificial por el muelle. Ushuaia es puerto, es más abrigado. Para nosotros, el puerto estratégico para la Antártica sería Puerto Williams, por su ubicación geográfica, pero por historia ha sido Punta Arenas.

En Ushuaia basta que suene la sirena de un buque y te abren todos los comercios, tienen una cultura de puerto, en cambio aquí el comercio te hace un

favor en atenderte a la hora de almuerzo, y eso es mal visto por los turistas que se reciben año tras año en el puerto. ¡Es vergonzoso! Los turistas no tienen que hacer un sábado y menos un domingo acá en Punta Arenas.

Como conclusión, podríamos decir que el Instituto necesita un buque, para evitar todos los líos con la Armada, para ir cuando se estime conveniente a la Antártica. Necesitamos un rompehielos, pero no como el que maneja actualmente la Armada, sino como el Palmer o el Gould (que tiene el nombre de un ecólogo norteamericano) que es norteamericano, que ocupan menos personal y funcionan día y noche, ni parecido al sistema de la Armada nacional, tienen los norteamericanos un sistema muy efectivo de navegación, y ese es el que deberíamos seguir.

ANEXO 2

ENTREVISTA

Sr. Yanko Vilicic, Director de la Empresa Portuaria Austral (Entrevista realizada el 18 de noviembre de 2009)

¿Cuáles son los planes o proyectos para mejorar el puerto?

Respuesta: Cuando a partir de la EMPORCHI se crearon las empresas portuarias que son diez en total en el país, la Ley que las crea les prohíbe crear nueva infraestructura portuaria, por lo tanto, las Empresas Portuarias por sí solas no pueden crear nuevos muelles o nuevos frentes de atraque la Ley se los prohíbe. Y lo que establece esa ley, en el fondo, que de ahí en adelante las inversiones portuarias pasarán a ser sector privado y no del sector público. Nuevas inversiones de aquí en adelante las hace sólo el sector privado, por Ley. Nosotros como EPA no podemos construir nuestra infraestructura, lo que tenemos que hacer, es llamar a licitación de concesión si queremos alargar el muelle, o hacer un muelle al lado, o un muelle distinto, se llama a una licitación, en donde los privados que se presentan a alguien se le va a adjudicar el proyecto y podrá construir infraestructura. A su vez, lo que la ley establece, es que si no hubiese ningún interesado, se llama a licitación y no se presentan interesados, en ese caso nosotros podremos construir infraestructura.

Nosotros tenemos planes para arreglar infraestructura, para ampliar, pero todo a través de la vía de la licitación. Las tres infraestructuras que están bajo la administración de la EPA son: Prat, Mardones y en Natales.

En general el grado de nuestra ocupación en infraestructura es bajísimo. En el caso del Muelle Prat, tiene un 52% de ocupación, o sea, el frente de atraque es lo que se ocupa, el 52% está ocupado y el resto está disponible; el Mardones

está ocupado como en un 28%. No requerimos frentes de atraque porque hay disponibilidad, o sea, podrían venir el doble de barcos que ahora y tenemos disponibilidad.

¿Podrían venir el doble de barcos y no habría ningún problema?

Respuesta: No, por ningún motivo, por cantidad no existen problemas. Lo que sí, se producen algunos inconvenientes técnicos; hay naves que por las características que tienen no pueden atracar en el muelle que tenemos.

¿Los Cruceros?

Respuesta: Sí, El tema de los cruceros específicamente. O sea, este tema de los cruceros ha crecido tanto (en tamaño) que hoy día no pueden atracar ni en el muelle Mardones ni el Prat. Entonces, para el muelle Prat nosotros estamos en el proceso de Licitación de una concesión para llamar a un privado que alargue el muelle Prat, de manera que puedan hacer dos frentes de atraque para operar, uno a cada lado de la costa del muelle. Ese es el proceso de mejoramiento de infraestructura en el que estamos, este año esperamos publicar la licitación de esta propuesta; se supone que a fines de noviembre o principios de diciembre debiéramos hacer pública la licitación y de ahí viene todo un proceso de estudio de las propuestas, entre otras cosas. Pero esperamos que en no más de seis meses más (si es que hay interesados) se lo adjudiquemos a alguien para que se empiece a construir el alargamiento del muelle para crear la posibilidad de dos nuevos sitios para cruceros de 294 metros de largo, esto es más o menos lo que se permitiría, uno a cada lado del muelle.

¿Todo esto a futuro?

Respuesta: Eso es el programa a futuro, pero en un futuro próximo. Para el Mardones no hay considerado construcción de nuevos frentes de atraque pero sí ahora, estamos trabajando en una licitación, también para que los privados desarrollen, pero para que desarrollen en los terrenos que están en tierra: bodegas, frigoríficos, contenedores, etc. Todo lo signifique del muelle hacia atrás. Te repito, por la vía que la Ley nos establece, llamando a licitación.

¿De qué manera influye el puerto en el Desarrollo Económico Regional de la región?

Respuesta: Para esta región debiera ser absolutamente, porque si se ve en general los transportes son: en carretera hasta los 200 o 300 kilómetros, de 500 a 800 kilómetros debiera ser ferrocarril y sobre los mil kilómetros hablamos del transporte por barcos. O sea, lejos es el más competitivo; es el medio primordial de transporte para esta región aislada del resto del país. Por ejemplo, la novena región no cuenta con puertos, pero tiene carreteras, así que ni sienten la falta portuaria.

¿Cuenta Punta Arenas con las condiciones de instalar una marina?

Respuesta: Naturales, condiciones naturales no. No existen en Punta Arenas lugares abrigados, lo más cercano a esto sería Bahía Mansa que tiene un resguardo natural. Pero si se podrían crear artificialmente las condiciones para una marina, artificialmente digo.

¿Cuáles son las principales falencias de los muelles o en general, del Puerto de Punta Arenas?

Respuesta: En general por el grado de ocupación tenemos una capacidad para seguir creciendo todavía desde el punto de vista técnico pero, te repito, tenemos el problema de los cruceros. Hasta el año 2005, nunca hubo este tipo de inconvenientes, pero comenzaron a crecer de esa fecha en adelante considerablemente de tamaño. Entonces, el setenta u ochenta por ciento de los pasajeros que vienen en cruceros tienen que bajarse en lanchas, por un tema que estos muelles no fueron diseñados y construidos para este tipo de barcos. Aunque para nosotros como muelle, el servicio de carga es lo más importante en números. Porque el pasajero que viene y se baja, aporta a la región producto del comercio no al puerto en sí.

¿Qué servicios específicamente presta el Puerto de Punta Arenas a las naves?

Respuesta: Son varios:

- Muellaje, referido al estacionamiento de los barcos.
- Servicio de transferencia de cargas
- Servicio de abastecimiento de combustible y agua a las naves.
- Almacenamiento, tanto cubierto (en las bodegas) como descubierto (en los contenedores, más se ve esto en el muelle Mardones)
- Servicio de energía eléctrica para los contenedores refrigerados.
- Servicio de salas para pasajeros (con la venta de souvenirs, cafetería, telefonía) Todo enfocado para el pasajero, principalmente en la época turística.

Los más importantes para nosotros como puerto y Empresa Portuaria son muellaje y carga. Estas dos cosas son por las que principalmente nosotros cobramos.

¿Qué proyecciones se tienen para el puerto de Punta Arenas?

Respuesta: Bueno, lo principal es el movimiento y transporte de carga. El cual está directamente relacionado con el desarrollo de la región. Si la región no tiene crecimiento económico no habrá por ende un aumento en las cargas. Tenemos como puerto una ubicación estratégica, muchos barcos pasan por acá pero no siempre eso está ligado a que tenga que recalar en nuestro puerto. Todo lo que pasa por el Canal de Panamá pasa también por acá, pero no tiene relación directa con nosotros. Estamos bien ubicados con respecto a los mares, con respecto a la Antártica, estamos más cercanos, tenemos un potencial importante como puerto. Somos potencial pero hay que desarrollar eso.

¿De qué manera el puerto mejora el aislamiento geográfico de la región?

Respuesta: La conexión marítima es relevante, para llegar por tierra al norte hay que pasar por Argentina. La conexión marítima es estratégica, eso nos da una importancia relevante, hay una dependencia de la región por el mar para conectarse, y eso lo vemos por el puerto en sí.

¿Qué evolución ha tenido el puerto desde el cambio de EMPORCHI a la creación de la EPA?

Respuesta: De partida cuando se creó la EPA todos los números eran rojos acá, porque la EMPORCHI tenía números azules pero en los puertos de San Antonio y Valparaíso. Hubo que racionalizar todo para que esta nueva empresa

regional fuera rentable, fuera eficiente. Se dividió a la EMPORCHI para ello, en diez empresas estatales, independientes, autónomas, y éstas a su vez, cada una, debían trabajar rentabilizando sus inversiones. De esta manera hubo que rentabilizar, disminuyendo costos, relacionado directamente con el personal; se disminuyó el personal en un 50%. Y en rentabilidad, el año 2008 fue sobre los mil millones de pesos, y de eso tributamos el 57%. En tema de inversiones hemos crecido considerablemente estos últimos cuatro años, en bodegaje, explanadas, entre otras cosas; el muelle Prat prácticamente se hizo de nuevo por debajo, pero eso la gente no lo ve.

ANEXO 3.
FOTOGRAFÍAS



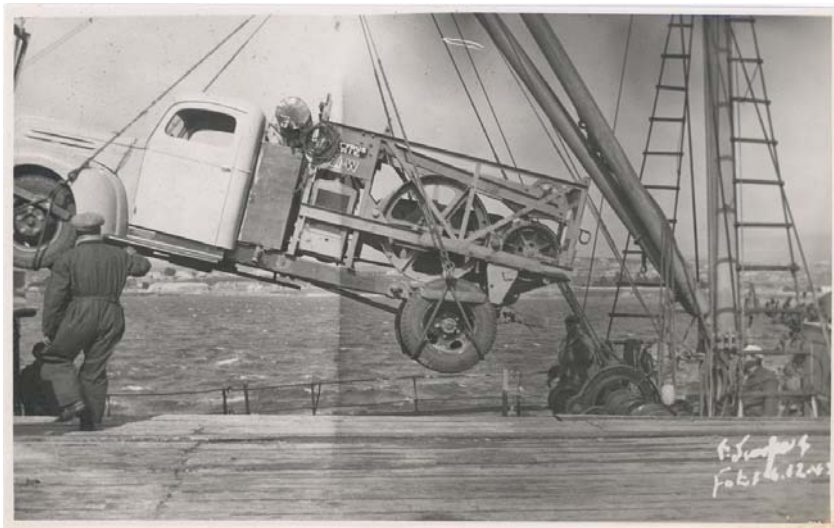
Fotografía tomada el año 1939



Fotografía tomada el año 1932 al muelle de Punta Arenas



Fotografía panorámica de la ciudad y puerto de Punta Arenas el año 1941



Fotografía del año 1943, llegada de un vehículo al Puerto de Punta Arenas



FOTOGRAFÍA EXTRAÍDA DE LA PRENSA AUSTRAL EL AÑO 1955, CUANDO SE SOLICITABA AL GOBIERNO NACIONAL LA IMPLEMENTACIÓN DEL PUERTO LIBRE EN MAGALLANES



FOTOGRAFÍA DEL MUELLE DE PUNTA ARENAS EL AÑO 1900

