

IESE
Instituto de Enseñanza Superior del Ejército
Instituto Universitario Art. 77 – Ley 24.521
Escuela Superior de Guerra
“Tte Grl Luis María Campos”



TESIS

Título: Patagonia. Geopolítica y Geoestrategia para su desarrollo

Que para acceder al título de *Magíster en Estrategia y Geopolítica* presenta el Maestrando Guillermo J. M. Gaudio

Director de Tesis: Cnl.(R.) Mg. Justino Bertotto

Buenos Aires, marzo 2006

A la memoria del Cnl .(R)

José María Tisi Baña

INTRODUCCIÓN

PLANTEO DEL PROBLEMA

La Patagonia es una región de atraso relativo respecto del resto del país que no ha recibido, para revertirlo, la atención de las autoridades centrales por haber sido históricamente desvalorizada en su importancia geopolítica y estratégica.

OBJETIVO GENERAL

Resaltar la importancia estratégica y geopolítica de la Patagonia y determinar el valor de una alianza estratégica con Chile para lograr el desarrollo humano y el progreso económico de la región patagónica.

HIPÓTESIS

El atraso actual del desarrollo humano y económico de la Patagonia, (provocado por el aislamiento geográfico, la falta de integración regional, la dureza del clima, la falta de agua potable, la indiferencia política de los gobiernos centrales y determinados intereses opuestos a su desarrollo), puede ser revertido más fácilmente mediante una alianza estratégica con Chile.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 1) Contribuir a establecer prioridades estratégicas para el desarrollo de la Patagonia., preservando sus particularidades ecológicas.**

- 2) Consolidar la nueva relación con Chile, distinta de la histórica, estableciendo una alianza estratégica, promoviendo el aprovechamiento del surgimiento económico del área Asia-Pacífico como motor de su desarrollo.**
- 3) Transformar su aislamiento de debilidad en fortaleza.**

Patagonia. Su nombre devuelve ecos de repiques múltiples. Patagonia se asocia invariablemente a la inmensidad, y a las grandes soledades, a planicies inmensas, costas acantiladas, hermosos lagos y boscosos faldeos andinos, etc...En su nombre se conjugan la aridez y la exuberancia; la riqueza y la escasez; la belleza y el misterio.

¿Qué les pasó a los argentinos, que la tuvieron durante tanto tiempo olvidada? ¿Cuántos son los que aún no la tienen en cuenta? Muchos. Me atrevería a decir que cada vez son más.

A medida que se agudizan los problemas cotidianos y la realidad agobia a los argentinos, éstos circunscriben el campo de sus preocupaciones a su entorno físico inmediato. Trabajar, comer, estar seguro, educarse y curarse las enfermedades pasan a ocupar la totalidad de la atención de esos ciudadanos y pocos pueden despejarse para advertir que el país está lleno de posibilidades y que aún muchas de sus regiones están esperando el momento de mostrar su verdadero potencial. La Patagonia es una de ellas.

Pero este no es un problema que comenzó en nuestros días. Ya en el siglo XIX, pero por razones opuestas, acontecía lo mismo. La feracidad de la pampa húmeda, la riqueza que producía, actuaba como un gran resplandor que no permitía, a la mayoría de los habitantes, mirar más allá de sus límites.

Demasiado preocupados en defender sus intereses, enfrentados entre sí en luchas fratricidas, pocos dirigentes nacionales se preocuparon por conservar dentro del territorio y patrimonio nacional, estas inmensas lejanías de los centros del poder.

A pesar de eso, hubo muchísimos hombres que por tierra o por mar, se preocuparon de defender la soberanía argentina sobre estos confines. Sin necesidad de idealizarlos, sin dejar de considerarlos humanos, sin pretender que la defensa de la soberanía haya sido el único objetivo que los motivó, es imposible dejar de reconocerles el coraje y la audacia que tal empresa requería. El Ejército Argentino y la Armada Argentina tuvieron un papel destacado en tales empresas.

Al mencionar el coraje y audacia de estos últimos, debemos referirnos al coraje y la audacia que exhibieron los primeros que se atrevieron a pisarla.

Según Antonio Pigafetta, (1) cronista del viaje de Fernando de Magallanes, esta expedición llegó el 31 de Marzo de 1520 a la bahía de San Julián. Allí desembarcaron y tomaron contacto con los aborígenes a los que Magallanes denominó Patagones.

Estos aborígenes eran altos y corpulentos, y como la gente alta tiene los pies grandes, la leyenda atribuyó a esta característica la denominación que Magallanes encontró para ellos. Algunos agregaron a esa fantasía, la piel de guanaco con la que cubrían sus pies, haciéndolos aún más grandes.

No fue así. Según demostró la filóloga argentina Maria Rosa Lida, (2) el nombre tiene otro origen. Magallanes era un hombre culto. Lo suficiente, por lo menos, para haber leído la novela “Primaleón”, donde el héroe captura al gigante “Patagón”. La misma Lida dice que, en la primera edición de la novela, del año 1512, hoy conservada en Cambridge, se habla de un pueblo de salvajes a los que se denomina “patagones”. Tal novela era del género que se denominaba “de caballería”, y estas eran lectura obligada de aquellos expedicionarios que sabían leer y actuaban como estímulo en la búsqueda de aventuras.

¿Cuál de ambos fue el motivo por el cual Magallanes adoptó esa denominación? No importa. Lo importante es que Pigafetta estampó en sus mapas el nombre de Patagonia, y así quedó.

Patagonia, es una parte de Argentina a la que podríamos denominar “la recién llegada”. Aunque siempre estuvo, no se la conocía. O mejor dicho, se llamaba en los primeros mapas “Tierra Incógnita”. Es cierto que durante más de trescientos años, como veremos, después que Magallanes la descubriera, se tragó todos los intentos de colonización que se intentaron (3).

Muchos años más tarde, como decimos más arriba, en los siglos XVII y XVIII, el desierto estaba a las puertas de Buenos Aires y hacia el oeste el límite sur del Virreinato se ubicaba en el extremo norte de la Provincia de San Luis. Desde la línea imaginaria que unía Buenos Aires con Mendoza hacia el sur era dominio indígena.

Imposible que la civilización avanzara sobre ella. Cuando se fue extendiendo la línea de fortines, estos no estaban inicialmente a más de cien kilómetros de Buenos Aires, y las expediciones que salían de la misma en búsqueda de la sal de las Salinas

Grandes debían armarse hasta con artillería para poder cumplir su cometido, cosa que no siempre lograban (4).

Fue desde ese “Mar del Norte”, como se denominaba entonces al Atlántico Sur, desde donde comenzó a ser conocida la Patagonia. En 1519 Hernando de Magallanes reconoció sus costas y encontró en 1520 el paso al Pacífico que hoy lleva su nombre. Sebastián Elcano y Fray García de Loaisa en 1525 estuvieron en los hoy llamados Puerto Deseado, Puerto Santa Cruz y Río Gallegos. En 1535 Simón de Alcazaba también recorría y reconocía su litoral.

Luego de haber tenido status de gobernación independiente, la Patagonia fue anexada entre 1554 y 1573 a Chile. Más tarde se la desvinculó de la misma para favorecer su colonización, pero ante el fracaso de los distintos intentos, cómo veremos, quedó como una región desocupada.

Desde occidente y a través de los Andes llegaron al promediar el siglo XVI Jerónimo de Alderete y los hermanos Francisco y Pedro Villagra, que se adentraron en la hoy Provincia del Neuquén. Los siguieron don Diego de León y Juan Fernández, descubridores del lago Nahuel Huapi.

La leyenda de la Ciudad de los Césares, motivó las excursiones de Hernandarias en 1605 y Jerónimo Luis de Cabrera en 1622.

Difícilmente pueda encontrarse una fantasía tan poco aproximada a la realidad de la región. La leyenda de la ciudad de los Césares, a la que se describía abarrotada con oro, plata, joyas y piedras preciosas enloqueció por más de trescientos años a guerreros y frailes arrastrándolos, como si estuvieran fascinados, de un extremo al otro de la región. Se registran descripciones del año 1601 donde se los ve, a los Cesares, viviendo en casas de piedra y sirviéndose de vasijas de plata y oro.

Pero habrá que esperar hasta 1789 para que se fundaran San Julián en la Provincia de Santa Cruz; San José en la Provincia de Chubut y Carmen de Patagones-Viedma en la desembocadura del Río Negro, en el norte de la hoy provincia homónima.

Había habido un intento previo. En 1581 una gran expedición, al mando de Diego Flores de Valdés y Pedro Sarmiento de Gamboa en calidad de “Capitán General del Estrecho de Magallanes”, intentó fundar dos poblados estables en esa vía de agua. Terminó en tragedia. Cavendish encontró en 1587 sólo tres sobrevivientes. Mil hombres y veinte barcos se perdieron en ese intento colonizador.

La Patagonia fue visitada por científicos, religiosos y aventureros. A ella llegaron diversos grupos humanos de los que debemos destacar la colonización galesa del río Chubut, por ser previa a la campaña del desierto del General Roca, ya que el primer contingente, integrado por religiosos practicantes conducidos por tres pastores, llegó en 1865.

Capítulo aparte merecería las tensiones generadas entre España, Francia e Inglaterra por la posesión de las Islas Malvinas, finalmente en poder ilegítimo de esta última. Pero al no ser el objeto de este trabajo profundizar en el análisis de ese problema, como en ningún otro de soberanía, lo soslayaremos.

Sólo diremos que esa competencia formó parte de la llamada cuestión del Pacífico, que involucraron no sólo a dichas islas sino también a la Patagonia y al Cabo de Hornos, dada la trascendencia estratégica que adquirieron con la posibilidad de la intensificación del tránsito marítimo entre el Atlántico Sur, el Pacífico y el Lejano Oriente.

Esta es una parte de la historia de la Patagonia. No la más remota. La más remota tiene que ver con otras eras geológicas. Cuando en un principio estaba cubierta por el mar y centenas de siglos más tarde la cubrieron grandes forestas y la habitaban enormes mamíferos y dinosaurios que vivían en un clima tropical, obviamente totalmente distinto del actual.

Más recientemente, al fin de la segunda guerra mundial, también se envolvió en un halo de misterio, cuando sigilosos submarinos, supuestamente alemanes, fueron descritos descargando secretos cargamentos y personas. Presuntamente dirigentes nazis y sus riquezas.

Todo lo hasta aquí descrito, su historia arcaica, sus leyendas, sus mesetas desoladas, sus sigilos, no alcanzan para descubrir su enigma ¿Por qué la Patagonia no se convirtió en un polo de desarrollo económico y social? Lo que sucedió hace menos de cien años, esto es, el descubrimiento de los yacimientos de petróleo, gas y carbón, debió haberla convertido en Meca de peregrinos que buscaban riqueza. Sin embargo no fue así.

Pensar en su futuro implica encontrar una explicación a su pasado. Pero no es fácil. La respuesta es compleja.

A partir de la desembocadura del Río de la Plata la República Argentina queda ligada al continente sólo por su costado occidental. Hacia el oriente está el mar. A Occidente, allende los Andes se encuentra la Patagonia Chilena, en su mayor parte con

características geográficas nítidamente diferenciales con la Patagonia Argentina. Sólo las estribaciones andinas de nuestra Patagonia se asemejan en parte a la Chilena.

Sin ser comparable con estados petroleros de primer orden, la región encierra, aunque hoy algo disminuida, una enorme riqueza hidrocarburífera.

Desde 1907, cuando se los descubrió en Comodoro Rivadavia, Provincia del Chubut, el petróleo y los yacimientos de gas que lo acompañan se constituyeron en la riqueza por excelencia de la región.

Ni la cría de la oveja y la producción de lana, ni las explotaciones frutihortícolas de las estribaciones andinas y de los valles de regadío, ni la aún inexplorada energía eólica, pueden compararse como fuente de riqueza.

Solamente la pesca puede llegar a alcanzar volúmenes económicos comparables al de los hidrocarburos, pero Argentina tiene una deuda consigo misma o mejor dicho, con su Mar Argentino. Hemos vivido ignorando el mar, casi exclusivamente patagónico, de la misma forma en que hemos olvidado su territorio continental. Ese inmenso territorio líquido requiere de políticas que lo integren a la Nación con mayor énfasis.

El petróleo, el gas vivieron su propio desarrollo. Pero ni el carbón de Río Turbio, no apto para la siderurgia pero sí excelente para la carboquímica, ni el hierro de Sierra Grande, con una legalidad del 52%, pudieron pasar de ser costosos embriones de nuevas riquezas.

Todo proyecto transformador que se intentó afectó intereses que los frenaron. En la Patagonia se desarrolló una puja entre aquellos que deseaban su desarrollo y los que buscaron impedirlo.

Si bien el progreso finalmente se alcanza, cuando se registran estos enfrentamientos, tarda mucho más en llegar.

Emprendimientos truchos, marañas de leyes y reglamentaciones contrapuestas, organismos oficiales y privados que así como nacieron se esfumaron, superposición de las jurisdicciones nacionales y provinciales, etc... son algunos de los factores que se complementaron para demorar el progreso de la región.

Pero hay algo más que hace subsistir la pregunta ¿Por qué Patagonia no fue un nuevo centro de riqueza?

Se pueden agregar otras varias razones. Pero seguramente su aislamiento y su clima han tenido también un papel muy importante.

Sin llegar a constituir un anecúmene, la Patagonia Argentina, sobre todo en su meseta central, presenta características hostiles a los asentamientos humanos.

No es su exclusividad. Los Territorios del Norte en Canadá; la Meseta de Siberia Central en Rusia y el norte de la Península Escandinava tienen características parecidas, aunque más duras. Ellos están al Norte del paralelo 60 N, mientras que en el Sur para estar en la misma latitud hay que estar muy próximo a la Antártida.

Sin vías fáciles de comunicación, con grandes extensiones deshabitadas y baja densidad demográfica, a pesar de ser una fuente potencial de gran riqueza, la Patagonia, no atrajo a las masas humanas, frenadas por la escasez de agua que impide en la mayor parte de su extensión las labores agrícolas y el constante y fuerte viento, tal como las atrajo el Potosí en la época virreinal. Tiene a su favor una gran ventaja. Así como Potosí es el pasado, en la Patagonia está el futuro. Ese debe ser nuestro desafío. Dependerá de dar respuesta a la necesidad ineludible de desarrollar las vías de comunicación que la vinculen con facilidad con el otro lado de los Andes y con las regiones centrales y norte del país, amén de las que sirvan para integración intraregional.

Dijimos más arriba que ha partir de la desembocadura del Río de la Plata Argentina queda conectada al continente por su flanco occidental. Al oriente está el mar. No muchos kilómetros más abajo corre el río Colorado, límite natural geográfico de la Patagonia. Más o menos en su mismo paralelo Sur el 37 o 38 del otro lado de la Cordillera de los Andes se encuentra el río Bio Bio, límite sur de la antigua Capitanía General de Chile y considerado hasta hace muy poco tiempo el comienzo geográfico de la Patagonia Chilena.

Si nos desplazáramos pocos grados más al sur, en latitud de 40 grados, y desde sus costas tanto occidental como oriental navegáramos sobre el paralelo correspondiente hacia un lado o hacia el otro, el primer continente que encontraríamos sería el mismo desde el que partimos. Si fuimos por el Atlántico hacia el este haríamos costa ligeramente al sur de Valdivia. De haber partido en la costa del Pacífico desembarcaríamos al norte de Viedma, en el sur de la Provincia de Buenos Aires, Partido de Patagones.

Esta descripción de una navegación imaginaria no tiene un objetivo geográfico sino que lo que quiere significar, subrayar, enfatizar, es en el aislamiento de la zona austral continental del resto del mundo.

Frente a esta realidad geopolítica, la finalización del largo período de discrepancias con Chile sobre cuestiones limítrofes, abre las puertas a la complementación económica, a la cooperación en proyectos conjuntos que integren a los sectores privados de ambos

países y a aprovechar la facilidad que brindan los puertos chilenos para el acercamiento comercial con la región Asia-Pacífico.

Para que esta nueva situación rinda frutos es necesario activar proyectos económicos que, generando mayor riqueza, atraigan a la región otros proyectos creando así el círculo virtuoso que produzca el aumento de producción en los sectores primario, secundario y de servicios de la economía regional.

Proyectos postergados como el ferrocarril transpatagónico o el trasandino del sur, la pavimentación total de la Ruta 40 y algunas transversales, el aprovechamiento de la energía eólica, la explotación minera y forestal de manera no contaminante y sustentable, el incremento de las producciones petrolíferas y gasíferas, el mejoramiento de los pasos andinos etc... son algunos de los proyectos de realización imperiosa que la región necesita.

Todo esto debe realizarse cuidando que la región no pierda su frágil equilibrio ambiental. Argentina ya ha firmado tratados al respecto con Chile lo que además de dar garantías al respecto crea la responsabilidad de sustentarlo.

La presencia de las Fuerzas Armadas, en este proyecto, como factores de paz y en consonancia con las trasandinas, asegurarán a la región el ambiente propicio para su desarrollo.

El eje geopolítico mundial irá desplazándose hacia el área Pacífico-Índico desde el Atlántico-Mediterráneo. Deben considerarse como importantes a futuro, no solamente las zonas asiáticas sino también las regiones de América bañadas por las aguas de aquel.

La integración con Chile no sólo nos acercaría también a ellas sino que colocaría al país en una situación con mayor peso específico, sobre todo si luego se agregara Uruguay, para compensar el desequilibrio existente al respecto con Brasil, contribuyendo a equilibrar la asimetría existente.

Llamada metafóricamente, por el cartógrafo inglés Richard E. Harrison, como “una daga que apunta directamente al corazón del Polo Sur”, preferimos verla como una gran península que a medida que se aleja del macizo continental se angosta y remata en la Isla Grande de Tierra del Fuego.

Esta breve descripción introductoria, sintética y descriptiva, nos lleva a concluir que así como EE.UU., Brasil y Chile han sido, geopolíticamente

considerados, países expansivos, México, Argentina y Bolivia lo han sido contractivos.

Argentina se ha sentido presionada en sus fronteras del sur tanto por el Oeste, con la larga data de conflictos limítrofes actualmente superados, por el este con la ocupación británica de las Islas Malvinas como por el Sur por los reclamos superpuestos de estos dos países sobre el sector antártico que Argentina reclama como propio. Ha llegado el momento de retomar el camino iniciado por el Gral. Roca y seguido por Arturo Frondizi e intentado por Ramos Mexía cuando los dos primeros fueron presidentes y el tercero ministro por tres períodos consecutivos. Para ello, para retomar esa senda la región requiere, en forma imperiosa, ser vista en toda su potencialidad y pensado su crecimiento y su desarrollo, desde una perspectiva geopolítica y geoestratégica, que descarte viejos esquemas y ayude a convertirla en la fuente de riqueza que naturalmente es y transformarla en placa giratoria de vinculación con otras regiones del orbe. Para ello, como dijimos, es necesario verla y pensarla de una manera diferente de cómo se la vio hasta ahora. Ése es nuestro desafío.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

1.- Objetivo específico: Determinar la influencia de las particularidades ecológicas y ambientales en el desarrollo humano de la región.

2-- Proposición orientadora: La descripción histórica de la evolución colonizadora humana en la región en su relación con el entorno, refiere a características climáticas y edáficas, que a pesar de ser limitantes deben ser respetadas.

3.- Estructura del capítulo.

- Parte I : Pobladores Primitivos

-Parte II : Pioneros navegantes

-Parte III : Pioneros Andantes

-Parte IV : Extravagantes, bandidos, aventureros y misteriosos.

-Parte V : EL Ejército Argentino en la colonización de la Patagonia.

4.- Validación: Para validar este capítulo hemos utilizado el análisis bibliográfico respecto de los datos históricos citados en las partes I, II, III y IV, a la opinión de expertos sobre el tema “ El Ejército Argentino en la colonización de la Patagonia” y el análisis lógico en la obtención de las conclusiones parciales que se detallan al final.

PARTE I: POBLADORES PRIMITIVOS

Ya dijimos al comienzo de este trabajo cuando nos referimos a la recalada de Hernando de Magallanes en la Bahía de San Julián, de hecho la primera presencia europea en el confín sur de América, que los españoles quedaron sorprendidos por la altura de los aborígenes del lugar. Según Pigafetta, el cronista del viaje, los españoles apenas “llegaban a la cintura” de aquellos. Más allá de preguntarnos cuál sería la estatura de los españoles, elemento importante a tomar en cuenta en cualquier comparación, debemos decir que muchos años más tarde, en febrero de 1670, la expedición inglesa, auspiciada por el duque de York durante el reinado de Felipe II de Inglaterra, y puesta bajo el comando del caballero de Narborough, al llegar a las costas patagónicas y tomar contacto con los indígenas, realizó una cosa elemental,... ¡medirlos!, lo hizo con centenares de ellos y comprobó que, y aquí difieren los relatores contemporáneos, según algunos el más alto medía 1,75m, mientras para otros ese fue el promedio.

De todos modos esto da por tierra con el gigantismo generalizado de los tehuelches, pues de ellos se trataba.

Otra leyenda caída es, como también ya lo explicamos, la del motivo de su nombre. Ni pies grandes, ni pieles de guanaco recubriéndolos. Como comprobó Maria Rosa Lida, filóloga argentina, el nombre deriva de una novela de caballería de la época, a cuyas lecturas eran muy aficionados los navegantes, como aventureros que eran.

Dice, refiriéndose al mismo tema Rodolfo Casamiquela (5) “Como California, nombre que deriva de Calaifa la Reyna de las Amazonas, Patagonia deriva de Patagón, siendo ambos personajes de la mitología folklórica española de la época, difundida en América a través de las novelas de caballería, lectura obligada de las tripulaciones de las carabelas en los interminables viajes oceánicos.”

Aquí vamos a referirnos con más profundidad, a las diferentes razas y subrazas de los habitantes primitivos de la Patagonia, extendiéndonos fuera de sus límites por el norte, pues es imposible soslayar la araucanización de las mismas a partir de la invasión, pacífica y no pacífica, de los araucanos o mapuches llegados del otro lado de los Andes en los siglos XVIII y XIX.

Antes de entrar en el pasado próximo diremos que el pasado remoto sugiere que “al cono sur de América los primeros habitantes llegaron a fines del pleistoceno, organizados en bandas de cazadores paleolíticos, de jabalina, provenientes de Asia vía América del Norte, en pos de presas mayores como el mastodonte y el caballo americano, extinguidas hoy, en buena medida tal vez debido a su propia actividad cinegética.” (5)

Para fundamentarnos en la descripción que realizaremos, hemos tomado como fuentes a Salvador Canals Frau en su libro “Las poblaciones Indígenas de la Argentina” (15) y de Milcíades A. Vignati en el capítulo correspondiente a Etnografía y Arqueología de las Razas Aborígenes en la Argentina” correspondiente al Tomo I de Historia Argentina compilada por Roberto Levillier” (7).

Casamiquela hace una descripción parecida, aunque no exactamente igual, denominando Tehuelches septentrionales boreales a los aborígenes que se extendieron al norte de los ríos Limay y Negro a diferencia de otros autores que los asimilan a otras razas o subrazas.

En Tierra del Fuego se han descrito cuatro diferentes conglomerados aborígenes. Al Sur, en la zona de los canales y con una vida fuertemente dependiente del mar, de donde obtenían el alimento para su subsistencia, se encontraban, en lo que hoy es el lado argentino, los Yaganes o Yamanas. Según Canals Frau estos aborígenes se dividían a su vez en cuatro grupos distintos, que hablaban distintas lenguas, aunque inteligibles entre sí y ocupaban fundamentalmente las costas del Canal Beagle y el archipiélago fueguino hasta la Isla del Cabo de Hornos. Fuertemente emparentados con ellos, del lado Chileno, y llegando por el norte casi hasta la Isla de Chiloé, (6) se asentaban los alcalufes, quienes se dividían en dos grandes grupos: septentrionales y meridionales. Ambos pueblos, yaganes y alcalufes, eran canoeros y de los primeros sabemos que no vestían ropa alguna, aunque los autores citados si los describen vestidos, cubrían su cuerpo con grasa de foca para protegerse del frío y con esta cobertura se internaban, sobre todo las mujeres, en las gélidas aguas, ya sea para ir en busca de sus canoas, para pescar u obtener moluscos con los cuales se alimentaban.

Fue la influencia europea, de los pastores anglicanos liderados por Thomas Bridges, quienes les impusieron la costumbre de la vestimenta, lo que algunos consideran

responsable de la baja de sus defensas inmunológicas y la aparición de enfermedades que concluyeron exterminándolos.

En la zona norte de las Isla Grande de Tierra del Fuego se encontraban los Haus, que se llamaban a sí mismos Maneken, casi extinguidos en la época de la llegada europea y los Selknam u Onas, como los llamaban los europeos.

De los primeros poco se sabe, pero al igual que de los Selknam podemos decir que estaban fuertemente emparentados con los Aônükünn'k, (nombre etnográfico) o Aonikenk (el mismo castellanizado) o tehuelches (nombre dado por los mapuches) meridionales. Dependían poco del mar, eran de mayor talla que sus vecinos del sur y su alimentación básica era la carne de guanaco, dado que en la isla no existen los ñandúes, y de cualquier otro bicho andariego que tuviera la desgracia de caer en sus manos. Su alimentación proveniente del mar se limitaba a aprovechar las ballenas y lobos marinos que encallaban en sus costas, con los que se daban un gran festín.

Vestían con pieles de guanaco, fundamentalmente, y sus viviendas, como la de todos los aborígenes patagónicos, eran elementales tiendas construidas con cueros sostenidos por columnas y tirantes de madera de árboles, de la cual hay una abundante iconografía, dado que sus últimos exponentes alcanzaron a ser fotografiados en el siglo XIX.

Al norte del estrecho se encontraban los ya mencionados tehuelches meridionales, aquellos con quienes se encontró Magallanes. La vida sedentaria era desconocida para ellos. Su nomadismo estaba condicionado por la búsqueda permanente de alimentos, que los llevaba permanentemente de un lado a otro de su territorio, para procurarse mejor caza, reparo o pastizales para su ganado doméstico. Conocían, como todos los aborígenes, el arco y la flecha, que utilizaban los varones, y aplicaban técnicas de caza que se mejoraron sensiblemente a fines del siglo XVIII y principios del XIX, cuando tomaron contacto con el caballo. Constituían una sociedad fuertemente patriarcal, donde las mujeres eran las encargadas de ocuparse del traslado de los toldos, los enseres, los niños, etc...

Ese nomadismo influyó fuertemente en sus rituales funerarios, dado que no tenían cementerios fijos, sino que enterraban a sus muertos cerca de sus lugares de asentamiento o donde el terreno permitía cavar fosas sin grandes dificultades.

A su desaparición completa contribuyeron las grandes matanzas organizadas por los terratenientes de raza blanca, que al decir de Arturo Frondizi (8) “en la tradición oral del sur, recogida por un autor, se cuenta que se ofrecía una libra esterlina por cada oreja o genitales del que fuera indómito señor de aquella inmensidad. Esta barbarie de “civilizados” obedecía a que los últimos representantes de la raza semiextinguida, **separados de toda actividad productiva**, se veían obligados a robar ovejas de las estancias en el sur, para dar de comer a sus hijos”.

Otro autor, describe con más detalles las matanzas colectivas de indígenas perpetradas por los blancos, muchas veces luego de ofrecerles banquetes de carne de ballena acompañados de abundante alcohol. (9)

Mas al norte, establecidos en la provincia de Río Negro, habitaban sus parientes cercanos los Gününa Küne o tehuelches septentrionales. De tipo racial similar e iguales costumbres nómades hablar de ellos significa tener que extenderse previamente a la descripción de los primitivos habitantes de la Provincia de Buenos Aires, que también lo eran del norte de San Luís, sur de San Juan, sur de Córdoba y noreste de La Pampa, como así también de la raza araucana que a partir de 1580 aproximadamente inició su expansión hacia el este, alcanzando el centro de la provincia de Buenos Aires hacia 1870, cuando fueron barridos por el Ejército Nacional.

Originariamente las superficies descriptas estuvieron ocupadas por, según Vignati, indígenas que originarios de la zona de Cuyo se extendieron en sentido sudeste hasta las costas atlánticas de la provincia rioplatense, eran ellos los Pampas Allentiac o Tal-huet o “algarroberos”, en la franja norte y los Pampas Millcayac o Diui-het, que provenían de Mendoza, oriente del Neuquén y oeste de La Pampa. Según este autor esas migraciones hacia el mar eran provocadas por sus rituales funerarios, pues era en sus orillas donde daban sepultura definitiva a sus muertos.

Salvo los Huarpes que habitaban San Juan, y que se extinguieron por causa del brutal trato que les daban los encomenderos, el Neuquén, el norte de Río Negro, La Pampa y la provincia de Buenos Aires fueron habitadas, cuando los Het fueron exterminados o asimilados por ellos, por distintas tribus de distinto origen. Dice al respecto Francisco Moreno: “ Se ha hecho siempre confusión con las diferentes tribus de raza araucana, y hasta se ha deducido mal el significado del alguna: Se habla mucho de Puelches, Mamuelches, Ranqueles o Ranquelches, de Pehuenches, Aucaches, de

Huiliches etc...y a veces se han hecho variedades cuando todos pertenecen a la misma raza, siendo aquellos nombres tomados del paraje en que viven, y es así que un Puelche que llegue del este puede ser Huiliche alejándose al sud (gente del Sur). Los Mamuelches (gente de los bosques), los ranqueles (gente de los carrizales), toman sus nombres del paraje en que viven, pero son Puelches (gente del este) para los que habitan más al oeste. Para los Puelches, los Moluches son los que habitan las faldas andinas indistintamente, pero para los que habitan el lado Chileno, los del argentino son Puelches. Para los que viven en el lago Nahuel Huapi, son Picunches (gente del norte) los que acampaban antes en el Neuquén, etcétera...”

En contraposición a esta afirmación el chileno Luis de la Cruz, alcalde de Concepción para entonces, luego de recorrer la zona y establecer relaciones con los indígenas, según Curruhuinca-Roux (10), distingue entre Pehuenches y Araucanos, como de costumbres diferentes. Señala los conflictos entre Huiliches y Pehuenches, caracterizando a estos últimos como la nación más belicosa. Los mismo autores citan al jesuita Diego de Rosales cuando describe al cacique araucano Malopara: “El indio era de gran estatura y bien dispuesto; venía vestido de un pellón de tigre; su rostro y cuerpo bien pintados, con arco y flechas en la mano, su carcaj al hombro, en la cabeza un tocado de una red y al rollete entretejidas muchas flechas con punta de pedernal blanco y plumas de colores en el otro extremo. Púsose en medio con su arco en la mano y **habló en dos lenguas**, haciendo su parlamento. Primero **en la lengua de Chile (el araucano)**, respondiéndome a mí y al cacique Catrinahuel, **luego en lengua puelche, para que se entendieran lo que nosotros y él habíamos dicho a los que no sabían la lengua de Chile, sino la puelche, que es en todo diferente**”

Dejemos estas distintas descripciones aquí pues no es objetivo de este trabajo un análisis etnográfico minucioso.

Queremos señalar que la infiltración araucana a través de los Andes que comenzó a fines del siglo XVI, fue progresando hacia el este asimilando, por las buenas o por las malas, a las tribus existentes que serían descendientes de los Pampas Millcayac o Diuihet hasta llegar a la provincia de Buenos Aires. Como a su vez tribus Gününa-Küne o Tehuelches septentrionales habían también migrado hacia el norte, el encuentro y consiguiente mestizaje fue forzoso, siendo muchas tribus de la provincia de Buenos Aires mezclas de tribus het y tehuelches, fuertemente araucanizados.

Vignati sostiene que a esta hibridación se le agregó, años más tarde, la unión de los blancos, hombres y mujeres, con los indígenas. Aquí también cabe aquello de, “por las buenas o por las malas”.

Esto significa, ni más ni menos, que las tropas del Ejército Nacional, más allá de los repudiables excesos que hubieran cometido, se batieron contra indígenas que provenían de allende los Andes, sometiendo a los habitantes originales y que habían usurpado territorios ajenos.

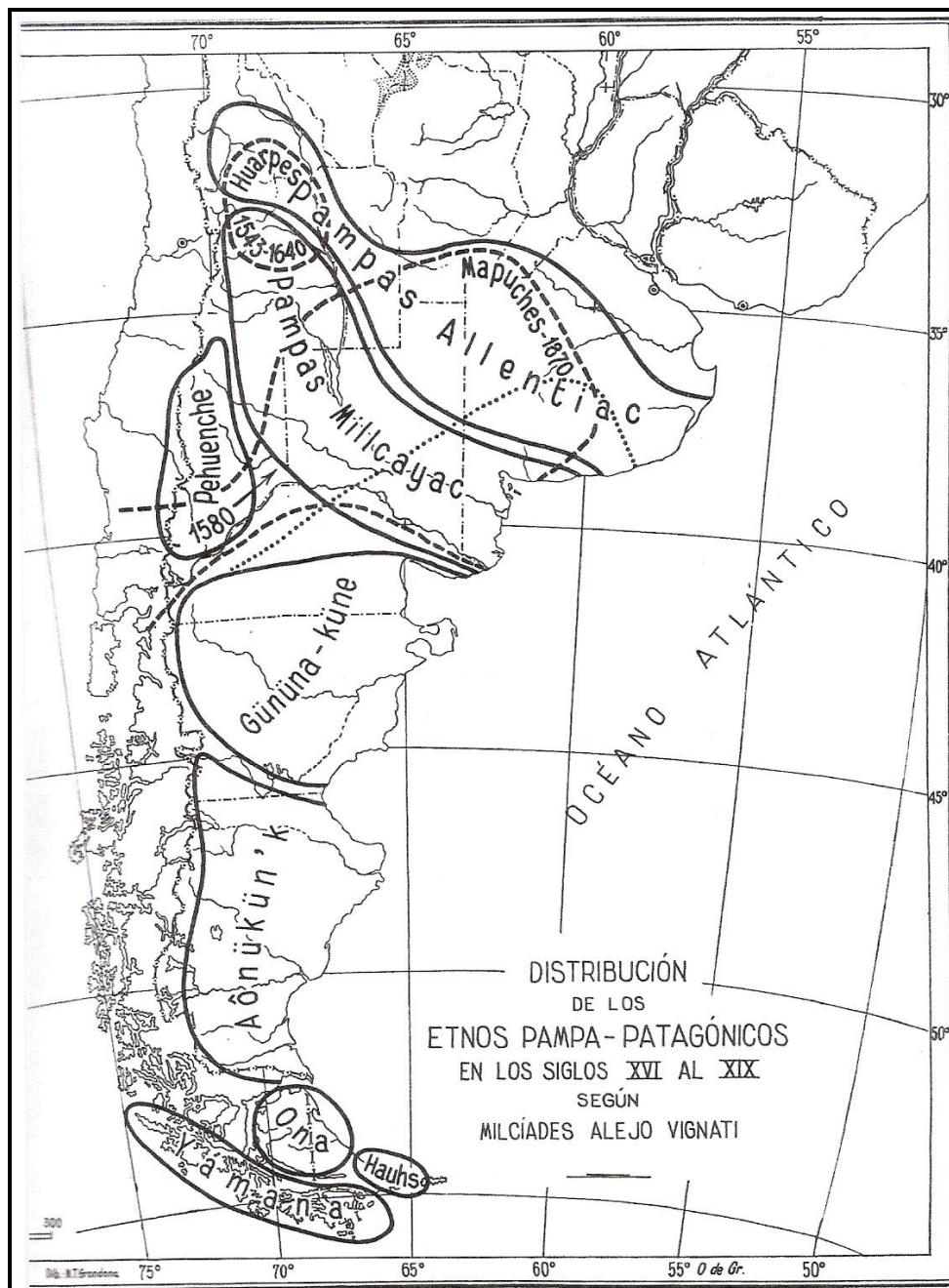


Figura 1. Pobladores Primitivos

PARTE II: LOS PIONEROS NAVEGANTES

Magallanes

Como ya dijimos, Magallanes en su búsqueda de un paso por llegar a las Molucas, tierra de especierías, viajando hacia el oriente, en coincidencia con las ideas de Cristóbal Colón, decidió realizar su propio derrotero.

Su vida de navegante sufre un violento cambio cuando desairado por la falta de interés en sus proyectos por la corona de Portugal, su país de origen, cambió su nacionalidad por la española, buscando el reconocimiento que su propia patria le negaba.

El Rey de España, en ese momento era Carlos I de España, (Carlos V de Alemania), se interesó en su proyecto y el 22 de marzo de 1518 firma una capitulación en la que le concede el 5% de los ingresos que obtuviera.

Magallanes, reencontrado consigo mismo, estudió los mapas del cosmógrafo alemán Martín Beháim, así como los del geógrafo y cartógrafo de la misma nacionalidad Martín Waldesmuller.

El 2 de septiembre de 1519, zarpó de San Lúcar de Barrameda en busca de su destino.

Resulta difícil, dar con la exacta dimensión para, en esta era de la precisión informática, entender cabalmente la mentalidad y personalidad de estos hombres. Esto está dicho no sólo para explicar su audacia sino para aportar un elemento que explique la fácil alterabilidad de sus caracteres, que al margen de la grande obra que emprendían, los ponía permanentemente, a todos, almirantes y subordinados, en situaciones de desconfianza mutua y sospecha, que terminaban en degollamientos y asesinatos, que afectaban seriamente la viabilidad de sus empresas. Pero así y todo lo lograron.

Debemos destacar que misteriosamente y sin que nadie pueda dar una explicación acabada del porqué, por lo menos hasta lo que nosotros sabemos, en el año 833 (del calendario árabe) en Bagdad el cosmógrafo Al-Juarizmi desarrolló un mapamundi

donde figuraban el Estrecho de Magallanes y la Isla Grande de la Tierra del Fuego. Pero Magallanes de esto no tuvo conocimiento.

Partió al mando de cinco naves: San Antonio, Trinidad, Concepción, Victoria y Santiago. En la Trinidad viajaba Magallanes. Gran Capitán General de toda la expedición.

Luego de detenerse cinco días en Canarias continuó desde allí hasta la costa sudamericana hasta avistar el cabo San Antonio en la hoy provincia de Buenos Aires. Hasta allí la novedad más importante había sido sus desavenencias con el capitán de la San Antonio, Juan de Cartagena, al que había hecho detener. Continuaron navegando y se internaron en el Río de la Plata donde estuvieron recorriéndolo cerca de un mes. Continuaron hacia el sur y el 24 de febrero de 1520, entraron por primera vez en aguas patagónicas en el golfo de San Matías. El 31 de marzo penetraron en la boca del Río San Julián donde decidieron invernar. Desembarcaron y se produjo el encuentro ya relatado con los aborígenes tehuelches. (11)

Allí Magallanes enfrenta un motín comandado por Cartagena que estuvo apunto de triunfar, pero consiguió dominarlo y como castigo ejemplar, hizo levantar un cadalso donde ejecutó a Gaspar de Quesada. En la refriega había sido muerto otro de los sublevados, Luís de Mendoza. Cartagena, junto con uno de los capellanes fueron abandonados en la costa, a modo de condena, al continuar la escuadra hacia el sur.

El encuentro con los tehuelches, pacífico en sus comienzos, terminó a los flechazos. Un español fue muerto por una flecha envenenada, y dos aborígenes fueron tomados prisioneros.

Hechos a la mar a finales del invierno llegan a Cabo Vírgenes y avistaron la boca del Estrecho al que llegan en la primavera. Internados en él, navegando hacia occidente, avistan por sus bandas de babor fuegos nocturnos en las noches, de donde surge para esa tierra el nombre de “de los Fuegos”, que llegó hasta nuestros días.

Atravesado el Estrecho entraron en el Mar del Sur, quién los recibió con una excepcional calma, por lo cual lo bautizaron “Pacífico”.

El resto del viaje, no hace al interés de este trabajo, por lo que sólo diremos que llegados a las Molucas, en la isla de Martan, Magallanes fue muerto en un

enfrentamiento con los indígenas en abril de 1521 y que el único en regresar a España fue Sebastián Elcano, al mando de la Victoria, con sólo veintidós tripulantes supervivientes, exultantes cuando el 6 de noviembre de 1522 ingresaron en la rada del mismo puerto del que había partido.

Jofré de Loaysa

La siguiente expedición española de la que hay registro, tuvo un final más deplorable aún. Comandada por Don Fray García Jofré de Loaysa partió 5 años después al comando de seis naves, de las cuales una era un patache. Al llegar a la altura de las costas patagónicas las tempestades los separaron una y otra vez, pero como tenían el rumbo previamente fijado, una y otra vez volvían a encontrarse.

Se dispersaron nuevamente en el Río Santa Cruz y vueltos a reunir, cuando intentaron penetrar en el Estrecho, las mareas y los vientos los impulsan hacia alta mar. Dos naves emprenden el regreso, de las cuales una de ellas, la “San Gabriel”, es la única que llega a Galicia.

En una de esas violentas borrascas la “San Lesmes” es arrastrada hacia el sur, costearando Tierra del Fuego y llegando hasta los 55° de latitud, donde su capitán Francisco de Hoces creyó advertir “que era allí el acabamiento de la tierra”, en lo que debe haber constituido el primer avistaje del Cabo de Hornos.

Finalmente las tres restantes y el patache penetraron el estrecho, lo navegaron con mil dificultades y van muriendo uno a uno sus capitanes y tripulantes, con lo cual el único que regresa a España lo hace doce años más tarde con otros acompañantes, después de sufrir incontables penurias para llegar hasta tierras del centro de Chile. Fue el fraile Andrés de Urdaneta.

Simón de Alcasaba

Simón de Alcasaba, cosmógrafo y navegante, se hizo a la mar con destino a la América meridional, el 29 de septiembre de 1534. Ya no tuvo como destino llegar a las Molucas, pues España había renunciado a ellas en el acuerdo firmado con Portugal. Pretendió, a diferencia de las expediciones anteriores, establecer asentamientos humanos en la zona del Estrecho.

El rey, que seguía siendo Carlos I le otorgó, en la capitulación, la propiedad de la Patagonia, sur de Chile y Tierra del Fuego. Su flota, apenas dos barcos que difícilmente podían considerarse en buenas condiciones, eran el “Capitana” y el “San Pedro”. Entre ambos llevaban 250 hombres.

A poco de partir comenzaron las vicisitudes que llegaron a su punto máximo al dejar la isla de Gomera donde una tormenta separó a ambas naves, que continuaron la derrota cada cual por su lado hasta que se volvieron a encontrar, para gran alegría de ambas tripulaciones, en la boca del Estrecho. Ingresados al mismo, la inclemencia del tiempo los obligó a retornar al mar abierto y rumbar hacia el norte hasta el paralelo 45° aproximadamente, en el norte del Golfo San Jorge.

Allí desembarcaron y Alcasaba se hace jurar como Gobernador y Capitán General de la provincia de Nueva León. Envío una expedición hacia el interior del continente a través de la meseta, la que se adentró alrededor de cien leguas. A pesar de cruzar ríos caudalosos como el Valcheta y el Chubut, la mayor parte de la expedición transcurrió en zonas desérticas donde sufrieron terribles penurias. Retornaron a la costa cargados de rencores y asaltaron, prácticamente, la nave “Capitana” matando al sorprendido Alcasaba. Luego se repitió la historia. La legalidad suprimida resurgió y las autoridades que asumieron la representación del rey ajusticiaron a los amotinados.

En el regreso enfilaron hacia Santo Domingo. La “Capitana” desapareció tragada por el mar. Los que sobrevivieron al hambre fueron muy pocos y arribaron a destino guiados por un oficial subalterno, ya que toda la oficialidad superior había perecido.

La expedición organizada por el obispo de Plascencia.

En agosto de 1539 se hacen a la mar tres naves financiadas por D. Gutiérrez de Vargas y Carvajal, obispo de Plascencia. Más les hubiera valido quedarse en tierra. Singlando en derecha al Estrecho al llegar a la zona el mal tiempo destruyó a la nave almirante. De ella se salvaron 150 hombres que quedaron como náufragos en tierra. La segunda nave emprendió el retorno a España, espantados por el lugar. Sólo la “Lesmes” capitaneada por Alvarado, luego de ser juguete del viento que la arrastra por la costa oriental de Tierra del Fuego, logra cruzar el estrecho.

Lo dramático y a su vez histórico de este viaje, es que de los náufragos, dos de ellos, Antonio de Cobos y Pedro Oviedo, luego de innumerables vicisitudes, llegaron a Concepción, en Chile.. Alucinados, (¿alucinados?), por el viaje relataron que en los 41° de latitud sur encontraron una ciudad fantástica, llena de riquezas y habitada por seres no aborígenes a la que denominan Trapalanda. Esto ocurrió en 1556. Esto daría lugar a una leyenda, que movilizaría espíritus aventureros, que no cesaron en encontrarla.

Tanta desventura frena los ímpetus peninsulares de conquistar el sur de América. Pero como Francis Drake ya había estado en la zona, asolando naves y ciudades, Hurtado de Mendoza gobernador de Chile decidió enviar una expedición para proteger el paso de las incursiones de los corsarios ingleses.

En 1557 dos naves, la San Luís y la San Sebastián, zarparon al mando de D. Juan Fernández Ladrillero. La San Sebastián regresó a Valdivia y se propaló el rumor de que el Estrecho estaba cerrado. Nada se sabía por entonces de la nave de Fernández Ladrillero a la que se suponía perdida. Ocurrió que ante las inclemencias habituales del tiempo, Ladrillero estuvo ocho meses guarecido en una bahía natural a la que bautizó Nuestra Señora de los Remedios y en el entretanto tomó posesión del Estrecho de Magallanes en nombre del Rey de España.

Antes de referirnos a las expediciones de Francis Drake, que fue anterior, cerraremos el capítulo de las expediciones españolas relatando la de Sarmiento de Gamboa, pues constituye la más trágica de todas.

Siéndole encomendada por el Virrey del Perú, pidió autorización a España, hacia donde se dirigió para organizarla. Su misión era proveer el sistema defensivo del Estrecho. El rey le otorga 23 naves y 3.000 hombres. Téngase idea de la magnitud del emprendimiento.

A poco de partir el 25 de septiembre de 1579 los temporales le hundieron cuatro naves y deben fondear en Cádiz. Un mes después se hacen a la mar dieciséis naves, sin que nadie explique el porqué de la desertión de las otras tres.

La maldición parece haberse adueñado de la expedición. Entre las islas de Cabo Verde y Río de Janeiro, murieron más de trescientas personas y perdió una nave en un temporal. Al llegar a la altura de Buenos Aires, quedaban sólo ocho barcos. Continuaron la navegación hasta la boca del Estrecho al que no pueden ingresar.

Primero cuatro y luego tres barcos retornan al norte quedando en el lugar solamente la “Santa María de Castro”.

Sarmiento de Gamboa desembarcó en Cabo Vírgenes y desde allí trasladó cincuenta personas a Punta Santa Ana, 80 leguas al Oeste de Cabo Vírgenes.

El 26 de marzo de 1580 fundó Ciudad del Rey Felipe. Intentó volver por mar hasta Cabo Vírgenes en busca de alimentos pero una tempestad lo arrastró hasta ¡Río de Janeiro!, (lugar que suena exagerado) desde donde despachó un barco cargado con bastimentos que naufragó en el camino. Desde más al norte, Pernambuco, realizó el mismo intento con el mismo resultado. Insistió desde Bahía pero el mal tiempo le impide pasar de Río de Janeiro.

Entonces decidió ir a España en busca de auxilio para esos pobres infelices que quedaron allá abajo en el confín del mundo. En el viaje cayó preso de los ingleses, que lo llevaron a su isla, lo tuvieron prisionero por un tiempo y luego lo liberaron. Pero sus desventuras no habían terminado. En su viaje a España a través de Francia cayó nuevamente preso en el Bearn.

Entre tanto los habitantes en el Estrecho deambulaban entre Nombre de Jesús y Rey Felipe, muriéndose de hambre. Cuando sólo quedaban veinte sobrevivientes, velas se divisaron en el horizonte. Era la expedición del inglés Cavendish, que aparecía como salvadora. Avistados los harapientos sobrevivientes, bajó tripulación a tierra y con ellos regresaron a la nave capitana tres sobrevivientes a explicar la situación. En ese momento retornaron los vientos favorables que se habían extinguido y Cavendish decidió hacerse a la mar abandonando a los otros diecisiete, que vieron alejarse a las naves con desesperación inenarrable. Un solo sobreviviente quedaba cuando otro pirata inglés, Andrés Merrick el 1 de mayo de 1590 en la “Delight of Bristol” pasó por el lugar y lo recogió. Pero, maldición final, tanto el sobreviviente como Merrick murieron en el viaje de regreso a Inglaterra.

Francis Drake y otros ingleses

La incursión de los navegantes ingleses por estas aguas fue inaugurada por Francis Drake, de quién no está demás decir, que lo hizo durante el viaje en el que logró la

segunda circunvalación del mundo. Financiado por los comerciantes ingleses ávidos de lograr ganancias del apresamiento y saqueo de los galeones españoles que, cargados de oro y plata, viajaban desde América a España, partió el famoso corsario del puerto de Plymouth en diciembre de 1577, al comando de una flotilla de cinco naves, pequeñas, pero muy bien armadas y pertrechadas. Llegaron en abril de 1578 al Río de la Plata. Sólo estuvieron veinte días reaprovisionándose de agua antes de seguir rumbo al sur costeano la Patagonia.

Su viaje tampoco escapó a las vicisitudes comunes a todos. Recaló en Puerto Deseado donde se reabasteció con carne de lobos marinos y donde debió desgazar una de sus naves debido al deplorable estado en que la habían dejado las tempestades.

Desde allí continuó su viaje hasta recalar en la ría de San Julián donde volvió a desembarcar. Aún se encontraba enhiesto el cadalso donde Magallanes había ejecutado a Gaspar de Quesada. Para no desaprovechar la oportunidad Drake sometió a juicio a Thomas Doughty, quién durante el viaje se había encrespado varias veces contra su jefe. El Tribunal decidió que el reo podía elegir entre tres penas: ser enviado de vuelta a Inglaterra donde sería juzgado; ser abandonado en el lugar o ser decapitado. Dada su condición de gentleman Doughty eligió esta última y luego de comulgar junto a su jefe, de orar por su rey y de despedirse de todos apoyó la cabeza en el cadalso con el cuello descubierto.

Drake continuó su navegación con tres naves e ingresó en el Estrecho el 20 de agosto de 1578, al que recorrió en sólo dieciséis días, para desembocar en el Pacífico e iniciar las correrías que conmoverían a España. Pero esa es otra historia.

Estos viajes fueron demostrando que Puerto Deseado se iba convirtiendo en escala casi obligada de quienes se atrevían por estos mares.

Ya nos hemos referido a Cavendish y su episodio con los sobrevivientes del Estrecho. Pero según la opinión de Braun Menendez, las cosas no ocurrieron como lo hemos relatado más arriba. Según este autor fueron los propios españoles, con excepción de uno, quienes al advertir que sus salvadores eran ingleses rehusaron ascender a sus naves. Thomas Cavendish había partido de Plymouth en julio de 1586 y recalado en la costa patagónica a la altura del paralelo 47° al que dieron el nombre de su nave capitana "Desire", nombre que aún hoy conserva: Puerto Deseado.

Luego del episodio ya relatado con los sobrevivientes de “Nombre de Jesús” continuó su viaje hasta avistar la segunda población española “Real Felipe”, no encontrando sobrevivientes. Sólo cadáveres insepultos en las casas abandonadas. El corsario denominó a este paraje “Port Famine” (Puerto Hambre). De lo visto apuntó su maestre Francis Pretty “... murieron como perros en sus casas, y vestidos, y así los encontramos a nuestra llegada hasta que finalmente el pueblo estuvo terriblemente inficionado por el hedor de la gente muerta”.

Este patético relato muestra como terminó el primer intento serio de la corona de España para poblar y defender el Estrecho de Magallanes.

La última expedición inglesa en vida de Isabel I fue la que comandó un joven marino, Richard Hawkins, a quién, como le ocurrió a la mayoría, a poco de partir, se le hundieron naves de la escuadra, las perdían de vista en las tormentas o directamente regresaban a su punto de partida. Partió el 6 de Abril de 1596 de Plymouth y con una sola de sus naves recaló en San Julián, donde permaneció un tiempo. Enfiló luego hacia el Estrecho pero en su boca los vientos lo arrastraron hasta las Islas Malvinas, de las cuales se sintió descubridor y, por las dudas, tomó posesión de ellas en nombre de Su Majestad Británica.

Cuando Hawkins pasó al Pacífico comenzó su actuación como corsario. Pero luego de apresar varias naves y saquear algunos puertos cayó prisionero de los españoles, que lo trataron con clemencia, la misma que él había tenido en su accionar contra los españoles y lo enviaron detenido a España.

Si esta fue la causa o no del cambio de actitud de Inglaterra, no lo sabremos nunca. Lo cierto es que los insulares abrieron un largo paréntesis en sus correrías por el extremo sur de nuestro continente, tarea que fue tomada por los marinos holandeses.

Los Holandeses

Las dos primeras expediciones partieron de Róterdam con un mes de diferencia. En junio y julio de 1598. La primera de ellas al mando de Jacobo Mahu, integrada por cinco barcos, y la segunda al mando de Oliverio Van Noort. De ambas sólo tendrá importancia histórica la segunda al ser la primera expedición holandesa en circunnavegar el globo, tarea cumplida por uno sólo de los barcos.

La que adquiere real trascendencia no sólo histórica sino también geográfica fue la que organizó la compañía de Isaac Le Maire, quién contrató al avezado marino Guillermo Schouten para que lo acompañara. Financiados por comerciantes del puerto de Hoorn del cual partieron el 14 de junio de 1615. Recalaron en Puerto Deseado donde una de las naves la Hoorn, se incendió durante el trámite de limpieza de sus fondos. Continuaron entonces en la nave remanente, la “Concordia” y como tenían vedado el pasaje a través del Estrecho por disposiciones comerciales holandesas, navegaron hacia el sur avistando la Isla de los Estados, así bautizada por ellos en recuerdo a la patria lejana.

Prosiguieron su derrota y descubrieron las Islas de Barnevelt y Cabo de Hoorn, a las que contornearon por su banda de estribor entrando de esa manera en el Pacífico. Habían descubierto el Pasaje mal llamado de Drake, pues debió haber recibido el nombre de sus descubridores.

Sólo se consignan dos expediciones holandesas más. La de Jacobo L’Hermitte en 1623 y la de Enrique Brower en 1642. Esta última navegó alrededor de la Isla de los Estados, comprobando su carácter insular, ya que hasta ese momento se la creía perteneciente a una masa continental.

Cuando Inglaterra y España, muchos años más tarde, decidieron poner fin a la competencia por vía de la supremacía naval, ya había tomado posesión de Puerto Deseado John Nalborough, aquel que había medido a los tehuelches, y había realizado en 1670 un minucioso relevamiento del Estrecho.

Los franceses

Francia no se mantuvo ajena al interés de sus competidores por las tierras del recóndito sur de América. Ya en 1660 Barthelemy de Massiac un ingeniero francés había recomendado a la corona la toma de Buenos Aires, fascinado por estas tierras, elaborando un plan que llegó a ser considerado en el gabinete real.

Para esos años ya los franceses habían fundado Québec y se habían establecido o estaban por hacerlo en la Louisiana, Haití, Guayana e islas del Caribe.

Así que el 3 de junio de 1695 zarpó del puerto de La Rochelle una expedición destinada a conquistar el Estrecho de Magallanes y fundar una colonia. Se

trataba de seis barcos, tres fragatas, una corbeta y dos transportes, armada de ciento veinte cañones y setecientos veinte tripulantes.

Con el mismo objetivo poco tiempo después se armó otra expedición de cuatro navíos comandada por Jacques Gouen de Beauchesne, que terminó en un completo fracaso, aunque regresó íntegra.

El 15 de mayo de 1713 Pradel de Marcant atravesó el Estrecho y hubo que esperar hasta 1764 para que Bouganville al mando de dos fragatas llegara a las Islas Malvinas y fundara Puerto San Luís.

En 1837 dos naves al mando de Julio César Dumont D'Urville abordaron la entrada oriental del Estrecho y recalaron un tiempo en Puerto Hambre para seguir luego hacia los mares antárticos, a cuyo regreso el marino recomendó formalmente al gobierno francés la ocupación de las tierras del Estrecho, lo que llegó a obtener apoyo del Congreso de Francia, puesto que servirían de recalada a las naves francesas en los viajes hacia Oceanía., habida cuenta que los ingleses ya tenían su lugar en las usurpadas Islas Malvinas.

Las armadas vencibles por la ira del viento

Volviendo un poco atrás digamos que hacia mediados del siglo XVIII, Inglaterra y España estaban en guerra. Para decidir finalmente quién sería el soberano en el confín sudamericano, Inglaterra despachó 7 naves que en total sumaban 250 cañones y transportaban dos mil hombres. Los iban a esperar en el Cabo de Hornos, 6 naves y tres mil españoles. Varias veces en su trayecto ambas flotas estuvieron muy cerca de encontrarse pero, por esas cosas del destino, tal hecho no ocurrió. Una vez al sur de la Tierra del Fuego y cuando el combate era inminente, se desató una furiosa tormenta, de increíble violencia y duración, que terminó destrozando o dispersando, en el mejor de los casos, a ambas flotas. De tal dispersión la nave capitana inglesa, la “Centurion”, ancló temporariamente en Malvinas, lo que movió a su capitán Anson, una vez regresado a Inglaterra, a aconsejar su ocupación.

Los Jesuitas frustrados

Desde la misma Buenos Aires, en 1745, el gobernador Andonaegui, envió una expedición de jesuitas para poblar las costas patagónicas y cristianizar a sus habitantes. A los tres meses los tuvo de regreso, decepcionados, por no haber podido encontrar

lugares hospitalarios donde asentarse. Es esta, sin lugar a dudas, la primera expedición organizada desde el Río de la Plata.

A partir de esta época las expediciones adquieren importancia por los descubrimientos. En enero de 1775 John Cook, descubrió las islas Georgias del Sur y Sándwich del Sur. Desde 1493 las bulas papales Inter Caetera y Dudum si quidem establecían que los descubrimientos no otorgaban soberanía si lo descubierto se encontraba en una jurisdicción ya establecida, por lo que en este caso esa disposición era aplicable, sobre todo a partir de que Sebald de Weert precisó su ubicación.

Tema especial: Las Islas Malvinas (12)

Las Malvinas se hallan incluidas en la zona a que aluden las Bulas citadas. Por lo tanto, "España no necesitaba descubrir las islas para tener sobre ellas pleno derecho, cualquiera que fuese el descubridor".

-1520. Esteban Gómez; con la nave "San Antonio" de la expedición española de Magallanes, descubre las islas en su viaje de regreso a España.

Como resultado de ese descubrimiento, comienzan a figurar en la cartografía de la época: mapa de Pedro Reinel (1522-1523); Diego Rivero (1526-1527 y 1529); Islario de Santa Cruz (1541); Sebastián Gaboto (1544); Diego Gutiérrez (1561); Bartolomé Olivos (1562), etcétera.

- 1592. John Davis, que integraba la segunda expedición Inglesa de Cavendish, divisa las islas.

-1594. Richard Hawkins pretendió haberlas hallado. La cartografía inglesa de la época no las registran ni existen pruebas de estos descubrimientos. Hasta el siglo XVIII Inglaterra ignoraba a ciencia cierta la existencia de las Malvinas, confundiéndolas con unas hipotéticas islas Pepys.

-1600. Sebald de Weert, holandés, divisa las islas. De ahí el nombre de Sebald, Sebaldes, Sebaldines, que se les aplicó.

-1604. El Tratado de Paz entre España e Inglaterra deja sin efecto lo que se hubiera podido adquirir con anterioridad a su firma, inclusive lo del pretendido descubrimiento inglés.

-1670. Por el Tratado de Madrid se convino que Gran Bretaña conservaría todas las tierras, islas, colonias y dominios que poseyere en América, pero este reconocimiento de la soberanía inglesa en América del Norte era acompañado en contrapartida por otra cláusula, que disponía que "los súbditos de Gran Bretaña no dirigirán su comercio ni navegarán a los puertos o lugares que el Rey Católico tiene en la dicha India, ni comerciará con ellos".

-1684. Ambrose Cowley pretendió haber descubierto una nueva tierra, a la que llamó Pepys.

- 1690. John Strong navega el canal que separa ambas islas (San Carlos). Lo llama "Falkland Sond", en honor del entonces tesorero de la Armada, nombre que luego tomó todo el grupo. No desembarca siquiera.

-1701. Un piloto malouino, llamado Beaucheme, descubre la isla que lleva su nombre y penetra en la bahía de la Anunciación. Ese descubrimiento, y toma de posesión, fue seguido por otro llevado a cabo en 1705 (Islas Danycan).

-1748. Inglaterra decide enviar una expedición a "descubrir" y poblar las Islas Malvinas y Pepys. Ante la resistencia de España desiste. La expedición no tenía "intención de hacer ningún asiento en ninguna de dichas islas" (de las Instrucciones inglesas).

Esta consulta es una demostración categórica del reconocimiento de Inglaterra a los derechos de España sobre las islas.

- 1764. Primer intento francés de colonización por parte de Luis Antonio de Bougainville. Funda Puerto San Luís en la Malvina Oriental. Las islas serán llamadas Malouines (de los habitantes del puerto Saint-Maló). Con los españoles recibirán su actual denominación.

España protesta, obteniendo el reconocimiento de sus derechos de dominio. El rey Luís XV ordena a Bougainville la entrega de Puerto San Luís, previo pago de todos los gastos en que se había incurrido.

-1765. Inglaterra envía una expedición clandestina a cargo de John Byron, que debe efectuar "mejores reconocimientos" (en lugar de descubrir") en las islas Falkland y Pepys.

Las islas que "descubrió" la expedición ya estaban ocupadas por la expedición de Bougainville. Byron explora parcialmente la isla Saunders (N.O. de la isla Gran Malvina) y bautiza en ella Puerto Egmont (enero de 1765), tomando posesión en nombre de Jorge III.

A fines del mismo año, Inglaterra envía una expedición al mando de John Mc Bride, con el fin específico de ocupar las islas.

Londres toma conocimiento de la ocupación de Bougainville, a quien Mc Bride debe dar plazo de seis meses para abandonarla.

- 1766 John Mc Bride llega a las Malvinas casi dos años después de la ocupación de Bougainville (8 de enero de 1766).

En lugar de llegar a la isla Oriental o Soledad, donde estaba el navegante francés, llega a la isla Occidental o Gran Malvina descubierta por Bougainville y explorada en parte por Byron.

En la pequeña isla Saunders, en el lugar llamado por Bougainville Poil de la Croisade, Mc Bride funda Puerto Egmont (por el primer lord del Almirantazgo).

Eran pues, dos colonias: Puerto Luís (Malvina Oriental), francesa, y Puerto Egmont (Malvina Occidental), inglesa.

-1766 España dicta una Real Cédula (4 de octubre) por la que declara a las islas dependencias de la Capitanía General de Buenos Aires. Se nombra a Felipe Ruiz Puente como gobernador. Puerto Luís se convierte en Puerto Soledad.

-1767 España recibe de Francia las Islas Malvinas (2 de abril). Inglaterra, establecida en el islote Saunders (Puerto Egmont), no efectúa, ante el traspaso, ninguna reserva de su supuesta soberanía.

-1768. El gobernador de Buenos Aires dispone que ningún establecimiento inglés debía ser tolerado en las regiones pertenecientes a la corona y que en caso de comprobarse su existencia, debía procederse por la fuerza.

- 1770. El 10 de junio las fuerzas españolas de la Escuadra de la Plata desalojan a la guarnición inglesa del islote Saunders. La expedición es mandada por Juan Ignacio de Madariaga. El comandante de las fuerzas de tierra fue el coronel Antonio Gutiérrez.

Inglaterra se sintió lesionada y efectuó el reclamo ante la Corte de Madrid.

- 1771. Siguieron negociaciones diplomáticas (22 de enero), que España concreta en una declaración en la que desaprueba la actitud inglesa, agregando: "La restitución de su majestad británica del puerto y fuerte llamado Egmont no puede ni debe afectar, en modo alguno, la cuestión de derecho anterior de soberanía de las islas Malvinas, llamadas también islas de Falkland".

Inglaterra acepta la declaración, pero no rechaza la expresa reserva de soberanía sobre las islas que establece España.

Recuérdese: se habla de Puerto Egmont, no de las Islas Malvinas en general. Puerto Soledad, ocupado por España, no mereció reserva ni reacción de Inglaterra.

-1774 Tres años después de la restitución de Puerto Egmont por España, Inglaterra abandona voluntariamente el islote Saunders (22 de mayo), llamado por entonces "Isla de Falkland" (en singular).

Se dejó una placa con esta leyenda: "Be it Known to all Nations that Falkland's Island with this Fort..." ("Sepan todas las naciones del mundo que la isla de Falkland con este Fuerte...")

Esta placa fue llevada a Buenos Aires al año siguiente por el capitán Juan Pablo Callejas. Beresford la encontró en el archivo de la ciudad en ocasión de la primera invasión inglesa al Río de la Plata.

Ninguna manifestación de reserva hizo Londres entonces (1806). Tampoco la había efectuado en 1775, en que fue retirada.

-1776 Se crea el virreinato del Río de la Plata, que incluye las islas en la Gobernación de Buenos Aires.

No podemos terminar las referencias a los pioneros navegantes, sin referirnos, más allá de las épocas de sus actuaciones y, por la trascendente importancia que tuvieron sus excursiones, a Luis Piedrabuena, a los españoles hermanos Nodal y al italiano Luis Malaspina. A Basilio Vilarino nos referiremos más adelante, pues este

gallego, piloto navegante avezado, en realidad exploró el interior patagónico remontado el curso del Río Negro.

El descubrimiento por los holandeses Shouten y Le Maire del Cabo de Hornos, modificó bruscamente la geoestrategia para proteger la zona. España comprendió rápidamente que de nada servía proteger el Estrecho si se podía pasar al Pacífico más al sur, con el único obstáculo de las inclemencias del tiempo.

Los hermanos Nodal

El Consejo de Indias resolvió rápidamente, esto ocurrió antes que mandara aquellas flotas que destruyó la tormenta, enviar una expedición de dos naves “ Nuestra Señora de Atocha” y “ Nuestra Señora del Buen Suceso”, cuya misión era comprobar exactamente cuales eran las posibilidades de navegar al sur de dicho cabo, además de corroborar su existencia.

La expedición fue confiada a los hermanos Bartolomé y Gonzalo de Nodal, gallegos, y como tales buenos navegantes.

Partieron de Lisboa en septiembre de 1818 y al principio de 1819 ya estaban frente a la boca oriental del Estrecho. Bordeando la costa de Tierra del Fuego, continuaron navegando hasta que avistaron el Cabo de Hornos al que volcaron hacia occidente. Luego tomaron rumbo norte e ingresaron al Estrecho por su boca occidental y lo recorrieron en sentido inverso al habitual, regresando a España. No sólo fueron los primeros que circunnavegaron el archipiélago fueguino, sino que fue la primera expedición que regresó con sus naves intactas a la península y con su tripulación íntegra. Comprobaron que más allá del paralelo 56° S se abría un amplio mar cuyo final desconocían.

Alejandro Malaspina

Desde Buenos Aires, a partir de 1789 se había comenzado también a organizar expediciones para reconocer el litoral patagónico. Pero la más importante expedición para el conocimiento científico de la región se organizó una vez más desde España. Pero esta vez bajo el comando de un italiano, Alejandro Malaspina.

Esta expedición agregaba a sus intenciones científicas ideas de prospección militar, esto es, analizar cuidadosamente las posibilidades de España de defender airoosamente sus colonias sudamericanas.

Construyeron al efecto dos fragatas: la “Descubierta” y la “Atrevida”, de excelentes condiciones marineras. El viaje, que duró cinco años, partió de Cádiz el 30 de julio de 1789. Realizaron relevamientos en la boca del Río Negro, y entre la Bahía de San Antonio y Río Deseado, donde hicieron escala.

Cada vez que hicieron tierra, los equipos de naturalistas, cartógrafos, cosmógrafos, tomaban nota minuciosa de lo atinente a sus tareas. Desde Deseado se dirigieron hacia las Malvinas y de allí, bordeando Tierra del Fuego y reconociendo la Isla de los Estados, singlaron hacia el Pacífico, volcando el Cabo de Hornos.

Cuatro años más tarde, realizando la misma derrota, pero en dirección inversa, hicieron una detención en el Golfo de San Jorge.

A su regreso a España, se preparó un monumental trabajo en el cual se recopilaban los pormenores minuciosos del viaje acompañado de dibujos, aguadas, acuarelas y grabados que ilustraban las características de las zonas visitadas, así como también colecciones de historia natural, cartas náuticas, registros meteorológicos y otros gráficos científicos. Pero el diablo metió la cola. Razones de índole política hicieron caer en desgracia a Malaspina y a su mentor Bauzá, y parte de esa obra no fue publicada.

Fue esta la última expedición que partió de España. Las siguientes, con los mismos destinos y objetivos, trasladaron su punto de partida a la Ciudad de Buenos Aires, siendo la primera de ellas, excluyendo a la ya citada que organizó Andonaegui, la que ordenó el Virrey Arredondo en 1789.

Como hemos descrito muchas veces, los verdaderos dueños del sur patagónico eran los vientos y las tempestades. Las pocas poblaciones existentes, sobrevivían como podían, languideciendo o directamente habían desaparecido.

Luis Piedrabuena

En 1833, justo en el año en que los ingleses intrusan las Malvinas, el 23 de agosto nacía en Carmen de Patagones, **Luis Piedrabuena**. No es exagerar decir que con

él nacía el primero, el más firme, el más auténtico testimonio de la soberanía argentina sobre esas regiones.

Comenzó como grumete a los nueve años de edad. Se capacitó como cazador de lobos y ballenas llegando para ello hasta la península antártica. Su mentor, William Smiley, advertido de sus capacidades lo envió a una escuela de náutica neoyorquina. Fundó un almacén de ramos generales en la Isla Pavón, bautizada por él con ese nombre, que se halla en el Río Santa Cruz próxima a su desembocadura, comerciando con indios y viajeros. En 1864 la marina de Guerra lo nombra capitán honorario, por lo que debe seguir procurándose su sustento.

Para contrarrestar la influencia chilena en la zona consiguió que Bartolomé Mitre designara al cacique tehuelche Casimiro, “jefe principal de las costas patagónicas hasta las puntas de la Cordillera de los Andes”, con lo que consiguió alejarlo de la influencia del país vecino.

Su intención de instalarse en la Isla de los Estados para producir aceite de pingüino terminó en un profundo fracaso.

El gobierno argentino comenzó a considerar con seriedad sus informes sobre las intenciones de Chile de influir en el área, como paso previo a su posesión, y envió expediciones que bajo la supervisión de Piedrabuena relevaron la zona. Una de las cuales llegó hasta las nacientes del Río Santa Cruz en el Lago Argentino

Construye un refugio para náufragos en la Isla de los Estados e inscribe en un peñón del Cabo de Hornos “... aquí termina el dominio de la República Argentina. En la Isla de los Estados (Puerto Cook) se socorre a los náufragos. Nancy, 1863. Cap . Luis Piedra Buena” (3).

Todo esto no lo hizo ni volando, ni caminando sobre las aguas. Lo hizo navegando por esos temibles mares, que se tragaban navíos con la misma facilidad que un puma devora un guanaco.

Son innumerables sus acciones de salvataje y rescate, que a diferencia de los demás, lo hacía sin percibir ningún beneficio material por ello. En mérito de ello la reina de Inglaterra le obsequia un par de binoculares y el emperador de Alemania un telescopio.

Como siempre ocurre con estas personalidades, recordemos el caso de Malaspina, las calumnias comienzan a proliferar con acusaciones de todo orden. El gobernador de Punta Arenas, advirtiéndole que su presencia es perjudicial para los intereses de su país, lo expulsa de esa ciudad, donde debe malvender su almacén a José Menéndez.

Su máxima hazaña ocurre cuando, navegando frente a la Isla de los Estados, en el “Espora” naufraga. Comprendiendo que nadie pasaría en su auxilio, con los restos del naufragio y con instrumentos elementales construye un bote, el “Luisito”, nombre puesto en homenaje de su hijo muerto, con el que consigue llegar a Punta Arenas.

En varias oportunidades encabezó misiones encargadas de desalojar asentamientos chilenos, como el que realizaron sobre la margen sur del Río Santa Cruz en el Cañadón Misioneros, donde pensaban establecer una capitania, y otras en las que también estuvieron enlistados el teniente Moyano y el Perito Moreno.

En la goleta Santa Cruz entrenó cadetes y tropa, por lo que en 1878, el presidente Avellaneda lo nombró, Coronel de la Marina. En sus últimos días de vida no dejó de preocuparse y pensar en su patria, dando instrucciones para la colocación de faros en el estrecho Le Maire. Su última actividad consistió en acompañar a la misión del Instituto Geográfico Argentino dirigida por Giacomo Bove, que se prolongó durante ocho meses.

Poco sabe la civilidad argentina de las hazañas de este patriota, que nunca dudó de los derechos que nos asistían sobre esos aislados territorios, nunca vaciló en exponer su vida en defensa de los mismos, así como en la de cualquier ser humano que necesitara ayuda. Su personalidad surge a través del tiempo y se asienta en nuestra conciencia como la piedra fundamental sobre la que estamos construyendo, trabajosamente, el futuro de la región.

PARTE III: LOS PIONEROS ANDANTES

No todos fueron estrictamente andantes. Algunos se aproximaron por mar, pero luego continuaron a pie, o lo que fue peor, cuando remontaron ríos, debieron

durante muchos trechos arrastrar sus lanchas a la sirga, es decir halándola con sogas desde tierra.

Ya en 1605 el mismísimo Hernandarias llegó a Neuquén en busca de la Ciudad de los Césares, a la que ya nos hemos referido. Esta había sido descrita por los sobrevivientes de la expedición de Francisco César, al que Gaboto había enviado en búsqueda de la Sierra de la Plata. Por supuesto ni César halló la Sierra ni Hernandarias la Ciudad.

Con otras intenciones, de evangelización y pacificación, los jesuitas encabezados por Mascardi fundaron en 1665 una misión a orillas del lago Nahuel Huapi. El objetivo inicial cedió a la tentación de encontrar la famosa Ciudad de los Césares, pero Mascardi fue muerto por los nativos de la zona. La misión quedó en manos de los padres Van der Meeren y Guillermo. No se limitaron a evangelizar e introducir en la fe cristiana a los aborígenes. Van der Meeren introdujo en la zona las primeras manzanas que habrían de expandirse de tal forma que la zona pasó a denominarse “El país de las manzanas”.

Francisco de Viedma y la fundación de Carmen de Patagones

El avance impulsado desde Buenos Aires, avanzó con timidez. Necesitados de sal, los porteños encontraron un recurso alternativo al de las Salinas Grandes del Oeste y el 22 de Abril de 1779 Francisco de Viedma fundó Carmen de Patagones, desde donde se proveía a Buenos Aires por mar.

Viedma fue un hombre con visión de colonizador y estableció un trato amigable con los aborígenes de la zona. Lo acompañaba Juan de la Piedra, que precisamente tenía características opuestas, ya que pensaba que sólo el uso de la fuerza era el recurso apropiado para tratar con ellos. Lamentablemente Viedma debió partir a cumplir funciones en Perú y de la Piedra lo reemplazó. Este había fundado el poblado de San José a orillas del golfo del mismo nombre en el mismo año que Viedma había fundado Patagones. Haciendo honor a su apellido era un hombre de pocas luces, rígido, que provocó más contratiempos, sobre todo con los aborígenes, que beneficios. La colonia de San José por lo antedicho, tuvo corta vida, siendo incendiada por los tehuelches, luego de ser abandonada, antes del fin del siglo.

Viedma, antes de partir, había recibido el encargo del Virrey Vertiz de fortificar San Julián, que había adquirido creciente importancia como referencia de los navegantes. La empresa se presentaba muy dificultosa y así resultó. La bautizaron Floridablanca, en homenaje al secretario general del ministro real, pero las enfermedades y el desencanto se fueron apoderando de sus habitantes que fueron regresando paulatinamente a Buenos Aires. Ante esta situación Vertiz cambió de opinión y ordenó que no debían mantenerse poblaciones que no pudieran abastecerse por sus propios medios, por lo que en 1874 por Cédula Real, se ordenó la destrucción de Floridablanca, la que se ejecutó sin más.

Las actividades económicas en el sur comenzaron a interesar a los oriundos. En 1787 Tomás Romero solicitó permiso a Buenos Aires para pescar bacalao y sardina en la costa patagónica y extraer sal en San Julián. Pocos años más tarde, en 1789, se instaló en Puerto Deseado, autorizado por real Cédula de Carlos IV, una factoría para salazón de cueros y aceite pero que tenía como objetivo secundario impedir la actividad de loberos y balleneros ingleses, pues se temía que estos se instalaran en la costa. Pero esta empresa feneció en 1807, una más, quedando desmantelada.

Como vemos, hasta el momento en que se instaló el primer gobierno patrio, la Patagonia, tanto su tierra como su mar, se habían tragado cuanto intento de asentamiento había habido. Sólo había una pequeña población de 50 hombres repartidos entre las Islas Malvinas y Carmen de Patagones.

Los indios tehuelches septentrionales para entonces, comerciaban con esta última de una forma continua, como luego lo hicieron con los galeses. Por ello decidieron defenderla de cualquier intento de ataque araucano. No podían suponer que Patagones iba a ser atacada por mar en 1827 por una escuadra brasilera, en el marco de la guerra entre los dos países, ni que supo resistir sin su ayuda por el extremo valor de sus habitantes.

Tanto viaje al sur y tanta tormenta que jugaba con las naves como si fueran juguetes, arrastró varias veces a estos más allá del Pasaje de Drake. Varios capitanes describieron, a través de las brumas, montañas heladas con formas e contornos confusos. En 1819 dos barcos argentinos el “Espíritu Santo” y el “Juan Nepomuceno” y el bergantín inglés “Williams”, descubren oficialmente la Antártida e informan de ello a sus jefes inmediatos.

De aquí en más, los aspectos científicos comenzaron a prevalecer sobre los de conquista, sin que estos desaparecieran del todo.

Del lado Inglés, ¡siempre los ingleses!, se produjeron las expediciones de Philip Parker King en 1826 y 1830 y de Robert Fitz Roy en 1832 y 1836. El primero en el “Adventure” y Fitz Roy en el “Beagle” .

Fitz Roy intentó remontar el Río Santa Cruz, con innumerables esfuerzos, pero desistió sin saber que había llegado a estar separado solamente por 20 kilómetros de su nacimiento en el Lago Argentino. El lugar desde donde decidió retornar, lo que le llevó sólo tres días debido a la fuerte correntada, quedó bautizado como “Valle del Misterio”.

Obviamente, por no ser objeto de este trabajo, el traslado de los cuatro Yaganes a Londres y las historias consiguientes.

Charles Darwin, que integraba la expedición, dejó estas imborrables palabras respecto a sus experiencias en la zona. **“Al revivir imágenes del pasado encuentro que, con frecuencia, se cruzan ante mis ojos las planicies patagónicas, empero las mismas son juzgadas por todos como las más miserables e inútiles. Se caracterizan por cuanto sólo poseen de negativo; sin habitantes, sin agua ni árboles, sin montañas, sólo poseen plantas enanas. ¿Por qué entonces-y el caso no es peculiar solamente para mí- tienden esas tierras áridas a tomar posesión de mi mente? ¿por qué la más plana, más verde y fértil pampa, que es útil al ser humano, no me produce igual impresión? Apenas me lo explico, pero en parte debe de ser por el horizonte que aquéllas dan a la imaginación”.**

Thomas Bridges

A la Tierra del Fuego no se puede llegar por tierra. Llegaron por mar y se afincaron en las costas del Canal Beagle. Su misión era evangelizadora. Eran anglicanos. El primero en llegar fue Allen Francis Gardiner, quién sucumbió con sus seis acompañantes como producto de su inexperiencia en la zona. Fue sucedido en la dirección de la Patagonian Missionary Society por George Despard, quien organizó un establecimiento agropecuario. En 1869 el reverendo Stirling acompañado por algunos yaganes acampó en una hermosa bahía y Ushuaia comenzó a esbozarse en el mapa. Dos años más tarde arriba Thomas Bridges y se hace cargo de la misión. Su familia funda la

estancia Haberton en 1886 en tierras donadas por el gobierno argentino, en gratitud por el trabajo con los nativos. Luego de ellos comenzaron a afincarse otros pobladores, se crearon otros establecimientos que se dedicaron a la cría de ovejas. Pero ellos fueron los primeros.

Cuando en 1884 llegó a Ushuaia, por primera vez, una escuadra naval argentina, en una ceremonia formal se agradece al Rvdo. Bridges por su obra y se procede a arriar el pabellón británico y se izó en su lugar la bandera argentina. Bridges se retiró a su establecimiento en Haberton.

La colonización Galesa

Un ejemplo semejante, por su importancia, por su dedicación, por el humanismo que los imbuía, a los de Luis Piedrabuena y Thomas Bridges, lo constituyó la colonización galesa del valle del Río Chubut.

Sojuzgados en su tierra natal, por la opresión inglesa luego de la anexión de Gales a la misma en 1536, impedidos de hablar su propia lengua, muchos galeses deciden exiliarse y parten en distintas direcciones. Algunos eligen los Estados Unidos, Australia, Canadá y otros, extrañamente, la Patagonia Argentina.

Profundamente cristianos, deseaban practicar libremente su religión y hablar en su lengua, cosa que tenían prohibido en las Islas Británicas.

Las gestiones iniciales las realizan el barón de Madryn, Love Jones Perry y el tipógrafo Lewis Jones. Entrevistaron al ministro Rawson, en la presidencia de Mitre, y le hicieron saber que su intención era constituir un país galés en la Patagonia. El ministro no objetó la intención sabiendo, como sabía, que la naturaleza se ocuparía de poner las cosas en su lugar y que aceptando la propuesta alentaba la colonización de una región que con sus dificultades, obstinadamente, desde hacía casi trescientos cincuenta años, impedía cualquier asentamiento estable en la zona.

Tuvieron importancia en la decisión de emigrar al valle del Chubut, las disparatadas descripciones que hizo del mismo Lewis Jones, quién se refirió a tierras planas, pastizales a la altura del hombro y a gran profusión de cerezas, manzanas y ciruelas que crecían por si solas.

Un pueblo de mineros, ignorantes de los principios más elementales de la agricultura, se vio así impulsado a una aventura que antes de ser coronada por el éxito les deparó muchos sinsabores.

Su desconocimiento del medio era tal, que zarparon de Liverpool el 28 de mayo de 1865 (aún no se había realizado la expedición de Roca), y arribaron el 28 de julio, en medio del invierno, que como sabemos en esos lugares es cualquier cosa menos suave.

Desembarcaron en un extremo del Golfo Nuevo, donde aún hoy, quedan vestigios de las cuevas en que debieron guarecerse.

La falta de agua los impulsó hacia el sur, hacia el valle del Río Chubut. Las mujeres lo hicieron por mar y los hombres por tierra. Cuando exhaustos pensaban en entregar sus almas, llegaron al río, cuyas aguas los salvaron de morir de sed.

Al poco tiempo recibieron en propiedad las tierras y fundaron Rawson, en homenaje al ministro que les había abierto las puertas.

Las dificultades que enfrentaron no fueron solamente las edáficas o las climáticas. El senado argentino se opuso, por el voto de veintitrés senadores, entre los que se encontraba Sarmiento, a la radicación de los galeses. La obstinación de Rawson y el apoyo de Mitre, fueron decisivos para que consiguieran su objetivo.

Nada objetaron los colonos, cuando en la ceremonia de fundación del pueblo, se izó la bandera argentina.

Sin embargo hubo factores que estuvieron a favor de su permanencia, más allá de las deserciones que las dificultades provocaban, como las emigraciones a Choele Choel o Patagones. Una fue la ayuda del gobierno argentino y de la comunidad británica de Buenos Aires; otra fue su profundo cristianismo y sentido de la caridad humana que fue de primordial importancia para que se produjera la tercera: la ayuda de los tehuelches.

Los galeses fueron la contracara de la prepotencia del conquistador español. Establecieron buenas relaciones con los aborígenes, quienes les proveían de boleadoras para la caza y les enseñaron a lanzarlas, a manejar la hacienda, a montar y cazar además de proveerles de carne de guanaco y avestruz. Recibían a cambio pan galés, que les gustaba sobremanera, manteca, y la misma carne de guanaco ya cocida.

Pero todo hubiera terminado mal, pues por las permanentes sequías, año tras año, fracasaban las cosechas. Cuando ya desesperaban, Rachel Jones, mujer de Aaron Jenkins, advierte que las aguas del río corrían en un nivel superior al de los campos de sembradío y por ello decidieron aprovechar tal característica para comenzar a producir bajo riego, lo que cambió fundamentalmente el panorama.

En 1874 llegó un nuevo contingente de colonos desde los Estados Unidos, que eran agricultores avezados por lo que la producción se hizo más eficiente. Y Allí comienza otra historia.

La profunda simbiosis que establecieron los galeses entre sus costumbres y el país al que habían llegado quedó sintetizada en la alocución de David Lloyd en 1878 en una reunión de dirigentes galeses que se desarrolló en el ya fundado pueblo de Gayman.

“Si no conseguimos una legislación local para la educación, prefiero que el río se lleve la plata del gobierno. Lo importante es que esa educación se imparta en galés. Pero además quiero que cada niño que se eduque sepa desempeñarse en inglés y en castellano, y así esté en condición de despreciar a los ingleses. No permita Dios que olvidemos nuestra lengua, pero tampoco quiera que sacrifiquemos el saber por la lengua”.

Este tesón de los galeses en colonizar, convenció al propio Sarmiento, quien como senador se había opuesto a su radicación, a brindarles ayuda ofreciéndoles mejores tierras. Los galeses rechazaron el ofrecimiento, pero como contraparte, comenzaron el trazado del ferrocarril Puerto Madryn –Trelew.

Cuando en mayo de 1885 el coronel Jorge Fontana fue designado gobernador de Chubut, comenzó una era de progreso que por definición significaba participación galesa. Con una compañía de rifleros creada al efecto, realizó numerosas incursiones al interior de la provincia, (en ese entonces Territorio Nacional) que culminó con la fundación de la colonia 16 de Octubre, (hoy Trevelin), que recibió ese nombre en homenaje al día en que en 1884 se crearon los Territorios Nacionales. Su fundación fue decisiva en la delimitación final con Chile por las soberanía de esos valles, ya que los galeses embanderaron con los colores argentinos su colonia cuando llegó la comisión arbitral limítrofe inglesa y respondieron sin dudar que ellos respondían a las órdenes del gobierno argentino, lo que actuó como factor decisivo en el fallo.

Debemos señalar que quienes permanentemente les anoticiaban a los galeses de la existencia de tierras más feraces hacia el oeste, eran los propios tehuelches, que los impulsaban a la migración.

La leyenda del malacara

En medio de esta situación John Evans, que había llegado cuando tenía tres años, y que a partir de su amistad con los tehuelches se había convertido en un hábil jinete y baqueano, partió en viaje de exploración hacia la zona, acompañado por otros tres galeses. Fue víctima de una estratagema del cacique araucano Foyel, pero pudo escapar de la encerrona, donde cayeron muertos sus tres acompañantes, merced a las capacidades de su caballo, a quién espoleó vigorosamente y rompió el cerco que los salvajes habían formado alrededor de ellos. Perseguido, boleado sin éxito, escapó hasta que se enfrentó con un zanjón de cuatro metros de profundidad e impulsó a su caballo a saltarlo. El malacara lo hace y no sufrió daños con lo cual Evans tras dos días de viaje, lleno de sufrimientos y privaciones para él y para su caballo, recibieron socorro de un colono galés.

El lugar donde fueron atacados hoy la toponimia lo denomina “El valle de los Mártires” (por los tres galeses muertos) y el malacara al morir recibió una sepultura digna con un epitafio donde Evans destacó su decisiva actuación para salvarle la vida el 4 de marzo de 1884.

George Musters (13)

Musters fue amigo de los tehuelches y los tehuelches fueron amigos de él. alguna característica personal especial debía poseer este marino retirado de la Royal Navy, que le granjeó la confianza y la ayuda de los tehuelches.

A los veintisiete años decidió hacer la travesía a pie de la Patagonia y arribó con una carta de presentación que un compatriota suyo, Mr, Dean, le entregó para Luis Piedrabuena. En 1864 pasó de Puerto Stanley en Malvinas a Punta Arenas, desde donde se dirigió a la Isla Pavón, cerca de la desembocadura del río Santa Cruz, donde el encargado de la casa de comercio de Piedrabuena, Mr. Clarke, le dio la bienvenida. Cerca de allí estaban acampados los caciques Casimiro y Orkeke, con quienes entabló relación y comenzó la amistad que lo llevaría, con su protección, hasta el país de los araucanos.

Desde Isla Pavón parten con él incorporado a la expedición, a pesar de las prevenciones de Orkeke. Musters demostró a cada paso que no era un lastre para nadie, pues se asimiló rápidamente las costumbres indígenas. Desde atender y ensillar su caballo, dormir a la intemperie, participar de las jornadas de caza, comer a su usanza y mostrar resistencia ante los esfuerzos físicos.

El grupo siguió el itinerario que señalaban las pasturas y las aguadas. La primera etapa fue Río Chico, a la altura del Colhué Huapi, pero más cerca del mar, luego Geylum, para finalmente llegar a Patagones.

En este viaje, Muster conversó largamente con los distintos caciques y participó, como observador, de las trifulcas que, con muertos incluidos, se armaban cada vez que el alcohol irrumpía en el grupo. En la marcha el número de indígenas fue disminuyendo por muertes a causa de enfermedades y de las frecuentes reyertas subsiguientes a las orgías.

Describió con exactitud las costumbres de sus huéspedes: como se trasladaban, que comían, como se higienizaban y esa integración lo convirtió en uno más de la tribu, lo que le sirvió indudablemente para ser aceptado también por los araucanos, ya que el cacique Foyel, con quién dialogó a menudo, era conocido por su bravura y su falta de escrúpulos a la hora de usar la lanza.

Musters hablaba castellano, idioma que muchos tehuelches también hablaban, lo que le facilitó indudablemente la comunicación. Así se enteró como tanto tehuelches como araucanos, veían con aprensión el avance del hombre blanco, pero ese sentimiento no lo hacían extensivo a los galeses, por los que guardaban un profundo respeto por su actitud humanitaria.

Le tocó ser testigo de un parlamento donde todos los caciques decidieron aceptar el liderazgo de Casimiro, en caso de ser necesario defender Carmen de Patagones de ser atacada por Calfucuraá o Roque. Ellos reconocían la importancia que tenía esta población como mercado para sus productos.

Tanta amistad y convivencia con los indígenas, despertaron, más de una vez, recelos en las autoridades nacionales, quienes finalmente se convencieron de que Musters no traía “ningún puñal debajo del poncho”.

Finalmente Musters abandonó la región, recibiendo una gran despedida de sus huéspedes. Sus informes fueron de gran utilidad para Lista, Moyano, Fontana, Moreno y los galeses. Se sugirió que en realidad era un agente inglés que indicó las mejores tierras para la radicación de empresas de ese origen. De ser cierto, sus informes fueron también aprovechados por nuestros hombres, por lo cual su resultado hubiera sido neutro.

Lista, Moyano, y Moreno

No podemos terminar la referencia a los pioneros, sin mencionar y a la vez rendir homenaje, a estos argentinos, que movidos por razones geopolíticas y de necesidad de afianzamiento de la soberanía, frente a las cuestiones limítrofes con Chile, exploraron, relevaron, reconocieron estos vastos territorios.

Seguramente pecaremos de injustos pues algún otro merecedor de ser citado no lo será. No se trata de ignorancia. Se trata de acotar este trabajo a su objetivo de tesis y no de convertirlo en un tratado sobre el tema.

Las opiniones sobre Ramón Lista son controvertidas. Si bien nadie pone en duda su capacidad exploratoria y su entrega al deber, se objeta su carácter impulsivo y extremadamente agresivo para con los indígenas, lo que quedó ratificado en una incursión en Tierra del Fuego donde mató en varias oportunidades indios Onas sin necesidad.

En 1878 exploró los ríos Santa Cruz, Chico, Chalia y la Bahía de San Antonio, mucho más al norte. Otros lugares que recorrió fueron Bahía Blanca, Choele-Choel y Valcheta. Posteriormente el gobierno le encomendó la exploración de Tierra del Fuego, donde ocurrieron los episodios más arriba mencionados.

Propugnó el desmantelamiento de Río Deseado y el traslado de los colonos al Río Santa Cruz, lo que fue fuertemente resistido por sus habitantes, que luego de doce años de porfías, consiguieron permanecer en el lugar hasta que finalmente el gobierno nacional decretó la fundación del pueblo de Puerto Deseado en 1899.

Más allá de su controvertida personalidad y discutibles actitudes, Ramón Lista debe estar en la galería de los hombres a los que la Nación debe honrar.

Carlos María Moyano, subteniente de marina, se había formado y forjado al lado de Piedrabuena. En 1877 junto al perito Francisco Moreno remontó el río Santa Cruz, llevando la embarcación en muchos tramos a la sirga, ayudado por caballos que seguramente les habían provisto los tehuelches.

Llegaron al Lago Argentino y encuentran el mensaje que allí había dejado, junto a la bandera argentina, el subteniente de marina Valentín Fleiberg, quién había sido el primero en llegar a sus costas. El nombre de Lago Argentino lo puso Moreno.

Un año después, esta vez acompañado de Lista, exploraron los ríos que mencionamos cuando nos referimos a este último.

Su comprobación más importante es la de repetir el itinerario de Musters, arriando ganado. De esa forma se evitaba el traslado por mar de los mismos. No sólo llegó a Rawson sino que en el trayecto descubrió el mayor lago de toda la Patagonia al que bautizó Buenos Aires, y relevó las aguas de los lagos mesetarios Colhué Huapi y Musters.

Repitió el trayecto en sentido inverso con mayor cantidad de ganado, teniendo éxito en su intento. Concluyó su misión con el trazado de un mapa donde señaló lo que él denominó “la ruta pobladora”.

Designado en 1884 gobernador del Territorio de Santa Cruz, durante su gestión se preocupó de alentar el asentamiento de colonias, ya que a través de sus estudios topográficos, hallaba los mejores lugares que contaran con vías de comunicación lo más rápidas y seguras posibles.

Sin duda la personalidad que más resalta entre todas la de estos héroes es la de Francisco Pascasio Moreno. Explorador, naturalista, geógrafo, antropólogo y escritor inició sus actividades a los veintiún años de edad y del resultado de sus exploraciones obtuvo una cantidad de fósiles que envió a Europa donde fueron motivo de estudio y atracción.

Su buena relación con los caciques Sayhueque, Foyel, Inacayal y Orkeke, si bien le facilitó enormemente su tarea, no le sirvió de nada cuando estuvo a punto de ser ajusticiado por los mismos, como represalia a las muertes de integrantes de esas tribus

que estaba ocasionando el Ejército Nacional. Fue un visionario que tenía permanentemente ante sus ojos el futuro promisorio que soñaba para la Patagonia.

Propuso el desarrollo de vías de comunicación entre los Andes y el Atlántico, la extensión del ferrocarril desde los Andes hasta el puerto de San Antonio, lo que inspiró a Ramos Mexía, ministro de Obras Públicas de tres presidentes, Roca, Figueroa Alcorta y Roque Sáenz Peña, a contratar al geólogo norteamericano Bailey Willis, para crear la “Ciudad Industrial del Nahuel Huapi” a la que nos referiremos más adelante.

Fueron colaboradores importantes en toda su tarea Ludovico von Platten, Rolf Hauthal, Clemente Onelli y Emilio Frey.

Su importancia llegó su máxima expresión cuando intervino en la demarcación de límites con Chile en la zona de los valles al sur del Tronador. Su accionar fue permanente sobre las colonias afincadas, especialmente sobre la galesa del valle 16 de octubre y sobre la comisión de límites inglesa, cosa que lo llevó varias veces a Londres. Su obra se plasmó en el laudo arbitral de 1902 a favor de Argentina (14), fue una demostración más de su entrega a la patria, la que plasmó definitivamente cuando donó, para que en ellos se creara un Parque Nacional, las tierras que el Estado Argentino le había entregado, por ley no.4192, en reconocimiento por sus servicios, en la zona del lago Los Cántaros, Puerto Blest y Laguna Frías.

En esta breve semblanza de Moreno, hemos dejado para tratar en otro lugar de este trabajo, si fue acertada o no su propuesta de conjugar el criterio de “más altas cumbres” con el de “divisoria de aguas”, lo que a nuestro entender abrió una brecha en la solidez de los argumentos que llevaron a los tratados de 1881 y sucesivos.

PARTE IV: EXTRAVAGANTES, BANDIDOS, AVENTUREROS Y MISTERIOSOS

Orllie Antoine I

Para concluir esta descripción de la Patagonia y aportar más datos a las narraciones ya hechas, no podemos dejar de referirnos a personajes y circunstancias, que contribuyen a darle aún mayor misterio y exotismo.

El primer integrante de esta galería fue Antoine de Tounens, quién en 1860, influenciado por ciertas lecturas, probablemente La Araucana de Alonso de Ercilla, decidió trasladarse a la Patagonia Chilena, obviamente en la región araucana, y declarase Rey de la Patagonia, como Orllie Antoine I (15).

Lo sorprendente del caso es que los araucanos lo recibieron, albergaron y aceptaron y nadie podrá negar que su visión de la región era integradora, ya que por el 20 de noviembre de 1860 decidió, ignorando a las jerarquías políticas y administrativas de ambos países, integrar la Patagonia oriental a la occidental, formando una sola nación.

Acuñó moneda, dictó leyes, adoptó la vestimenta aborígen y para consolidar su poder no tuvo mejor idea que declarar la guerra a Chile, cuyas autoridades, una vez pasado el desconcierto inicial, lo metieron preso. La buena gestión del cónsul francés en Santiago, consiguió repatriarlo, sacándoselo de las manos al fiscal que pedía para él la pena de muerte por perturbar el orden público.

En 1869 parte desde Francia nuevamente hacia Argentina, esta vez a bordo de una nave de guerra francesa, la "Entrecasteaux", lo que revela que algún apoyo había obtenido de sectores expansionistas franceses. Desembarcó en San Antonio y se dirigió a Choele-Choel, donde un descendiente de Cornelio Saavedra, coronel del ejército, lo reconoció. Orllie Antoine I escapó a Buenos Aires donde se dedicó a divertirse a la sociedad de la época con sus anécdotas.

Vuelto a Francia, reincide una vez más en 1874, esta vez apoyado por un banquero que había creído sus historias acerca de las inmensas riquezas patagónicas, y arribó a Buenos Aires desde donde pasó a Bahía Blanca lugar en el que esta vez lo reconoció el coronel Murga, quién lo devolvió a Buenos Aires, estadio previo a su deportación final a Francia.

Sin embargo, surgen algunas dudas, que cuestionan considerarlo como un mero aventurero. Primero su personalidad. No era tarea fácil ser reconocido como rey de la Araucanía por sus propios habitantes. Sin embargo lo hicieron.

Según Alberto Sarramone (16), en su libro sobre este personaje, a ello influyó en primer lugar una vieja leyenda araucana que decía que la batalla triunfal final la iban a librar comandados por un blanco. En segundo lugar su personalidad y su habilidad

política. Con encendidos discursos prometía la libertad y la emancipación de la Nación Araucana, integrándola como nación independiente en una Confederación de Naciones Sudamericanas. Aunque en otros documentos hablaba de la Araucanía y la Patagonia como **Nueva Francia**. En tercer lugar la confianza que supo granjearse de los principales caciques araucanos, especialmente de Quilapán, el más importante de todos, que llegaron a ofrecerle 20.000 hombres de lanza para su guerra contra Chile y en cuarto lugar las necesidades geopolíticas de Francia, que no contaba con puertos propios para repostar carbón en los viajes de sus navíos a través del Estrecho hacia la Polinesia. El apoyo que recibió de la marina de guerra del II Imperio es una muestra indiscutible de algún intento en ese sentido. Repitamos lo escrito por André Maurois, citado por el mismo Sarramone: **“El fracaso no prueba nada. Entre los triunfos y los sarcasmos no hay más que el estrecho espacio de la suerte. Si Antoine de Tounens hubiera sido sostenido por Napoleón III, lo que no resultaba nada imposible, si la opinión pública francesa hubiera tomado en serio su proyecto, pudiera ser que el hubiera fundado, como lo soñaba, una Nueva Francia. El sería entonces, como el caballero de La Salle o un Jacques Cartier, y lo merecía, pues tenía grandes virtudes. Era inteligente, tenaz, desinteresado y sobrepasado de imaginación. Ni Pizarro ni Cortés hicieron algo así tan duro como atravesar casi sólo, sin dinero, sin armas, un continente y una cordillera de los Andes para llegar a las tribus indígenas de las cuales no hablaba sus lenguas. Qué natural dignidad debía poseer este abogado de Perigueux para hacerse aclamar por los caciques indígenas, buenos juzgadores de hombres.”**

Popper y los buscadores de oro

En 1876 un naufragio puso en las playas de Cabo Vírgenes a varios náufragos. Desesperados por agua y cavando en su busca encontraron pepitas de oro. La noticia no tuvo mayor repercusión hasta que, cuando ante otro naufragio, quienes fueron en auxilio de los sobrevivientes, hallaron el precioso metal a flor del suelo en las playas.

La noticia se propaló rápidamente, atrayendo gente desde todos los lugares. La búsqueda era tan desenfrenada como desordenada, cobrándose muchas vidas. Hasta que llegó Julius Popper.

Este geólogo e ingeniero de minas de origen rumano no se anduvo con vueltas cuando, enterado de la noticia estando en México se dirigió a Buenos Aires en 1885.

Constituyó la compañía “Lavaderos de oro del Sur”, donde tuvo la inteligencia de integrar como accionistas a verdaderas personalidades de la política y la sociedad porteña.

Se dirigió a Tierra del Fuego habilitado para realizar exploraciones científicas y a poseer una fuerza armada y uniformada de quince hombres para enfrentar los posibles peligros que se presentaran.

Estableció un lavadero de oro en un sitio denominado “El Páramo”, con muy buen rendimiento y donde sus hombres se encargaban de alejar a balazos a cualquier orero que intentara hacerle competencia en la zona.

Su influencia se hacía sentir tanto en el lado chileno como en el lado argentino, lo que le valió la inquina de los gobernantes zonales de ambos países. Liquidó su compañía, donde figuraban sus socios porteños, y quedó como único dueño de las instalaciones. El gobierno argentino le otorgó en concesión ochenta mil hectáreas para la cría de ganado lanar. El no se quedó corto y pidió trescientas sesenta mil más, que esta vez le fueron negadas.

Hombre de vasta cultura y conocedor de varios idiomas, alternó sus aventuras fueguinas con conferencias que daba en Buenos Aires, a los círculos más selectos de la sociedad, a la que fascinaba con el relato de sus exploraciones en el interior de la Tierra del Fuego,(fue el primero en hacerlo), relevando ríos ,parajes, montañas etc....

Falleció de una congestión pulmonar en 1893, cuando tenía entre manos el monumental proyecto de instalar una red telegráfica desde Viedma a Cabo Vírgenes y desde el Cabo Espíritu Santo hasta Bahía Buen Suceso.

La desolación como refugio

El oeste de la Patagonia argentina era, desde el punto de vista de la justicia, una tierra de nadie. No se trataba de que el gobierno no tuviera fuerzas policiales o guardias de frontera. Eran muy pocos dada la vastedad de la región. Los colonos estaban expuestos a ser robados por cuatros argentinos o chilenos que se movían con absoluta seguridad, aunque muchos de ellos cayeron por las balas de la autoridad.

Como si con ellos no alcanzara, buscaron refugio allí, un grupo de bandidos de origen estadounidense que trataron de poner la mayor distancia posible entre ellos y los detectives de la agencia Pinkerton, encargados de encontrarlos.

Los más conocidos fueron Butch Cassidy, Sundance Kid y Etta Place, a quienes más tarde seguirían Bob Evans y William Wilson, que llegaron a la zona escapando de los sabuesos que habían tomado a su cargo su encuentro y detención.

Se instalaron en Cholila, valle al sur del actual Esquel y próximo a la frontera con Chile. Actuando como correctos estancieros y hábiles comerciantes en la compra y venta de ganado se ganaron el respeto de sus vecinos. Eso sí, llamaban la atención por su habilidad para cabalgar y sobre todo para disparar sus revólveres con ambas manos, a todo galope y sin fallar.

Tanta vida tranquila terminó por hartarlos y decidieron desentumecerse asaltando el banco de Londres y Tarapacá en... ¡Río Gallegos!, a más de mil kilómetros de distancia de su residencia habitual, robo que planearon meticulosamente no sólo en su realización sino también en su retirada, ya que habían dejado caballos de refresco en varios lugares de su camino de fuga, lo que hizo imposible alcanzarlos.

Antes de esfumarse en el recuerdo en 1905 dieron otro golpe en el Banco Nación de Villa Mercedes, San Luís.

Cuarenta años más tarde otros fugitivos buscaron en la desolación de la zona alejarse de las miradas indiscretas.

En los finales de la Segunda Guerra Mundial submarinos alemanes fueron avistados frente a las costas argentinas. De hecho, dos se entregaron en la base naval de Mar del Plata. Pero habían sido vistos más.

Sabido es, que en la cuidadosamente estudiada **Operación Paper Clip**, había un subcapítulo titulado **Ultramar Sur**, que trajo hasta nuestras costas un número no determinado con justeza (cuatro o seis) de submarinos alemanes, que arribaron una vez que Alemania se hubo rendido a los aliados en 1945 (17).

El U-530 y el U-977 se entregaron a la Armada Argentina en el puerto de Mar del Plata. Pero lo que se discute aún es que pasó con los otros submarinos alemanes que

llegaron a estas costas. Si desembarcaron dinero u otro tipo de riquezas y si en ellos también arribaron jerarcas alemanes, Hitler incluido.

Lo más probable es que al igual que Cassidy y sus amigos Patagonia, por su lejanía, por la gran distancia que la separaba de las grandes ciudades, por su desolación y poco atractivo, la región haya sido elegida como lugar ideal para refugiar a gente que deseaba pasar inadvertida.

La polémica persiste acerca de dos misteriosas sombras alargadas, paralelas a la costa, que varios aviadores aseguraron haber visto, en el fondo del mar, en Caleta de los Loros, un solitario lugar que se halla entre Bahía San Antonio y Viedma, en el golfo de San Matías (17).

Si están o no los submarinos alemanes yaciendo en el fondo del mar nadie puede demostrarlo. Pero lo que si existen son numerosas fotografías de la época, tomadas en estancias de la zona, de marinos alemanes fácilmente identificables por las insignias que portaban y los símbolos que los rodeaban.

PARTE V: EL EJÉRCITO ARGENTINO EN LA COLONIZACIÓN DE LA PATAGONIA.

Guillermo Lascano Quintana escribió en su libro “Argentina ¿Ilusión perdida o nuevo desafío”, refiriéndose a las estrategia fundacional en nuestro país: “ Entre los planes de los fundadores de la Argentina moderna, sobresalieron dos, respecto de los que vale la pena detenerse, por estar estrechamente ligados al proyecto de Nación que querían plasmar en la realidad. En primer lugar el énfasis que pusieron en la educación primaria, gratuita y obligatoria. Lo que con ello se pretendió fue educar, no sólo a los argentinos, sino también y quizás principalmente a los inmigrantes extranjeros. El propósito incluía además de la educación elemental, el conocimiento de la historia local, los principios del sistema institucional e inculcar el amor a la patria que, para la mayoría, no era la propia. En segundo lugar la creación de un Ejército Nacional moderno, que se desplegó por todo el territorio sirviendo de canal de difusión de respeto a los símbolos patrios y a la naciente tradición de libertad y bienestar para todos los hombres del mundo que quisieran asentarse en nuestro territorio”. En muchos casos, el servicio militar obligatorio, que fue una de las consecuencias de aquella decisión, operó

como vehículo de socialización de los nuevos ciudadanos, inmigrantes o hijos de ellos o indígenas no asimilados.

En lo referente a la Patagonia, para este tema hemos solicitado la opinión del Grl. Br.(R-Art 62) D. Arturo E. Grandinetti, quien al respecto dice: **“Las puertas a la Patagonia Argentina actual se abren con las campañas militares en el sur de la Provincia de Buenos Aires entre 1820 y 1827 de Martín Rodríguez y Rauch y se consolida con la Gran campaña del Grl. Roca de 1879 que finalizó en 1884.**

A principios de 1900, con el inicio del siglo XX, se da oficialmente por finalizada la “Conquista del Desierto Nacional Patagónico con la disolución de la “División de los Andes”, como se llamaba esa gran unidad de batalla del Ejército en aquel entonces.

La tropas del Ejército habían abierto caminos, tendido líneas telegráficas y fundado pueblos como Cnl. Pringues, Gral. Conesa, Fortín Uno, Choele Choel, Cipolletti, Junín de los Andes San Martín de los Andes...

Bahía Blanca, sin ir más lejos, fue un fortín militar al igual que importantes ciudades actuales de la provincia de Buenos Aires, como Azul.

En 1884 el Tte, Cnl. Lino Roa parte del Fortín Villegas, que estaba sobre el río Valcheta, territorio de Río Negro y luego de vadear el Río Chubut llega al valle del Alto Río Senguer.

El cacique Namuncurá se entrega el 24 de marzo de 1884 con 300 indios, aceptando el ofrecimiento del Gobierno Nacional, junto a varios otros caciques menores. Por aquel entonces estaban instaladas la colonias de los inmigrantes galeses quienes se sentían amenazados por el cacique Sayhueque y otros caciques rebeldes que no se sometieron.

Con el fin de resolver esta situación se despachan tres columnas “ligeras”, siendo el My. Vidal con la columna sur que alcanza al cacique y lo intima a rendirse, quien le contesta que ha prometido al Grl. Wintter presentarse en Nahuel Huapi, lo que cumple en el fuerte “Junín” el 1 de enero de 1885.

Hoy es la localidad de Junín de los Andes, sede de una guarnición militar del Ejército Argentino, al igual que San Martín de los Andes.

Más de 20 campañas, innumerables combates y reconocimientos quedan entre esas fechas jalonadas con las osamentas de pobres soldados, actores de hechos heroicos, privaciones, fríos y hambrunas soportados con un sentido del deber ejemplar y bien cumplido. Hoy esa es una gesta olvidada, que se trata de desfigurar.

Se abría un vasto espacio para el progreso de la Nación Argentina, sobre todo de la mano del ferrocarril que seguía de cerca a las tropas y a veces más rápido que la fundación de ciudades. Por ejemplo, llegó antes la vía a la Ciudad de Neuquén que su fundación.

Cuando el teniente del Ejército Argentino Candelaria, realiza su famoso primer cruce aéreo de la Cordillera de los Andes, desde Zapala a Chile, lleva su avión por ferrocarril hasta la estación de Zapala y lo arma en el galpón que aún se conserva en la misma. ¡Era el año 1916!.

En 1922, el entonces Cnl. Enrique Mosconi, siendo director del Servicio Aeronáutico del Ejército, en el marco de la apertura de líneas aéreas ordena los famosos “Raids” entre los que se encuentra el del sur a Río Gallegos con la Escuadrilla de Caza del Grupo 1 de Aviación, bajo el mando del Cp. Antonio Parodi, quien fuera más tarde el primer comandante de Aviación del Ejército como Cnl. y creador de Líneas Aéreas del Sud Oeste (LASO), entre Palomar y Esquel, y LANE al Noreste, que fueron la base de partida de las actuales Líneas Aéreas del Estado (LADE).

Se buscaba un enlace rápido de pasajeros y correspondencia con el extremo sur patagónico de manera regular que, luego, en 1927 sería concesionado a la compañía Francesa Latécoère (Aeropostale), que de la mano de Almonacid, con nombres de pilotos famosos como Saint Exupéry, Jean Mermoz y otros, hicieron entrar a la Patagonia Argentina a la historia de la aviación comercial mundial.

Hoy se conserva el hangar que esa compañía usaba en aquel entonces en Bahía Blanca, en la Base Aeronaval Comandante Espora como monumento histórico nacional y sede de la Sección de Aviación de Ejército 181 que sirve desde hace 40 años al Comando del V Cuerpo de Ejército, “Ejército del Sur”, una historia que perduró en hechos.

En esta gesta de apertura del espacio aéreo patagónico argentino por la Aviación del Ejército, el Cnl. Moscóni advirtió la grave dependencia que tenía nuestra aviación del extranjero para el abastecimiento de combustible, lo que provocó un incidente famoso entre el gerente de la WICO (compañía proveedora de la nafta de aviación en envases de latón) y Moscón, que era Director del Servicio Aeronáutico del Ejército, por la exigencia del pago por adelantado y al contado del combustible para el raid aéreo.

Al presidente de la Nación electo D. Marcelo T. de Alvear le llama la atención su desempeño y lo nombra Director General de YPF.

El nombre del Grl. Moscóni quedó ligado a YPF como el de Savio al acero argentino. En Comodoro Rivadavia aún se conserva la casa que habitó durante su administración.

LADE Sur opera desde Comodoro Rivadavia, donde se instalaría el Regimiento Aéreo del Ejército Argentino , hoy Brigada Aérea IX de la Fuerza Aérea Argentina.

La organización nacional llevó al Ejército Argentino a instalar unidades permanentes desde Río Gallegos con el Regimiento 24 de Infantería que se trasladó con barcos de la Armada Argentina en 1942, en Comodoro Rivadavia con el Regimiento 8 de Infantería y en Colonia Sarmiento con el Regimiento 25 de Infantería, instalado en 1943.

Hoy forman parte de las Brigadas Mecanizadas XI (Río Gallegos) y IX (Comodoro Rivadavia) junto a otras nuevas unidades blindadas y mecanizadas que las integran, entre las que se destacan el Regimiento de Infantería Mecanizado 35 en Rospentek, próximo a Río Turbio y frente a la localidad chilena de Puerto Natales, el Regimiento de Infantería 37 en Río Mayo y Regimientos de Tanques 11 de Santa Cruz y 9 de Puerto Deseado, entre otros.

Entre estas dos épocas hubo una evolución donde quedó en la memoria la Agrupación Motorizada Patagonia, entre otras.

En los Andes ocurrió otro tanto con las actuales Brigadas de Montaña 6 (Neuquén) y 8 (Mendoza), instalando unidades de Infantería, Caballería y

Artillería en Zapala y Las Lajas en 1937, Junín de los Andes en 1943, San Martín de los Andes, Esquel, etc...

La Gendarmería Nacional, surgida del Ejército en 1938, ocupa la frontera y realiza una acción importante, siempre alerta junto a la Prefectura Naval, que cumple tareas de vigilancia en los lagos andinos y en el litoral atlántico.

Decía un testigo (Comandante Prado) de la Gran campaña de Roca, con una claridad meridiana:

Al empezar el año 1878 el límite de la soberanía argentina concluía, de hecho, en la línea que sobre la pampa trazaran con sus chuzas Namuncurá y Mariano Rozas.

Hoy (1907) se extiende indiscutible y saneado hasta la barrera que por un lado levantan los Andes y por otro el mar con sus guirnaldas de espuma.

Los ferrocarriles, que se detenían en Azul y Chivilcoy, se lanzan en busca del Pacífico o corren a perderse, ávidos y audaces, en las regiones del extremo sur.

En aquellos tiempos amasábamos el pan con la harina que Chile nos enviaba, en perezosas recuas o en diminutos bergantines.

Hace 30 años el gobierno gestionaba, mendigando de puerta en puerta, y sin hallar comprador, la venta de campos en Olavaria, Sauce Corto, Cura Malal, etc...al precio de \$ 400 (cuatrocientos) la legua... y hoy valen \$400.000, mil veces más.

Entonces la República apenas valía, en el concepto europeo, lo que vale en el comercial un saladero o una estancia. Hoy somos Nación y el mundo entero sabe que a la sombra de la azul y blanca hay espacio y ambiente para todos los hombres que aspiren a ser ricos y dichosos.

Así termina su libro el Comandante Prado en 1907-

CONCLUSIONES PARCIALES

La descripción histórica del proceso de colonización de la región en su relación con el entorno, refiere a características climáticas y edáficas que, a pesar de ser limitantes, a través de analizar a los pobladores primitivos, los pioneros, , los aventureros, los extravagantes, los que buscaron ocultarse en su desolación, los que vieron en ella la tierra prometida, como la fructífera colonización galesa, sumados a las acciones del Ejército Argentino en la región, permite concluir que la región requiere de un especial abordaje que debe buscar la preservación de las características ambientales que aseguren tanto el desarrollo equilibrado de la misma como el éxito de esta nueva colonización.

Para validar este capítulo hemos utilizado el análisis bibliográfico respecto de los datos históricos citados en las partes I II III y IV, a la opinión de expertos sobre el tema “ El Ejército Argentino en la colonización de la Patagonia” y el análisis lógico en la obtención de estas conclusiones parciales.

CAPITULO II

PROYECTOS FRUSTRADOS Y DISPOSICIONES OFICIALES

1-Objetivo específico: Tomar conciencia sobre la importancia de la decisión política de crear un proyecto sistémico sustentable en el tiempo, que venza los intereses opuestos al desarrollo de la región y a la alianza estratégica con Chile.

2.- Proposición orientadora: A la indiferencia del gobierno central se sumaron, durante muchos años, intereses sectoriales que pusieron trabas al progreso de la región.

3.- Estructura del capítulo:

- Parte I : Proyectos frustrados

- Parte II : Entes, leyes y decretos de promoción.

4.-Validación: Para validar este capítulo se ha recurrido al análisis bibliográfico en la parte I, al análisis de documentos en la parte II respecto de las leyes de Promoción Industrial n° 21.608/77 y Federal de Pesca n° 24.922/98 y al análisis lógico para obtener las conclusiones parciales.

Parte I: Proyectos frustrados.

No debe creerse que el tema patagónico no preocupó a algunos gobernantes ni a sectores de la sociedad, que observaban con patriótica angustia como esta zona geográfica, potencialmente rica, permanecía como un páramo, por la estática de nuestros gobiernos y de las trabas que oponían los sectores que, como se verá, veían afectados sus intereses por su desarrollo.

El Proyecto de Bailey Willis

Ya hemos hecho referencia a Bailey Willis, el geólogo estadounidense que entre 1911 y 1914 elaboró, a pedido del ministro en tres períodos consecutivos, Ezequiel Ramos Mexía, un proyecto para aprovechar la potencia hídrica del Río Limay y construir en su nacimiento una central hidroeléctrica que generara potencia para abastecer a una ciudad de 40.000 habitantes, dedicada a industrializar productos de la zona.

“Dice Arturo Frondizi en la obra ya citada...” Según era notorio, las compañías ferroviarias de propiedad británica en la Argentina carecían de interés económico para tender líneas férreas en aquellas zonas del territorio nacional ajena a la exportación de carnes y granos. Se imponía crear en consecuencia, líneas férreas de fomento, formular planes de desarrollo de las tierras fiscales y empezar a trabajar en el norte patagónico (Río Negro, Neuquén y Chubut). Sabía el ministro que en el oeste norteamericano habían prevalecido condiciones similares a la aridez del sur argentino. En los Estados Unidos, y mediante la ayuda estatal, se habían construido ferrocarriles y el agua había surgido en aquellas tierras improductivas gracias a la perforación de las napas artesianas. Esto último fue el resultado de investigaciones geológicas preliminares”.

Puesto de acuerdo con el ministro y contrato de por medio, Willis comienza su expedición al sur, con todo el retraso que consiguió imponerle la burocracia nacional.

Su primera escala fue en Valcheta, al norte de Río Negro, donde luego de numerosas perforaciones se llegó a la conclusión que la única agua obtenible era la del arroyo Valcheta, pequeño curso de agua clara nacido a alguna distancia del pueblo. El inconveniente era que su curso corría respecto de la meseta por donde pasaba el ferrocarril, en un nivel inferior.

Como nacía en grandes manantiales debajo de una meseta de lava, el problema era hacerlo llegar a San Antonio. Se construirían para ello tres embalses que elevaran la cota del nivel del agua y un canal para que fluyera, con lo que se conseguiría el objetivo deseado.

Pero el proyecto debía pasar por las manos de la burocracia, un vez que Willis se lo envió al ministro. Tras seis meses de silencio el geólogo estadounidense preguntó por su proyecto. El ministro exigió respuestas al Director de Irrigación, quién

argumentó que no había podido redactar el informe pues uno de sus empleados se lo había llevado a su casa y al incendiarse este el proyecto se había hecho, literalmente, humo.

Pero Willis previsor tenía celosamente guardado el original.

Las trabas que la burocracia central le ponía, incapaz de pensar en otra cosa que no fueran buenas cosechas y carnes de exportación, llegaron al ridículo, cuando no se le reembolsaron \$ 17.000 durante más de dos meses por una diferencia de cinco centavos, que Willis pagó con una estampilla postal que le fue rechazada pues el pago debía efectuarse en efectivo, cosa que Willis debió realizar personalmente.

Ramos Mexía concibió la idea de unir los puertos de San Antonio, en Argentina con Valdivia, en Chile. Le encomendó a Willis que analizara el proyecto. Fue así como éste al estudiar los pasos cordilleranos no sólo descubrió sus bellezas y posibilidades. Recordó que gargantas y abismos similares habían sido cruzados en Estados Unidos por la Northern Pacific construyendo puentes de armadura de madera de veinticinco años de duración aproximada, para que una vez desarrollada la región y justificado un mayor gasto, se sustituyeran por puentes de hierro o mampostería.

Willis concibió el plan de referencia que consistía en dotar a la región de ferrocarriles estatales de fomento; agua potable; diques y usinas hidroeléctricas; caminos viables que cruzaran la frontera inclusive, fundación de industrias patagónicas; siembra de trigo y grandes planes de colonización para arraigar población campesina en el desierto. Tales proyectos eran lapidados en el Congreso argentino bajo la acusación de “derroche de los dineros públicos”.

Los intereses afectados, fundamentalmente vinculados al puerto de Buenos Aires, sobre todo por la importación de productos terminados y la exportación de materias primas vírgenes, se opusieron vehementemente al proyecto de la ciudad industrial a orillas del Nahuel Huapi, máxime porque el proyecto Willis incluía beneficios para el sur chileno a partir de la adquisición e industrialización de sus materias primas.

El lago que crearía el embalse generaría 80.000 caballos de fuerza, de los cuales se podrían llevar a la ciudad a crearse 60.000 en forma constante. Esta ciudad contaría también con una “Universidad Industrial y de Bellas Artes”. Por otra parte Willis

estimaba el potencial total cordillerano en la zona era de 6.824.000 “caballos de fuerza métricos”, que superaba a los de las Cataratas del Niágara.

El proyecto encrespó los ánimos políticos. EL ataque a Willis se convirtió en ataque al ministro. Como respuesta al aumento de la envergadura de los ataques Ramos Mexía dobló la apuesta elevando la jerarquía de la Comisión de Estudios Hidrológicos, convirtiéndola en un ente interministerial, bajo su dependencia. Esta comisión autorizó el viaje de Willis a Estados Unidos para supervisar la publicación de los volúmenes del informe de la misma Pero antes de partir Willis debió escuchar de los labios del Administrador General del Ferrocarril del Sud lo siguiente “...Sin duda las observaciones de la Comisión eran de gran valor, pero no conviene a los planes del ferrocarril del Sud que los ferrocarriles nacionales se construyan para competir con futuros intereses en la Patagonia” (8).

Los intereses pudieron con el ministro Ramos Mexía quién debió renunciar, pero su sustituto, Carlos Meyer Pellegrini renovó la confianza en Willis, quién señaló el paso del Cajón Negro como el mejor lugar para colocar las vías ferroviarias que unirían el norte patagónico y el sudoeste argentino con los puertos chilenos, cortando la dependencia con el puerto de Buenos Aires. Y ese era el tema. Los intereses del puerto rioplatense no podían permitirlo.

Para desgracia de Willis, el presidente Roque Sáenz Peña , gravemente enfermo, debió renunciar. Su sustituto De la Plaza, designó un nuevo gabinete, desapareciendo de escena el segundo protector de Willis, quién se salvó de ir a la cárcel, acusado de malversar fondos, cuando arribaron a Buenos Aires los ejemplares del primer tomo de su obra . El segundo nunca vio la luz al negarse De La Plaza a firmar el decreto que solventaría el gasto.

Willis le dijo a Roca “...complete con el riel lo que hizo con la espada...”, pero no fue posible. El inicio de la guerra europea de 1914 ayudó a aquellos que se oponían al proyecto.

Termina Frondizi “... Las fuerzas invisibles de que hablaba Willis continuaron operando mucho después de desaparecida la comisión encabezada por el geólogo. En efecto el magnífico informe Willis, cuyo primer volumen logró ser impreso por cuenta de la Nación y donde se exponía con alto nivel científico el alto potencial económico

del norte patagónico, se quemó o fue quemado en gran parte. Incluso, llegaron a desaparecer algunos de los pocos ejemplares que existían en bibliotecas públicas. Los originales del segundo tomo se mantienen inéditos, sepultados en un archivo. Pero ni el fuego ni el olvido pueden borrar la historia.

Ramos Mexía y Bailey Willis, fueron precursores, de quienes desean y trabajan apasionadamente para que la Patagonia sea, no sólo un pedazo integrante del territorio patrio, sino uno de los centros dinámicos fundamentales de la grandeza nacional.”

El Proyecto del general Guglielmelli

En 1969, el general Enrique Guglielmelli, publica en la revista Estrategia, de la cual era director, un trabajo titulado “Los intereses vinculados al statu quo postergan la integración patagónica” (19). En él, luego de presentar un detallado análisis acerca de la participación de la región en la producción del país de productos energéticos (petróleo, gas, carbón, hidroelectricidad) y minería metalífera y no metalífera, que no transcribimos pues dado el tiempo transcurrido han perdido actualidad, propuso un plan de desarrollo para la región que se puede decir que aún sigue esperando su concreción en su mayor parte.

Guglielmelli, antes de enunciar su plan señalaba las limitaciones de la región en esos momentos, de las que podemos subrayar las bajas temperaturas, largas distancias, pocos puertos y con gran desnivel de mareas y sobre todo los intereses que se oponían al desarrollo de la región.

Ejemplificaba esto último con dos casos de fácil comprobación. En la región andina de Chubut existe la localidad de Trevelin, que en galés significa pueblo del molino, porque allí había un molino que producía harina con las cosechas de trigo de la zona. Fue comprado por una empresa de Buenos Aires, relacionada con la actividad, que lo cerró, para vender la harina que producía en otra zona del país. Con lo que no sólo terminó con la producción local de harina sino también con la siembra del trigo.

El otro caso fue el del ingenio azucarero de General Conesa en Río Negro, que producía azúcar a partir de la remolacha azucarera. En 1940 fue adquirido por un ingenio del norte del país que procedió a su cierre, con las mismas consecuencias que las que tuvo el caso del molino de Trevelin.

Cita un tercer caso, cual es la tergiversación de los objetivos geopolíticos en la construcción del complejo Chocón-Cerros Colorados. Inicialmente estaban como tales

en primer lugar el de dotar de energía a la zona, retomando las ideas de Ramos Mexía y Bailey Willis.

En segundo lugar destinar el excedente al litoral. En tercer lugar debía ser utilizado para asegurar el riego y convertir en fértiles zonas áridas de la zona y finalmente debía servir para controlar las crecidas del Río Limay.

Esos objetivos fueron cambiados con la modificación de la ley 16.882 por la ley 17.524, que entre otras cosas hizo desaparecer las ventajas tarifarias para la región.

Las prioridades cambiaron de orden. Pasó al primer lugar el control de las crecidas, luego el riego para terminar sirviendo como usina de punta en la provisión de energía eléctrica a Buenos Aires.

Guglielmelli presentó su proyecto dividido en dos grande capítulos. El primero lo describía desde el punto de vista espacial o geográfico tal como está en la figura 2.

El otro aspecto desde el cual encaraba el plan de desarrollo era el sectorial.

En él consideraba como prioridades absolutas la producción y uso en la zona de energía hidroeléctrica.

Aumento en la producción y transporte del petróleo y el gas.

Incremento en la producción de carbón y su uso en la carboquímica.

Mejora en los puertos de Madryn; Deseado; Río Gallegos y definirse en Tierra del Fuego por priorizar San Sebastián o Río Grande.

Aeropuertos: Construir o ampliar aeropuertos en San Martín de los Andes; Esquel; Colonia Sarmiento; Río Mayo; Gobernador Gregores; El Calafate; Río Turbio y Río Grande.

Construir el ferrocarril trasandino desde Zapala a Chile y el Transpatagónico que arrancara de San Antonio Oeste y uniera a esta con Rawson, Colonia Sarmiento, Gobernador Gregores, El Calafate finalizando en Río Turbio

Construir las siguientes rutas:

No. 35 (no corresponde a la Patagonia pues une Bahía Blanca con Santa Rosa (La Pampa).

No.152: Caranchos-La Japonesa-Ruta 22

No. 251: San Antonio Oeste- Empalme Ruta 22

No. 25 : Esquel -Trelew

No. 281: Puerto Deseado – Empalme Ruta 3

No. 293: Río Gallegos – Cancha Carrera



Fig.2. Plan de Desarrollo del Grl. Guglielmelli

Incrementar el tránsito marítimo de cabotaje.

Como podemos apreciar nada dice Guglielmelli, por lo menos en el trabajo consultado, acerca de la pavimentación completa de las rutas 3 y 40. Debió resultarle obvio y redundante señalarlo.

La Central Mareomotriz Valdés (20)

En 1915 el teniente de navío José Oca Balda, observó que en la Península de Valdés, a ambos lados del Istmo Ameghino, se daba un extraño fenómeno. Cuando en el

Golfo San José subía la marea, bajaba en el Golfo Nuevo y viceversa. Dicho istmo tiene 30 kilómetros de largo por siete de ancho en su parte más estrecha.

Notificadas las autoridades, realizan un largo estudio a fin de establecer las posibilidades de aprovechar la diferencia entre las mareas para instalar una central eléctrica mareomotriz.

Ese largo estudio concluyó en 1923 determinando que tal central eléctrica podría producir 8.900 millones de kilovatios/hora por año. Para tener una idea de la magnitud de esa cifra Leal cita a la revista *Electrotécnica*, que estableció que el consumo de electricidad consumido en el país en 1939 y producido por 949 centrales fue de 1.970 millones kilovatios/hora, a los que sumándoles la energía producida por algunas empresas para uso propio se llegaría a un consumo total que no superaría los 2.000 millones Kw/h para ese año.

En 1949 Agua y Energía encarga a una comisión binacional argentino-francesa, (Francia era el país con mayor experiencia en la materia), que profundizara los estudios. Este estudio fue presentado por el consorcio integrado por la empresa francesa Sofreah, la Dirección Nacional de Energía, el Servicio de Hidrografía Naval y la Dirección Nacional de Minería que ajustan la cifra posible estableciéndola en 21.900 GW/h anuales.

En 1975 se sanciona la ley no. 20.956 que establece que...” por intermedio de la Empresa Agua y Energía se iniciarán los estudios e investigaciones para establecer un Plan de Aprovechamiento Energético de las mareas del litoral marítimo del país. Con carácter prioritario se estudiará el aprovechamiento mareomotriz de la Península de Valdés para elaborar el proyecto ejecutivo en un plazo no mayor de tres años”.

En 1987 por un Proyecto de Comunicación, el senador Nacional Hipólito Solari Irigoyen pedía al poder Ejecutivo Nacional,”...que realice todo lo necesario para el cumplimiento de la ley 20.956 del año 1975”.

Esa fue la última noticia.

Parte II: Entes, leyes y decretos de promoción.

En realidad, si buscamos un denominador común a tanta disposición oficial, de suerte diversa, promulgada entre los años 1911 y 1969, podríamos denominarlos como lo hizo Enrique Vera Villalobos (21) “Planes de Promoción de la Patagonia”.

El infatigable ministro Ezequiel Ramos Mexía, no sólo se concentró en el apoyo al proyecto de Bailey Willis sino que, convencido que la Patagonia constituía un área despoblada y segregada del resto del país, promovió otras medidas para que la energía producida en ella, no se destinara hacia el área del litoral rioplatense, como desgraciadamente ocurrió. Además fue el impulsor de la ley 5.559 que autorizó al Poder Ejecutivo Nacional a construir y explotar ferrocarriles secundarios en los entonces Territorios Nacionales. Para la Patagonia eso significaba la construcción del ferrocarril entre San Antonio Oeste y Nahuel Huapi. Otra línea que partiría de Puerto Deseado empalmaría con la anteriormente mencionada pasando por Colonia San Martín, con un ramal a Comodoro Rivadavia. Desde esta última nacería otra línea hasta Colonia 16 de Octubre (Trevelin) pasando por Colonia Sarmiento. Habría otra línea que partiría de Puerto Deseado hasta llegar a Lago Buenos Aires.

La ley contemplaba además la realización de obras complementarias como construcción de puertos, muelles, depósitos etc... canales, acueductos, subsidios a empresas de navegación marítima que hicieran la carrera uniando los puertos del sur, la limpieza y dragado de los ríos Santa Cruz y Chubut, la regularización del régimen de aguas del Río Negro y el estudio de la cuenca del Río Colorado. Contemplaba en su articulado también el estudio de los puertos sobre el Océano Atlántico.

Esta ley proyectaba la construcción de un ferrocarril que uniera Puerto Madryn con Esquel, que detuvo su construcción en Alto las Plumas, a 500 km. de su destino; La que partió de Comodoro Rivadavia se detuvo en Colonia Sarmiento y la que lo hizo de Puerto Deseado en dirección a Lago Buenos Aires sólo llegó hasta Las Heras. Las tres hoy están desactivadas.

Decretos varios

Muchos años más tarde, en 1945, el desarrollo de la Patagonia, continuaba siendo una preocupación. Seguramente con las mejores intenciones, pero sin advertir el significado profundo de la medida, se dictó el decreto 3.824/45 que liberaba los derechos de importación al sur del paralelo 42° S. Sin advertirlo, este decreto, con la intención de promover la región, favorecía su segregación del resto del país. El camino debió haber sido el inverso, buscar una mayor integración con el resto del país. Esta segregación se acentuó con el decreto 10.991/56 y el decreto-ley 9.929/57 que permitieron que sustancias elaboradas al sur del paralelo 42° S con materias primas

importadas sin gravamen podían comercializarse en todo el país cuando el valor real de tales materias primas no superase el 50% del precio de costo de fábrica.

Como era de imaginar la consecuencia fue la instalación de fábricas de productos textiles de material sintético a pocos kilómetros del citado paralelo, introduciendo una distorsión más en la maraña legal creada.

Hubo, a posteriori, decretos que intentaban arreglar el desaguado legal que se había armado, pero que sólo contribuyeron a profundizar la segregación patagónica en aras de un supuesto fomento a la instalación de industrias. Fueron ellos el 3.011/59; 509/60; 12.259/69; 6.130/61 y el decreto ley 6.123/63 así como la Ley 17.601 que otorgaban la exención al impuesto a las ventas a los productos manufacturados al sur del mentado paralelo 42° S .

1er. Plan Quinquenal 1947/ 1951

En lo referente a la Patagonia sólo establecía la construcción del dique y embalse Florentino Ameghino, para regular las aguas del río Chubut; aconsejaba la realización de otra presa en Cerros Colorados, el mejoramiento de la navegabilidad del Río Negro y el aprovechamiento hidroeléctrico en la zona de Villa Angostura , Neuquén.

2do. Plan Quinquenal 1952/ 1956

En este Plan, la Patagonia adquiere mayor jerarquía y es declarada la **primera de las zonas especiales de reactivación** y fija para ella prioridades de reactivación, transformando los decretos segregatorios anteriores en promociones de fomento para las industrias siderúrgica, química, mecánica, electricidad, construcción, forestal, textil, cuero, alimentación etc...

Otorgaba facilidades para el establecimiento de líneas de transporte, para el ramal ferroviario que llevara la producción carbonífera de Río Turbio y la construcción del oleoducto Plaza Huincul-Bahía Blanca.

En esa época se construyó el gasoducto entre Comodoro Rivadavia y Buenos Aires que elevó la producción de gas de 8 millones de m³ en 1946 a 448 millones de m³ en 1954.

Corporación Norpatagónica

Cumpliendo con la teoría del eterno retorno, o mejor, con la política pendular que caracteriza a nuestro país, entre los años 1955 y 1958 se crea la Corporación Norpatagónica que comprendía Neuquén, Río Negro y Chubut., segregando a Santa Cruz y Tierra del Fuego, como extraños a la región.

Los objetivos fueron, una vez más, fomentar la industria siderúrgica, la producción de soda cáustica y soda solway; aprovechar los recursos hidroeléctricos para dotar de agua potable a San Antonio Oeste y Puerto Madryn; construir la línea de alta tensión entre el Dique Ameghino y Sierra Grande, conectar a esta última localidad mediante vías férreas con el Ferrocarril Trasandino del Sur, que como todos sabemos aún hoy, en el año 2005, está esperando su construcción.

Promoción Regional

Por medio de la Ley 14.781/58 y de varios decretos subsiguientes, se estableció un régimen de Promoción Regional. Entre estos últimos, el 6.130/ 61 daba facilidades y otorgaba exenciones fiscales, a ampliaciones de plantas o nuevas radicaciones al sur de los Ríos Barrancas y Colorado. Esta vez sí se incluía toda la Patagonia y la Tierra del Fuego e Islas del Atlántico Sur. Posteriormente, diluyendo sus efectos, por decreto 10.361/61 se incluyeron varios departamentos de La Pampa y por el 2.326/62 se incorporó a Malargüe, en Mendoza.

Esta Promoción regional otorgaba exenciones aduaneras y eliminaba recargos cambiarios (existentes en la época), para la importación de maquinarias y equipos, así como reducía la tasa de impuesto a los réditos (hoy impuesto a las ganancias), sellos y otros. Proveía de gas a precio de fomento y rebajas en los fletes y transporte. El decreto 2.335/62 incorporó el otorgamiento de facilidades crediticias.

Este plan de Promoción Regional se inscribía en un marco más general, que abarcaba todo el país. Se trataba de una serie de decretos sectoriales de fomento como el 5.038/61 para la siderurgia; 5.039/61 y 2080/62 para la petroquímica; 8.141/61 y 2.077/61 para la celulosa; 7314/61 para supermercados y otros relativos a autos, tractores, motores de combustión interna etc... Luego fueron agrupados en el decreto 5.338/62.

Tras el derrocamiento de Frondizi todos estos decretos de fomento fueron derogados mediante el decreto 1.081/63. Sólo quedó en pie el decreto Ley 6.814/61 sobre franquicias a las empresas de radio y televisión en la Patagonia.

Pero el sacudón que produjo su derogación fue muy grande. El régimen del decreto 5.338/62 fue restituido retaceadamente mediante el decreto 3.113/64.

Todo este período estuvo profundamente perturbado por las cambiantes políticas económicas y la inestabilidad política. Sin embargo, donde se observó el éxito de tantas normativas fue en la zona del Alto Valle del Río Negro donde se incrementó la producción frutihortícola, la instalación de frigoríficos, plantas empacadoras, aserraderos que proveían la madera para los cajones, secaderos, fábricas de conservas etc...

Comahue

En junio de 1966, poco antes de caer el gobierno de Illia, se sanciona la Ley 16.882 por la cual se creaba la región del Comahue, a propósito de la decisión legal de la construcción de las represas del complejo Chocón-Cerros Colorados. Volvía la tónica segregacionista dado que esta región se integraba por Neuquén, Río Negro, los cuatro departamentos de la Provincia de La Pampa linderos al Río Colorado y el municipio bonaerense de Carmen de Patagones.

El Consejo Federal de Inversiones y su plan

Contemporáneamente el Consejo Federal de Inversiones elaboraba su propio plan de desarrollo para la región que se asentaba en tres polos: Confluencia-Alto Valle; San Antonio Oeste- Puerto Madryn y Comodoro Rivadavia.

Los pilares del desarrollo eran la energía hidroeléctrica, la industria siderúrgica, la producción de aluminio y la petroquímica.

Como vemos demasiado exiguo como para provenir de quienes provenía.

Otros Proyectos

Tras la efímera vida del Ente Patagónico, nacido y muerto en los últimos días del gobierno de Illia, la Provincia de Río Negro promulgó su Ley no. 200 que apuntaba, mejor dicho, reiteraba los mismos objetivos que se habían buscado con leyes y decretos desde el Poder Ejecutivo Nacional, nada más que circunscritos al ámbito provincial. Desarrollo subregional, obras hidráulicas, canalización y riego, desagües, regulación del caudal del Río Negro, colonización y fomento etc...

El C.E.P.E.S (Fundación Centro de Estudios Políticos, Económicos y Sociales) también tuvo su proyecto para la época, con la particularidad sorprendente que proponía ¡la disminución de la superficie de los Parques Nacionales!

La academia de Ciencias de Buenos Aires con la firma de almirante Gregorio Portillo elaboro su “Plan de Fomento de la Patagonia” que proponía el poblamiento de las zonas fértiles andinas; el fomento de la pesca y la caza marítima y su industrialización. Propuso al norte un complejo hidroeléctrico integrado por los ríos Limay, Neuquén, Negro, Colorado, Chubut y los ríos cordilleranos; al sur otro complejo hidroeléctrico integrado por los ríos Santa Cruz, Chico, Coyle, Gallegos, y los lagos Argentino y Viedma.

Propuso, también, la creación de una planta hidroeléctrica de carácter mareomotriz en la Península de Valdés, la explotación de la mina de Hierro en Sierra Grande y el establecimiento de plantas siderúrgicas en Madryn. Que se exportara el carbón de Río Turbio por Punta Quilla y el petróleo por Puerto Deseado, Puerto Madryn y San Sebastián.

Todo debía acompañarse con el desarrollo de las comunicaciones viales, ferroviarias, fluviales, marítimas y aéreas.

A estos proyectos debe agregarse el originado en la Fuerza Aérea Argentina por el cual se creaba una planta elaboradora de Aluminio en Puerto Madryn, cuya energía debía provenir de Futaleufú, donde debía construirse una represa en la cordillera y las consiguientes torres y cables de alta tensión hasta el litoral atlántico e importar la materia prima.

Frente a este último proyecto, ya realizado, surge el interrogante sobre la factibilidad y ventajas del desarrollo de la planta mareomotriz en el istmo de Península de Valdés y cuáles fueron los elementos que inclinaron la balanza hacia el lado de Futaleufú.

La promoción industrial

Las industrias en la Patagonia han surgido, salvo excepciones, al calor de leyes de promoción que, como la 21.608, sancionada en 1977, establecía estímulos para industrias que, entre otras, se establecieran en zonas de bajo producto bruto, entre las que figuraba, obviamente, la Patagonia.

Sus objetivos están explícitos en su artículo 1.

ARTICULO 1 - La presente ley tiene por objetivo promover la expansión de la capacidad industrial del país, fortaleciendo la participación de la empresa privada en este proceso.

A este efecto, se tenderá a:

- a) Alentar el desarrollo regional procurando una equilibrada instalación de industrias en el interior del país;
- b) Fomentar la mejora de la eficiencia de la industria, por modernización, especialización, integración, fusión, economía de escala, o cambios en su estructura, cuidando de no facilitar el establecimiento de un poder monopólico u oligopólico en los mercados de que se trate;
- c) Propiciar la instalación de nuevas actividades industriales en las áreas y zonas de frontera;
- d) Impulsar el desarrollo de industrias necesarias para la seguridad y defensa nacional;
- e) Facilitar el traslado de industrias ubicadas en zonas de alta concentración urbana.

Esta ley fue complementada, en Chubut por la ley provincial 842.

Previamente por Ley 19.640 de 1972 se había creado el régimen de Promoción Especial, Fiscal y Aduanero, y se creaba un Área Franca y un Área Aduanera Especial en la Provincia de Tierra del Fuego.

Ello dio lugar al establecimiento de varias “industrias electrónicas”, en realidad armaderos, industrias del plástico, de aglomerado de maderas y textiles. Esta norma fue modificada por treinta y cinco normas posteriores, a partir de 1989, que entre otras consecuencias trajo aparejado el desmantelamiento de las industrias de armado y creó el panorama de grandes galpones abandonados en Tierra del Fuego y Río Grande.

En 1982, el gobierno de entonces se vio obligado a compatibilizar ambas normas, las cuales, junto con los decretos 1.237, 1.238 y 1.239, que reglamentaban a la ley 19.640, creaba desigualdades ostensibles, de las cuales era víctima la Provincia de Santa Cruz. Eso se buscó mediante la medida no. 25 de un documento gubernamental denominado “Propuesta para el desarrollo integral de la Patagonia”(22).

En el orden nacional se pueden mencionar, como intentos de promover el desarrollo en todo el país las leyes 19.000 del año 1971 para promoción pesquera, sustituida luego por la Ley Federal de Pesca, a la que nos referiremos especialmente mas adelante; la ley 24.196 de 1993 Régimen de Inversiones Mineras ; la 24.857 sobre Estabilidad Fiscal para la Actividad Forestal de 1997 y la 25.429 sobre Modificación al Régimen de Inversiones Mineras en el año 2001.

Hay también una enorme cantidad de leyes y decretos provinciales, que no citaremos aquí, pero que invitamos, a quién este interesado consultarlas, a ingresar en el sitio de Internet gobierno electrónico.ar y una vez en él clicar (valga el neologismo) en Sistema Argentino de Informática Jurídica. Allí obtendrá la información completa que desee al respecto.

En Enero de 1998 el Boletín Oficial publicó la ley 24.922 que el Congreso Nacional había sancionado en los últimos días del año anterior por la cual se establecía El Régimen Federal de Pesca, cuyos objetivos y jurisdicciones de competencia se fijan en los primeros cuatro artículos.

ARTICULO 1 - La Nación Argentina fomentará el ejercicio de la pesca marítima en procura del máximo desarrollo compatible con el aprovechamiento racional de los recursos vivos marinos. Promoverá la protección efectiva de los intereses nacionales relacionados con la pesca y promocionará la sustentabilidad de la actividad pesquera, fomentando la conservación a largo plazo de los recursos, favoreciendo el desarrollo de procesos industriales ambientalmente apropiados que promuevan la obtención del máximo valor agregado y el mayor empleo de mano de obra argentina.

ARTICULO 2 - La pesca y el procesamiento de los recursos vivos marinos constituyen una actividad industrial y se regulará con sujeción al Régimen Federal de Pesca Marítima que se establece en la presente ley.

CAPITULO II

Dominio y Jurisdicción (artículos 3 al 4)

ARTICULO 3 - Son del dominio de las provincias con litoral marítimo y ejercerán esta jurisdicción para los fines de su exploración, explotación, conservación y administración, a través del marco federal que se establece en la presente ley, los

recursos vivos que poblaren las aguas interiores y mar territorial argentino adyacente a sus costas, hasta las doce (12) millas marinas medidas desde las líneas de base que sean reconocidas por la legislación nacional pertinente.

ARTICULO 4 - Son de dominio y jurisdicción exclusivos de la Nación, los recursos vivos marinos existentes en las aguas de la Zona Económica Exclusiva argentina y en la plataforma continental argentina a partir de las doce (12) millas indicadas en el artículo anterior. La República Argentina, en su condición de estado ribereño, podrá adoptar medidas de conservación en la Zona Económica Exclusiva y en el área adyacente a ella sobre los recursos transzonales y altamente migratorios, o que pertenezcan a una misma población o a poblaciones de especies asociadas a las de la Zona Económica Exclusiva argentina.

La ley identifica a la merluza como el principal recurso pesquero en volumen, seguido por el langostino en cuanto valor, fijando para la primera un máximo de captura de 290.000 toneladas anuales (39).

CONCLUSIONES PARCIALES

Todo proyecto transformador afecta intereses que actuarán en contra de su concreción. Patagonia ha sido víctima durante muchos años de la indiferencia del gobierno central y de la presión de intereses que vieron en los proyectos para su desarrollo alternativas competidoras que no los favorecían.

Demostrado está a través de las palabras de un Administrador del Ferrocarril del Sud, citado por Frondizi, cuando se refiere al proyecto de Ezequiel Ramos Mexía y Bailey Williys. Esos intereses también actuaron desviando fondos a proyectos alternativos de mayor costo e impacto ambiental como la sustitución de la realización de la Central Eléctrica Mareomotriz Valdés, para dotar de energía a la planta de ALUAR en Puerto Madryn, en beneficio de la construcción de la presa y central eléctrica de Futaleufú, que significó invadir tierras de Parques Nacionales y construir un costoso electroducto o línea de alta tensión desde los Andes hasta el mar.

La constante postergación de la realización del tramo faltante del tren Trascordillerano del Sur, ahora taponado por el proyecto del Trascordillerano Central, como si ambos proyectos no fueran complementarios sino alternativos, es la última y más flagrante demostración de lo afirmado.

La maraña de leyes nacionales, leyes provinciales, decretos, resoluciones, entes y organismos, sancionados y reformados; creados y desactivados; con idas y vueltas, devino hasta ahora, en la ausencia de un proyecto integrado a desarrollar planificadamente en etapas sucesivas.

Muchas veces leyes de fomento a determinadas actividades, como la 25.019 de Promoción a la Energía Eólica y Solar, perdieron impacto cuando una vez sancionadas fueron vetadas parcialmente en sus artículos de estímulo económico, o directamente no se aplicaron.

CAPITULO III

ANÁLISIS GEOPOLÍTICO DE LA REGIÓN

1.- Objetivo específico: Analizar la región geopolíticamente para fundamentar el proyecto geoestratégico de su desarrollo.

2.-Proposición orientadora: La situación geopolítica particular (continental, marítima e insular) de la Patagonia impone la necesidad de un desarrollo estratégico con prioridades orientadas a aumentar la densidad demográfica y consolidar la soberanía argentina en la región con su proyección a la Antártida.

3.- Parte I : Análisis geopolítico continental.

- Parte II : Análisis geopolítico marítimo.

- Parte III : Las islas y su importancia geopolítica.

4.- Validación: Para validar este capítulo utilizamos el análisis bibliográfico para las partes I, II y III, la opinión de expertos en la parte II referida a la “Importancia geopolítica y estratégica de la Patagonia. Participación de la Armada Argentina en el desarrollo geoestratégico” y el análisis lógico para las conclusiones parciales que presentamos al final.

PARTE I: ANÁLISIS GEOPOLÍTICO CONTINENTAL

La Patagonia ha sido alternativamente codiciada, explorada, abandonada y disputada desde los años 1500 y a lo largo de la historia, tanto por naciones europeas como por los dos países que la contienen : Chile y Argentina.

Inglaterra usurpa desde 1833 las Islas Malvinas, las que a partir de 1982 sumaron a su importancia estratégica, por su ubicación en el control del tránsito interoceánico, el incremento de las explotaciones pesqueras y la prospección y explotación petrolera y gasífera.

La consolidación de la soberanía argentina, en la Patagonia oriental a la cordillera de los Andes, a partir de los tratados firmados en 1881 y 1902, no significó el final definitivo de las controversias limítrofes entre ambos países, cosa que finalmente aconteció, si excluimos a la Antártida, con el acuerdo sobre los hielos continentales en 1996, ratificado por ambos parlamentos en 1999.

FACTORES GEOGRÁFICO, DEMOGRÁFICO Y ECONÓMICO.

La Patagonia Chilena

El concepto de los límites geográficos de la Patagonia, ha sufrido modificaciones a lo largo del tiempo, tanto del lado oriental como del occidental.

Paradójicamente, no podemos referirnos a la Patagonia Chilena, sin hacer constantes relaciones con la Patagonia Argentina, pues nuestro deseo de visualizarlas integradamente nos obliga a forzar un poco la geografía política, para adecuarla a nuestro objetivo.

En el lado oriental antiguamente se la delimitaba por el lado Norte por la frontera natural constituida por los ríos Limay y Negro, lo que dejaba fuera de la región a la actual provincia del Neuquén. Con un criterio más sano, los geógrafos lo fijaron posteriormente en la frontera, también natural, formada por el complejo del los ríos Barrancas-Colorado, quedando la Provincia del Neuquén, de esa manera, integrada al la región, juntamente con las provincias de Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego. Esta última, acompañada por las islas del Atlántico Sur y la Antártida, constituye el límite sur del lado oriental o argentino. El municipio de Patagones, en la Provincia de Buenos Aires, desde el punto de vista de la geografía física también pertenece a la Patagonia, aunque no en cuanto a la geografía política.

En la vertiente occidental de los Andes, donde se ubica la Patagonia Chilena, también hubo modificaciones conceptuales, con resonancias obvias de carácter institucional y geopolítico.

En un principio se la pensaba a partir del río Bio Bio, donde terminaba la antigua Capitanía General de Chile y comenzaba el territorio de Araucanía, sede de la nación indígena araucana, o más exactamente en el Lago Laja, que se encuentra a la altura de la localidad neuquina de Chos Malal.

Luego se modificó su límite norte ubicándolo en el Lago Todos los Santos y su desagüe el río Petrohué, excluyendo a la Isla de Chiloé.

Un documento de la filial Chile de Greenpeace establece sus límites en los 43° 18' de Latitud Sur, esto es a la altura del Lago Yeleño, al sudoeste de la localidad chubutense de Trevelin, y la circunscribe a los territorios de las regiones XI Aysén- GrI. Ibáñez del Campo y XII Magallánica, comprendiendo el archipiélago que la compone.

Finalmente, una de las mayores autoridades sobre la materia, el paleontólogo y etnólogo argentino Rodolfo Casamiquela ubica asimétricamente los límites norte de ambos sectores patagónicos, el oriental y el occidental en los 41°S y 46° 30'S respectivamente, esto es, para el lado occidental lo ubica en la península de Taitao.

Íntegramente considerada, la Patagonia occidental abarca una superficie de 240.791,6 km², es decir un tercio de la superficie continental de Chile.

Una característica de la Patagonia chilena que la diferencia marcadamente de la argentina, entre otras cosas, son sus costas. En ellas, de conformación muy anfractuosa, hay numerosa cantidad de islas, canales, golfos, penínsulas, archipiélagos, estuarios y fiordos, los cuales son el resultado de procesos tectónicos de hundimiento, de la acción de los glaciares y de la penetración del mar por los valles occidentales, convirtiéndose en la mayor superficie costera del cono sur (23).

Esta característica ha dado lugar a que sus ciudades costeras se hayan constituido, casi sin excepción, en magníficos puertos.

Para enumerarlos, violaremos la norma establecida por la propia nación respecto de los límites de la Patagonia occidental. Los consideraremos, dada su importancia, desde el límite norte de la Patagonia argentina.

Como los más importantes podemos considerar de norte a sur, entre otros, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt, Puerto Cisnes, Puerto Chacabuco, Puerto Natales, Punta Arenas y Puerto Williams. Todos ellos de aguas profundas, aunque Cisnes y Natales están alejados del mar abierto por encontrarse en el fondo de profundos fiordos.

Pero esta ventaja otorgada por la naturaleza se ve contrarrestada por la dificultad que tuvo Chile de establecer accesos vía terrestre desde el valle central hasta su región sur. Para conseguirlo en 1975 se inició la construcción de la Carretera Austral y aunque su programación establecía su finalización para el año 2001, este objetivo aún no se ha logrado.

Esta carretera, de 1.270 km, de longitud, numerada como la número 7, parte de

Puerto Montt y termina en Caleta Yungay. Conecta a estas localidades con Chaitén, Puerto Cisnes, Coyhaique; Puerto Aysén; Cochrane y Villa O'Higgins donde termina.

Esta última localidad se halla pegada a la frontera con Argentina y ubicada al este del Campo de Hielo Sur. Esta formación natural, que se constituye junto a los otros glaciares, tanto de un lado como de otro de la cordillera, en la segunda reserva de agua natural mundial, constituye un obstáculo insalvable para la continuación de la carretera, dado que también bloquea a Villa O'Higgins por el sur. Recién en Puerto Natales, inicia su recorrido la carretera 9, su continuadora, que llega a Punta Arenas.

Esta Carretera Austral que, como dijimos, comenzó a construirse en 1975 inauguró su último tramo en 1996. Es completamente ripiado y hace necesario los transbordos en barcas en algunos tramos y cuenta en otros con buenos puentes de hormigón. De todos modos esta carretera acerca e integra el sector austral que se encuentra al norte del Campo de Cielo Sur al centro del país. Aunque es un camino bien trazado, en algunos sectores es excesivamente angosto sin buena infraestructura de apoyo, lo que no permite el desplazamiento de camiones de gran porte, que deben cruzar a la Argentina, creando una línea de aceptación, para desplazarse hacia el sur, donde vuelven a cruzar los Andes hacia su destino.

Esto pone de manifiesto las dificultades mayores que tuvo y tiene Chile para llegar a sus fronteras en comparación con nuestro país, que cuenta con vastas planicies que facilitan el acceso a las mismas, con las implicancias geopolíticas que ello significa.

La Patagonia chilena, no sólo difiere de la Patagonia Argentina, por ser la nuestra esteparia de origen glacial, sino que también lo hace del resto del territorio chileno en su composición geográfica, dado que lo que en el resto del territorio constituye la Cordillera de la Costa, en el norte de la Patagonia occidental se convierte en el archipiélago litoral; y el valle central se transforma en el Canal de Moraleda, brazo del Pacífico que separa la Isla de Chiloé del continente. Sólo muy al sur se encuentran, al igual que en el norte, los Andes y la estepa o planicie litoral. En ellos se ubican los altos picos de San Valentín (4.058 mts); Hyades (3.078 mts); Fitz Roy (3.340 mts., compartido con Argentina) y Torres del Payne (3.000 mts.).

Semejante características geográficas, le otorga una gran variedad de climas. El impacto de los vientos del oeste contra la cordillera, que actúa como barrera, provoca las altísimas precipitaciones que orillan los 8.000 mm. anuales, convirtiéndose en otra

diferencia destacada con la Patagonia oriental, donde, excluyendo los bosques valdivianos muy próximos a la frontera, el promedio oscila alrededor de los 300 mm. anuales. Esto trae aparejado que la Patagonia oriental sea una zona de amplias oscilaciones de temperatura y, como hemos visto, bajas precipitaciones. Mientras la occidental, a la inversa, lo sea de altas precipitaciones y mayor estabilidad térmica.

En la zona húmeda se desarrollan como especies arboríferas las lengas y coigües o coihues, mientras la esteparia se constituye en hábitat apropiado para que se desarrollen solo hierbas y gramíneas.

Como dijimos más arriba, en la Patagonia argentina existen zonas extremadamente inhóspitas que pueden ser considerados anecúmenes para el hombre, debido a las grandes variaciones térmicas, (31,4° C en verano y -27,7° C en invierno), cosa que no ocurre en el lado occidental.

El gran protagonista en toda la región, sobre todo en la oriental, es el viento. Esto que contribuye a una configuración especial del paisaje también lo hace en la conformación de la psicología y el carácter de sus habitantes. Las rachas de 100 kms/h no pueden ser calificadas de inhabituales.

Las principales actividades económicas de la Patagonia chilena son: ganadería ovina; acuicultura salmónida; explotación de la madera con implantación de especies exóticas, (ya sea para sus exportación directa, confección de muebles o leña) lo que debido a la intensa actividad, no debidamente controlada, en conjunto ocasiona que la explotación forestal se esté convirtiendo en insustentable; explotación minera de concentrados de zinc; oro y plata; petróleo; piedras calizas; carbón mineral; granito; pesca intensiva de altura, lo que está ocasionando la depredación de los cardúmenes y finalmente la industria hotelera y el turismo en general.

Continuando con la descripción de la Patagonia occidental, debemos consignar que al igual que lo que ocurre en otros lugares del mundo, los glaciares están en retirada, (nuestro Perito Moreno es una excepción). Entre 1988 y 1995 del lado chileno se han perdido anualmente 42 kilómetros cúbicos de hielo, (24) con el agravante que desde 1995 se ha duplicado la velocidad de la pérdida. No olvidemos que Argentina y Chile comparten campos glaciares, a través de los cuales pasan los límites entre ambos países. (Argentina denomina erróneamente esta zona como Hielos Continentales y Chile Campo de Hielo Sur).

Otro problema compartido es la disminución de la capa de ozono, que afecta a las regiones patagónicas de ambos países.

Esta reducción posibilita el paso en mayor medida de la radiación ultravioleta que genera el sol, lo que limita el crecimiento vegetal y daña el fitoplancton, lo que a su vez afecta el desarrollo de la fauna marina.

Esta situación no solamente es provocada por la acción humana sino que también inciden los cambios estacionales, los vientos y las variaciones solares a largo plazo.

La creciente industrialización del planeta ha acelerado ese proceso a partir de los años sesenta, con la emisión de clorofluorcarbonos, producidos por su actividad. En las regiones patagónica, antártica y en la ártica también, existirían mecanismos que acelerarían ese proceso. Esto es, que en invierno, cuando se producen las Nubes Estratosféricas Polares, es cuando se produce la mayor destrucción de ozono y cuyos resultados se ven en el hemisferio sur durante la primavera al producirse el famoso agujero Antártico en la capa protectora.

En la población y en la dirigencia chilena ha venido ganando espacio el concepto que dada la exigüidad de tierra que compone esa nación, Chile también está en el mar. Mejor dicho, que el mar tiene igual o mayor importancia que la parte continental.

Desde el punto de vista de este concepto geopolítico la Patagonia chilena esta comprendida en lo que la Ley 19.080 del año 1991 del gobierno chileno creó como “mar presencial chileno”. Este espacio marítimo tiene su límite norte en su frontera con las aguas jurisdiccionales peruanas, donde inicia un amplio arco hacia el oeste que alcanza su límite al norte de la zona económica exclusiva correspondiente a la Isla de Pascua, desde donde siguiendo el meridiano 120° O Sur, llega hasta las tierras antárticas. (Figura 3)

Esta Ley, no ha tenido reconocimiento internacional, por lo que Chile no puede imponer su soberanía más allá de su Zona Económica Exclusiva, pero en su articulado contempla que toda aquella embarcación que no acate las disposiciones de las autoridades marítimas chilenas en la zona, tendrá vedado su ingreso a puertos chilenos, lo que le otorga un gran poder persuasivo.

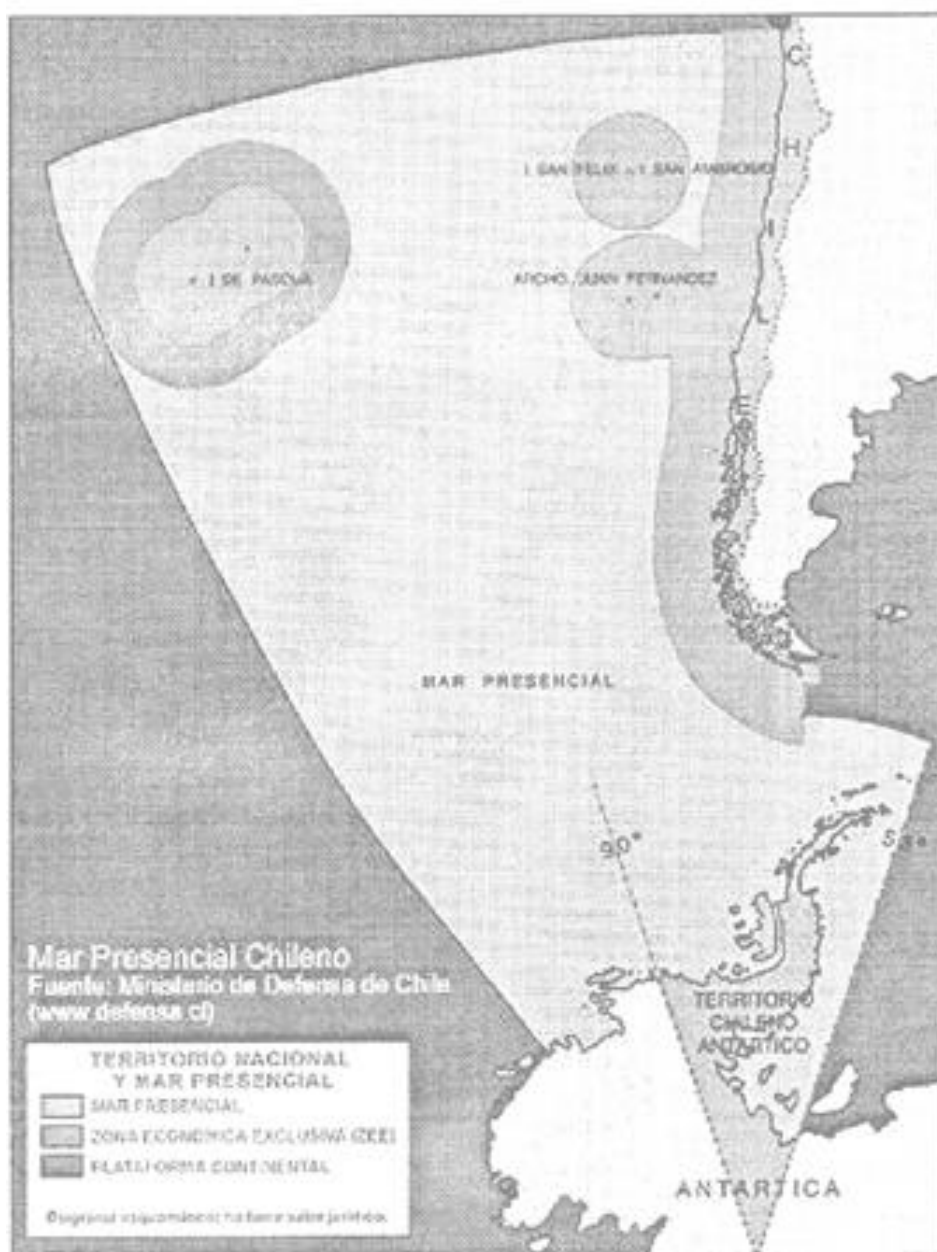


Figura 3. Mar presencial chileno.

En la Antártida dicha zona incorpora los territorios en litigio con Argentina y Gran Bretaña y pretende extenderse hasta el meridiano 55° de longitud Oeste Sur, hasta la altura del paralelo correspondiente a la Isla de Cabo de Hornos, de la que va a su encuentro. Obviamente por tratarse de una zona en litigio internacional, en ella Chile no aplica los criterios que utiliza en el Océano Pacífico.

La Patagonia Argentina

En la descripción de la Patagonia Argentina, que es la que nos ocupa principalmente, integraremos continente, mar e islas e iremos haciendo una descripción conjunta de todas las provincias que la componen, a los efectos didácticos de no perder la visión total que pretendemos tener y que pedimos que se tenga para la región.

Ello no obsta para que dividamos su extensa superficie de 746.983 km², (excluye las islas y la porción argentina del continente antártico), en varias subregiones, tanto continentales como marítimas. Son ellas: **Subregión de los Andes Patagónicos; Subregión de las Mesetas; Subregión de la Franja Costera; Subregión de los Valles de Regadío; Subregión del Mar Epicontinental; Subregión del Archipiélago Malvinero y Subregión del Archipiélago Fueguino.**

Joaquín Frenguelli,, el geólogo de origen italiano que desarrolló su actividad en nuestro país, la describe de la siguiente manera “... **todo este vasto territorio austral, incluyendo la pequeña parte extra cordillerana de Tierra del Fuego, es una vasta planicie, levantada, fracturada y dislocada en grandes bloques, en épocas geológicas recientes. Sus límites están bien definidos por el Atlántico al este, las sierras del Neuquén central y la cordillera al oeste y al sur (prolongación fueguina) y por el curso del Río Colorado más o menos hasta la altura de los bañados de Chadileufú. Desde aquí hasta las elevaciones montañosas del oeste existe el único trecho de límites indecisos, por cuanto el paisaje con rasgos patagónicos esenciales sale de los límites administrativos de la Patagonia, para remontar hacia el norte entre el curso del Atuel y la precordillera, ocupando el borde occidental del la Provincia de La Pampa y el sur de Mendoza, por lo menos hasta el tramo transversal del Atuel. Dentro de esos límites la Patagonia forma una unidad coherente con características propias...**”

Esta definición de Frenguelli se refiere a la meseta patagónica extraandina, esteparia con formación fitogeográfica propia: su aridez, la altura descendente hacia el Atlántico, que no discurre en un continuo sino en sucesivas planicies, los grandes lagos de sentido transversal, su viento seco e intenso etc...

Su clima, como ya anticipamos, presenta amplias variaciones térmicas. Pero aún así, es considerado de tipo moderado, con estaciones definidas, pero desiguales. Con su largo invierno contrastan la cortedad de sus otras estaciones.

En el norte de la Patagonia, sobre todo la Mesopotamia entre los ríos Colorado y Negro, se presentan las mayores variaciones térmicas anuales, siendo las más amplias dentro de esa zona las registradas en el corazón de la meseta.

Los vientos dominantes son los del oeste, que descargan su humedad procedente del Pacífico en la cordillera, sobre todo del lado occidental. Si bien en la zona oriental hay lugares de gran precipitación (bosque valdiviano del Parque Nacional Los Alerces), el índice pluviométrico cae de 8.000 mm. en la vertiente occidental a 600mm. y 400 mm. en la oriental. La isoietas de los 200mm. abarca casi toda la Patagonia. Baja de norte a sur, pasando ligeramente al este de Chos Malal y San Carlos de Bariloche, hasta prácticamente el estrecho de Magallanes, donde se curva hacia el noreste y se dirige a San Julián.

La fauna marina patagónica, además de la riqueza ictícola explotable, está constituida por grandes cetáceos, como ballenas, orcas, delfines y mamíferos anfibios como focas, lobos y elefantes marinos. Los pingüinos magallánicos son también parte importante de su fauna costera.

Hacia el interior, el puma y el guanaco comparten la escena con los ciervos y jabalíes exóticos, es decir, no originarios de la región. Zorros, gatos salvajes, hurones, zorrinos, liebres patagónicas (casi extinguida), armadillos, ñandúes, deben convivir con las explotaciones domésticas del ganado ovino, caprino, caballar, al que se agrega el vacuno en las estribaciones montañosas.

Como anteriormente hemos expresado, la Patagonia argentina continental puede ser subdividida en cuatro grandes sectores: andina, meseta, de los valles de regadío y litoral marítimo. Este último a su vez puede ser considerado en su zona costera y su zona marítima propiamente dicha, con las correspondientes subzonas ya mencionadas.

De las componentes terrestres, la que abarca mayor superficie es la meseta, la que en proximidades de la cordillera alcanza alturas de hasta 1.500 metros y va descendiendo hacia el mar, al que llega con alturas variables, que van desde una máxima que se ubica en el Golfo de San Jorge entre los 600 y 750 metros, descendiendo hacia el sur y hacia el norte progresivamente, hasta las costas playas al sur del río Colorado. Allí sus costas son bajas, semejantes a las del litoral bonaerense hasta la desembocadura del río Negro. Al sur de este comienzan las costas acantiladas que pueden ser de piedras blandas o duras, (basaltos, pórfidos) de variada altura.

El accidente costero más destacado es la Península de Valdés, cuyo Istmo de ocho kilómetros de ancho une el Golfo San José al norte con el Golfo Nuevo al sur,

lugar este donde van a aparearse las ballenas para su reproducción, y que ha dado lugar al surgimiento de una industria turística de observación de los cetáceos, solicitada por habitantes de todo el mundo.

La cordillera austral se caracteriza por su menor altura respecto de la sección más norteña, con la presencia de valles transversales o en forma de U productos de la acción glacial, lo que dio lugar también a cuencas lacustres de gran tamaño, muchas de las cuales llegan hasta la meseta. La altura media de los picos de esta cordillera sureña oscila entre 2.000 y 3.000 metros, siendo muy pocos los que sobrepasan esta última.

Mención aparte merecen los Campos de Hielo, a los que ya hemos hecho referencia cuando “mirábamos” desde el territorio chileno. Aparecen a nivel de los 45° de latitud Sur hallándose su mayor porción en territorio de ese país, dado que el único compartido y del cual también corresponde a Chile en su mayor parte, es el Campo de Hielo Sur. Los Campos de Hielo Norte y San Valentín, le corresponden en su totalidad.

En relación a lo antedicho respecto de la altura descendente hacia el sur de la cordillera, está correlacionado con las alturas de los pasos fronterizos. Para enumerarlos vamos a tomarlos en cuenta a partir del límite norte de la Patagonia argentina, por ser este proceder más funcional a los objetivos de este trabajo.

Los pasos en esta región son numerosos, de los cuales nos referiremos solamente a aquellos que permiten el tránsito de grandes vehículos y que se corresponden con rutas nacionales o provinciales, aunque por el momento algunos se traten de huellas transitables, sin ripiar o pavimentar. Muchos de ellos, sobre todo algunos neuquinos, se cierran durante la temporada invernal.

En la provincia del Neuquén encontramos en orden de norte a sur y con su altura en metros figurando entre paréntesis los siguientes pasos: Buta Mallin (1915); Picha Chen (2062); Copahue (2013); Pino Hachado (1864); Paso del Arco (1401); Icalma (1303); Mamuil Malal (1253); Carri Riñe (1178); Hua Hum (660)*; Cardenal Samoré (1314); Pérez Rosales (978).

En Chubut encontramos los pasos de Futaleufú (335); Carrenleufú/Palena (378)*; Lago Verde (520)*; Río Frias (853)*; Coyte (870); Coyhaique (727)*; Huemules (493)*; Ing. Ibáñez (454)*; Río Jainemeni (222)*.

En Santa Cruz los pasos se encuentran en la zona sur de la provincia. Son ellos: Río Don Guillermo (268)*; Dorotea (244)*; Casas Viejas (250)*; Morro Chico (155)*; Monte Aymond (157); completándose esta nómina con el paso de San Sebastián (130)* en Tierra del Fuego.

- Tomados de Google Earth

Comunicación vial

Si hablamos de pasos, debemos también hablar de carreteras, y nuestra Patagonia cuenta con dos vías troncales de enorme magnitud estratégica. Son ellas las Rutas Nacionales 3 y 40.

La primera, que nace en Buenos Aires, está totalmente pavimentada y corre a todo lo largo del litoral marítimo, llegando hasta Ushuaia. Para transitar este último tramo es necesario solicitar servidumbre a Chile, en el sur de Santa Cruz y norte de la Isla de Tierra del Fuego al atravesar el Estrecho de Magallanes.

La estratégica Ruta 40, que en su totalidad une el norte y el sur del país, y que se desliza al pie de la cordillera, tiene aún sin pavimentar todo su tramo rionegrino; en Chubut está en la misma situación el tramo entre el paralelo 44° 20' S hasta el límite con Santa Cruz donde continúa sin pavimento en su mayor extensión. Sólo cuenta con él en el pequeño tramo que va desde su encuentro con la ruta provincial 11, en la proximidad de Lago Argentino, hasta su encuentro con la ruta provincial 5, 132 kms. al sudeste. En estas dos últimas provincias, es sustituida, sobre todo cuando se aleja de la cordillera, por rutas provinciales pavimentadas.

En cuanto a la circulación vehicular transversal, la región cuenta con varias rutas, la mayoría de las cuales no está pavimentada, siendo su consolidado un ripiado, que hacen su recorrido más lento y oneroso, dado el deterioro que el piso ocasiona en las estructuras de los vehículos.

Neuquén y Río Negro son las provincias que cuentan con mayor número de rutas pavimentadas.

Neuquén a su vez por su menor superficie es la de mayor densidad rutera. Destacado es el hecho que la ruta nacional 40 está pavimentada en todo su recorrido en esta provincia, con lo que se asegura la fluidez del tránsito norte- sur.

A ella llegan las provinciales 21 en Las Lajas; la 13 y 46 en la zona de Zapala; la nacional 234 desde Pichi Tráful, pasando por San Martín de los Andes y Junín de los Andes; la nacional 237, que viene desde Zapala bordeando el río Limay, la cruza en el límite con Río Negro y continúa hasta San Carlos de Bariloche, donde se convierte en la nacional 258 hasta El Bolsón. De aquella localidad sale la ruta nacional 231, que bordea la ribera norte del lago Nahuel Huapi, hasta alcanzar la frontera con Chile en el paso Cardenal Samoré.

Río Negro cuenta con la única ruta nacional de gran longitud transversal, la número 22, que une Bahía Blanca, en la Provincia de Buenos Aires, con la capital de Neuquén, y se continúa hasta la frontera con Chile en el paso de Pino Hachado.

Desde el límite con La Pampa, más precisamente desde el embalse Casa de la Piedra, baja hacia el sudoeste la ruta provincial 6, que apunta a Ingeniero Jacobacci pero su pavimento termina a mitad camino, donde continúa ripiada.

Más hacia el litoral, la ruta nacional 250 une Choele-Choel con Carmen de Patagones y la nacional 251 Río Colorado con San Antonio Oeste. Desde esta ciudad es necesario transitar 93 km. hacia el noroeste por la pavimentada provincial 20 para topár con la nacional 250 y poder continuar hasta Choele –Choel. Los últimos kilómetros que se pavimentaron en la provincia son los de la provincial 23 que une la localidad de Valcheta con la Ruta nacional 3.

Para viajar por vías pavimentadas, en Chubut, para trasladarse de Esquel a Rawson, Trelew y Madryn se deben transitar tres rutas, que empalman en distintos lugares. La nacional 40 hasta las proximidades de Tecka, donde se debe tomar la provincial 62 que se transforma en la provincial 25 hasta llegar a Trelew.

Si en lugar de desviarnos en Tecka, continuáramos por la nacional 40, 34 km., después de Gobernador Costa se empalma con la provincial 20 que nos lleva a Comodoro Rivadavia. A esta ruta provincial nos conduce también la provincial 22 desde Río Mayo, con la que se encuentra antes que la anterior bordee los lagos mesetarios Munsters y Collhué Huapi.

Ya en Santa Cruz, la ruta provincial 43, une Los Antiguos, al borde del lago Buenos Aires, con Caleta Olivia, previo cambio a la provincial 12 en Pico Truncado, mientras a Puerto Deseado se llega desde la nacional 3 por la provincial 281.

Hay que ir bien al sur, a la altura del Lago Argentino, para volver a encontrar rutas provinciales pavimentadas que unan las dos nacionales troncales 3 y 40

Son ella la provincial 11, que va de El Calafate hasta la ruta 40 y cuando continuamos por la provincial 5 en dirección a Río Gallegos, en el pequeño pueblo de Esperanza nos encontramos con la provincial 7 que, ruta 40 mediante, nos lleva a Río Turbio.

La ruta provincial 23, que bordea la ribera norte del Lago Viedma está también pavimentada desde El Chaltén hasta la Ruta 40.

Comunicación aérea

Para una región donde los asentamientos urbanos están separados por tan largas distancia, con un clima bastante inhóspito que, sobre todo en la zona sur, provoca nevadas en la mayor parte del invierno, el medio de traslado de personas más apropiado es el aéreo.

Una distancia que se cubre en horas en auto, si la ruta está libre de nieve, se cubre en minutos en una aeronave de porte mediano o pequeño, apropiadas para operar en la zona.

Obviamente, todos los medios tienen las limitaciones que les impone el clima, pero la distancia, o el tiempo, se acorta mucho cuando el viaje se hace por aire.

La Patagonia cuenta con aeropuertos de cabotaje que permiten el aterrizaje de aviones grandes, aunque no los más grandes, como son los Jumbos 747 o similares. Estos aeropuertos se hallan en o sirven a: San Carlos de Bariloche; San Martín de los Andes; Comodoro Rivadavia; El Calafate; Esquel; Neuquén; Río Gallegos; Río Grande; Ushuaia y Trelew . En general reciben vuelos de Buenos Aires y son funcionales al turismo nacional e internacional en la zona.

La verdadera red de comunicaciones, que mantiene unidas a las pequeñas localidades entre si y con las grandes localidades esta servida por una línea estatal de fomento, dependiente de la Fuerza Aérea, que opera también en pequeños aeropuertos utilizando aviones apropiados para ello. La lista de localidades a la que sirve es extensa, hay aeropuertos en 18 pequeños pueblos, como son Altos de Río Senguer; Colonia Sarmiento; Cutral-Co; El Bolsón; El Maitén; Gral. Roca; Gobernador Gregores; J. de San Martín; Perito Moreno; Puerto Deseado; Puerto Madryn; Río Mayo; Río Turbio, San Antonio Oeste, San Julián, Viedma; Santa Cruz, Zapala.

Si bien no opera en todas estas localidades con frecuencias diarias, por lo que no es de utilidad para casos de urgencia, si lo hace con la suficiente periodicidad que permite el planeamiento del traslado entre las mismas. La superficie total de la Patagonia es abarcada por este servicio, que en algún momento fue suprimido, con el consiguiente daño que eso infligió a la región.

Comunicación ferroviaria

Podemos decir que Patagonia Argentina no tiene servicios ferroviarios. Y cuando nos expresamos de este modo, debemos aclarar que entendemos por servicios ferroviarios a aquellos que se prestan con frecuencias regulares y continuas.

Lo que Patagonia argentina tiene son tramos de vías, que necesitan una urgente adecuación a la calidad rodante existente hoy en día, que está muy lejos de ser alcanzada por los esporádicos servicios que hoy se prestan en la región.

Excluyendo al “Expreso Patagónico” o “Trochita”, como comúnmente se lo denomina, dedicado hoy casi fundamentalmente a servicios turísticos, que originariamente unía Esquel con Ingeniero Jacobacci, y que hoy llega sólo hasta El Maiten y al denominado “Tren de los Presos” en Ushuaia, totalmente turístico, nos queda referirnos a las líneas existentes, lo que no significa que sean operadas con el régimen de frecuencias considerado necesario por nosotros para ser tenidos como servicios.

En Río Negro, encontramos dos líneas, que provenientes de Buenos Aires, se bifurcan en Bahía Blanca. Una ingresa a la provincia y se continúa bordeando el Río Colorado hasta Fortín Uno donde cambia su dirección hacia el sur hasta Choele-Choel desde donde, por la ribera norte del Río Negro, se dirige hasta su cabeza de riel en Zapala. El proyecto del “Trasandino del Sur” uniría esta última con puertos chilenos.

La otra línea sigue hasta Viedma, donde se desvía al Oeste y alcanza San Carlos de Bariloche.

En Chubut, Comodoro Rivadavia actúa de principio o fin de riel, según como se mire, de una línea que se dirige hacia el oeste, en dirección a los lagos mesetarios, pero queda trunca antes de alcanzar Sarmiento.

Santa Cruz cuenta con dos líneas. Una que desde Puerto Deseado se dirige al noroeste hasta Las Heras, en el medio de la meseta, y la otra lo hace desde Río Turbio a Río Gallegos, más exactamente al sitio El Turbio, en el puerto de la misma ciudad.

Como vemos demasiado poco para tanta superficie y aún más, casi desactivadas. La región, y el país en su conjunto, han sufrido una política, y el verbo sufrir revela exactamente nuestro pensamiento, de sustitución del ferrocarril por el tránsito carretero, generando un cuadro de situación sin alternativas.

Como veremos más adelante, Patagonia necesita recuperar viejos proyectos y generar nuevos, en cuanto al tránsito ferroviario se refiere.

Demografía

Un aspecto de la importancia que tienen en la actualidad los pasos andinos las rutas, los aeropuertos y las vías de ferrocarril a los que hemos hecho referencia está ligado con los aspectos demográficos de ambos lados de la cordillera, dado que la

presencia o ausencia de habitantes es consecuencia de la actividad económica e intercambio que existe o pueda llegar a existir en y entre ambos lados. Para ello analizaremos la demografía de la zona argentina.

No es un secreto que la Patagonia Argentina es una región con baja concentración demográfica. Si bien debería ser más alta, no podría serlo de cualquier forma o en cualquier lugar.

Neuquén con una superficie de 94.078 km² tiene 474.155 habitantes con un índice de masculinidad de 0,99 según el censo del año 2001. (12) La mayor concentración demográfica se encuentra en un continuum geográfico urbano conformado por la ciudad de Neuquén, Plottier, en esa provincia, y Cipolletti en Río Negro. Los habitantes correspondientes a las dos primeras suman 224.742. Le sigue el complejo Cutral Có-Plaza Huincul con 45.768., luego Zapala con 31.231, que con Centenario con 26.843 y San Martín de los Andes con 22.432, conforman el único grupo de localidades que superan los 20.000 habitantes.

Río Negro, con 203.013 km²., una población total de 552.822 habitantes, un índice de masculinidad de 0,98, muestra su mayor concentración poblacional en el valle que conforma el río homónimo, donde se asientan ciudades importantes como Gral. Roca, Cipolletti, Villa Regina; Allen y Cinco Saltos las cuales, junto a San Carlos de Bariloche ubicada a orillas del Nahuel Huapi, que es la más poblada, y las ciudades costeras como la capital Viedma y los dos puertos de Bahía San Antonio, son las más importantes de la provincia. La localidad de Sierra Grande, donde se espera reactivar la mina de Hierro, supera los 10.000 habitantes.

Chubut con sus 226.884 km². es su vecina sureña. Tiene una población de 413.237 habitantes y un índice de masculinidad de 1. Su principal ciudad es Comodoro Rivadavia, a la que siguen, Trelew, Puerto Madryn, Esquel y Rawson, su capital, todas con más de 20.000 habitantes. Todas las demás cuentan con menos de 10.000, y entre ellas 43 de las censadas no llegan a mil.

Santa Cruz, tiene una superficie de 243.943 km² y 101.079 habitantes. Es la provincia patagónica continental menos poblada. Su índice de masculinidad es positivo: 1,04. Río Gallegos, su capital, concentra la mayor cantidad de habitantes. Le siguen Caleta Olivia y, ya por debajo de los 20.000, Pico Truncado y Puerto Deseado. Por debajo de los 10.000 están Río Turbio, con población totalmente vinculada a la mina de

carbón y El Calafate, que aumentó al doble su población en los últimos diez años, como consecuencia de los servicios que brinda al turismo.

Finalmente, Tierra del Fuego. La porción argentina de la isla tiene una superficie de 21.263 km² y cuenta con 101.079 habitantes, con el mayor índice de masculinidad de todas: 1,16.

En todas las provincias, excepto esta última que no registra datos, la población rural dispersa ha disminuido en los años que mediaron entre los dos últimos censos (1991-2001). En ese mismo lapso la población patagónica creció un 17,29 %. Quizás estos hechos estén ligados a la crisis que sufrió la explotación ovina y agropecuaria en general en la zona entre esos años, por un lado, y al aumento de la explotación pesquera, por el otro, con el consiguiente desarrollo de la industria vinculada a esta última ubicada en las zonas urbanas.

Hecha esta revisión continental podemos abocarnos al análisis de su no menos importante constituyente hídrico. Analizaremos primero sus ríos y lagos y luego su mar y sus islas.

Ríos, Lagos y Represas

Los ríos patagónicos argentinos, además de darle el nombre a las respectivas provincias, tienen su origen en la Cordillera de los Andes y drenan hacia el Océano Atlántico salvo algunos de características endorreicas que lo hacen a los lagos de la zona. Pocos son tributarios del Océano Pacífico.

Se forman por la confluencia de cursos menores, sobre todo en la cordillera, y luego, en su mayoría, atraviesan la meseta sin recibir afluentes.

El río Negro, de 637 km. de largo, es formado por la confluencia del Limay, que drena aguas del Lago Nahuel Huapi y el Río Neuquén. Es un río caudaloso y en su curso medio se halla la isla de Choele – Choel.

El río Colorado, que drena una cuenca de 30.000 km² y es producto de deshielo, configura el límite norte tanto de la provincia del Neuquén como de la de Río Negro. Es menos caudaloso que los anteriores. Cuando deja de ser el límite norte de Neuquén y se convierte en límite entre La Pampa y Río Negro es embalsado y compartido por ambas provincias, denominándose, a tal embalse, Casa de Piedra.

El río Limay, como dijimos, drena aguas del lago Nahuel Huapi y a través de él a otros lagos. Recibe el aporte de los ríos Collón Cura y Traful, que constituyen también drenajes lacustres. Estos ríos han dado lugar a los embalses de Cerros Colorados;

Planicie Banderita y Ezequiel Ramos Mexía, mas comúnmente conocido este último como El Chocón.

Más al sur, el río Chubut de escaso caudal medio, de larguísimo recorrido, dado que nace en las estribaciones montañosas al norte del El Maitén, en Río Negro, luego de dirigirse hacia el sureste, a la altura del Paso de los Indios, en el centro de la meseta, cambia su curso hacia el este para desembocar en el mar. Previamente es embalsado poco después de recibir al Río Chico, quien recibe las aguas de los lagos mesetarios Colhué Huapi y Musters, quienes a su vez se nutren de los lagos cordilleranos Montan y La Plata, a través del caudaloso Río Senguer. El embalse, con su central hidroeléctrica, recibió el nombre de Florentino Ameghino, en homenaje al famoso paleontólogo.

Más al norte y al oeste, en el lago Amutuí Quimei se construyó la represa y central hidroeléctrica de Futaleufú, para dotar energía a la planta elaboradora de aluminio de Puerto Madryn.

El Río Deseado, al norte de la Provincia de Santa Cruz, hace muchos años que dejó de drenar las aguas del Lago Buenos Aires, que ahora lo hace hacia el Pacífico, por lo cual este río está permanentemente con un bajísimo caudal.

El panorama fluvial de los grandes ríos se completa con los ríos Santa Cruz y Gallegos.

El primero nace en los Andes donde el Lago del Desierto, formado por el deshielo que le llega por el Río Diablo lleva sus aguas mediante el Río de las Vueltas al Lago Viedma, quien a su vez por el caudaloso río La Leona desagüa en el Lago Argentino, desde donde el Río Santa Cruz, con su trayecto de casi 900 kms desemboca en el Atlántico luego de recibir al Río Chico de Santa Cruz, emisario de una cuenca menor.

En el sur de los Andes nace el Río Turbio que se convierte en el Río Gallegos, luego de recibir a El Zurdo y que desemboca en el mar a través de la ría que lleva su nombre.

En cuanto a la importantísima cuenca lacustre andina, subrayaremos los lagos internacionales, es decir compartidos con Chile, dejando de lado también a los numerosísimos ríos de cauce corto y torrentoso. Son ellos el lago Gral. Vinter; Lago Buenos Aires; Lago Pueyrredón y Lago San Martín en el continente, bautizados con otros nombres del lado chileno, y el Lago Fagnano, en la Isla de Tierra del Fuego. El Lago Buenos Aires es el mayor de todos. Merecen destacarse por haber sido causa de

conflicto el Lago Lacar en el Neuquén y el Lago del Desierto en Santa Cruz. Obviamente ambos permanecieron argentinos.

Lago	Superficie Argentina (Km2)	Superficie total (Km2)
Integramente en territorio Argentino:		
Argentino (Santa Cruz)	1.415	1.415
Viedma (Santa Cruz)	1.088	1.088
Colhue Huapi (Chubut)	803	803
Nahuel Huapi (Río Negro – Neuquén)	550	550
Cardiel (Santa Cruz)	458	458
Musters (Chubut)	434	434
Strobel (Santa Cruz)	120	120
Huechulaufquen (Neuquén)	84	84
Fontana (Chubut)	79	79
Traful (Neuquén)	70	70
Compartidos con Chile		
Buenos Aires (Santa Cruz)	881	2.240
San Martín (Santa Cruz)	521	1.013
Fagnano (Tierra del Fuego)	545	593
Pueyrredón (Santa Cruz)	98	271
Vintter (Chubut)	s/d	s/d

Cuadro nº 1

Principales Centrales Hidroeléctricas						
Provincias	Nombre del concesionario	Central y presas componentes	Río cuenca	Potencia Instalada	Energía media anual generada	Objetivo
NEUQUEN Y RÍO NEGRO	Hidroeléctrica Alicurá S.A.	Aprovechamiento hidroeléctrico Alicurá.	Limay-Río Negro	1.000 MW	2.550 GWh	Generación de energía
	Hidroeléctrica El Chocón S.A.	Aprovechamiento Hidroeléctrico el Chocón	Limay-Río Negro	1.200 MW	2.750 GWh	Generación de energía eléctrica y regulación de crecidas
		Aprovechamiento Hidroeléctrico Arroyito	Limay-Río Negro	120 MW	560 GWh	Compensación de los caudales erogados por El Chocón y generación de energía eléctrica.
	Hidroeléctrica Pichi Picún Leufu S.A.	Aprovechamiento Hidroeléctrico Pichi Picún Leufu	Limay-Río Negro	261 MW	1.080 GWh	Generación de energía eléctrica y regulación de caudales
	Hidroeléctrica Piedra del Aguila S.A.	Aprovechamiento Hidroeléctrico Piedra del Aguila	Limay-Río Negro	1.400 MW	5:500 GWh	Generación de energía eléctrica, regulación y atenuación de crecidas
NEUQUEN	Hidroeléctrica Cerros Colorados S.A.	Presa Portezuelo Grande	Neuquén-Río Negro	-----	-----	Control de crecidas y derivación del agua del Río Neuquén hacia la Cuenca Los Barreales
		Aprovechamiento hidroeléctrico Planicie Banderita	Neuquén-Río Negro	450 MW	1.551 GWh	Control de crecidas y generación de energía eléctrica.
		Presa Loma de la Lata	Neuquén-Río Negro	-----	-----	Control de crecidas y mantenimiento del nivel de la cuenca Marimenuco aumentar eficiencia de Cuenca P. Banderita
	Hidroeléctrica F.Ameghino	Aprovechamiento hidroeléctrico	Neuquén-Río	450 MW	1.551 GWh	Atenuación de crecidas,

CHUBUT	S.A.	F.Ameghino	Negro			regulación de caudales, consumo, riego, industrias y energía eléctrica.
	Hidroeléctrica Futaleufú S.A.	Aprovechamiento hidroeléctrico Futaleufú	Río Futaleufú	448 MW	2.700 GWh	Generación de energía eléctrica, regulación de crecidas, turismo.

Cuadro nº 2

PARTE II: ANÁLISIS GEOPOLÍTICO MARÍTIMO

Es de máxima importancia, a ambos lados de los Andes, la continuidad territorial con el mar.

El mar chileno

Por razones geopolíticas, para Chile, cuyo territorio está formado por una estrecha faja de terreno entre los Andes y el océano, este último constituye su gran herramienta de integración y desarrollo.

Conciente de ello la autoridades chilenas, cuya plataforma submarina es exigua, por la caída a pico de sus costas, fueron los primeros en revindicar, en 1952, las primeras doscientas millas náuticas de mar, a partir de tierra, como Zona Económica Exclusiva, siendo seguidos luego por Perú, Ecuador y más tarde Argentina, situación que fuera ratificada internacionalmente en la Convención Internacional de los Derechos del Mar en 1982.

No satisfechos con ello y, reitero, concientes de su gran importancia, su Congreso sancionó, como explicamos más arriba, la ley 19.080, donde se crea el concepto de “Mar presencial chileno”, definiéndolo como ...” aquel espacio oceánico comprendido entre el límite de las Zonas Económicas Exclusivas que generan las islas chilenas al interior de dicho espacio marítimo.” Las Islas de referencia son la Isla de Pascua, la de Juan Fernández y las de San Félix y San Ambrosio.

Lo esencial de este cuerpo legal, es que si bien Chile no revindica soberanía, por ahora, sobre este mar presencial, establece que aquellas naves que no cumplieran con las disposiciones que sobre él emanaran de la autoridad de aplicación chilena, tendrían vedado el acceso a sus puertos, lo que en los hechos le otorga un gran poder sobre ese espacio. Esto adquiere significativa importancia para, entre otras, controlar a las flotas

depredadoras de riquezas ictícolas más allá de las doscientas millas náuticas, dada la inmensidad de ese Océano, lo que aleja la posibilidad de acceder a puertos alternativos.

Veamos lo que respecto a su importancia está expresado en el sitio de internet chileno soberaniachile.cl en el trabajo “La búsqueda Argentina de una salida al Pacífico.”

“En 1925 Karl Haushofer, padre de la Geopolítica, publicó un trabajo que conmocionó al mundo político internacional de entonces titulado “Manual de Geopolítica del Océano Pacífico”, donde resaltaba su valor afirmando que a su alrededor se realizaban el 70% de los recursos económicos internacionales y la población mundial. Y sugería que un eje político euroasiático, tal como lo había definido Mackinder en 1904, tomara el control de la zona.

Haushofer consideró en ese trabajo, que así como el Mar Mediterráneo había sido el mar del mundo antiguo, sustituido por el Océano Atlántico cuando España y Portugal, primero, y luego Francia e Inglaterra después se lanzaron a dominar sus aguas, el Océano Pacífico sería, el escribió esto en 1924, el mar del futuro.

En 1943, el estratega norteamericano Nicholas Spykman, refuta a Mackinder, diciendo que para dominar el mundo había que dominar las costas que rodeaban a la “isla del mundo”, con lo que la cuenca Pacífica se convirtió en teatro de grandes tensiones durante la época de la Guerra Fría.

El Conde Alexandre de Marenches, perteneciente a la geoestrategia e inteligencia francesa, denominó al Océano Pacífico como el “Mare Nostrum del Futuro” definiéndolo como “El Pivote Geopolítico del Siglo XXI”. Para él, los centros de decisión en las comunidades linderas con el Pacífico serían San Francisco, Vancouver, Tokio, Beijing, Vladivostok y Sydney.

El analista chileno Mario Barros van Buren cuenta que el escritor rumano Vintilia Horia escribió una vez:

“ El día que le pregunté a Toynbee acerca de los países que, según él, tenían más posibilidades para insertarse correctamente en el futuro, me dijo: Canadá, Japón, México y Chile .Sigo sin comprender por qué México y no comprendí por qué Chile. Ahora sí lo entiendo. Chile se define por el océano, como Rumania se define por la estepa. Son dos vecindades peligrosas, pero dos de las realidades de las que los pueblos no pueden prescindir. La respuesta a esta incitación sigue produciéndose, con la diferencia de que Rumania está a punto de desaparecer bajo el alud estepario, mientras que Chile, como Portugal en los siglos XV y XVI, cuando Castilla le prohibió

el acceso a Europa, se lanzó a la conquista de otra inmensidad. Es impresionante el afán de conquista de los chilenos. Su territorio de 100 mil kilómetros lo están multiplicando por diez, y la transformación que el país vive en estos momentos está apasionadamente relacionada con esta nueva idea de espacio nacional. El Pacífico, contemplado desde los oteros de la bahía de Valparaíso, es una lección de futuro, como el Mediterráneo para los griegos homéricos, una invitación al poderío y al crecimiento. Nada es aleatorio y azaroso en las decisiones de los seres humanos. Australia, Japón, Estados Unidos y Chile forman el cuadrilátero futurible e inevitable"."(26)

Mirado este espacio en forma de cuadrante, podemos observar que en el ángulo noroeste, China, Rusia y Japón, aparecen como los más beneficiados para formar un bloque potencia; en el noreste Estado Unidos y Canadá; en el suroeste Australia y Nueva Zelanda y finalmente en el sudeste, sólo Chile, cuenta con esta ventaja comparativa.

No es este un dato menor para Argentina, porque Chile al carecer de un gran territorio terrestre y por ende de la producción que los países del Asia Pacífico necesitan, requiere, para aprovechar al máximo esa ventaja, de socios. Y Argentina está al respecto en una posición inmejorable para participar de esa empresa.

Esta agudísima prospección hacia el futuro geopolítico del Océano Pacífico, para transformarse en realidad, necesita que ese mar sea utilizado con criterio, por los países mencionados. Y un requisito fundamental es la existencia de buenos puertos. Y Chile los tiene.

Nosotros nos referiremos a aquellos puertos que se hallan en la zona que nos ocupa, por su posible vinculación vial o ferroviaria con nuestra Patagonia.

De norte a sur encontramos el puerto de Talcahuano, 38° 45' S y 73° 05' O, sede de la principal base naval de la armada chilena y próximo a la ciudad de Concepción (248.964 hbs.) Un poco más al sur esta el puerto de Valdivia, 39° 58' Sur y 73° 40' O salida al mar de la ciudad homónima (129.952 hbs.); Puerto Montt, 41° 15' S y 73° 38', en el seno de Reloncaví, también puerto de ciudad (155.895 hbs.). A todos estos puertos se puede llegar desde Argentina por los pasos descriptos correspondientes a la provincia del Neuquén.

Más al sur se encuentran Chaitén, 42° 45' S y 72° 45'; (4.065 hbs.) al que unen a la Argentina sendas rutas que cruzan por los pasos Futaleufú y Carrenleufú; Puerto Cisnes 72° 38' (ciudad de 5.739 Hbs.) en la latitud de 44° 40' S, el que se comunica en forma directa por Paso Frías; Puerto Aysén, 45° 30' S y 72° 40' O en el fondo del

fiordo homónimo y también puerto con ciudad anexa (19.560 hbs.). Este puerto, o Puerto Chacabuco que le es vecino, pueden ser uno de los extremos de un corredor bioceánico conectado con Comodoro Rivadavia, con lo que barcos que provenientes de Países Atlánticos del Sud, por ejemplo, con destino a puertos del Pacífico, pueden descargar en esta última, transferir su carga a camiones y a las doce horas tener otro barco cargado en Chile con esa mercadería, listo para hacerse a la mar, y viceversa.

Ya en el extremo sur del continente se encuentra Puerto Natales, 51° 40' S 72° 30' O, al que se llega por mar a través de una intrincada red de senos, golfos y canales, y cuya ciudad cuenta con (16.978 hbs.) y que se halla muy próximo a la localidad argentina de Río Turbio, desde la que se llega con facilidad.

Finalmente, en el extremo occidental del estrecho de Magallanes, ubicado sobre el continente se halla Punta Arenas, en los 53° 10' S y 70° 50' O, (119.496 hbs.) y sobre el Canal Beagle, a los 54° 50' S y 67° 30' O asentado en la Isla Navarino se encuentra Puerto Williams, (2.500 hbs.) puerto y ciudad muy pequeños, que es un apostadero de la Armada Chilena aunque con gran actividad mercante, ubicado frente a Usuahia y sin conexión terrestre posible, no sólo con Argentina, sino con el resto de Chile.(27) (28)

Existen otros puertos menores, que sirven fundamentalmente como base y resguardo a pesqueros costeros, pero cuya enumeración y ubicación no tienen importancia respecto de los objetivos del presente trabajo.

De todas maneras, la actividad de estos puertos mencionados es inferior a la de los puertos del centro y norte de Chile, especialmente Valparaíso. De los citados registran actividad de mediana importancia Talcahuano; Valdivia, Puerto Montt; Punta Arenas y Puerto Williams.

El mar argentino

“Argentina es un país que alcanzó muy lentamente, por razones históricas, una percepción clara del mar. Recién en la actualidad comienza a percibirlo como un espacio propio, que le pertenece naturalmente en el que proyectarse” (29).

El suave declive de sus fondos marino otorgan una gran superficie a su mar epicontinental. Entre los 41° 50' y 55° de latitud Sur la plataforma y el talud tienen una superficie aproximada de 12.323 millas náuticas cuadradas que se extienden más allá del límite de las 200 millas. En esta área se encuentran especies de interés comercial tanto en aguas jurisdiccionales cómo en las áreas internacionales adyacentes. (Figura 2)

Vicente Palermo, al que acabamos de citar agrega... ” para nuestra patria... el sur debe ser visto... como un inmenso vacío geopolítico, compuesto en un todo inseparable por la Patagonia, el Mar Argentino y los Territorios Antárticos...” “La presencia inglesa en Malvinas... no tiene sentido calificarla como la última presencia colonial en nuestro territorio; no resulta relevante referirla al año 1833... Esa presencia no es el último signo de colonialismo sino el primer acto de las grandes potencias para asegurarse el dominio de los espacios vacíos, ricos en recursos naturales e importancia estratégica...es el primer síntoma de que nuestro vacío geopolítico comienza a ser ocupado”...

Esta visión geopolítica del Mar Argentino, enriquecida por otros conceptos que citaremos luego, nos sirve de introducción, por demás elocuente, al análisis geográfico de las características de nuestro mar, que se caracteriza como dijimos por su gran plataforma submarina y la larga distancia a recorrer para llegar al fin de la misma, dada la suavidad de su declive.

A diferencia de su contraparte occidental, las costas no son anfractuosas, sino de dibujo suave, con grandes golfos, que no obstante permiten la existencia de puertos de aguas profundas.

La característica más destacada de este litoral es la Península de Valdés, situada en la Provincia de Chubut, con dos pequeños golfos, ubicados al norte y al sur de su istmo, al que delimitan o enmarcan. Son ellos, como ya hemos señalado, el Golfo San José y el Golfo Nuevo, respectivamente.

Como dijimos más arriba las costas son bajas, semejantes a las del litoral bonaerense entre las desembocaduras de los ríos Colorado y Negro. Al sur de este río comienzan las costas acantiladas que pueden ser de piedras blandas o duras (basaltos, pórfidos) de variada altura.

Esta descripción es a efectos de poder visualizar el contorno que rodea los puertos de nuestro litoral sur.

Al norte se encuentran los muy buenos puertos de San Antonio Oeste, San Antonio Este y Puerto Madryn.

Los dos primeros, se hallan en las costas de la provincia de Río Negro, en la Bahía de San Antonio, al fondo del Golfo San Matías, ligeramente al sur de la desembocadura del Río Negro, pero, fundamentalmente, más al oeste. El tercero. Se halla en el Golfo Nuevo, al sur del istmo de la Península de Valdés.

- Absoluta
- Sobre los tipos de recursos.
- Sobre los recursos del fondo.
- Sobre los que no existe soberanía ninguna.

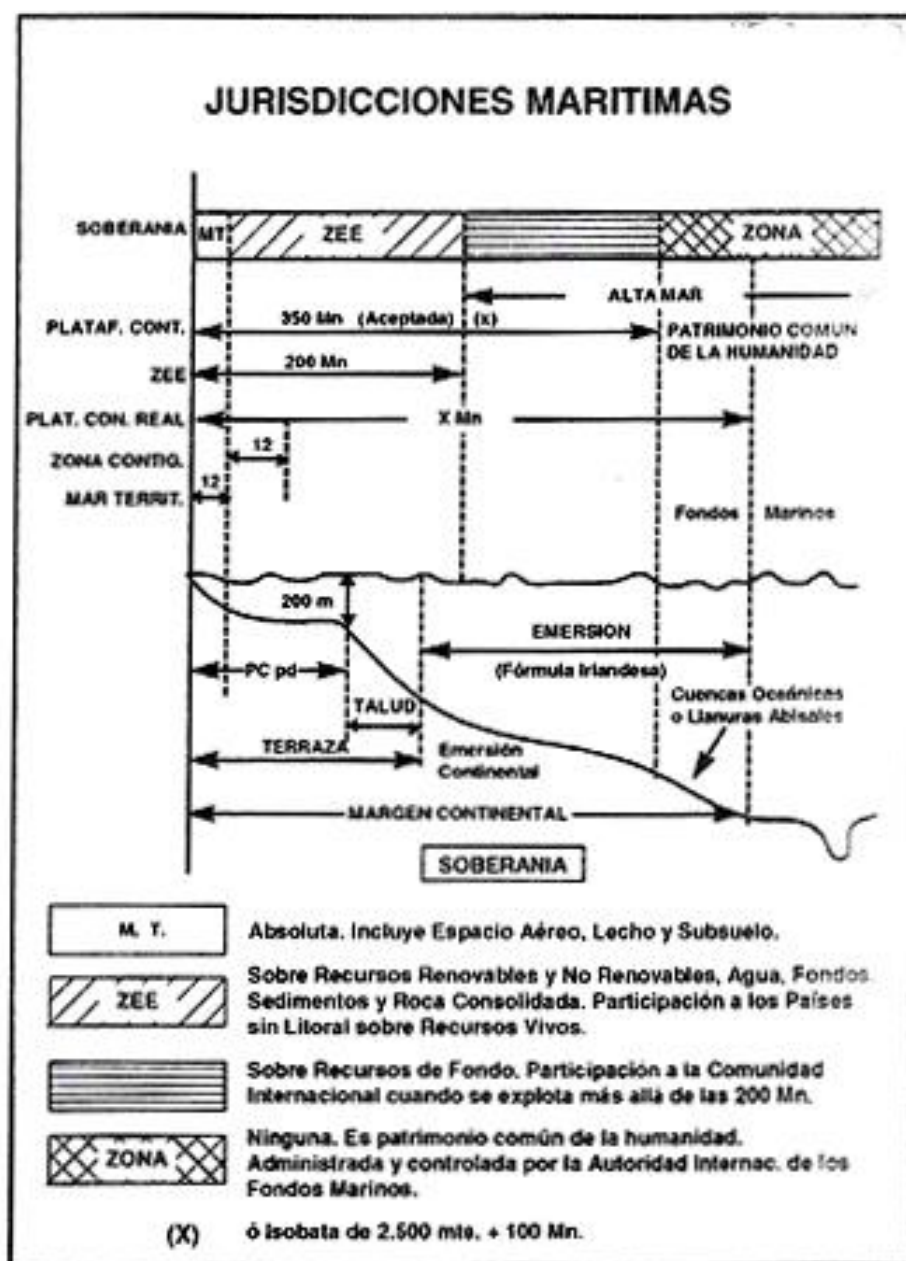


Figura 4. Jurisdicciones Marítimas.

Distribución de los Conjuntos Icticos Regionales

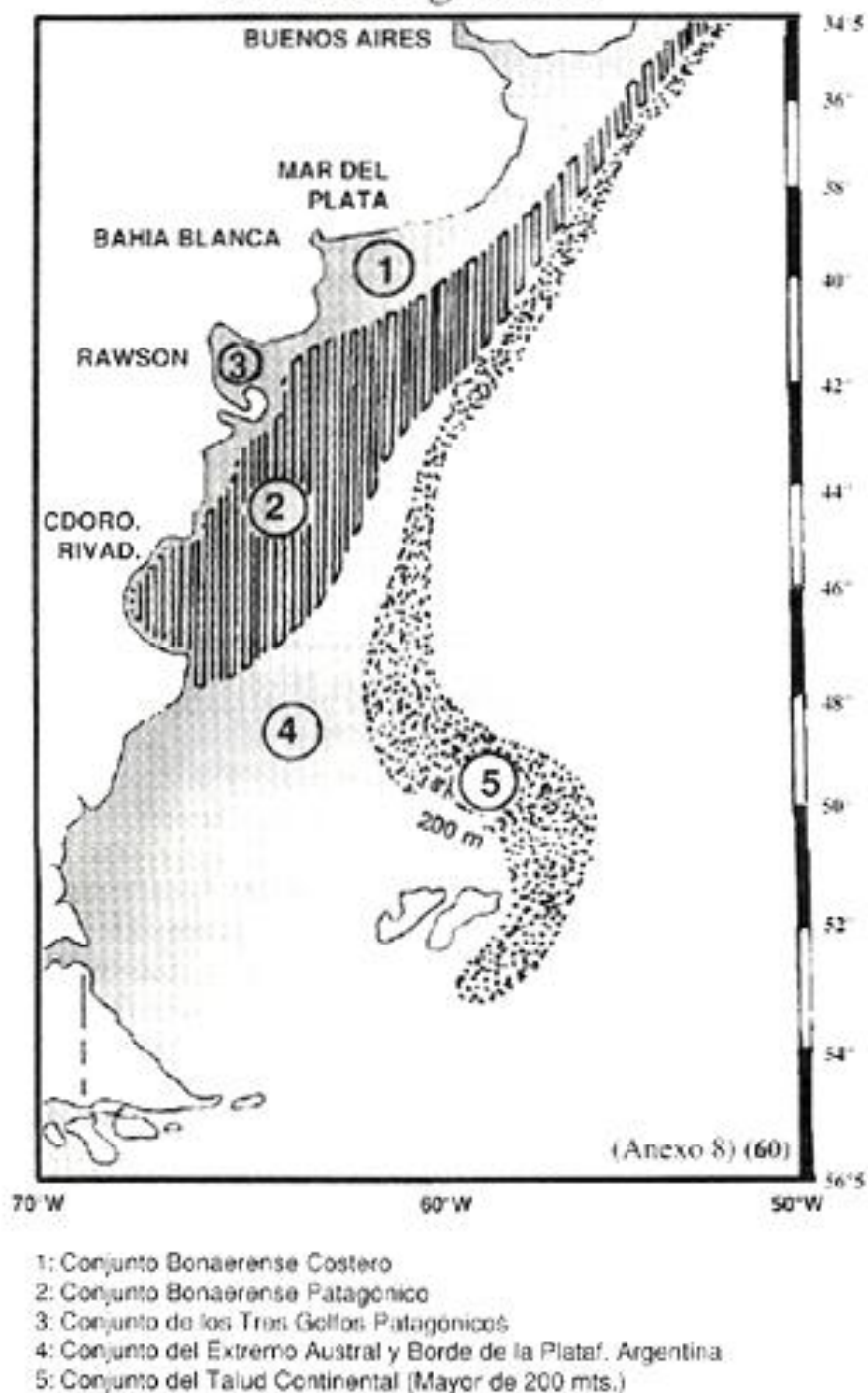


Figura 5. Recursos Ictícolas

Estos tres puertos, son sin lugar a dudas, los mejores puertos de mar argentinos, pues se trata de puertos de aguas profundas, que pueden recibir navíos de gran porte.

El puerto de San Antonio Oeste está ubicado a los 40° 33' 40'' S y 64° 50' 00'' O. En él operan todo tipo barcos mercantes ya sean fruteros, frigoríficos, pesqueros, cuya eslora máxima puede alcanzar los 170 m. Cuenta con tres sitios de atraque. (30)

De la misma fuente hemos obtenido los datos de los demás puertos.

El puerto de San Antonio Este, próximo al anterior y de más reciente data, tiene sus mismas características náuticas. Es un puerto que se ha especializado en el manejo de frutas, y opera con ellas casi en exclusividad. Admite calados de hasta 45 pies y esloras de 170 m. en su sitio externo y 115 m. en el interno. Se encuentra en los 40° 47' S y 64° 53' 27'' O.

Puerto Madryn, en un extremo de la bella ciudad a la que sirve, surge en los años setenta como el puerto imprescindible para la operatoria de Aluar, la empresa productora de aluminio. Su función era recibir la materia prima, la bauxita, y embarcar el producto terminado. En los años ochenta, al incrementarse la actividad pesquera, este puerto que cuenta con 6 sitios, aumentó su productividad recibiendo buques factoría y congeladores. Esto a su vez aparejó el surgimiento de un parque procesador de pescado al norte de la ciudad.

Luego se agregó la actividad de cargas de rocas porfídicas y cada vez en mayor magnitud la recepción de grandes cruceros turísticos.

Se halla al los 42° 44' S y 65° 01' O. Cuenta con dos muelles de atraque, el Almirante Storni (construido para cubrir necesidades de ALUAR) y el más antiguo, bautizado Luis Piedrabuena.

La mansedumbre de las aguas del Golfo Nuevo lo convierte en un puerto de excepcionales características.

Poco más al sur se encuentra el Puerto Rawson, esencialmente pesquero, para barcos de no más de 28 metros de eslora y calado de hasta seis pies.

En el Golfo de San Jorge se halla el puerto de Comodoro Rivadavia a los 45° 42' S y 67° 29' O.

Es el puerto de servicios más completo de la Patagonia. Movilizador de cargas regionales que, articulado con otros sistemas de transporte, permite potenciar su oferta de servicios de transferencia de carga con el Corredor Bioceánico. Posee también una zona franca comercial.

Entre las ventajas competitivas que reúne el Puerto de Comodoro Rivadavia se cuenta su ubicación, como puerta de entrada a la ciudad más importante de la Patagonia, el acceso directo a sus muelles desde el mar y el calado asegurado en forma natural, así

como una buena infraestructura de abrigo que brinda seguridad a los buques que operan en la zona.

Su muelle de ultramar Antonio Morán tiene un frente de 216 mts. que recibe navíos de hasta 132,5 m. de eslora, y a través de él se embarcan pescado, carne ovina materiales para empresas petroleras, cemento y carga general. Cuenta también con sitios para pesqueros de hasta 5 m. de calado.

A 70 km. Al sur de Comodoro Rivadavia, en los 46° 25' S y 57° 29' O se encuentra el puerto de Caleta Olivia esencialmente petrolero. En realidad una playa tanque ubicada sobre la costa de Golfo San Jorge. El funcionamiento, grado de amplitud operativa e importancia comparativa con los demás puertos argentinos está dada por su capacidad de almacenaje para 141.000 m³ de petróleo crudo, con un rendimiento diario de 17.800 m³. Un amarradero de carga de petróleo costa afuera, que consiste en una boya de cargamento (amarradero de punto único), que está ubicada a 2.700 m. de la costa y conectada a la terminal por dos cañerías submarinas, una de 30" y 14" y una manguera de carga flotante de 20".

El área de fondeo que posee es de media milla de radio con centro en la Lat. 46°, 26' S y Long. 67°, 27' O, con una restricción de navegación en las inmediaciones de la boya en un radio de 1 milla. La playa tanque, que se encuentra ubicada en la costa, cuenta con catorce tanques de 9.000 m³ y dos de 50.000 m³., de los cuales los dos últimos, hasta el momento no han sido puestos en funcionamiento.

La monoboya es de importancia para la localidad dado que se exporta el petróleo crudo extraído en la zona, lo cual produce un importante movimiento económico a la Provincia de Santa Cruz. Dentro de este marco se tiene previsto la próxima instalación de una nueva monoboya, que poseerá una capacidad de carga superior a los 6.000 mts³ de petróleo por hora y permitirá el amarre seguro de buques de hasta 150.000 ton. de capacidad de carga.

El puerto propiamente dicho admite un calado de 30 pies y recibe barcos con eslora máxima de 140 mts. para carga general y de 60 m. en los congeladores pesqueros.

Más al sur, a los 47° 46' S y 65° 54' O, en la ría del mismo nombre se encuentra Puerto Deseado.

Es un puerto natural, donde las mareas permiten la navegación hasta 20 km. adentro de la desembocadura de la ría. Es multipropósito con preponderancia pesquera, que admite barcos de cualquier calado y que, de acuerdo al sitio en cualquiera de sus tres muelles en el que opere, sus esloras pueden variar entre 107 m. y 145 m. de longitud. (31)

El Puerto San Julián, ubicado a los 49° 18' S y 67° 43' O es una profunda entrada de mar que se abre entre Cabo Curioso y Punta Desengaño, terminando en un amplio saco, que en casi su totalidad queda en seco en bajamar. Constituye un puerto natural, que permite un calado máximo de 9,1 m. Su actividad está casi exclusivamente relacionada con la carne ovina y la pesca.

Entre este último y Río Gallegos se encuentra a los 50°17' S y 68° 25' O en la ría del Río Santa Cruz, el Puerto de Punta Quilla. Es un puerto profundo que opera fundamentalmente como apoyo a las plataformas petroleras, y que puede recibir barcos de hasta 150 mts. de eslora. También en el se desarrollan actividades pesqueras.

El último puerto continental argentino es el de Río Gallegos, ubicado en la ría del mismo nombre. Es un puerto con amplias variaciones mareométricas, que dejan a los barcos en seco durante la bajamar. Los grandes bancos existentes en la ría, el mar muy picado a causa de los intensos vientos y la necesidad de esperar la suba de la marea para el atraque, no lo convierten en un puerto de elección. De todas formas uno de sus tres sitios, denominado El Turbio, fue y aún es la boca de exportación por donde sale el carbón que procede de la mina de Río Turbio ubicada en la cordillera. Se encuentra a los 57° 37' S y 69° 13' O.

También es un puerto petrolero. Lo notable es que a pesar de las dificultades señaladas se lo ha construido para permitir el atraque de barcos de hasta 224 mts. de eslora.

En la Isla Grande de Tierra del Fuego, el sector argentino cuenta con tres puertos. En realidad uno de ellos, San Sebastián, es una boya petrolera, ubicada al los 53° 16' S y 68° 14' O, en la bahía del mismo nombre, donde los barcos cargan petróleo crudo proveniente de la plataforma petrolera que opera en la zona.

Al sur de la misma en los 52° 14' y 68° 15' se encuentra el puerto de marea de Río Grande, donde sólo pueden operar barcos de fondo plano, de eslora corta (20 m.), con dos muelles, de 75 m. y 49 m. cada uno.

Sin duda el puerto de mayor importancia en toda la isla es el puerto de Ushuaia, que se encuentra a los 54° 49' S 68° 19' O con un muelle de 550 m. de largo y 28 de ancho, que permite amarre de ambos lados, y el arribo de barcos sin restricciones de calado, de hasta 150 m. de eslora, donde se opera con carga general, pasajeros, maderas, lana, pesca y grandes cruceros de turismo. Alberga también naves de nuestra marina de guerra.

Esta descripción, quizás somera y seguramente para no iniciados, de los principales puertos del litoral de nuestro Mar Argentino, revela que si bien todavía necesita hacerse más, está hecho lo suficiente como para servir a los intereses productivos y exportadores de nuestra Patagonia.

Pero para alcanzar una más completa dimensión de la importancia que los mismos tienen debemos volver a Vicente Palermo. "...Todos sabemos la importancia que en sí mismo tiene ese inmenso espacio de tierras y mares. Cómo área de seguridad del territorio continental, como inmenso reservorio de recursos naturales, como vía de comunicación..."

"...la proyección de nuestro país en esa área geopolítica: Patagonia, Atlántico, Antártica, implica necesariamente y en una sola acción, la proyección nacional hacia ámbitos mundiales: África, Cercano y Medio Oriente, Asia Meridional y Oceanía..."

Esta visión nos permite concluir, junto con el mismo autor que "...una Argentina proyectada hacia el Indico por el Sur, hacia el Pacífico por el Oeste y hacia el Atlántico Norte por el este, estructura sus proyecciones universales en sus ejes geopolíticos latinoamericanos: Andino, Patagónico- Antártico y Cuenca del Plata..."

Este concepto requiere para ser completado, precisar los límites que circundan ese espacio, considerando de acuerdo con Milia que "...el espacio es el concepto dominante en Geopolítica..." y que "en el mar el espacio son las aguas, el suelo y el subsuelo..." y que "el límite es con nadie y la frontera con todas las naciones que lo navegan".

De todos modos se debe dar alcance cierto a los espacios geopolíticos posibles y, tratándose del mar, eso requiere conocimiento y sentido común.

El mar Argentino está vinculado al norte con la línea Dakar-Natal; al este con la Costa africana y el meridiano del cabo Agulhas hasta la meseta antártica.; al sur con el continente antártico hasta el meridiano del Cabo de Hornos; al Oeste la costa del Atlántico Sud.

Las cuatro grandes cuencas fluviales que se vierten en este espacio son en el Oeste las de los ríos San Francisco y de la Plata y al este la de los ríos Níger y Congo.

Los accesos marítimos al mismo son el Estrecho de Mozambique por el oriente; la línea Belen, Cabo Verde y Dakar por el Norte y los estrechos de Magallanes y de Drake y el Canal Beagle por el sudoeste.

Este espacio geopolítico y geoestratégico adquiere mayor importancia aún, cuando se lo considera desde el punto de vista de la Seguridad, dado que resulta vital para los intereses de Estados Unidos. A través de él se establecen las comunicaciones con otros ámbitos marítimos y en él existen rutas vitales para el mundo occidental, como la ruta petrolera del Cabo de Buena Esperanza. Además posibilita relacionar ambas costas americanas, la occidental y la oriental, por los pasajes sureños ya mencionados.

También son estratégicos los recursos naturales que ya se conocen en el Atlántico Sur. No olvidemos que el mar provee rutas en su superficie, riquezas orgánicas en su profundidades e inorgánicas en sus subsuelos, se traten estas de petróleo, gas o núcleos polimetálicos, de difícil explotación estos últimos, porque el aún altísimo costo de su extracción no puede ser amortizado por el valor de su producción.

Consultado el Alte. (R) Joaquín Stella, ex Comandante en jefe de la Armada Argentina, sobre la importancia geopolítica y estratégica de la Patagonia y la participación de la Armada Argentina en su desarrollo geoestratégico, contestó lo siguiente: **“Pensar conceptualmente en la importancia geopolítica y geoestratégica de la Patagonia, nos conduce prioritariamente al desarrollo de la visión que debemos construir como Nación, integrándola en una unidad coherente y homogénea con el resto del país.**

Estoy convencido que, así como a fines del siglo XIX, se amalgamó, no sin conflictos y visiones diferentes, un pensamiento sobre-¿ qué Argentina?-, así ahora resulta imprescindible actualizar esa visión, en un mundo donde hechos y conductas, realidades e ilusiones, nos demandan resolver nuestra identidad e inserción, en esta aldea globalizada, que ya está instalada, nos guste o no.

Y en la medida que esta visión de país, sea la apropiada, así será el éxito o el fracaso, o peor la mediocridad en la que nos encontraremos en el futuro los argentinos.

Pero antes de avanzar sobre estrategias o políticas, es necesario definir, conceptualizar esa visión de Nación que movilice y nos demande, como núcleo nuestra acción.

Creo que en estos dos siglos de vida independiente de nuestra Argentina, han coexistido dos visiones, aunque de manera desproporcionada, desbalanceada.

La visión que suelo denominar continental, con su énfasis en la enorme riqueza de esa pampa húmeda, que nos convirtió alguna vez en el granero del mundo, junto al importantísimo desarrollo de nuestra ganadería, y que en estos tiempos, ha ido incorporando nuevas áreas y cultivos que nos dan esa potencialidad característica de nuestros recursos nacionales.

Esta visión, predominante en la que llamamos generación del 80, a través del concepto alberdiano, gobernar es poblar, elevó de manera significativa, la importancia posición y desarrollo del país, alimentado además con una concepción educativa, que permitió la integración de millones de personas que constituyeron la gran inmigración, de finales del siglo XIX y comienzos del XX, fundamentalmente españoles e italianos y que caracterizaron tan singularmente al país, en ese desarrollo sin precedentes.

La otra visión, la que suelo llamar marítima, también, coexistió, pero mucho menos imbricada, la visión que incorpora al patrimonio de los argentinos, no ya sólo esa pampa húmeda, plena de riquezas, sino la líquida , la de ese inmenso territorio líquido, allende nuestras costas.

Y es aquí donde incorporo la importancia geopolítica y geoestratégica de nuestra Patagonia, pues ella es sin duda una verdadera península continental, pero al mismo tiempo es esencialmente marítima.

Estas dos visiones no pueden confrontar, no debe crearse un conflicto. Al contrario, deben complementarse, apoyarse mutuamente y balancearse. La Patagonia puede ser el concepto articulador para el inicio de este nuestro tercer centenario.

La visión marítima que necesariamente incluye a la Patagonia, debe construirse sin demoras, y es allí donde ese espacio, casi vacío, ese territorio que nos pertenece y que debemos desarrollar con estrategias y políticas apropiadas, adquiere importancia relevante en la construcción del futuro de Argentina.

Quisiera ahora referirme, brevemente, al rol que la Armada Argentina, desde siempre, ha jugado, juega y deberá jugar en el desarrollo patagónico y, fundamentalmente, en la que llamo Patagonia Marítima.

Es actor protagónico. La Armada existe porque el Mar Argentino existe. Ese es su propósito.

Nuestro país es una profunda cuña, una península como se ha expresado, inserta entre dos grandes océanos.

Resultan evidentes las responsabilidades institucionales que le corresponden, no sólo en su defensa, sino también en su conocimiento, apoyando, influyendo en todas aquellas políticas y acciones que nos permitan incorporar plenamente ese enorme patrimonio, como sabiamente anticipó, hace ya casi un siglo, el Almirante Storni, en sus célebres conferencias sobre los intereses argentinos en el MAR.

El propósito de la Armada es el mar de los Argentinos.”

PARTE III- LAS ISLAS Y SU IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA

El aspecto insular del mar epicontinental argentino está representado por dos archipiélagos. El gran archipiélago de Islas Malvinas y otro menor, el de la Isla de los Estados.

El primero cuenta con más cien islas, siendo las mayores Soledad y Gran Malvina. Su superficie alcanza los 11.718 km² y se halla a 550 km. al este de la boca occidental del Estrecho de Magallanes, lo que otorga un gran valor estratégico (Fig. 4). En tiempos pasados cuando la navegación se realizaba con barcos a vapor alimentados por carbón, las islas sirvieron como gran repostadero del mismo a las embarcaciones inglesas. Hoy la posibilidad de encontrar petróleo en sus proximidades y el valor económico de la pesca agregaron un fuerte significado en la centenaria disputa por su soberanía que nuestro país mantiene con Gran Bretaña.

La Isla de los Estados de 65 km. de longitud, con un ancho mayor de 16 km. y uno menor de 500 mts., tiene una superficie, sumando sus islas adyacentes, de 530 kms². Se halla ubicada entre los paralelos 54° 20' y 54° 54' S y los meridianos 63° 47' y 64° 46' O. Se halla separada de la Isla Grande de Tierra del Fuego por el estrecho de Le Maire, de 15 millas de largo por 20 de ancho en su boca norte y 24 en su boca sur. De difícil navegación, cuando presenta sus mejores condiciones sus corrientes llegan a tener entre 8 y 10 nudos de velocidad, situación que empeora por la frecuencia de momentos en que el viento y la corriente tienen direcciones opuestas (32), con corrientes de hasta 10 nudos (Fig. 5).

Su importancia geopolítica esta dada por las mismas razones de carácter estratégico que invocamos para las Islas Malvinas. Quizás su proximidad con el sector argentino de la Isla Grande de Tierra del Fuego le reste peso específico a tal valor, pero si lo tiene como eslabón inicial del denominado Arco de la Antillas del Sur, ya que la soberanía indiscutida de nuestro país sobre ella, apoya los reclamos sobre el resto, donde se encuentran las Islas Georgias del Sur y Sándwich del Sur.

ISLAS MALVINAS



Figura 6

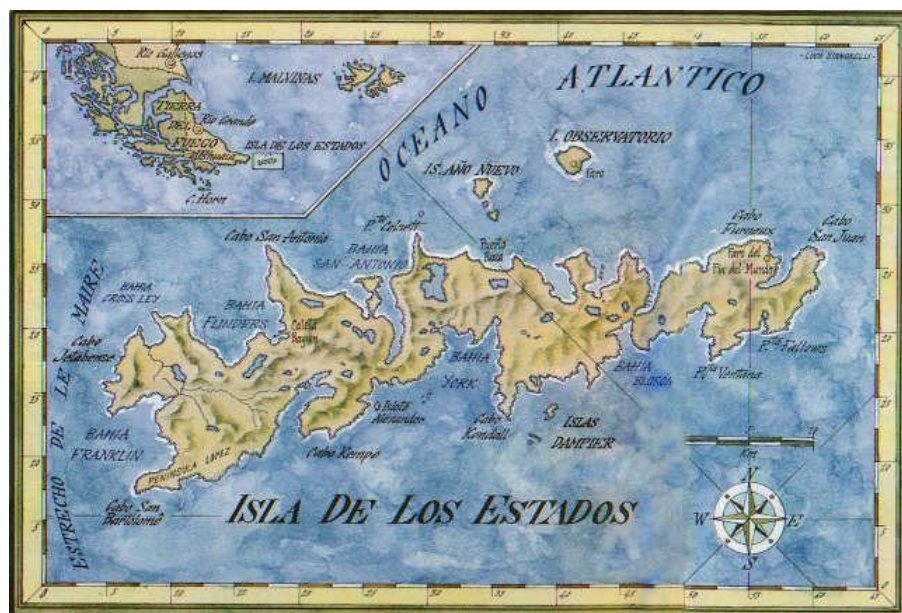


Figura 7

CONCLUSIONES PARCIALES

En este capítulo hemos realizado una descripción pormenorizada de las características geográficas de la Patagonia, considerada como una unidad en vías de integración, poniendo énfasis en su demografía, costas, ríos, pasos cordilleranos, puertos, aeropuertos y en sus comunicaciones viales y ferroviarias, incorporando una visión geopolítica de la misma, en función de su ubicación geográfica, su relativo aislamiento y su proximidad al polo sur.

Como se deduce de la descripción realizada, la consideramos una gran península que apunta al corazón del Polo, con frente a los dos grandes océanos.

Sin haber entrado en el detalle de las posibilidades productivas que fijarán sus prioridades estratégicas, que haremos más adelante, surge de este análisis la importancia que tiene la misma ya sea en relación a la Antártida así como límite costero de ambos lados a los grandes espacios estratégicos oceánicos del Pacífico y del Atlántico Sur.

Este enfoque, que cohesiona el mar con el continente, muestra que el ineludible destino marítimo de Chile es mayor que el de Argentina, pero que, a su vez, ambos frentes oceánicos pueden ser muy útiles para ambos países, en la medida que la descrita estructura geográfica sea aprovechada para incrementar las vías de comunicación que contribuyan a consolidar el desarrollo, generando el círculo virtuoso de las inversiones en ambos lados de los Andes.

CAPITULO IV

DIFERENDOS LIMITROFES. EVOLUCIÓN, SITUACIÓN ACTUAL Y OPORTUNIDADES

1.- Objetivo específico: Exponer las oportunidades que brinda la situación actual de la relación con Chile como factor de integración y desarrollo regional.

2.- Proposición orientadora: Analizar la evolución superadora de las diferencias en las relaciones históricas con Chile, para proponer una nueva etapa: la de una alianza estratégica.

3.- Estructura del capítulo.

- Parte I: Las cuestiones limítrofes.

- Parte II: La situación actual.

4.- Validación: Para validar el presente capítulo hemos recurrido al análisis bibliográfico y al análisis de documentos sobre el tratado referente a los Campos de Hielo en la parte I, a la consulta con expertos sobre la parte II acerca del aspecto jurídico de la integración argentino-chilena y al análisis lógico en las conclusiones parciales.

Parte I : LAS CUESTIONES LIMÍTROFES

La Patagonia ha sido en su vida moderna un tema ríspido en las relaciones con Nuestro vecino occidental, Chile.

Si nos alejáramos de la tierra hacia el espacio y enfocáramos nuestra vista en la zona, veríamos que desde el este, el oeste y el sur Argentina ha sido, y en cierta medida aún lo está siendo, comprimida por fuerzas vectoriales, representadas por Gran Bretaña y Chile.

La usurpación por parte de Gran Bretaña de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur, además de ser carentes de todo derecho, representa la conducta histórica tradicional de las grandes potencias, sobre todo cuando cuentan con

un alto grado de supremacía sobre otras que pudieran existir en ese momento. Desde el mismo instante que descubrieron su presencia, le asignaron la importancia que realmente tienen por el control que desde allí se puede ejercer sobre la navegación por el Estrecho de Magallanes, el sur del cabo de Hornos y su proyección hacia la Antártida.

Fueron, en su tiempo, repostadero de carbón para los barcos ingleses que singlaban hacia el Océano Pacífico.

Desde el oeste el vector lo representa Chile, aunque hoy, sensiblemente disminuido. Comprimido entre los Andes y el mar, es de reciente data que se esté comprendiendo la importancia que este último tiene para esa nación. Menguados en su espacio vital terrestre por la incuestionable soberanía argentina sobre la Patagonia, se empieza a entender en ese país que su verdadero espacio vital está en el mar.

De allí la ley del **mar presencial**. Pero ese mirar hacia el Pacífico no le hace perder presión al vector que mira hacia el este, pues existe en Chile una fuerte corriente de pensamiento geopolítico histórico, que considera que la separación entre el Atlántico y el Pacífico esta dada por lo que denominan el arco de las Antillas del Sur. Este no es ni más ni menos que la emergencia en pleno mar de la Cordillera de los Andes, que a la altura del paralelo 52° 12' S comienza a hundirse en su trayecto que de ser norte-sur se convierte en oeste-este a la altura de la boca occidental del Estrecho de Magallanes. Dichos emergentes serían la Isla de los Estados, las Georgias del Sur, el archipiélago de las Sándwich del Sur, las Orcadas del Sur y Shetland del Sur hasta el extremo de la península Antártica.

La firma del tratado de Paz y Amistad con Argentina en 1985, a partir de la intervención papal, puso freno a esas aspiraciones, dado que entre el laudo original de la Comisión arbitral y el acuerdo final hubo una gran diferencia, por lo que no cabe duda que Argentina defendió exitosamente su soberanía en el Océano Atlántico



Figura 8. Arco de las Antillas de Sur.

Esto hizo descender hacia el sur la latitud hasta donde llegaban las pretensiones expresadas por algunos grupos en Chile, exactamente hasta el Cabo de Hornos, abandonando el concepto por el cual el Océano Pacífico era abrazado por ese “Arco Antillano del Sur”, fijando él el límite marítimo entre ambos países.

Como veremos más adelante, esta postura extrema de algunos “halcones” chilenos, ya no es reivindicada por ningún sector oficial.

El tercer vector proviene desde el sur y está representado por las pretensiones chilenas y británicas sobre los territorios antárticos que Argentina reclama como propios. Con una particularidad. Los intereses chilenos y argentinos se superponen. Los británicos abarcan a ambos.

Por eso coincidimos parcialmente con la opinión del Grl. Br. Carlos Julio Mosquera (33), cuando sostiene que el abandono que durante muchos años sufrió la Patagonia en la conciencia territorial argentina, se debió al deslumbramiento que provocó la riqueza de la pampa húmeda (y la Cuenca del Plata, agregaría este autor), que adormeció a la gran mayoría de la clase gobernante argentina al respecto.

Es obvio que la única forma de contrarrestar la fuerza de esos vectores que presionan sobre nuestro país en su extremo sur, es crear vectores de mayor magnitud y de sentido contrario que se les opongan.

Para ello el método más idóneo es producir un desarrollo acelerado de la región a partir de la industrialización de su producción, del aumento de las comunicaciones y la densidad demográfica, respetando sus características ambientales y aumentando la vinculación con las otras regiones del país.

La forma utilizada en 1982 para recuperar las Islas Malvinas fue grosera, en cuanto a su oportunidad, estrategia y operatividad táctica, ya que significó un retroceso en las aspiraciones de Argentina en la recuperación de las mismas, que ahora no sólo siguen usurpadas sino que las rodea una zona marítima de exclusión, donde hemos perdido el ejercicio de nuestra soberanía.

En 1978 se iba por el mismo camino respecto de Chile, lo que felizmente no ocurrió, porque en caso de haberse llegado a la guerra, hubiera abierto heridas entre los dos pueblos que difícilmente cicatrizarían en el tiempo, y aunque la experiencia franco-alemana nos desmienta, hubieran sido un gran escollo para los proyectos de cooperación que están en marcha.

Felizmente, la intervención de la Santa Sede, evitó la guerra y aunque probablemente, el resentimiento en algunos sectores chilenos haya aumentado a causa de la diferencia entre el laudo de la Corte Arbitral y el tratado que se firmó, se evitó un inútil derramamiento de sangre y Argentina, aunque resignó tres islotes, consiguió que se trazara una línea limítrofe en el mar, que frenaba la expansión chilena hacia el este, pretendida por el decreto en cuestión. Además enmendó un error cometido, o no advertido, en el tratado de 1881, que daba pie a convertir a Ushuaia, principal base naval en la zona, en costa seca, haciendo necesario requerir solicitud de servidumbre cada vez que una nave de bandera argentina, de guerra o mercante, ingresara en las aguas del Canal Beagle.

Para el análisis de los diferendos en la zona, tomaremos como base el trabajo del Grl. Mosquera, por su gran valor documental, sin antes aclarar que no compartimos todas sus opiniones, sobre todo aquellas que desvalorizan a las actitudes éticas y los arbitrajes, como métodos idóneos para superar conflictos limítrofes.

Si cada país soberano ocupara los territorios a los que se considera con derecho, no alcanzarían los espacios terrestres en el mundo, para satisfacer tales demandas.

Haciendo una recopilación de los documentos sobre los que basaron ambos países sus pretensiones, podemos comenzar, siguiendo al autor citado, diciendo que al momento de la independencia de la corona española, los países americanos pasaron a ser soberanos en los territorios, los ocuparan o no, que les correspondían cuando no eran aún independientes.

(Este es un dato que retomaremos al final del capítulo, para reproducir la opinión de Pablo Lacaste, sobre los diferendos.)

A las Provincias Unidas del Río de la Plata le correspondían por dicha herencia muchos territorios sobre los que no ejercía ocupación real.

Pero antes de seguir adelante recordaremos las jerarquías que tenían las órdenes reales durante la dominación española, pues de ella emanan los documentos sobre los cuales se fueron estableciendo o contradiciendo las pretensiones de soberanía.

El orden jerárquico era el siguiente:

- Cédulas Reales
- Reales Ordenes
- Toda resolución emanada del soberano
- Recopilación de Indias. (Leyes de Indias)

Antecedentes legales

Capitulaciones dadas a D. Pedro de Mendoza el 21-V-1534.

“Su jurisdicción principiase al norte de la Isla de Santa Catalina, siguiendo la costa del mar, dando vuelta al Cabo de Hornos y doscientas leguas más en el mar Pacífico, hasta encontrar con el Gobierno de Diego de Almagro en Chile”. Esto escribió Félix de Azara analizando tal capitulación en 1847 (33).

Esto quiere decir que las costas del Mar del Sur, hoy Océano Pacífico, pertenecían al Virreinato del Río de la Plata hasta el paralelo 41° S.

Capitulaciones con Alvar Nuñez Cabeza de Vaca 18-III-1540

Reitera la concesión de las doscientas leguas sobre la costa del mar del Sur (para ese entonces Pedro de Mendoza había muerto y se dudaba de la supervivencia de Ayolas)

Cuando el rey, ante el pedido primero de Valdivia y, a su muerte, de Alderete, accede a otorgarles más tierras a conquistar hacia el sur, lo hace en la cantidad de ciento setenta leguas hacia el Estrecho de Magallanes siempre que no se superpusieran con los límites de otra gobernación, textual: "... no siendo en perjuicio de los límites de otra gobernación." Esto se concedió por Real Cédula del 29-V- 1555.

Ley XII, Título XV, Libro II de la Recopilación de Indias, 1680.

Cita Mosquera..." así lo que ahora esté pacificado y poblado, como lo que se redujere, poblar y pacificare, dentro y fuera del Estrecho de Magallanes, y la tierra adentro hasta la provincia de Cuyo inclusive"... esta ley de Indias, que fue derogada por Carlos II en 1684, fue dada a conocer al pueblo chileno por Domingo F. Sarmiento, cuando exilado en Chile de la dictadura de Rosas, no distinguía entre métodos a usar para perjudicarlo.

Chile, obviando las limitaciones que imponía, interpretó que esta Ley le otorgaba derechos hasta el Estrecho de Magallanes y, como veremos luego, los ejerció.

Real Orden del 29_XII-1776, remitida al gobernador Bucarelli

"... Por lo que respecta a esta costa, el estrecho de Magallanes inclusive, este, y sucesivamente el Cabo de Hornos, ha de ser de la inspección de Vuestra Excelencia".

Declaraciones de Ambrosio de O'Higgins

"... declaró y afirmó el 3-V-1789, que el estrecho de Magallanes era antes de 1810 territorio y jurisdicción marítima del Virreynato del Río de la Plata". Además admitió que la "Cordillera Nevada", constituía el límite del territorio que separa la jurisdicción bonaerense de la chilena. (Ambrosio de O'Higgins 3-IV-1789 citado en (33).

A pesar de la claridad de la situación, a partir de la publicación de Sarmiento en 1842 de la Ley de Indias, y de que esta había sido derogada en 1684 y desvalorizada de modo absoluto al crearse el Virreinato del Río de la Plata, esa publicación fue

suficiente para estimular al gobierno Chileno a expandirse hacia el sur. Para ello invocó los derechos que le concedía dicha ley, la Real Cédula de 1555, desconociendo los límites que ella misma imponía hacia esa expansión, y un mapa geográfico conocido como de Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, que se publicó en España, sin ninguna validación oficial, un año antes de la creación del Virreinato del Río de la Plata, que fijó nuevos límites. Entre ellos el que quitaba Cuyo a la Gobernación de Chile, que desde ese momento se convertía en una Capitanía General, y lo integraba, a Cuyo, a los territorios del nuevo Virreinato.

En las Constituciones Chilenas de 1823, 1828, y 1833 y en la ratificación con España de su independencia en 1844, reconocía que el límite con la Argentina era la Cordillera de los Andes. Como veremos luego fue necesario realizar, hasta nuestros días, precisiones más detalladas al respecto, pero no dejaba dudas acerca de a quién correspondía la soberanía sobre la meseta oriental a los Andes.

Pero Chile ya se había extendido de acuerdo a la Real Cédula sin respetar sus recaudos hasta el paralelo 48° 46' S, más o menos hasta el borde norte del lago Llanquihue. Ante el silencio de la Provincias Unidas del Río de la Plata, Chile extendió su jurisdicción aún más hasta el Cabo de Hornos. También hubo silencio del otro lado de la cordillera. Entonces partió desde Ancud una expedición que fundó en 1843 Fuerte Bulnes, cerca de la boca Occidental del Estrecho en la península de Brunswick. Para ello debió cruzar la cordillera e invadir tierras ajenas. Fuerte Bulnes se convertiría con el tiempo en Punta Arenas.

Buenos Aires reaccionó muy débilmente cuatro años más tarde, de tal forma, que sólo mereció como respuesta la indiferencia chilena. Buenos Aires nunca más realizó acto alguno en defensa de su soberanía en la zona y eso fue el comienzo de la pérdida de la soberanía sobre todo el Estrecho, por aquello de que “el que calla otorga”.

En la Confederación Argentina se vivía cierta confusión sobre los derechos territoriales de la misma, por lo menos en ciertos círculos académicos. En una publicación denominada “Catecismo de Geografía”, editado originalmente por la Librería Inglesa de Buenos Aires en 1856, se establecía que el límite sur tanto de Argentina como de Chile era la Patagonia, considerándola un país diferente.. Esto se reitera en el “Compendio de Geografía Moderna” en su edición de 1875 y en “Elementos de geografía” en su edición de 1871, que se usaba en las escuelas de

primeras letras. Recién en 1874 en el mismo manual se señala que el límite sur del país lo constituye el “Océano Atlántico y Estrecho de Magallanes” (34).

La debilidad de la respuesta argentina alentó a los estrategas chilenos a reclamar soberanía sobre la totalidad del Estrecho, a pesar que en 1841, una comisión de expertos chilenos, integrada por Santiago Inoran, Domingo Espiñeira y Diego Barros al referirse al documento constitucional de 1833 expresó:

“.. Que manifestaban sus dudas en orden a la facultad que puede tener el Ejecutivo, para conceder el privilegio que se pide para navegar todo el Estrecho, pues este no puede corresponder totalmente a Chile, está señalada la Cordillera de los Andes como límite del territorio por parte del Este, y el estrecho de Magallanes pertenece al país desde dicha cordillera hasta la boca de occidente. Toca por supuesto a la Confederación Argentina la otra parte” (33).

Chile, desconociendo esto, efectivizó de inmediato su apropiación apoyando la política del hecho consumado, con el hábil uso de la vía diplomática.

El cuadro político en la región era complicado. Bolivia le declaró la guerra a Chile el 25 de junio de 1863. Perú y España estaban en conflicto ya que esta última no reconocía la independencia peruana. El 13 de abril de 1865 comenzó la Guerra de la Triple Alianza. España intimó a Chile a someterse a la soberanía española. Chile respondió con la declaración de Guerra

Chile y Argentina habían firmado en 1855 el Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación cuyo artículo 39 establecía...” Ambas partes contratantes reconocen como límites de sus respectivos territorios, los que poseían como tales al tiempo de separarse de la dominación española, el año 1810, y convienen en aplazar las cuestiones que han podido o pueden suscitarse sobre esa materia, para discutir las después política y amigablemente, sin recurrir jamás a medios violentos, y en caso de no arribar a un completo acuerdo, someter la decisión al arbitraje de una nación amiga” (35)

Chile denunció el Tratado de 1855 lo que abrió la puerta a distintas proposiciones que mostraban pretensiones sobre la Patagonia oriental. En 1872 el ministro plenipotenciario chileno Victorino de Lastarria presentó una propuesta al presidente Mitre donde reclamaba territorio al este de los Andes (fig.9).

Seis años después es el propio canciller chileno Adolfo Ibañez quién realiza una nueva propuesta donde reitera lo expresado por Lastarria, pero llevando las pretensiones por la costa atlántica hasta Puerto Deseado en el paralelo 45° S.

En el ir y venir de propuestas y contrapropuestas Ibañez define claramente las pretensiones chilenas de ejercer soberanía sobre las tierras desde el paralelo 45°S hasta el Cabo de Hornos (fig.10)

Frente al fuerte nacionalismo del canciller chileno Ibañez, las respuestas de la cancillería argentina dejaban mucho que desear. En la oportunidad de la proposición Lastarria se le dijo que de ninguna forma Argentina renunciaría a la soberanía sobre la boca oriental del Estrecho, lo que significaba que sí se estaba renunciando al resto (fig.9).

Ante esta y otras contradicciones el canciller Ibañez presentó una nota al gobierno argentino donde puntualizaba que “El territorio que se discute es el comprendido entre el Río Negro, límite sur de la Provincia de Buenos Aires y el Cabo de Hornos”.

Y sobre estas pretensiones solicitó recurrir a un arbitraje. Pero inmediatamente extiende las pretensiones hasta el Río Diamante, lo que es rechazado de plano por el gobierno argentino.

Esto endureció la posición argentina que obtuvo de la cancillería chilena una declaración que decía: “...El Gobierno de Chile no tiene el propósito de tomar posesión del Río Santa Cruz, ni de ninguna otra parte de la costa oriental de la Patagonia, hasta tanto sus derechos a esos territorios no sean declarados”.

Mirado a la distancia, no cabe duda que los propios chilenos conocían su falta de derechos sobre las tierras reclamadas. Aumentando las superficies en discusión hacían perder peso específico relativo a su verdadero objetivo, que era obtener la soberanía sobre el Estrecho de Magallanes y la parte occidental del archipiélago de Tierra del Fuego. Y como la cancillería argentina cometía errores formales en sus respuestas, Chile consolidaba sus aspiraciones.

Con la designación de Barros Arana en abril de 1876 como embajador en Buenos Aires, Chile bajó su agresividad pero no sus pretensiones. Solicitó un arbitraje

sobre la Patagonia, el Estrecho y la Tierra del Fuego, aunque las aspiraciones máximas de Chile era conseguir soberanía sobre el sector continental al sur del Río Santa Cruz.

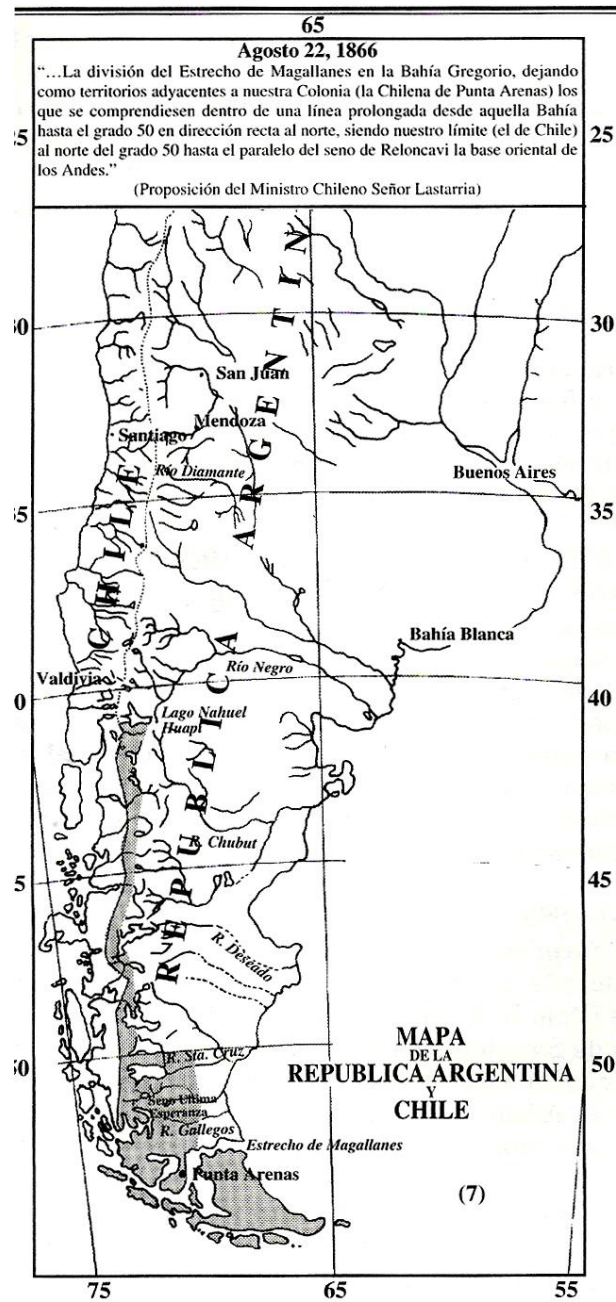


Fig.9 Proposición de Lastarria. Lo grisado era lo reclamado.

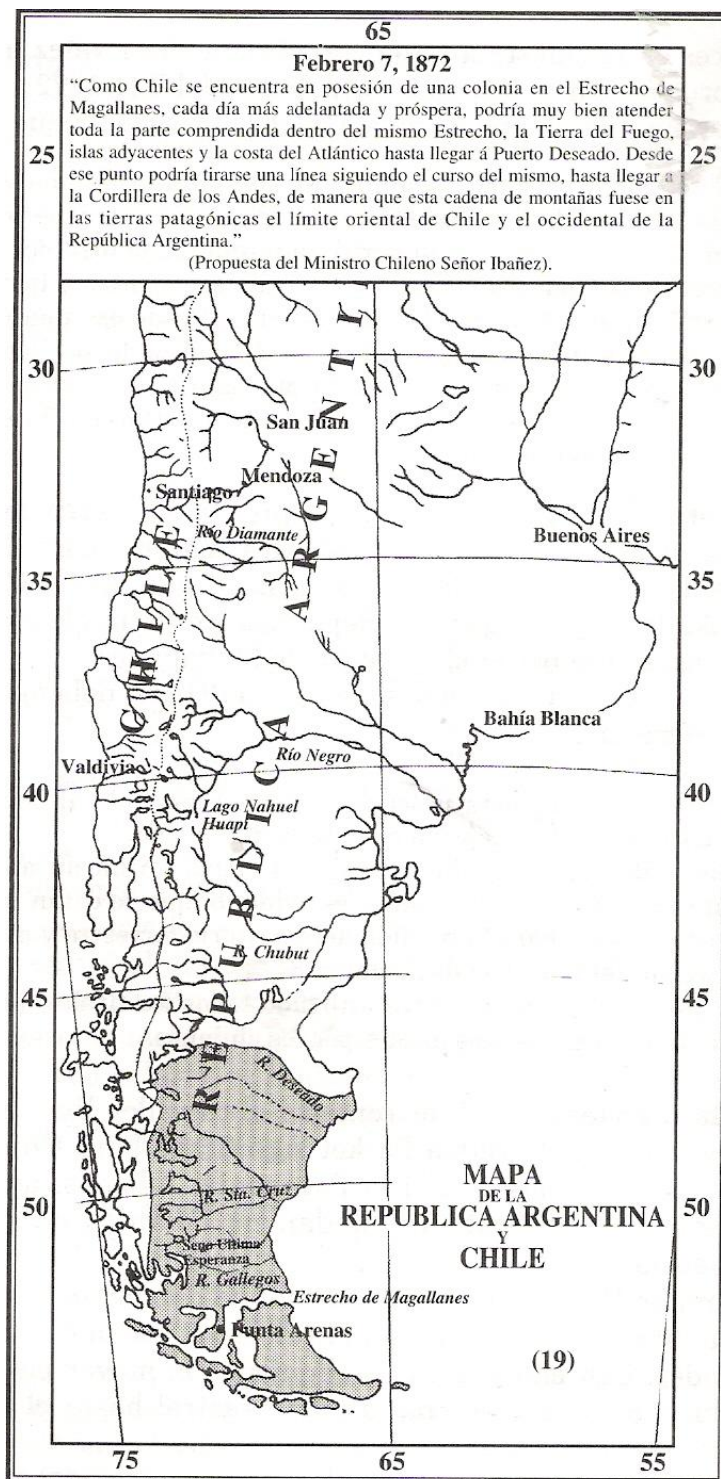


Figura 10. Primera proposición del canciller Ibañez.

Octubre 29, 1872

"Mi gobierno convendría en que esta división quedase determinada por el paralelo que forma el grado 45° desde el Atlántico a la indicada cadena de los Andes. De este modo la República Argentina adquiriría la mayor parte de la Patagonia y a Chile quedaría la parte Austral hasta el Cabo de Hornos."

(Propuesta del Ministro Chileno Señor Ibáñez).

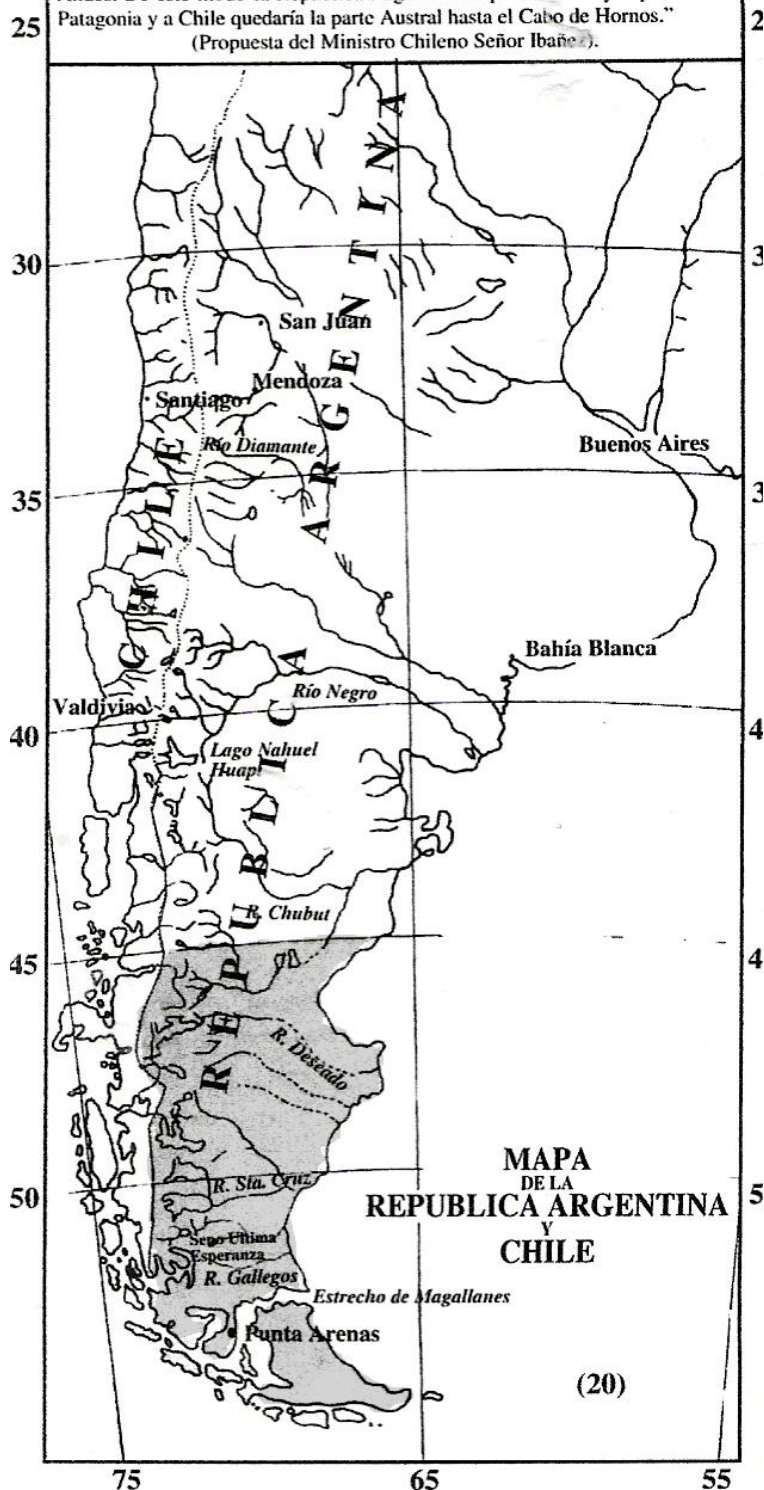


Figura 11. Segunda proposición del canciller Ibáñez

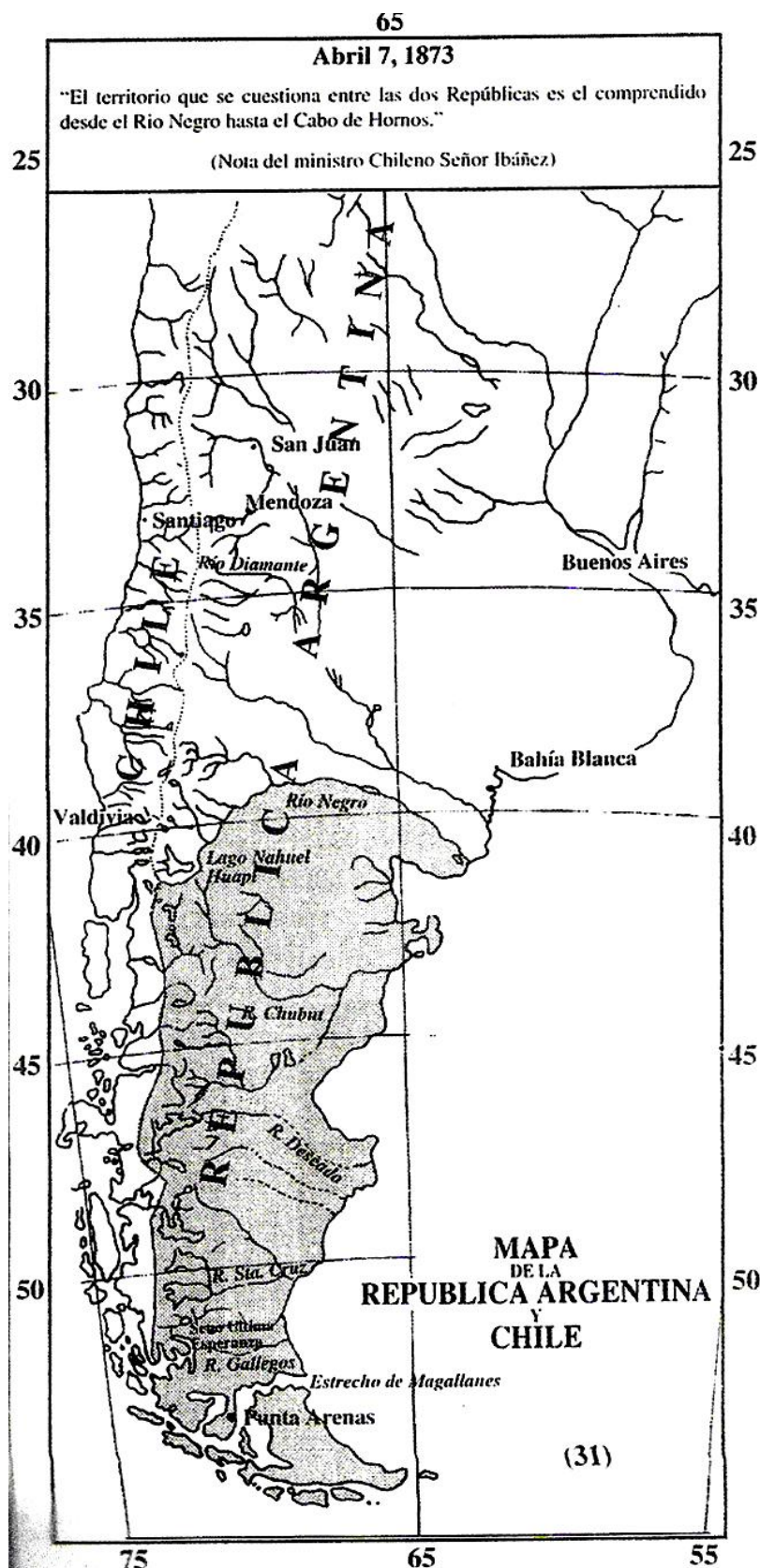


Figura 12. Tercera proposición del canciller Ibáñez

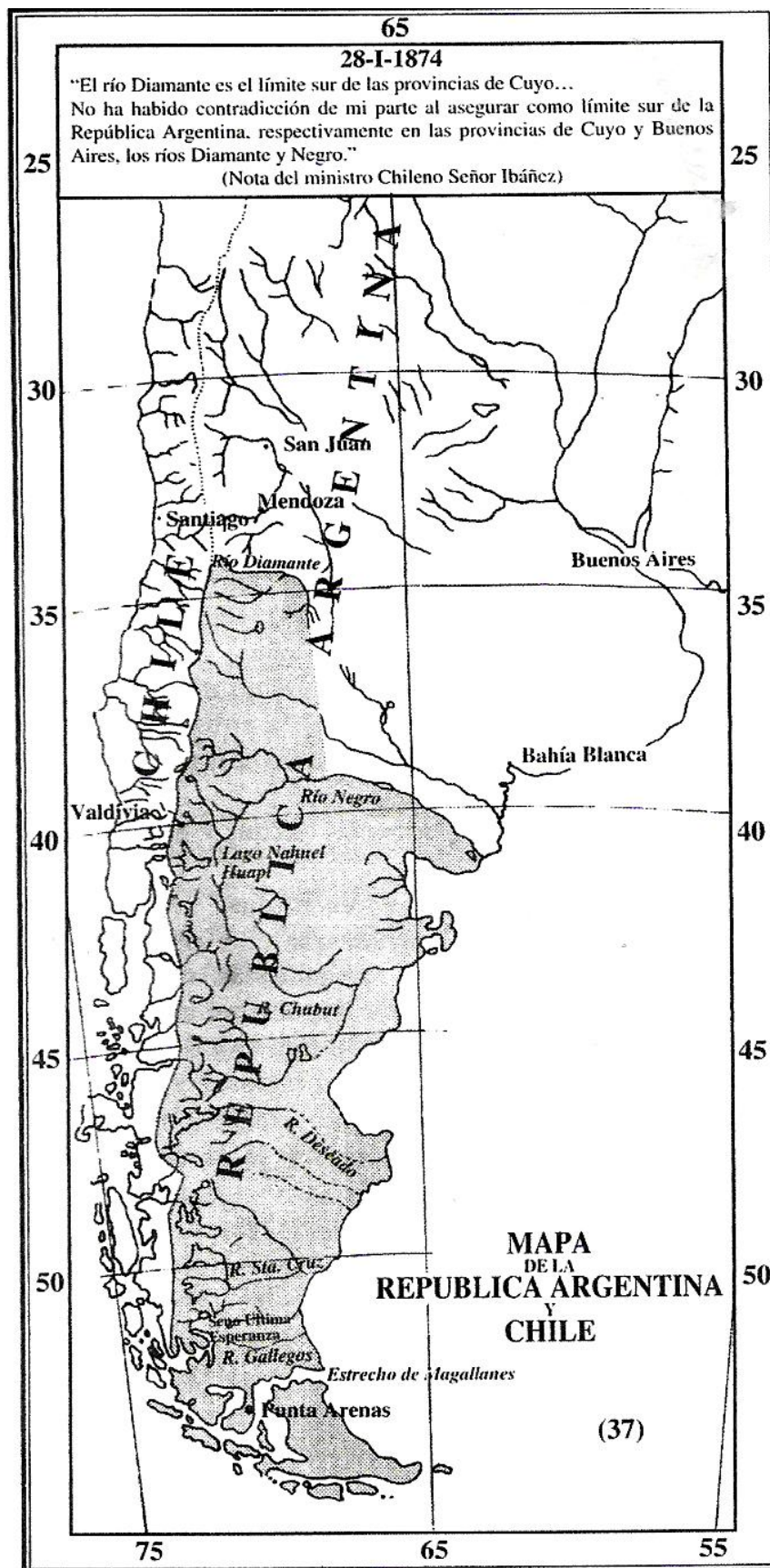


Figura 13. Cuarta proposición del canciller Ibáñez

Barros Arana comprendió rápidamente que Argentina no cedería un palmo y así se lo hizo saber a su gobierno.

En julio de 1876 Argentina realiza una propuesta que es en su totalidad muy semejante a la situación que se llegó por el acuerdo de 1881.

Este tratado, que debía dejar definitivamente aclaradas las cuestiones limítrofes en el sur, tuvo problemas en su redacción que dieron lugar a la necesidad de protocolos adicionales en 1893, 1902 y de un nuevo tratado de Paz y Amistad en 1985.

Antes de firmarse el Tratado de 1881, se firman el Protocolo Elizalde-Barros Arana, que constaba de once artículos en los cuales el primero decía que “...corriendo la línea divisoria, sobre los puntos más encumbrados de ella, (la cordillera) pasando por entre los manantiales de las vertientes que se desprenden a un lado y a otro.” Y resolvía poner en manos de peritos la resolución amistosa de los casos controversiales.

El artículo segundo se refería a someter a arbitraje la cuestión acerca de cuál era el *uti possidetis* en la zona en 1810 o, dicho en otras palabras, si esas tierras pertenecían al Virreinato del Río de la Plata o a la Capitanía General de Chile. Además en el artículo décimo se establecía que mientras se arribara a una solución de fondo Chile era custodio del Estrecho de Magallanes e islas adyacentes.

Luego de dictarse el tratado de 1881, los peritos Francisco Moreno y Diego Barros Arana, advirtieron que a partir del paralelo 41° S (Cerro Tronador) y hasta el Cerro Stokes en la Cordillera de los Andes se producen bifurcaciones varias que dan lugar a valles secundarios, lagos y ríos de curso caprichoso que cambian a veces su orientación inicial, lo que dio lugar a otra situación litigiosa que se resolvió con el laudo de su Majestad Británica solicitado en 1896 y resuelto en 1902, donde se tuvo en cuenta la voluntad de las poblaciones habitantes. Fue cuando los galeses se inclinaron unánimemente por pertenecer a la Nación Argentina, y donde dentro de la zona asignada a Argentina se encuentran Lago del Desierto y parte de la zona que corresponde de los Hielos Continentales, los que fueron causa de un nuevo arbitraje el primero y de un acuerdo el segundo.

Otro detalle de redacción del Tratado, que dio lugar a controversias, resueltas recién en 1985, es que en el artículo tercero al dividir la Isla Grande de Tierra

del Fuego, se lo hace por medio de una línea que “partiendo del Cabo Espíritu Santo en la latitud de 52° 40’S se prolongará hacia el sur, coincidiendo con el meridiano occidental de Greenwich, 68° 34’, **hasta tocar el Canal Beagle..... “En cuanto a las islas..... y pertenecerán a Chile todas las islas al sur del Canal Beagle hasta el Cabo de Hornos y las que hayan al occidente de la Tierra del Fuego”**

En el artículo quinto se establece que el Estrecho de Magallanes “**queda neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación**”.

Este tratado necesitó de aclaraciones en un Protocolo Adicional y Aclaratorio que se firmó el primero de mayo de 1893 en Santiago de Chile, donde se establecía en su artículo segundo que “**Chile no puede pretender punto alguno hacia el Atlántico como la República Argentina no puede pretenderlo hacia el Pacífico**” y lo que es más importante establece “**Si en la parte peninsular sur , al acercarse al paralelo 52 , apareciere la cordillera internada entre los canales del Pacífico que allí existen, los Peritos dispondrán el estudio del terreno para fijar una línea divisoria que deje a Chile las costas de esos canales....**” , con lo cual Argentina renunciaba a disputar la soberanía sobre Puerto Natales y con ella una salida al Pacífico.

Tanto el Tratado como el Protocolo Aclaratorio dejaron en sus redacciones el germen de nuevos conflictos que se fueron resolviendo hasta nuestros días, quedando en pie solamente la cuestión antártica.

No siempre el clima fue pacífico. En 1978 ambos países estuvieron apunto de ir a la guerra por la cuestión del Beagle. Es que el Tratado de 1881 dividía a la Tierra del Fuego por un meridiano “**hasta tocar en el Canal Beagle**”. Chile interpretó que este último estaba fuera de toda confrontación por su soberanía y que le pertenecía en su totalidad. Esto hubiera tenido consecuencias desastrosas para Ushuaia y para su base naval, por lo que Argentina no podía aceptarlo. Se hubiera constituido en un justificado “casus belli”, y respecto de las “**islas al sur del Canal Beagle**”, la controversia surgió al no estar especificado el curso del mismo en el sector oriental.

La sangre que no se derramó en 1978 se había derramado en 1965 en la región de Lago del Desierto, donde un número significativo de gendarmes argentinos se enfrentaron con los integrantes de un retén de carabineros chilenos, que por dificultades de carácter técnico no habían recibido la orden de repliegue que había emitido su

Comandante General, muriendo en la circunstancia el teniente de carabineros Merino Correa (36).

Este episodio fue la culminación de situaciones previas donde de ambos lados había halcones y palomas. Es evidente que, para cualquiera que analice los hechos con objetividad y aprovechando la perspectiva que da el tiempo transcurrido, Merino Correa no fue sólo víctima directa de un conflicto fronterizo, sino que fue víctima indirecta de una conflicto político interno de Argentina, dada la puja que existía dentro de nuestro país entre las máximas autoridades por un lado, que deseaban resolver el tema diplomáticamente, y la comandancia del Ejército por el otro, que pensaba que la solución pasaba por la acción militar.

El presidente Illia, se había reunido pocos días antes, con el presidente chileno Frei Montalva en Mendoza y habían firmado protocolos sobre la resolución de ese y otros casos conflictivos. Por otra parte era evidente el malestar entre la cúpula militar y el Poder Ejecutivo argentino, quién siete meses más tarde fue desalojado del poder por quién en ese momento comandaba la gendarmería argentina con el cargo de Director: el general Julio Alsogaray.

Retomando el hilo cronológico digamos que en 1964, frente a provocaciones menores del lado argentino que imposibilitaron un acuerdo directo entre los países sobre el conflicto limítrofe en Lago del Desierto, Chile solicitó el arbitraje de la reina Isabel II, pidiendo la aclaración del laudo de Eduardo VII, pedido que fue aceptado por Argentina. Luego a instancias de nuestro país, debido a ciertos contenciosos que mantenía con Inglaterra, el árbitro fue reemplazado por la Corte Internacional de Justicia, solicitando la aclaración al laudo de Eduardo VII de 1902.

El día 6 de noviembre de 1965 se realizó la declaración conjunta, en la reunión de presidentes en Mendoza a la que nos hemos referido, de solución pacífica de los conflictos limítrofes y se decidió que tanto los gendarmes, como los carabineros que se encontraban en la zona de Lago del Desierto se replegaran a sus posiciones anteriores, para facilitar la tarea de la Comisión Mixta formada al respecto. Ese mismo día, por las razones apuntadas, se produce el incidente que le cuesta la vida al teniente chileno.

A pesar de lo ocurrido, un mes después, Chile y Argentina decidieron, en lo que se supuso un apoyo del gobierno chileno al gobierno argentino en su puja con el ejército, que la Comisión Mixta de Límites iniciara su XXIV período de sesiones en Balmaceda, con la presencia de ambos ministros de Defensa.

Esto dio lugar a numerosas reuniones en un clima de desinteligencia, ante la exigencia chilena del retiro de la gendarmería a zonas que excedían lo pactado. Cuando todo indicaba que otra crisis estallaría, en la madrugada del domingo 5 de diciembre de 1965 se llegó a un acuerdo de los Ministros de Relaciones Exteriores, por el cual se procedería a la inauguración en Balmaceda de la XXIV reunión de la Comisión de Límites, para determinar la divisoria de aguas entre el hito 62 y el Monte Fitz Roy (36).

La labor de Comisión se realizó con dificultad pues en aquella época no existían los elementos tecnológicos que hoy existen.

Como en 1991 no se había llegado aún a conclusión alguna, por decisión chilena y en el marco del tratado de 1985 se solicitó un laudo arbitral a una Comisión Internacional respecto de la disputa limítrofe por Lago del Desierto, que falló a favor de Argentina el 21 de octubre de 1994 (37).

En los períodos presidenciales de Menem y Alwyn se decidió encarar la solución de los veinticuatro conflictos limítrofes pendientes. El tema más espinoso y al que nos volveremos a referir, el del Canal Beagle, ya se había resuelto con anterioridad. De los veinticuatro temas, veintidós se resolvieron en forma directa, exactamente con las declaraciones y acuerdos emitidos el 2 de agosto de 1991, quedando Lago del Desierto, como acabamos de señalar, para decisión arbitral y Hielos Continentales para resolución por acuerdo directo.

Palena- Río Encuentro

De tan antigua data como el caso de Lago del Desierto, fue la controversia de límites en la zona de Palena-Río Encuentro. Lo singular del caso es, que fue sometido al laudo de la Corona Británica de forma unilateral, comunicado mediante nota el 24 de agosto de 1964, sorprendiendo al gobierno argentino, el que finalmente prestó su conformidad. Su Majestad británica se expidió el 9 de Diciembre de 1966, es decir,

muy poco tiempo después de los acontecimientos narrados más arriba respecto de Lago del Desierto.

El diferendo se suscitó porque, durante la actuación de la Comisión Arbitral Holdich en 1902, se fijaron sobre mapas los puntos donde se debían colocar los hitos XVI y XVII. Ellos eran la unión de los Ríos Palena y Encuentro y el Cerro de la Virgen.

Eran épocas donde la Geodesia y la Geofísica no habían alcanzado el desarrollo actual, por lo que todo se hacía en base a exploraciones de grupos de personas representantes de las partes.

La dificultad que hubo para que ambas partes se pusieran de acuerdo cual era el verdadero Río Encuentro y cual el verdadero Cerro de la Virgen, fue lo que llevó a Chile, de la forma que hemos señalado, a solicitar el laudo arbitral que, puede decirse, falló salomónicamente dividiendo la zona en disputa de una manera más o menos igualitaria.

La fuerte controversia, víctima mortal mediante, acerca de Lago del Desierto y el derrocamiento del gobierno constitucional argentino, sustituido por el gobierno de la Revolución Argentina, con toda la turbulencia que ambas cosas significaron, opacaron la resolución de este diferendo, cuyo laudo fue aceptado por ambos países.

Beagle: arbitraje, declaración de nulidad, mediación papal y acuerdo.

El 24 de Julio de 1971 los presidentes Lanusse y Allende firmaron la declaración de Salta, donde ambos países aceptaban el arbitraje sobre el Beagle y designaban a la Reina Isabel II como árbitro, quién a su vez delegó el análisis y laudo en la Comisión Internacional de La Haya.

La zona a laudar fue denominada “El Martillo” por la forma que se muestra en la figura 14. En realidad la discusión era sobre la posesión de las islas Picton, Lennox y Nueva, dado que no estaba claro si el Canal Beagle terminaba antes de bañar las playas de la isla Picton, o si se extendía hasta el cabo San Pío en la Isla de Tierra del Fuego; si el brazo que se dirigía hacia el sur y pasaba entre las islas de Navarino y Picton era el verdadero, o si la boca del canal estaba delimitada por el ya mencionado Cabo San Pío y Punta Yowl en la Isla Navarino, con lo que la isla Picton quedaba en el medio de ella.



Figura 14. “El Martillo”

La comisión fijó cinco puntos acuáticos, a los que denominó A,B,C,D,E:y F en las siguientes latitudes y longitudes:

	Latitud S	Longitud O
A	54°55’	68°36’38,5’’
B	54°57’	68°36’38.5
C	54°57’	67°13’
D	55°24’	67°13’

E	55°24'	66°25'
F	54°45'	66°25'

Estos puntos, unidos entre sí por una línea, delimitaban una zona que envolvía a las islas en disputa y otras, al sur de las anteriores, que Argentina nunca había reclamado como propias (38), pero que ahora incluía en la protesta.

El hecho es que la Corte laudó a favor de Chile otorgándole las islas en cuestión, laudo que fue declarado insanablemente nulo por el gobierno argentino.

Al gobierno argentino le preocupó sobre manera que como consecuencia del laudo, el gobierno chileno, mediante un decreto de 14 de Julio de 1977 pretendiera soberanía sobre aguas que Argentina consideraba propias, por estar en el Atlántico.

El mensaje del canciller argentino Montes, al declarar la nulidad del fallo, lo expresa con claridad en el punto 2....” Ha sido sobre la base de este exceso de poder del tribunal que Chile ha expedido el Decreto del 14 de julio de 1977 instituyendo líneas de bases marítimas que no sólo convierten en internas algunas aguas que hasta entonces no lo eran y que han sido siempre usadas por la navegación internacional, sino que también emiten un proyección de la jurisdicción marítima chilena hasta 200 millas en el Atlántico austral, jurisdicción que la Argentina considera como propias.



Figura 15. Pretensiones chilenas de acuerdo al decreto de su gobierno del 14/7/1977

Cuando la voz de las armas estaba pronta a hacerse oír, la mediación del Papa Juan Pablo II, evito el derrame de sangre. Ya no era un arbitraje, sino una mediación, por lo que lo que el Papa dijera debía contar con la aprobación previa de ambos países.

No fue así. En solemne ceremonia el Santo Padre anunció una solución, sobre la que Argentina guardó un prolongado silencio, lo que equivalía a una negativa a aceptarla.

La solución papal convertía la superficie marítima ubicada entre la proyección de las doscientas millas del decreto chileno y la línea que unía los puntos A, B, C, D, E y F, en una zona de soberanía conjunta denominada “Mar de la Paz”.

El silencio argentino se hizo permanente y así fue necesario continuar con las negociaciones, llegándose finalmente a la solución definitiva que respetaba los derechos argentinos sobre el mar austral, en lo que Bonifacio Del Carril había denominado, como método de transacción, “... las islas para Chile, el mar para Argentina”. Dado que las islas en sí no tenían ningún valor, salvo el estratégico, que Chile comprendió rápidamente, que le abría la posibilidad de reclamar aguas hasta doscientas millas a partir de la isla Nueva.

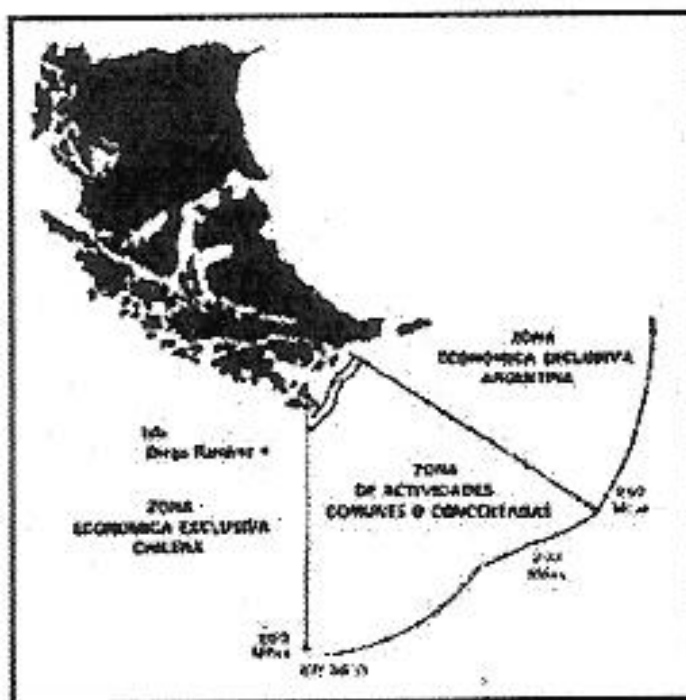


Fig.16. Propuesta papal

Tal intento quedó abortado al obtener solamente en la zona en disputa mar territorial hasta tres millas de las costas de las islas en discusión.

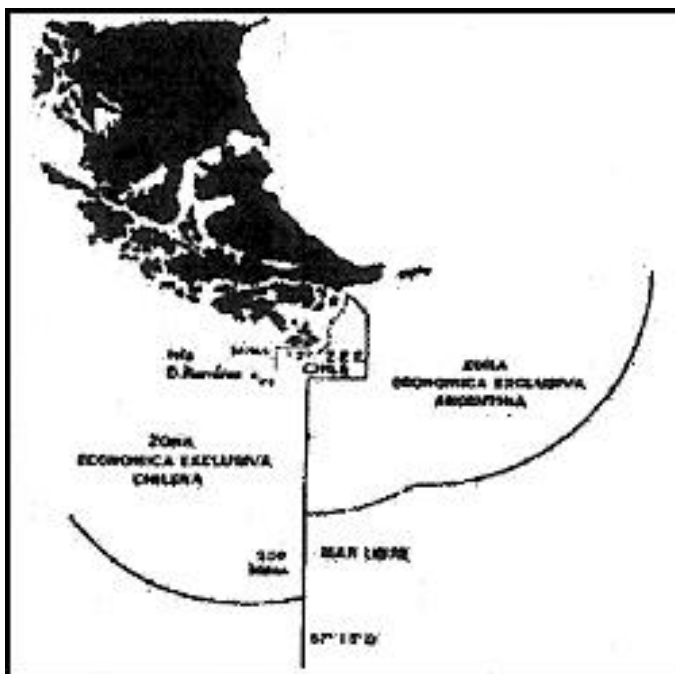


Figura 17. Líneas finales aceptadas en el tratado firmado en 1984

Campos de Hielo

Para el geógrafo Raúl Rey Balmaceda, la expresión "hielos continentales" aplicada es errónea. "Los verdaderos hielos continentales son los de la Antártida y de Groenlandia", afirma. Los de la Patagonia son "campos de hielo", y la diferencia radica, básicamente, en la forma de desplazamiento. Mientras que los continentales se desplazan radialmente a partir del centro, los campos de hielo van ocupando los valles en función de lo que les permiten las montañas, hasta alcanzar las zonas más bajas. Mientras que los glaciares chilenos confluyen en los fiordos del mar, los argentinos desembocan en lagos.

Los campos de hielo en cuestión constituyen un macizo glaciario de alrededor de 14 mil kilómetros cuadrados, el 80 por ciento de los cuales se encuentra en territorio chileno. El espesor de los hielos no se conoce con precisión, pero en algunas zonas se midieron 700 metros de profundidad.

En 1991, los presidentes Patricio Aylwin, de Chile, y Carlos Menem de la Argentina, firmaron un acuerdo por el cual se estableció una línea limítrofe, denominada "Poligonal", que se extendía desde el cerro Fitz Roy hasta el monte Stokes. Esta línea atravesaba la zona a unos 25 kilómetros al este del límite que figuraba en los mapas oficiales argentinos y colocaba del lado chileno un territorio de 1.057 kilómetros cuadrados, que incluye las nacientes de los principales glaciares argentinos: el Viedma, el Upsala y el Perito Moreno. Sin embargo, para el gobierno, la Poligonal no cedía territorio, sino repartía equitativamente una zona en disputa.

Aunque allí no se pueda plantar soja ni criar ganado, es bien sabido que los campos de hielo constituyen una de las mayores reservas de agua potable del planeta, un tesoro cada vez más codiciado. Por otro lado, los hielos representan un atractivo turístico internacional, y son accesibles por tierra sólo desde el lado argentino, lo cual significa una fuente invalorable de divisas.

Para algunos expertos, el acuerdo Menem-Aylwin se apartaba de los principios tradicionales que se establecieron en los tratados firmados y ratificados por ambos países a fines del siglo pasado, y que señalan que el límite debe pasar por las altas cumbres que dividen aguas. Para otros, sin embargo, hay razones jurídicas que hacen pensar que la línea poligonal era beneficiosa para Argentina.

"No se trata de un problema de límites, ya que éstos fueron establecidos por el tratado de 1881, sino de demarcación. Lo único que falta es trazar el límite por las altas cumbres que dividen aguas, dado que en esta región la línea orográfica y la hidrográfica coinciden", afirmaba el doctor Raúl Rey Balmaceda, investigador principal del CONICET y presidente de SAEG, Sociedad Argentina de Estudios Geográficos.

Los técnicos de la Comisión Mixta de Límites Argentino-chilena fueron los encargados de representar sobre el terreno la línea divisoria, determinando, de común acuerdo, dónde fijar los hitos. Esta tarea había quedado pendiente en la zona de los hielos porque no existió allí la urgencia de otras regiones donde la existencia de poblados y el tránsito permanente a través de la frontera hacían imprescindible la colocación de los hitos.

La zona era inaccesible en el siglo pasado, pero "desde 1914 han penetrado en la región diversas expediciones científicas de japoneses, alemanes, neocelandeses. Ya no hay ningún misterio", asegura Rey Balmaceda.

El investigador señaló que, "además de los mapas realizados por los expedicionarios, en la actualidad se dispone de imágenes satelitales que permiten, desde el laboratorio, diseñar una cartografía donde se establezca con claridad el trazado del límite. Además, si hubiera dudas, un helicóptero que acercara al perito al lugar, resolvería el problema rápidamente.



Hoy en día no sólo se hacen expediciones científicas a los glaciares, sino también excursiones deportivas y turísticas. Los montañistas aseguran que al recorrer la zona se ven con claridad las montañas que dividen aguas. Las cumbres se elevan, en algunas zonas, hasta 2000 metros sobre el nivel de los hielos. Y, aún en las partes planas, se observa cómo los glaciares descienden en pendiente hacia uno y otro lado de la cordillera, definiendo así las cuencas hidrográficas.

grafico: limite polémico Altas cumbres divisorias de aguas (Fig.18) Línea poligonal propuesta.

El Tratado de Límites entre la Argentina y Chile se firmó el 23 de julio de 1881, fue ratificado el mismo año por los respectivos poderes legislativos, y sigue siendo ley

para ambos países. El artículo primero dice : "El límite entre la República Argentina y Chile es, de norte a sur hasta el paralelo 52° de latitud, la cordillera de los Andes. La línea fronteriza correrá en esa extensión por las cumbres más elevadas de dichas cordilleras que dividan las aguas y pasará por entre las vertientes que se desprenden a un lado y otro".

Posteriormente surgieron algunas discrepancias en cuanto a la interpretación de ese artículo. Para la Argentina estaba claro que el límite debía pasar por las altas

cumbres. Sin embargo los chilenos se apoyaron en la última parte del artículo para fundamentar que había que tener en cuenta la línea divisoria de aguas. En 1893 se firmó un Protocolo Adicional y Aclaratorio, que tomaba como principio la divisoria de aguas.

No había problemas en las regiones donde la línea de las altas cumbres y la que divide aguas coinciden (porque de los más altos picos emergen vertientes que se dirigen a uno y otro lado), pero, en ciertas zonas de los Andes patagónicos, algunos ríos que nacen en la parte oriental desembocan en el Pacífico, como ocurre por ejemplo con la cuenca del Lago Lácar, en cuyas orillas se encuentra la localidad de San Martín de los Andes.

"Normalmente las altas cumbres son divisorias de aguas. Por esa razón, cuando se descubrió en la Patagonia que había zonas donde aquéllas no coincidían, se produjo una conmoción en el ámbito científico y varios expertos europeos se ocuparon de estudiar esa anomalía", explica Rey Balmaceda.

De este modo, surgió una zona de litigio de alrededor de 90 mil kilómetros cuadrados, que se sometió al arbitraje del Reino Unido. El perito Francisco Moreno tuvo a su cargo la defensa de la tesis argentina que sostenía, como apoyo de la línea limítrofe, a las altas cumbres que dividen aguas.

Luego del viaje a la región de una comisión de peritos encabezada por el coronel Thomas Holdich, el rey Eduardo VII produjo su sentencia, a fines de 1902. En ésta combinó el sistema de las altas cumbres y con el de la división de aguas, fijando una línea intermedia entre las pretendidas por las partes, lo cual fue aceptado por ambos países. La zona de los Campos de Hielo, al sur del cerro Fitz Roy, no se encontraba entre los puntos en litigio.

Los expertos han demostrado que siempre es conveniente tomar como apoyo del límite la montaña y no la divisoria de aguas. Rey Balmaceda relata una anécdota del Perito Moreno, quien desvió el curso del río Fénix, con la ayuda de una cuadrilla de peones, para que éste dejara de dirigirse al Pacífico y pasara a engrosar las aguas del río Deseado. Con esto Moreno quería demostrar que la verdadera base para trazar una línea sólida y eficiente son las montañas y no el curso de las aguas.

La "captura del río Fénix", que Moreno efectuó con ayuda de una pala, es algo que puede hacer la naturaleza. Cuando un río tiene más caudal y más fuerza que otro,

captura su nacimiento y todas las aguas de este último van a engrosar el caudal del primero.

De todos modos, los mapas producidos por científicos que exploraron la región, como el del glaciólogo francés Luis Lliboutry, o el de los investigadores japoneses dirigidos por Renji Naruse, muestran que las altas cumbres separan las nacientes de los glaciares, ríos sólidos que caen a ambos lados de la cordillera. Rey Balmaceda menciona también una cartografía chilena, que se habría publicado en 1996 y que no se ha difundido, donde el cordón Mariano Moreno aparece como límite natural por ser cumbres divisorias de aguas.

Según el experto, otro de los problemas que planteaba la línea Poligonal es que dejaba del lado chileno las nacientes del caudaloso río Santa Cruz, que es efluente de una cuenca integrada, principalmente, por los glaciares Viedma y Perito Moreno. "Si la nacimiento de los glaciares y los ríos queda en territorio chileno, la explotación que haga la Argentina de esas aguas quedará condicionada por el país vecino", advirtió Rey Balmaceda.

Además, agregaba, los únicos apoyos válidos para los hitos son las montañas porque, desde el punto de vista histórico, son inamovibles. "Apoyar un hito en el hielo es muy peligroso -subraya- pues el hielo se mueve".

Las actas del perito Moreno

Para Carlos Escudé, doctor en ciencias políticas por la Universidad de Yale y experto en relaciones internacionales, "en los hielos continentales, región cubierta por hielo donde las aguas no corren, no fluyen, la aplicabilidad del principio de divisoria de aguas es un poco cuestionable."

Escudé remite a la segunda parte del artículo primero del tratado de 1881 que dice: "Las dificultades que pudieran suscitarse por la existencia de ciertos valles formados por la bifurcación de la cordillera y en que no sea clara la línea divisoria de las aguas, serán resueltas amistosamente por dos peritos, nombrados uno de cada parte".

En virtud de este artículo, relata Escudé, en 1898 los gobiernos de Argentina y Chile enviaron a sus peritos, Moreno y Barros Arana, respectivamente, a trazar una

línea demarcatoria. Estos, desde lejos y sin acceder al lugar, suscribieron un acta que describe una línea que beneficiaría a Chile, según el experto.

"Las actas de los peritos constituyen un precedente poco favorable para la Argentina -subraya Escudé-, a pesar de que establecieron una salvedad: dijeron que si el principio geográfico no corría por donde ellos habían supuesto que corría, podía haber modificaciones."

En 1903 se pusieron hitos sobre el terreno, y en 1908 la oficina de límites de la Argentina publicó un mapa basado en esos hitos y en las actas de los peritos. Recién en 1914 se descubrió el cordón Mariano Moreno, que son las verdaderas altas cumbres.

"Uno podría decir que los peritos se equivocaron", admite Escudé, y agrega: "pero hay una gran cantidad de jurisprudencia que indica que, en casos de conflicto, si hubo un acuerdo de peritos después de un tratado, siempre ganó el acuerdo de peritos."

El experto ejemplificaba con el laudo arbitral de 1922, en el diferendo de límites entre Venezuela y Colombia, así como con el litigio sobre el Templo de Preah Vihear, entre Tailandia y Cambodia. En ambos casos se privilegió el acuerdo entre peritos.

Una preocupación de muchos argentinos es qué hubiera pasado con el río Santa Cruz si se ratificaba la Poligonal, ya que su nacimiento quedaría del lado chileno. "Desde la Poligonal hasta la nacimiento del río hay 108 kilómetros en línea recta. A pesar de que las aguas que llegan al río Santa Cruz, en última instancia, se escurren desde los glaciares, hay una enorme distancia", argumentaba Escudé.

En 1992 el Ministerio de Relaciones Exteriores de la Argentina consultó a Eduardo Jiménez de Aréchaga, un experto en cuestiones limítrofes fallecido recientemente, sobre si era conveniente para la Argentina ratificar la Poligonal, o era preferible rehusarla y someter a arbitraje la fijación del límite. En un documento de fecha 23 de julio de 1992 el experto afirma que, si se recurriera a un arbitraje, el árbitro privilegiaría las razones jurídicas sobre las geográficas, y se pronunciaría por la línea acordada por los peritos Moreno y Barros Arana.

La geografía indica que, si el trazado del límite tiene en cuenta las altas cumbres que dividen aguas, el territorio actualmente en disputa es argentino. Los argumentos jurídicos, en cambio, inclinarían la balanza a favor de Chile en virtud de un error cometido por el perito Moreno a fines del siglo pasado (39).

Frente a la falta de ratificación del acuerdo por parte de ambos parlamentos, los presidentes aludidos llegaron a un nuevo acuerdo, que fue firmado el 18 de diciembre de 1998, que en este caso sí fue ratificado por ambos Congresos, que dividía el área tomando como referencias los principales picos, puntos y segmentos de recta, que se establecieron en el artículo 1º del acuerdo. (39) Ver Anexo I

Este acuerdo fue ratificado por el Congreso Nacional de Argentina mediante la ley 25.111 promulgada el 11 de junio de 1999.

De esta forma, Argentina mantenía en su territorio las nacientes del Río Santa Cruz y de los glaciares que eran sus fuentes y por otra parte alejaba sus fronteras del fondo de los fiordos, porque la proximidad que le daba la poligonal, en algún caso se sólo siete kilómetros, preocupaba sobremanera a Chile (39).

Parte II: Situación actual.

Si veinte años atrás alguien hubiera sugerido que algún día las relaciones entre Chile y Argentina serían lo que hoy son, le hubieran replicado que desvariaba. Sin embargo la realidad actual es diametralmente opuesta a aquella que existía cuando ambos países estuvieron a punto de ir a la guerra por el conflicto del Canal Beagle.

A la situación de cooperación actual se llegó a través de dos caminos, que si bien son de distinto carácter jurídico, persiguieron y obtuvieron un mismo fin.

El primero de ellos se gestó cuando se firmó el Tratado de Paz y Amistad, que fue aprobado en Argentina por decreto presidencial, firmado por el vicepresidente a cargo del Poder Ejecutivo el 26 de marzo de 1985 y, a su vez, ratificado por la Junta Militar Chilena el 11 de abril del mismo año.

En su artículo 12 dicho tratado establece la decisión de "...crear una Comisión Binacional de carácter permanente con el objeto de intensificar la cooperación económica y la integración física. La Comisión Binacional estará encargada de promover y desarrollar iniciativas, entre otros, sobre los siguientes temas: Sistema global de enlaces terrestres, habilitaciones mutuas de puertos y zonas francas, transportes terrestres, aeronavegación, interconexiones eléctricas y telecomunicaciones, explotación de recursos naturales; protección del medio ambiente y complementación turística".

El 18 de Octubre de 1985 tuvo lugar la primera reunión de dicha Comisión Binacional cuya continuidad llega hasta el día de hoy y donde se ha realizado un trabajo conjunto para aumentar los pasos fronterizos. Se creó el Comité de Frontera Cristo Redentor con la finalidad de allanar las dificultades que fueran surgiendo e incrementar la cooperación económica en una vasta gama de materias comerciales de naturaleza agropecuaria, industrial y comercial.

El otro camino comenzó dentro del marco jurídico que brindó el acuerdo ALADI (sucesor del ALCA) establecido entre las naciones Latinoamericanas en 1980.

A partir de él Argentina y Chile firmaron el 2 de Agosto de 1991 el Acuerdo de Complementación Económica, referido como ACE 16, dentro del cual se establecieron los siguientes principios jurídicos:

Protocolo n° 1: Reglamento bilateral para el tránsito de productos de origen vegetal en contenedores herméticos y sellados.

Protocolo n° 2: Normas que regulan la interconexión gasífera y suministro de gas natural entre la República Argentina (Cuenca Neuquina) y la República de Chile.

Protocolo n° 3: Cooperación e integración minera.

Protocolo n° 4: Transporte terrestre, marítimo y aéreo.

Tratado sobre medio ambiente.

Protocolo específico adicional sobre protección del medio ambiente antártico entre la República de Chile y la República Argentina.

Protocolo específico adicional sobre recursos hídricos compartidos entre la República Argentina y la República de Chile.

Tratado entre la República Argentina y la República de Chile sobre promoción y protección recíproca de las inversiones,

Acuerdo entre la República Argentina y la República de Chile para la cooperación entre la Gendarmería Nacional Argentina y Carabineros de Chile.

A partir de este punto de encuentro las relaciones entre Argentina y Chile comenzaron a mejorar e intensificarse por el incremento de las actividades comerciales

y empresariales entre ambos lados de la frontera. La integración se realiza “por la acción de los agente económicos, por el comercio de bienes y servicios, por las inversiones, por las alianzas y asociaciones que se crean”(37).

Actualmente Argentina es el tercer comprador de Chile, después de Estados Unidos y Japón y los productos que compra se han diversificado de tal modo que pasaron de 800 en 1990 a más de 3.000 en el día de hoy.

Además Argentina es el principal destino hacia el cual dirigen los empresarios chilenos sus inversiones en el exterior, llegando las mismas a la fecha a 15.000 millones de dólares, resaltando una profunda asimetría al respecto ya que las inversiones argentinas en Chile alcanzan apenas los 548 millones de la misma moneda.

Chile es a su vez luego de Brasil y Estados Unidos el principal comprador de productos argentinos, que en 2003 alcanzó el monto de 3.800 millones de dólares.

A pesar de no tratarse de una provincia patagónica, se hace necesario mencionar que el acuerdo minero ha dado lugar a la explotación conjunta entre la provincia de San Juan y la IVa. Región chilena de las minas cupríferas de propiedad conjunta de Pascua-Lama y Pachón, que estarán operativas en breve lapso.

Argentina ha interconectado su producción gasífera con Chile, constituyendo la misma, junto con el petróleo y sus derivados, el 60% de las exportaciones antes mencionadas.

Hoy existen más de 30 comisiones y subcomisiones trabajando en temas de integración. Chile firmó el Acuerdo de Cooperación Económica con el MERCOSUR, ACE 35, y de resultas de ello su sector empresario fue invitado a participar en las conversaciones que el sector empresario del MERCOSUR mantuvo en 1992 con la Unión Europea. Chile devolvió la atención invitando a sectores empresarios del MERCOSUR cuando mantuvo conversaciones con los países del área Asia-Pacífico.

Para la región patagónica, específicamente se ha confeccionado el “Programa de Integración Fronteriza entre la República Argentina y la República de Chile en la Región Patagónica Andina”, donde se abordan temas como:

- a) Prevención y manejo de incendios.

- b) Promover la formalización de acuerdos institucionales binacionales.
- c) Coordinación de acciones y esfuerzos sobre el problema de la desertificación patagónica andina.
- d) Tratamiento de recursos hídricos compartidos.
- e) Complementación empresarial
- f) Capacitación tecnológica para el uso de la madera.

Dice al respecto **Jorge Lavopa, Director de la Comisión de Integración Argentino-Chilena del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales.**

“El tratado de Paz y Amistad firmado en el año 1985 entre Argentina y Chile es un tratado de Derecho Internacional Público. Su artículo 12 dio lugar a la creación de la Comisión Binacional que se abocó de inmediato a la resolución de los 24 conflictos de límites pendientes y al análisis de los pasos fronterizos a efectos de resolver cuales de ellos eran los más convenientes de ser mejorados.

Casi contemporáneamente ambos Congresos Nacionales, el chileno y el argentino, decidieron formar su propia comisión binacional, integrada exclusivamente por parlamentarios de ambos países, para analizar conjuntamente los temas referentes a integración física y cooperación.

En tanto esto ocurría los procesos de integración ya estaban en marcha en la región. En 1960 se había creado la Asociación Latino Americana de Libre Comercio (ALALC), cuya finalidad está explícita en su nombre, que fue necesario reemplazar en 1980 por la Asociación Latino Americana de Integración (ALADI)

La primera pregunta a contestar es ¿por qué fracasó la ALALC?

ALALC fracasó por dos motivos. El primero es que en las décadas de su funcionamiento, las condiciones políticas en América Latina no fueron propicias para su desarrollo. El segundo motivo es que se había creado, como toda zona de libre comercio, dentro del GATT (Acuerdo General de Comercio y Aranceles, hoy OMC) fundada en el inciso c) del artículo 24, que establece

que para preservar exclusivamente para las naciones integrantes de la misma la aplicación de la clausula de “nación más favorecida” establecida en el art.1º, no sólo había que informarlo al órgano centralizador, sino que se debía esperar la respuesta formal que aceptara tal acuerdo. Esto infligía demoras dilatadoras de las negociaciones.

Estas dos razones conjugadas le hicieron perder efectividad y razón de ser a la organización.

En 1980 por el tratado de Montevideo se creó la ALADI, que en realidad es un área de preferencia arancelaria que reemplazó al ALALC. Fue firmado por 12 países y se diferenciaba de este último en los dos aspectos. Las condiciones políticas estaban cambiando dramáticamente y se tuvo la sutil inteligencia de fundarlo de acuerdo con el inciso d) del mismo artículo 24 del GATT, que establece que una vez solicitada la suspensión de la clausula de “nación más favorecida” para las naciones no integrantes del acuerdo, esta entraba en vigencia inmediatamente, en forma provisoria, una vez que el organismo acusaba el recibo de tal petición.

El acuerdo de ALADI, además, fue pensado como un acuerdo marco, para que dentro de él se pudieran firmar, protocolos y acuerdos más específicos, como agrícolas, mineros, comerciales, automotrices etc...

Dentro de ese marco se firmaron los Acuerdos de Cooperación ACE 16 entre Argentina y Chile”; ACE 18 de creación del MERCOSUR y ACE 35 de Cooperación entre Chile y el MERCOSUR.”

No deseo terminar este capítulo sin transcribir lo publicado conjuntamente por el BID, CELARE y CARI, en agosto del 2002, respecto de lo expresado por Pablo Lacoste, Director de la Revista de la Asociación Chileno-Argentina de Estudios Históricos e Integración Cultural, con sede en Mendoza, durante el Seminario Conmemorativo del los 10 Años de la Firma del ACE 16. Estos comentarios aportan un punto de vista, para este autor, novedoso y diferente de lo mantenidos por los sectores extremos de ambos países.

“Los mapas señalados muestran la coexistencia de dos tradiciones historiográficas, una en Argentina y otra en Chile, que tiene un punto de

coincidencia claro: ambas imputan al país vecino de ser expansionista y sustractor de territorio. Estas tesis son sustentadas por los principales historiadores de ambos países, avaladas por la Universidades principales de Buenos Aires y Santiago, por los Institutos Geográficos Militares y los Ministerios de Educación de Argentina y Chile. Ambas tradiciones están ampliamente estandarizadas en la prensa, las escuelas y los cuarteles de ambos países.

Después de contrastar las tradiciones historiográficas argentina y chilena, se llega a una conclusión muy clara: alguien miente pues dos juicios contradictorios no pueden ser verdaderos a la vez.

Tras detectar este problema, en el marco de la Asociación Argentino-Chilena de Estudios Históricos e Integración Cultural, hemos hecho un estudio específico para saber quién mentía. Y después de 10 años hemos encontrado documentos que no tuvieron en cuenta ni la tradición historiográfica chilena ni la tradición historiográfica argentina cuando elaboraron todos esos mapas de buena fe. Los documentos que hemos encontrado acreditan que en 1810 el Imperio español había establecido taxativamente que la frontera entre el Río de la Plata y el Reino de Chile coincidían con (lo que sería, N d. A.) el tratado de 1881.

En efecto, cuando la corona dispuso implantar el sistema de intendencias en el Reino de Chile entre 1786 y 1800, se estableció que Chile quedaría dividido en tres intendencias, la Intendencia de Santiago iba del desierto de Atacama al río Maule y de la Cordillera al Pacífico; la intendencia de Concepción que iba del Maule a la Araucanía y de la Cordillera al Pacífico; y la intendencia de Chiloé que iba de la Araucanía al Cabo de Hornos y de la Cordillera al Pacífico. O sea, la corona española estableció los límites que luego la diplomacia argentina y chilena consensuaron en el tratado de 1881. Por lo tanto a diferencia de lo que dice el mito sostenido en todos los libros, mapas e imágenes que actualmente imperan en la prensa, las escuela y los cuarteles del Cono Sur, ni Argentina le ha robado un centímetro cuadrado de territorio a Chile ni Chile le ha robado un centímetro cuadrado de territorio a la Argentina.”

CONCLUSIONES PARCIALES

La movilidad permanente de las fronteras en el mundo, relativizan cualquier concepto que al respecto quiera aparecer como definitivo. Pero es evidente que, desde la firma del tratado sobre Campos de Hielo Sur y su ratificación por ambos Congresos, las cuestiones limítrofes con Chile han entrado en un estado que permite suponer que por largos años no habrá problemas al respecto.

No desconocemos que resta aún dilucidar la cuestión antártica. Pero ese caso no involucra solamente a Chile. También involucra a Gran Bretaña y en un círculo más externo a Estados Unidos y Rusia, que no reconocen soberanía alguna sobre ese continente. Además la existencia del Tratado Antártico desde 1959, actúa como paraguas al respecto.

Lo que es evidente es que desde 1828, cuando Chile a través de la sanción de su primera Constitución fijó su límite sur hasta el Cabo de Hornos y reconoció como límite al este las “Cordilleras de los Andes, pasando por los conflictos sobre Río Encuentro, Beagle, Lago del Desierto y Campo de Hielo Sur, no se estaba ante una situación de tanta calma en cuestión de límites, como se está en el día de hoy.

Eso ha permitido otro tipo de mirada al futuro en relación con nuestro vecino, despejada la neblina que cubría nuestras, ambas, visiones y posibilitado la firma del Acuerdo de Complementación Económica (ACE 16), dentro del cual se está desarrollando un activo intercambio económico.

Un mundo más integrado, con comunicaciones más veloces, físicas e informáticas, con el surgimiento de nuevos mercados en países de altísima densidad demográfica, facilita una alianza de carácter estratégico entre Argentina y Chile que complemente las fortalezas, compense las debilidades que ambos poseen y aproveche las oportunidades que se presentan de una manera vertiginosa, (en términos históricos), contribuyendo a disipar la amenaza que durante muchos años constituyeron el uno para el otro.

CAPÍTULO V

GEOESTRATEGIA DEL DESARROLLO

Objetivo específico: Proponer las bases de desarrollo para la región, que, considerando sus peculiaridades, sea sustentable en el tiempo y que enfoque a la complementación económica con Chile como objetivo estratégico.

Proposición orientadora: La región necesita impulsar y acrecentar los vectores estratégicos con que cuenta, para que su desarrollo armónico y sostenido facilite su integración física con el resto del país y económica con Chile.

Estructura del capítulo:

- Parte I : Frentes pioneros
- Parte II: Vectores geoestratégicos de transformación

Validación: este capítulo está validado por el análisis bibliográfico en sus partes I y II, por la opinión de expertos en su parte II acerca de la “Importancia geopolítica de la integración con Chile” y sobre la características a tener por los ferrocarriles en “Vectores geoestratégicos de transformación”; el análisis de documentos en lo referente a los artículos vetados en la “Ley de Promoción de la Energía Eólica y Solar” y en el “ Tratado sobre Medio Ambiente” firmado entre Chile y Argentina, y el análisis lógico en las conclusiones finales.

Parte 1: Frentes Pioneros

Asumimos, como afirma Roccatagliata (22), que la Patagonia, no es un “espacio vacío”. Sí, concordamos con que dadas sus especiales características, que ya fueron referidas en la descripción geográfica, como “predominio de zonas inhóspitas, suelos esqueléticos y estériles, un accidentado relieve y condiciones bioclimáticas rigurosas” que en otras palabras significa dureza de clima, aridez de su meseta y ausencia de napas subterráneas suficientes, sus ecúmenes no abundan, por lo que los asentamientos humanos se ubican en lo que él denomina “**frentes pioneros**”, no integrados entre sí, ni con el resto del país, ni con su único vecino internacional ubicado a occidente.

Esto significa que aunque la población patagónica se duplicara o triplicara, la gente se asentaría en los espacios ya ocupados, aumentándolos y creando nuevos problemas, todos solucionables. Y los espacios “vacíos” continuarían siendo vacíos, por las razones señaladas.

Por ese motivo el poblamiento y desarrollo de la Patagonia deberá hacerse a partir de un proyecto estratégico que se base en un número de subregiones, que se hallan separadas entre sí, a las que habrá que consolidar, articular y proveer de los elementos necesarios para su desarrollo.

Uno de los principales problemas que históricamente la han perjudicado, es que siempre ha sido considerada como proveedora de materias primas o commodities del resto del país y del extranjero, lo que le ha dado una gran fragilidad a su economía.

Para resolver sus dificultades se requiere una visión patagónica de sus problemas y de las soluciones que para ellos se propongan.

La primera que surge, sin necesidad de un gran análisis, es la de estimular la integración horizontal y vertical de sus industrias y el aprovechamiento en la zona de sus productos primarios, como el gas y el petróleo, que viajan hasta la región litoral, sin proveer en forma suficiente a las poblaciones de la zona en la cantidad requerida para aumentar su población.

Esta descripción de los problemas que soportan los asentamientos humanos sería incompleta si no nos refiriéramos a la insuficiente red de transporte, ya sea terrestre (carencia de carreteras pavimentadas en cantidad apropiada); aérea (baja intensidad de conexiones intrapatagónicas); marítimas (ausencia casi total de flujo de cabotaje); fluviales (carencia absoluta de navegación en sus dos grandes ríos: Santa Cruz y Negro) y ferroviarias (desactivación de los ramales existentes o baja frecuencia en los del norte de Río Negro).

Para ver esta situación de una forma más gráfica, reproduciremos dos cartogramas de la obra citada de Roccatagliata que explican con absoluta claridad los asentamientos poblacionales actuales (en centros industriales, en los valles de regadío y en las estribaciones andinas) y las posibilidades del territorio de sustentar población estable de acuerdo a sus áreas favorables o desfavorables.

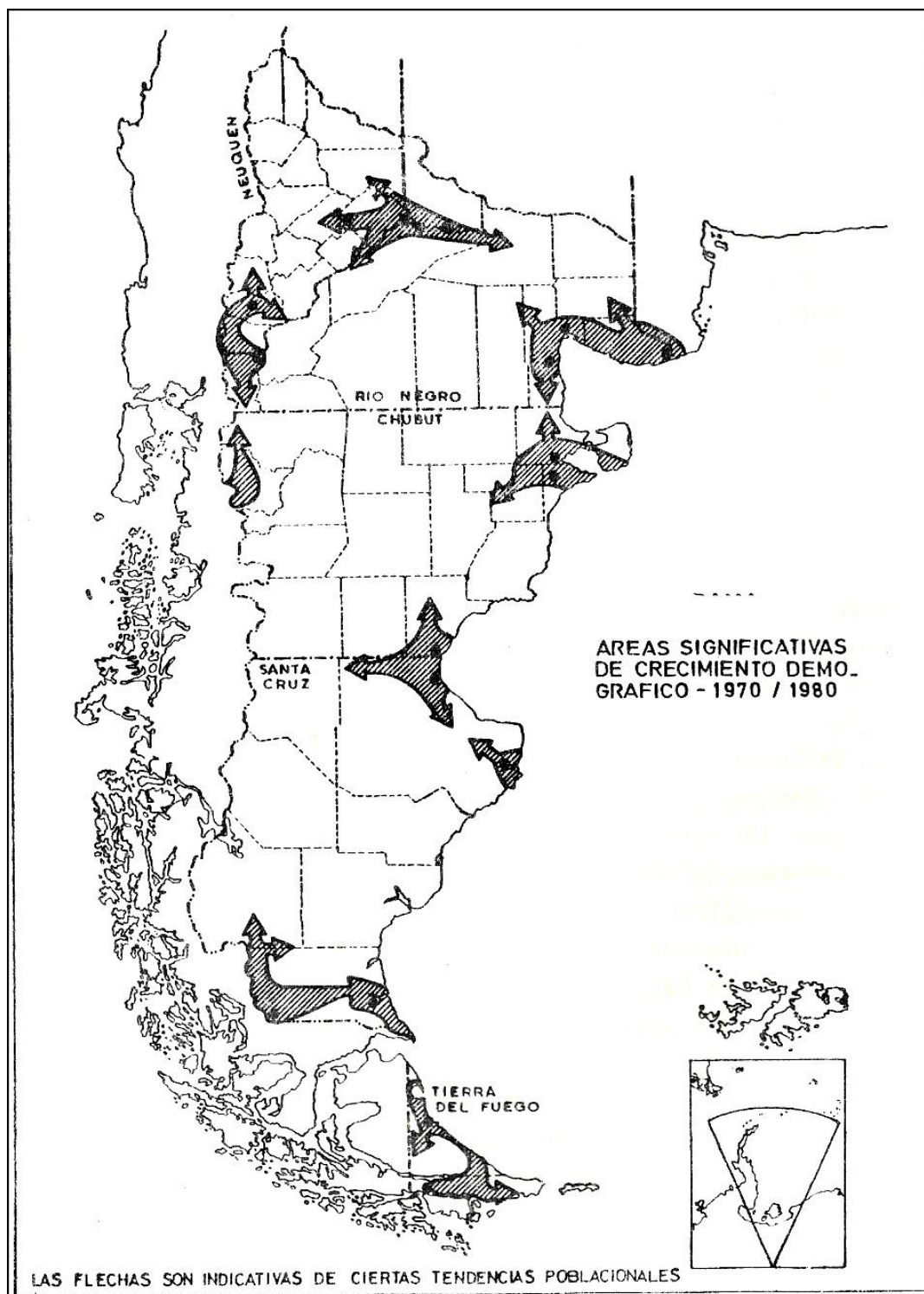


Figura 19. Frentes pioneros

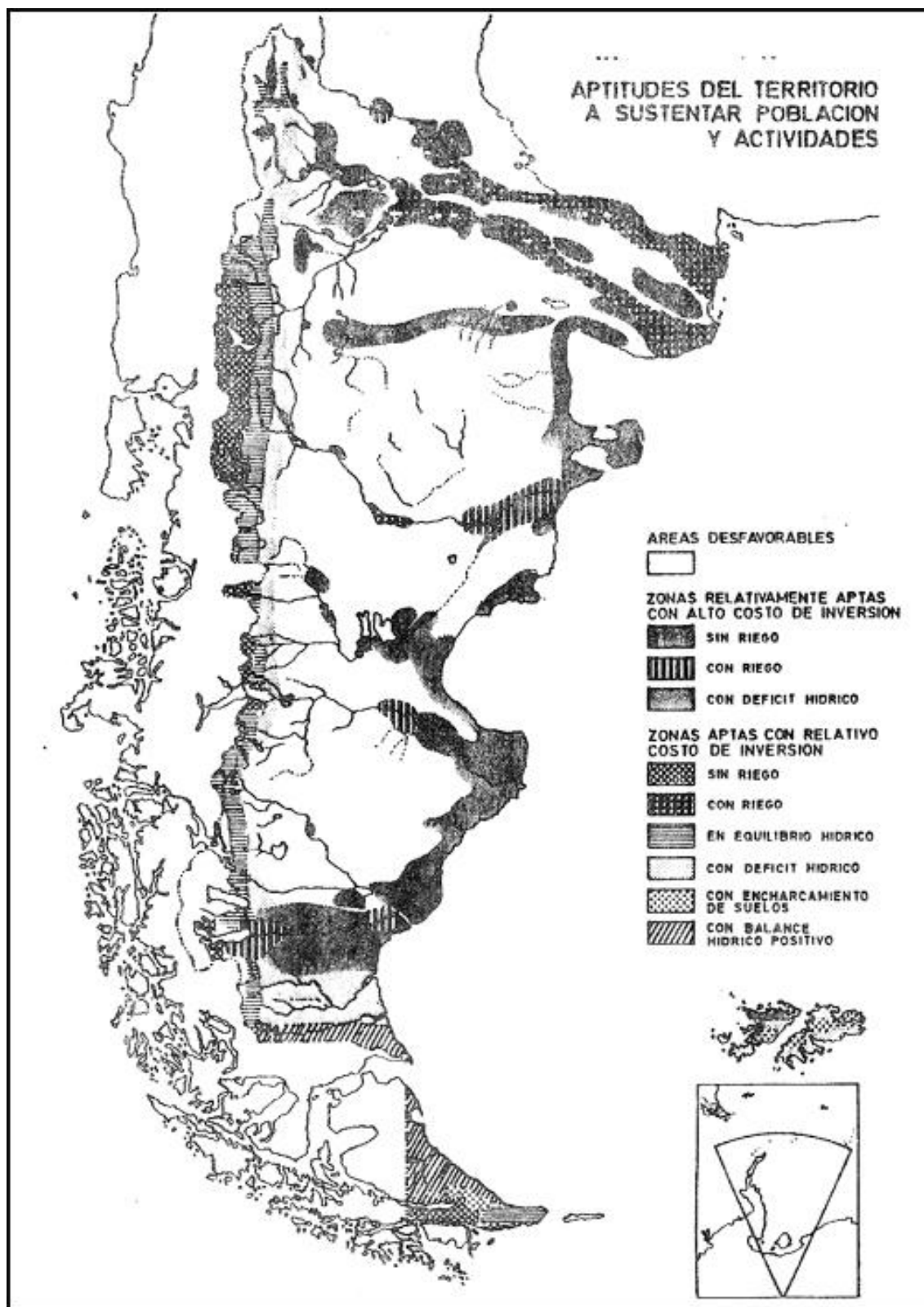


Fig.20 Aptitudes Territoriales

Hecha esta descripción somera, desarrollaremos dos modos de proponer los caminos hacia el desarrollo patagónico sistémico. El primero tendrá características de descripción espacial, de **ordenamiento del espacio geográfico**, señalando las zonas de articulación primaria, cuyas características principales son que algunas ya están articuladas y otras están en vías de hacerlo.

El segundo modo será a través del análisis de las posibilidades de desarrollo y comercio de las diferentes actividades que en ella se desarrollan, junto con las vías más favorables para su traslado. A esta parte la denominaremos **Vectores Geoestratégicos de Transformación**.

Ordenamiento del espacio geográfico

Como hemos hecho referencia en el capítulo III, el espacio geográfico patagónico lo hemos subdividido en su parte terrestre en cuatro regiones: andina, valles de regadío, mesetaria y litoral marítimo.

Esto está representado en la figura 20, donde las regiones calificadas como desfavorables para el asentamiento humano, ocupan la mayoría de la superficie. Por lo que el ordenamiento espacial señalará los agrupamientos humanos y las posibles vías de articulación entre los mismos.

Zona andina

En la zona andina podemos describir de norte a sur los siguientes agrupamientos, repitiendo entre paréntesis la cantidad de habitantes estables según Censo 2001.

- a) Chos Malal (11.721)- Aluminé (3.720)-Va. Pehuenia (298), Las Lajas (4.323) vinculados con el Parque Provincial Copahue-Caviahue y el Parque Nacional Lanin.
- b) Zapala (31.534) vinculada al P Nacional Laguna Blanca, Junín de los Andes (10.592, considerando personal militar), San Martín de los Andes (23.519), Va. La Angostura (7.526) y San Carlos de Bariloche (43.101), siendo esta localidad evidentemente su epicentro, aunque se encuentre en su zona sur, vinculados a los Parque Nacionales Nahuel Huapi y Arrayanes.
- c) El Bolsón (15.537) y Lago Puelo (911), relacionados al Parque y Reserva Nacional Lago Puelo.
- d) Esquel (22.978), Trevelin (3.828) y Cholila (872), vinculados al Parque Nacional Los Alerces.

- e) Gobernador Costa (1.690), Alto Río Senguer (1.356), Río Mayo (2.651) Perito Moreno (3.588) y Los Antiguos (2.047) distantes entre sí, pero a los que podíamos agrupar bajo el rotulo de Ruta 40 (aunque para llegar a Los Antiguos, en el límite con Chile, se debe desviar por la Ruta provincial 43.)
- f) El Calafate (6410, cifra desactualizada) y El Chaltén (371), vinculados con los Lagos Argentino y Viedma, los Parques Nacionales Los Glaciares y Perito Moreno y la Reserva Provincial San Lorenzo. Estas localidades, desde el Censo, han incrementado su población estable, por causa del turismo.
- g) Ushuaia (45.430) y Tolhuin (1.382) en la Isla de Tierra del Fuego constituyen un conjunto, por estar en la zona transandina, dado que en la isla la cordillera corre de Oeste a Este. Se conectan vía aérea a través de varias frecuencias diarias con el continente.

Este corredor, además de otras actividades productivas, tiene un gran futuro en la explotación del turismo. Basta ver el exiguo número de habitantes de la mayor parte de las localidades para imaginar la posibilidad de aumentarlos y la necesidad de hacerlo cuidando meticulosamente el ordenamiento urbano, cuya responsabilidad debe ser exclusivamente de las autoridades municipales.

Litoral Marítimo

De norte a Sur:

- a) Una primer área compuesta por Viedma (47.437) [a la que habría que considerarla en complejo con Carmen de Patagones (27.367) considerando también el Valle Inferior del Río Negro], el puerto de San Antonio Oeste, vinculado a San Antonio Este, (16.966), Sierra Grande, en reactivación por el interés de inversores chinos, (6.978) y Valcheta (3.596).
- b) Puerto Madryn (44.916), Trelew (78.194), Rawson (19.161) y Gayman (3.205), conforman un núcleo donde se conjugan actividades industriales terrestres, marítimas y administrativas en la tercera, que es la capital de la provincia. En esta zona, sobre todo en Madryn actualmente es potencialmente crítica la provisión de agua potable, tema solucionable con un nuevo acueducto desde el río Chubut.
- c) Comodoro Rivadavia (124.104), Rada Tilly (2.934), Caleta Olivia (36.077), Pico Truncado (14.985) y Puerto Deseado (10.237) constituyen otro núcleo

pionero con gran futuro por las explotaciones petroleras y gasíferas de C. Rivadavia y Caleta Olivia y por la actividad portuaria de la primera.

- d) El último grupo continental litoral está conformado por Río Gallegos (79.144), Puerto Santa Cruz (3.397), Puerto San Julián (6.143), más vinculados a las actividades minera y agropecuarias.
- e) En la isla Grande de Tierra del Fuego, sobre el litoral atlántico aparece solitario Río Grande (52.681) aunque imposible de desvincular de las actividades petroleras de San Sebastián, y otrora centro de las industrias armadoras electrónicas.

Los valles de regadío

La Patagonia está surcada transversalmente por numerosos ríos, varios de ellos caudalosos. Eso no quiere decir que en todo su curso den lugar a valles feraces, al estilo del río Nilo, ni que todo su recorrido sean aprovechables como fuentes para sistemas de riego. Esto último se debe a que no siempre mantienen su caudal o que atraviesan cañadones rocosos que hacen imposible su aprovechamiento.

El río Colorado, el más norteño de todos es un buen ejemplo de lo antedicho, desde su nacimiento el primer indicio de fertilidad a su vera aparece a los 37° S y 68° O entre la localidad de Rincón de los Sauces (10.129) hasta el embalse Casa de Piedra, (cuya central eléctrica genera 300 millones de Kw. anuales) (41) pasando por Catriel (15.169) y dando fertilidad a 75.000 hectáreas hasta Pichi Mahuida (s/d).

Otro es el caso del Río Negro. Convierte en fértiles sus riberas en toda su trayectoria y conecta a su paso las ciudades más importantes. Importantes no sólo a causa de su producción, sino también por contar con Rutas Nacionales y Ferrocarriles que sirvieron para comunicarlas entre sí y con el litoral por un lado y los Andes por el otro. Toponímicamente está dividido en Alto Valle, que involucra a las ciudades de Neuquén (203.190), Cipolletti (75.078), Gral. Roca (78.275), Villa Regina (31.209), Cinco Saltos (19.819), Allen (26.083), Fernandez Oro (6.813), entre las más importantes. El valle medio lo integran fundamentalmente Choele-Choel (9.791) y Gral Conesa (5.595) y el Bajo Valle lo forman Viedma (47.437) en complejo con Carmen de Patagones (27.637), de la Provincia de Buenos Aires.

El río Chubut, de larguísimo recorrido, sólo brinda fertilidad a su valle a partir del la represa Florentino Ameghino, a la que forma luego de recibir el cauce del Río Chico de Chubut, que es la porción final del sistema Senguer-Chico

El sistema del Senguer-Chico es una cuenca cerrada (endorreica) que no desemboca en el Océano. Va uniendo lagos (Plata, Fontana, Musters, Colhue Huapi) y atraviesa los Patagónides. Mediante acueductos, se transporta agua del lago Musters a Comodoro Rivadavia, centro urbano importante de la costa patagónica, con producción petrolera pero con gran falta de agua potable. En las riberas de este sistema se ubican campos dedicados a la cría de ovinos.

El Río Deseado atraviesa la Patagonia extraandina mediante un amplio valle, donde no se dan las condiciones apuntadas para regadío, pero su importancia está dada por su desembocadura, en un estuario de gran amplitud: la ría Deseado permite la actividad como puerto de aguas profundas.

El Río Chico nace en la meseta de la Muerte, y recorre la zona central de Santa Cruz, desembocando en un estuario en el cual confluye el río Santa Cruz.

El Río Santa Cruz desagua los lagos cordilleranos Viedma y Argentino en el Océano Atlántico. Es un río caudaloso que tiene posibilidades futuras en el aprovechamiento hidroeléctrico y de regadío. En una zona donde los vientos de 50 km./h son casi una constante, dependerá de la ecuación económica que resulte de la instalación de grandes parques de energía eólica en comparación con la hidroeléctrica, para la opción entre ambas fuentes. Donde no hay duda es sobre la gran ventaja de su aprovechamiento para regadío.

El Río Gallegos nace con el nombre de Río Turbio y recorre la zona carbonífera del mismo nombre. Desemboca en un estuario donde se ubica el Puerto y la ciudad de Río Gallegos y el Puerto Presidente Illia, en Punta Loyola.

Los ríos Grande, Chico Carmen Silva, Olivia y Lapataia son los de Tierra del Fuego, que no poseen características diferenciales que los hagan apropiados para ser utilizados para otra cosa que no sea la pesca deportiva, de gran importancia para el turismo en la región.

La meseta central

La dureza de la vida en la zona mesetaria se traduce en la inexistencia de centros urbanos importantes. En Río Negro podemos mencionar a Ing. Iacobacci (5.785), alguna vez punta de rieles del ferrocarril de San Antonio, Los Menucos (2.689)

y Ramos Mexía (812). La exigüidad del número de habitantes exime de cualquier otro comentario.

En Chubut acontece lo mismo excepto en Colonia Sarmiento (6.908), ubicada entre los dos grandes lagos mesetarios Musters y Coluhe Huapi, y donde el río Senguer antes de drenar en el segundo de los lagos mencionados se abre en varios brazos que permiten tener producción bajo riego, convirtiendo a la zona en un gran oasis. Pero Gastre (444), Paso de los Indios (872) y Alto las Plumas (371) constituyen ejemplos aun más dramáticos que los mostrados en Río Negro.

En Santa Cruz, el único nucleamiento urbano digno de mención es Gobernador Gregores (2.519), ubicado casi en el centro geográfico de la provincia, cuya principal actividad es la de centro proveedor a los diferentes establecimientos agropecuarios de su amplia zona de influencia.

Tolhuín (1.382) ni es continental ni es mesetaria, ubicada al borde del Lago Fagnano, en Tierra del Fuego, rodeada de bosques (cerca de 600.000 hectáreas), viene acompañando el crecimiento de la población en la isla incorporada, fundamentalmente, a la red de servicios afines al turismo.

Creemos que queda claro, a partir de la descripción realizada, que en sentido estricto en la Patagonia no hay espacios vacíos. Lo que aparece en los cartogramas y en nuestra descripción como áreas desfavorables para el asentamiento humano tienen, como veremos, la explotación económica, acorde con sus condiciones. El incremento de la población asentada en la región y de la producción industrial de cualquier origen, deseable y esperable, debe hacerse en armonía con el medio ambiente y en forma ordenada. La ecología es la ciencia que estudia la relación entre los seres vivos y el medio ambiente en que actúan. Pues ella nos aconseja ser prudentes en los impulsos de crecimiento en la zona.

Los modos de articulación entre las zonas descritas surgirán cuando abordemos a continuación el segundo aspecto desde cuya perspectiva analizaremos de otra forma las posibilidades de la región.

Parte II: Vectores geoestratégicos de transformación

Sin entrar a desarrollarlos señalaremos en primer término los elementos estratégicos por antonomasia que son **salud , educación y progreso tecnológico.**

Entendemos como tales la cobertura y prevención de la salud de la población con un sistema adaptado para la región, se podría replicar el exitoso sistema de Neuquén, donde las distancias a recorrer en muchos casos son considerables. Un sistema educativo que brinde equitativamente igualdad de oportunidades para acceder a una educación calificada, dado que hoy en día la justicia social no pasa sólo por la distribución del ingreso sino también por el acceso al conocimiento. Cuando hablamos de progreso tecnológico lo hacemos pensando que el **INVAP** y el **Instituto Balseiro** tienen sus sedes en la Patagonia.

Enumeraremos a continuación los elementos geoestratégicos más importantes para el desarrollo patagónico, pero antes debemos decir que la puesta en práctica de estas propuestas, algunas de carácter normativo y otras de realización como obra pública, deben ser realizadas mancomunadamente entre la Nación, las Provincias involucradas y sobre todo el capital privado, al que hay que interesar mediante estímulos económicos, pero sobre todo restaurando la seguridad jurídica que Argentina ha perdido. Son:

- Ejes longitudinales y transversales de comunicación vial entre los agrupamientos urbanos señalados.
- Creación de líneas de ferrobuses entre localidades del Alto Valle del Río Negro.
- Trazado y puesta en marcha de nuevas líneas ferroviarias, considerando de fomento aquellas que se considere necesario.
- Comunicaciones fluviales en los ríos Negro y Santa Cruz.
- Mejoramiento de los corredores bioceánicos.
- Comunicaciones aéreas. Aumento de la regularidad entre pequeñas poblaciones a cargo de LADE (Línea de Fomento).
- Comunicaciones marítimas. Regularidad en las comunicaciones de cabotaje.
- Creación de grandes parques de energía eólica. Para uso local e interconectando los grandes parques eólicos con el resto del país para darle escala y la necesaria rentabilidad económica.
- Aprovechamiento de la energía mareo motriz.
- Uso de energía solar para uso puntual.
- Incremento en la provisión de gas natural en los núcleos urbanos.

- Aumento en la prospección y producción de petróleo y gas en tierra y en el mar.
- Producción de Hidrógeno con finalidades energéticas
- Eficientización del control de policía a la pesca de altura.
- Minería e industria forestal que preserven el medio ambiente.
- Frutihorticultura e industrias derivadas.
- Mejoramiento de la producción ganadera. Cría de camélidos y otros.
- Preservación de las fuentes de agua. (Explotación racional de las mismas y conservación de los Campos de Hielo libres de toda contaminación.)
- Integración estratégica con Chile para explotación de la industria turística aplicando políticas conjuntas en mutuo beneficio.

Ejes longitudinales y transversales de comunicación entre los agrupamientos urbanos señalados.

No se puede siquiera pensar en el desarrollo estratégico de cualquier región si no se piensa previamente en las vías de comunicación. Sobre todo las automotrices, sin que eso signifique descartar las aéreas, marítimas, fluviales o ferroviarias.

La meseta patagónica, a pesar de su aridez, no constituye un obstáculo dificultoso para construir las rutas que la región requiere. La zona más necesitada es la provincia de Santa Cruz, la más despoblada, la de menor densidad de habitantes por kilómetro cuadrado. Si deseamos cambiar esa situación hay que dotarlas de los corredores necesarios para facilitar el asentamiento poblacional.

El Valle del Río Negro, por el contrario, es el más favorecido. Surcado por rutas nacionales que se adentran en el Neuquén hasta la cordillera, presenta una trama vial más que aceptable, a la que habría que agregarle la pavimentación completa de las rutas provinciales 6 y 23 y de la nacional 40 en la zona sur de la provincia.

En la figura 21 se aprecia lo apuntado más arriba y la gran importancia que significa unir la denominada línea sur de Río Negro por medio de carreteras seguras. Las localidades de Ing. Jacobacci, Maquinchao, Sierra Colorada, Ramos Mexía, quedarían comunicadas de ese modo con Valcheta y San Antonio Oeste

hacia el Atlántico y hacia el oeste con San Carlos de Bariloche y el norte andino de Chubut. En la figura aludida los tramos a pavimentar están señalados con línea entrecortada.

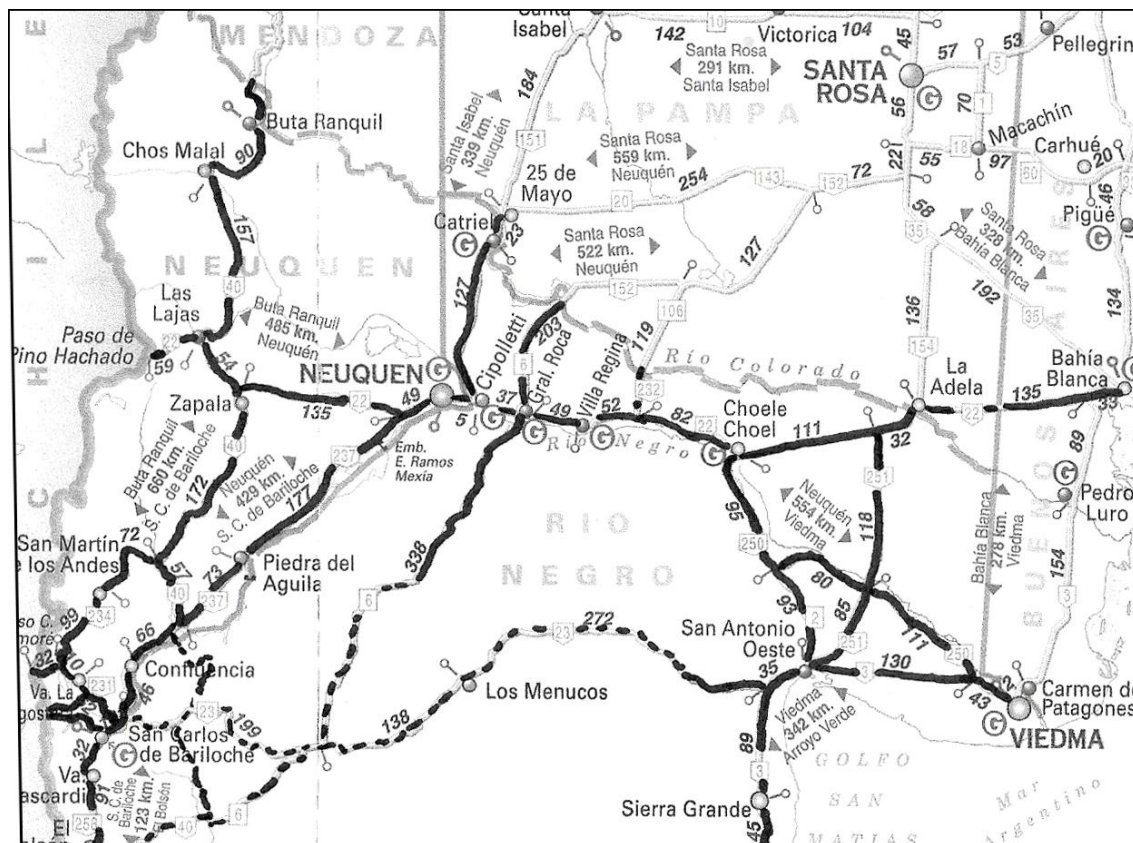


Fig.21.Rutas de Neuquén y Río Negro.

La historia enseña, no sólo la argentina, sino la de cualquier otro país extenso del mundo, que son las carreteras y los ferrocarriles los que “hacen camino”.

No es deseable ni conveniente, que algunas localidades patagónicas hoy relativamente aisladas, se conviertan en grandes centro poblacionales. No lo son hoy las que están vinculadas por varias formas de transporte con las grandes urbes. Pero no cabe duda que los caminos y los ferrocarriles, facilitan el comercio y favorecen el surgimiento de nuevas industrias.

Cuando a fines del siglo XIX Argentina comenzó a crear su red ferroviaria, la extendió, hacia zonas despobladas que a poco dejaron de serlo.

“Roca en su primera presidencia hizo jugar al estado un papel propulsor del desarrollo nacional. Creó líneas ferroviarias estatales para desarrollar zonas

que estaban fuera del interés de los capitales ingleses; hizo llegar los rieles del Ferrocarril Andino a San Juan y del Central Norte hasta Salta y Jujuy. También

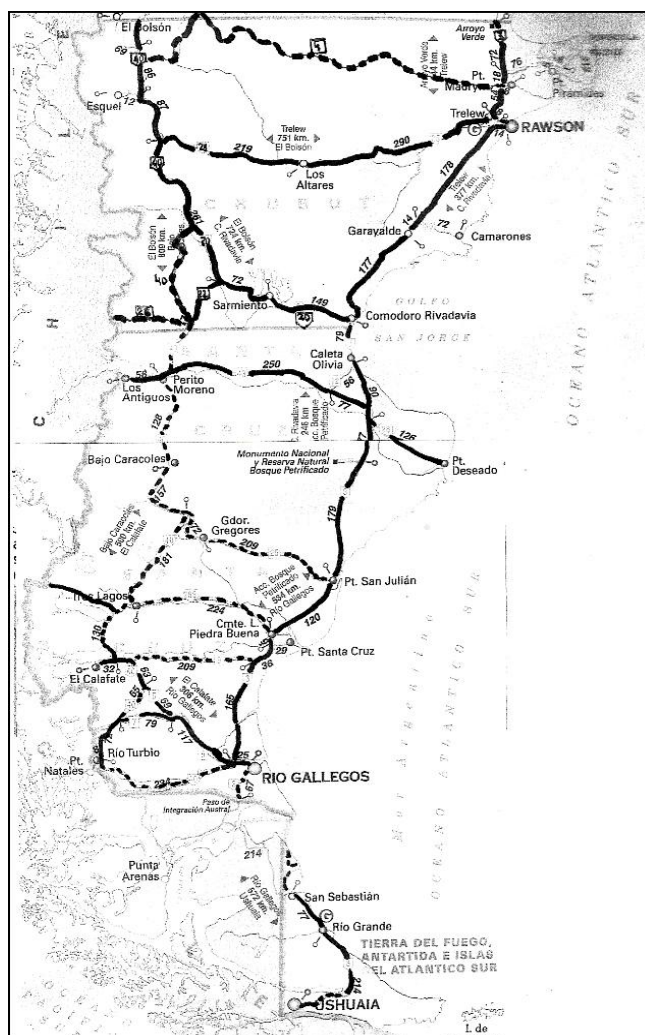


Figura 22. Plan estratégico rutero

pertenecían al Estado el de Ensenada y el Gran Entrerriano (42)

Esto, dicho sobre los ferrocarriles es válido también para las rutas, con un aditamento: por tratarse de un programa de desarrollo geoestratégico, sería de alta conveniencia la participación en la realización y mantenimiento del mismo, tanto para los caminos como para los ferrocarriles a los que nos referiremos más adelante, del arma de Ingenieros del Ejército Argentino.

Las características climáticas ya descriptas, sobre todo nieve y viento, hacen de su mantenimiento una razón fundamental para aunar los esfuerzos de los organismos civiles con los militares.

Creación de líneas de ferrobuses en el Alto Valle del Río Negro (43).

La disminución de las frecuencias ferroviarias en las líneas que unían Zapala y San Carlos de Bariloche, con Bahía Blanca, afecta el tráfico comercial en la zona, que ha pasado a depender del transporte automotor.

Como veremos más adelante, es necesario ponerse a la altura de los países que han rehabilitado el concepto del ferrocarril como medio de transporte barato, seguro y no contaminante y restablecer los servicios de carga y pasajeros de larga distancia en los niveles que alguna vez supieron tener.

Hay otro aspecto que debe ser considerado, que es el de transporte de pasajeros en la media distancia.

Entre la ciudad de Neuquén y Villa Regina existen 100 kilómetros de vías ya tendidas y una población de 440.000 habitantes, en número redondos y sin considerar sus zonas de influencia.

No sería un gran monto el necesario invertir para el reacondicionamiento de la infraestructura y el establecimiento de una línea de ferrobuses, con coches motores, que unan esas dos localidades. No es exagerado pensar que en breve tiempo las frecuencias deberían superar las dos por día para satisfacer la demanda.

Como programa adicional, se debe pensar en algo semejante, para el tramo Villa Regina-Choele- Choel, que daría servicio a mucha menos gente, alrededor de 20.000 en una distancia un tanto mayor, cerca de 120 kilómetros. Este sistema es usado en varias partes del mundo como complemento necesario a las vías troncales (43).

Trazado y puesta en marcha de las siguientes líneas ferroviarias, considerando de fomento aquellas que se considere necesario.

- a) San Antonio Oeste- Pto.Madryn- Colonia Sarmiento
- b) Zapala- Lonquimay, por Pino Hachado (Trasandino del Sur)
- c) Comodoro Rivadavia.- C. Sarmiento- Coyhaique (Chile)- Aysén (Chile)
- d) C. Sarmiento- Las Heras- Pico Truncado- Puerto Deseado.
- e) Pico Truncado- Gob.Gregores- Río Turbio- Pto. Natales
- f) Punta Quilla-Gobernador Gregores

Como se observa en la figura 23 Colonia Sarmiento pasaría a ser, con este diseño, un nudo ferroviario ubicado en el centro de la Patagonia, con el significado estratégico que ello conlleva.

Con este diseño, además, el carbón de Río Turbio, cuya mina está en vías de reactivación, podrá salir tanto por Puerto Natales, al que habrá que adecuar, como por Río Gallegos, según sea su puerto de destino.

Es necesario destacar, como ya lo hemos señalado, pero no está de más repetirlo que el ferrocarril Trasandino del Sur, no es opcional o alternativo, con el Trasandino Central (por Mendoza) sino complementario.

Según opinión del Grl Br.(R-Art 42) Arturo Grandinetti “ **... pero queda pendiente el ferrocarril transpatagónico que con una traza N-S una Ushuaia con la red ferroviaria nacional.**

Hubo intentos transversales como el ramal Comodoro Rivadavia al Oeste, o el de Puerto deseado a Las Heras que buscaba el lago Buenos Aires. Hoy son reliquias, solo queda el de Río gallegos-Turbio de trocha económica (60cm.) que opera YCF, que es insuficiente. Sólo un ferrocarril moderno, multimodal, de alta velocidad, con tracción suficiente del número de locomotoras de 6.400 HP respecto de las pendientes a recorrer que determine su traza final y con suficiente capacidad de cargas mineraleras, petroleras, gasíferas o por contenedores, orientado al futuro y con una trocha ancha como son los ferrocarriles importantes argentinos y de la red sur, se va a aportar significativamente al desarrollo patagónico.”

Es de destacar que la geografía no opone grandes inconvenientes, al desarrollo de los mismos, por las grandes planicies a recorrer y la relativamente escasa cantidad de cursos de agua a cruzar.

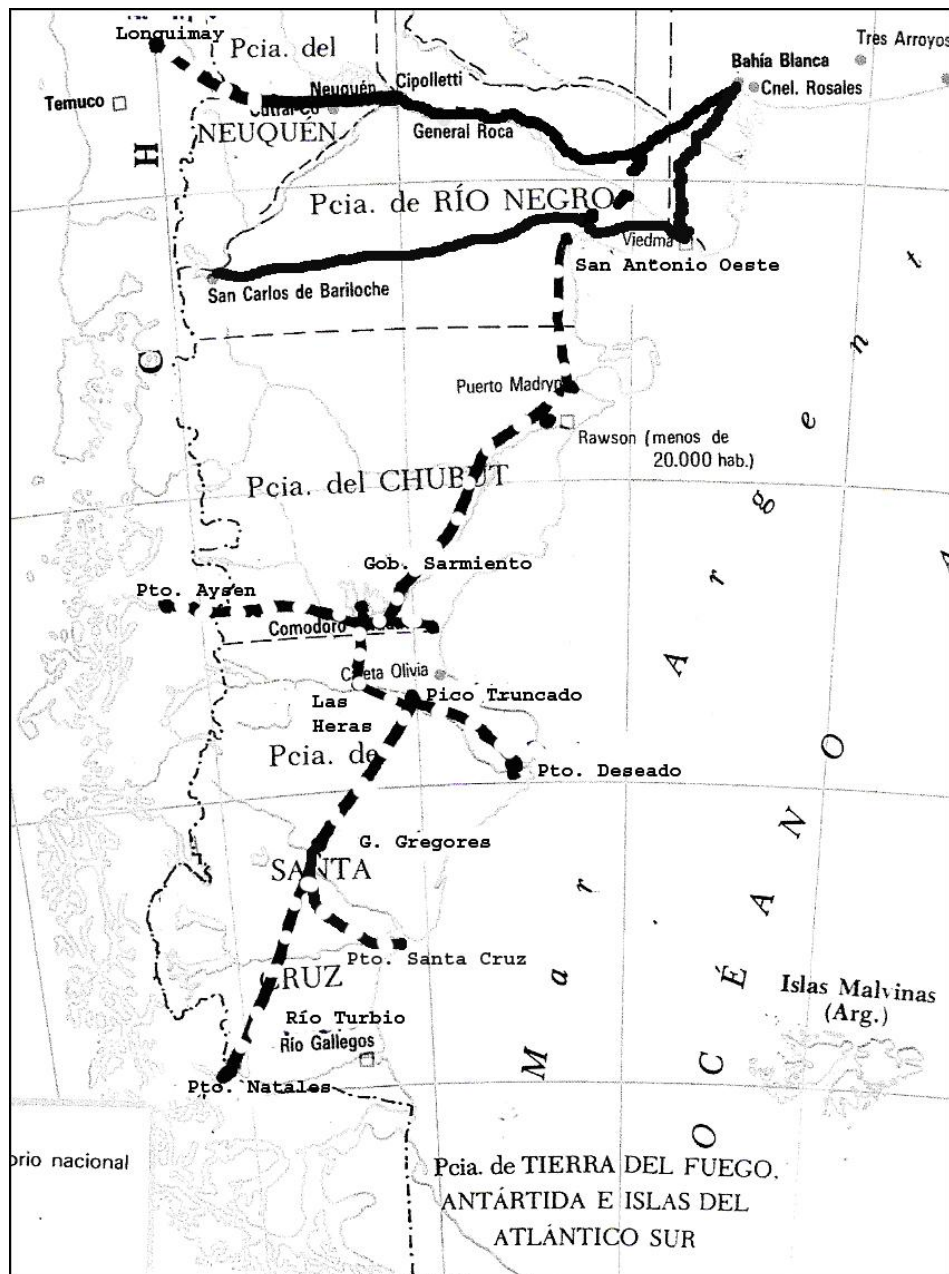


Fig. 23 Plan estratégico ferroviario. Las líneas punteadas corresponden a los tramos a construir.

Mejoramiento de los Corredores bioceánicos.

En función de la necesidad de una conexión multimodal entre los dos océanos que facilite el tránsito tanto en un sentido como en otro, la región patagónica brinda amplias posibilidades para la existencia de corredores bioceánicos ferroviarios y rúteros.

En la zona norte, en las provincias de Río Negro y Neuquén el tantas veces postergado ferrocarril Trasandino del Sur se hace una necesidad creciente.

No requiere grandes inversiones la continuidad de los rieles desde Zapala a la localidad chilena de Llanquihue. Sólo se trata de decisión política y de vencer los intereses que se oponen a ello. Aunque en este caso esos mezquinos intereses sean políticos y domésticos.

Más al sur, en Chubut, se abren tres posibilidades, todas ruterías. La pavimentación de la ruta provincial⁴ hasta su encuentro con la ruta nacional 40 y, más al sur, la provincial 17 y su continuación 44, desde la misma ruta nacional 40 al norte de Tecka, permitiría la conexión de Madryn, en un extremo, con el puerto chileno de Chaitén a través del paso Carrenleufú.

Estas últimas rutas provinciales serían funcionales, para tal interconexión, a la ruta nacional 25 que se inicia en Rawson y su continuación por la provincial 62. Si bien las rutas 4 y 21 comienzan en localidades separadas por pocos kilómetros, como lo están Puerto Madryn y Rawson, tienen una dirección divergente, por lo que en el medio de la meseta están separadas por gran distancia.

El puerto más importante de la Patagonia, Comodoro Rivadavia, está unido con los puertos chilenos de Aysén y Chacabuco a través de la ruta nacional 26, que se desvía hacia el sur a la altura del lago Colhué Huapi, por lo que debe continuarse por las provinciales 20 y 22 hasta reencontrarla en Río Mayo. Desde aquí esta ruta requiere pavimentación hasta el paso de Coyhaique. Este paso raramente se cierra por nevadas por lo que permite el tránsito por él todo el año.

Si desde Río Mayo se enfilara hacia el sur por la nacional 40 hasta encontrar la nacional 260, el cruce andino se haría por el paso Huemules, aconsejado por su baja altura.

Estos corredores bioceánicos, si estuvieran habilitados como tales, significarían en los hechos, además de facilitar las exportaciones chilenas por el Atlántico y argentinas por el Pacífico, que navíos portacontenedores que partieran de puertos brasileiros o africanos con destino a la costa oeste de Estados Unidos o a cualquier otra costa americana del Océano Pacífico, podrían evitar el cruce del canal de Panamá, cuya espera está actualmente estimada en diez días más el día del cruce, amarrar en San Antonio Oeste, Madryn o Comodoro Rivadavia, descargar, recargar y volver a partir, mientras su carga, en un máximo de doce a quince horas, en condiciones normales,

estaría partiendo rumbo a cualquier costa americana del Pacífico, ya sean de sur, centro o norte América, desde puertos chilenos.

La distancia a recorrer por tierra es sensiblemente menor en el corredor de Comodoro Rivadavia respecto de los otros dos.

En el extremo sur del continente, las rutas provinciales santacruceñas 5 y 7, junto con la nacional 40 servirían, de hecho lo hacen, para conectar Río Gallegos y Puerto Natales en Chile. Como las condiciones portuarias de la ciudad argentina no son óptimas, lo verdaderamente relevante es la conexión ferroviaria de Río Turbio con la localidad y puerto chileno, a los efectos de exportar el carbón, si las circunstancias los requirieran.

Chile tiene la gran dificultad de la comunicación terrena con sus territorios del sur a causa de la presencia del Campo de Hielo, que impide su travesía. Por ello la vía de elección es la marítima. Pero si Argentina asfaltara la ruta 40 en su totalidad mejoraría la línea de aceptación, para que el tránsito rutero sur chileno la tomara a la altura de Coyhaique o de Chile Chico- Los Antiguos y llegara por ella y conexiones a Puerto Natales.

Los corredores bioceánicos tendrían un efecto positivo en el ordenamiento territorial en ambos países. Deben ser acompañados con el desarrollo de la infraestructura de apoyo correspondiente (centros de transferencia, equipos de abastecimiento, controles de medios de transporte y carga, combustible, alojamientos, comunicaciones radiales o telefónicas sencillas e instantáneas etc...).

Establecimiento de comunicaciones fluviales regulares..

El desarrollo de los sistemas rutero y ferroviario no debe ser obstáculo para el aprovechamiento, dada la poca obra necesaria para posibilitarlo, del transporte fluvial con embarcaciones adecuadas en los ríos Negro y Santa Cruz, los únicos aptos para tal emprendimiento.

En el río Santa Cruz debe tenerse en cuenta los vientos de la zona, por lo que los navíos deben ser de escasa obra muerta, para no sufrir los efectos de los mismos.

En el río Negro su aprovechamiento en relación con la producción económica sería inmediato, dado el desarrollo de la zona, no así en el río Santa Cruz, donde debería enfatizarse en el cariz turístico, para ir creando “mercado” que lo haga rentable.

Aumento de las conexiones aéreas.

En materia de comunicaciones aéreas Patagonia ha recuperado los destinos y frecuencias que había perdido durante los años noventa. Como línea de fomento LADE (Líneas Aéreas del Estado), cubre veintisiete localidades patagónicas, con frecuencias acordes con las necesidades actuales. Debemos considerar que la comunicación aérea es una alternativa imprescindible en regiones inhóspitas, sobre todo cuando la nieve cubre rutas y rieles. Siempre es menos costoso e insume menos tiempo despejar una pista aérea que una ruta o una vía férrea. Los grandes centros turísticos, cuentan con modernos aeropuertos que reciben aviones de mediano porte, con las frecuencias necesarias para satisfacer las exigencias del público que los requiere.



Fig.24. Aeropuertos cubiertos por la línea oficial de fomento.

Regularidad en las comunicaciones marítimas de cabotaje.

La comunicación marítima de cabotaje sería de gran importancia si se pudiera establecer un flujo regular entre los puertos patagónicos. Es sabido que a mayor

carga menor costo del flete considerado por unidad. De lo que se desprende que el camión sería más caro que el ferrocarril y este que el transporte marítimo.

Pero para llevar la eficiencia al máximo es necesario adecuar los puertos para la recepción de mayor número de contenedores, y establecer en ellos playas de transferencia a ferrocarril o a camiones. A medida que este tipo de transporte se vaya desarrollando en el tiempo se hará necesario la construcción de otras rutas u otras vías férreas.

Esto considera además que en las ciudades de esos puertos se podrían constituir grandes centros de almacenamiento para su posterior distribución de aquellos productos que no se produzcan en la zona desde el rubro de alimentos y bebidas, como vinos, azúcar, etc... hasta motores o repuestos de maquinarias. Esto dada la gran capacidad de carga que tiene una nave.

A medida que nos encontremos más al sur, este sistema multimodal irá adquiriendo mayor importancia.

Dentro del diseño rutero y ferroviario que aconsejamos, los puertos a considerar serían: San Antonio Oeste, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, San Julián, Puerto Santa Cruz y Río Gallegos.

En la actualidad, una compañía multinacional de origen nórdico presta un servicio que une Ushuaia, con dos frecuencias mensuales, Deseado y Madryn, con cuatro, con fardel Plata, Montevideo y Río Grande (Brasil).

Es de esperar que el desarrollo de la región, requiera de mayores frecuencias, más compañías en incorpore otros puertos.

Aprovechamiento de la energía mareomotriz

Ya nos hemos referido a ella cuando comentamos el trabajo del general Leal. Sobre la capacidad de la potencia a generar y su comparación con el consumo nacional del año citado, no es necesario hacer ningún comentario. Pero desde 1939 a la fecha han pasado casi setenta años y hoy viven en esta región, incluyendo Tierra del Fuego alrededor de 1.700.000 habitantes, obviamente en la misma superficie y con la misma magnitud de distancias.

La mejor oportunidad de construirla fue cuando se debió proveer de energía a la Planta productora de Aluminio de ALUAR, ubicada en Puerto Madryn.

Se prefirió construir la represa de Futaleufú, en la cordillera, invadiendo jurisdicción de Parque Nacionales y las vías de conducción debieron cubrir mayores

distancias, se construyeron más torres y seguramente, no puedo afirmarlo, se gastó más dinero.

El proyecto debe ser estudiado a la luz de una nueva ecuación económica que justifique su realización, calculando el costo de los electroductos, con los ojos puestos en el futuro y con la seguridad de que una vez realizado su aprovechamiento será pleno y no será reemplazado por otras alternativas.

Creación de grandes parques generadores de energía eólica.

Patagonia reúne condiciones óptimas como generador de energía con fuentes eólicas.

Esto puede ser contemplado con distintas visiones y distintos objetivos. La primera es la construcción de grandes parques eólicos que generen energía, para poblaciones pequeñas, medianas o grandes.

El mejor ejemplo es el Parque Eólico Antonio Morán que sirve a Comodoro Rivadavia ubicado en el Cerro Arenal a 4,5 de la ciudad.

Las ventajas de esta fuente de energía son indudables. Se trata de una fuente limpia y renovable. No contaminante y asegurada mientras haya viento. Y esto en Patagonia otorga siglos de seguridad.

El parque Antonio Morán se instaló en 1982 con dos aerogeneradores y hoy cuenta con 26 que producen 60.900.000 Kw./año. Siendo el mayor emprendimiento eólico de Sudamérica.

La modalidad empleada es la de inyectar la energía en distintos puntos de la red de distribución que es bastante extensa. La potencia que producen estos aerogeneradores se autorregula con un sistema que cada uno de ellos posee, que actúa en relación a la velocidad del viento. Hoy 17.500 hogares de Comodoro Rivadavia reciben este tipo de energía lo que equivale a decir que este sistema genera el 17% de la energía que se distribuye (44).

La Sociedad Cooperativa Popular Limitada se asoció con Gamesa, el mayor productor mundial de aerogeneradores, para llevar adelante este emprendimiento, y el INVAP de Río Negro ha desarrollado su plan de negocios para construirlos allí mismo, en Comodoro Rivadavia.

La otra posibilidad que se abre es la de su uso mucho más restringido como el de la experiencia que se realizó y realiza en las Aldeas Escolares en el Noroeste de Chubut.

Se denomina Aldea Escolar al agrupamiento de cuarenta o cincuenta viviendas alrededor de una escuela, donde viven con sus familias trabajadores rurales ocupados en explotaciones próximas a cada Aldea.

Los aerogeneradores son de menor porte y envían la energía que generan a un grupo de baterías que las almacenan, alcanzando para brindar energía a todos los hogares durante las veinticuatro horas, para uso doméstico total. Esto quiere decir que desde luz hasta TV satelital como cualquier otro aparato de carácter electrodoméstico es asistido por este tipo de energía. Este sistema reemplazó al que la brindaba merced al uso de grupos electrógenos alimentados a gasoil, en horarios discontinuos y mucho más caro.

En este tipo de especial experiencia se observaron algunos problemas no de carácter técnico sino social. El medio cultural donde se puso en práctica, dio lugar a curiosas actitudes que iban desde el desconocimiento de su uso hasta la hipervaloración del mismo, lo que determinaba en ambos casos su subutilización. En el primer caso por ignorancia y en el segundo como modo de preservarlo. Otro problema a resolver fue y es que el sistema está a cargo de la directora de la escuela y con cada cambio de la misma, se produce una depresión en su uso hasta que la reemplazante adquiere el conocimiento necesario sobre el mismo.

De todos modos esta forma de generar energía eólica para sectores puntuales de más de un hogar es una solución que está en pleno desarrollo. Hasta hoy en la zona de la Provincia de Chubut aludida y bajo el control de la Dirección de Energía Eléctrica de la Provincia, reciben este servicio seis Aldeas Escolares en la meseta y ocho en la zona cordillerana.

En meseta:

Yalaubat

Sepaucal

El Mirasol

El Escorial

Chacal Oeste

Blancuntre

En cordillera:

Ranquil Huao

Piedra Parada

Ñorquingo Sur

Fofo Cahuel
Costa de Lepa
Costa de Gualjaina
Costa de Chubut
Costa de Cushamen

Cuando la situación es de carácter más puntual, es decir una sola vivienda aislada, la solución de elección sería la de la utilización conjunta de un pequeño aerogenerador complementado con **energía solar por paneles**, aunque no existe experiencia de la eficacia de este último respecto a su utilización en zonas de intensas nevadas.

Sin embargo es necesario un decidido apoyo de las autoridades a la difusión del uso de este tipo de energía, por su economía a largo plazo y su valor medioambiental, evitando reproducir situaciones, como la que se describe más abajo, donde el PEN vetó los artículos 3° y 5° de la ley de promoción de su uso que, como se aprecia, otorgaba diferimientos de naturaleza impositiva y se incrementaba un gravamen a la producción de energía convencional para usarlo como incentivo a la producción de la energía eólica.

ARTICULO 3° -Las inversiones de capital destinadas a la instalación de centrales y o equipos eólicos o solares podrán diferir el pago de las sumas que deban abonar en concepto de impuesto al valor agregado por el término de quince (15) años a partir de la promulgación de esta ley. Los diferimientos adeudados se pagarán posteriormente en quince (15) anualidades a partir del vencimiento del último diferimiento.

ARTICULO 5° -La Secretaría de Energía de la Nación en virtud de lo dispuesto en el artículo 70 de la Ley 24.065 incrementará el gravamen dentro de los márgenes fijados por el mismo hasta 0,3 \$/Mw/h, que serán destinados a remunerar en un (1) centavo por Kw/h efectivamente generados por sistemas eólicos instalados que vuelquen su energía en los mercados mayoristas y/o estén destinados a la prestación de servicios públicos.

Los equipos a instalarse gozarán de esta remuneración por un período de quince (15) años, a contarse a partir de la solicitud de inicio del período de beneficio.

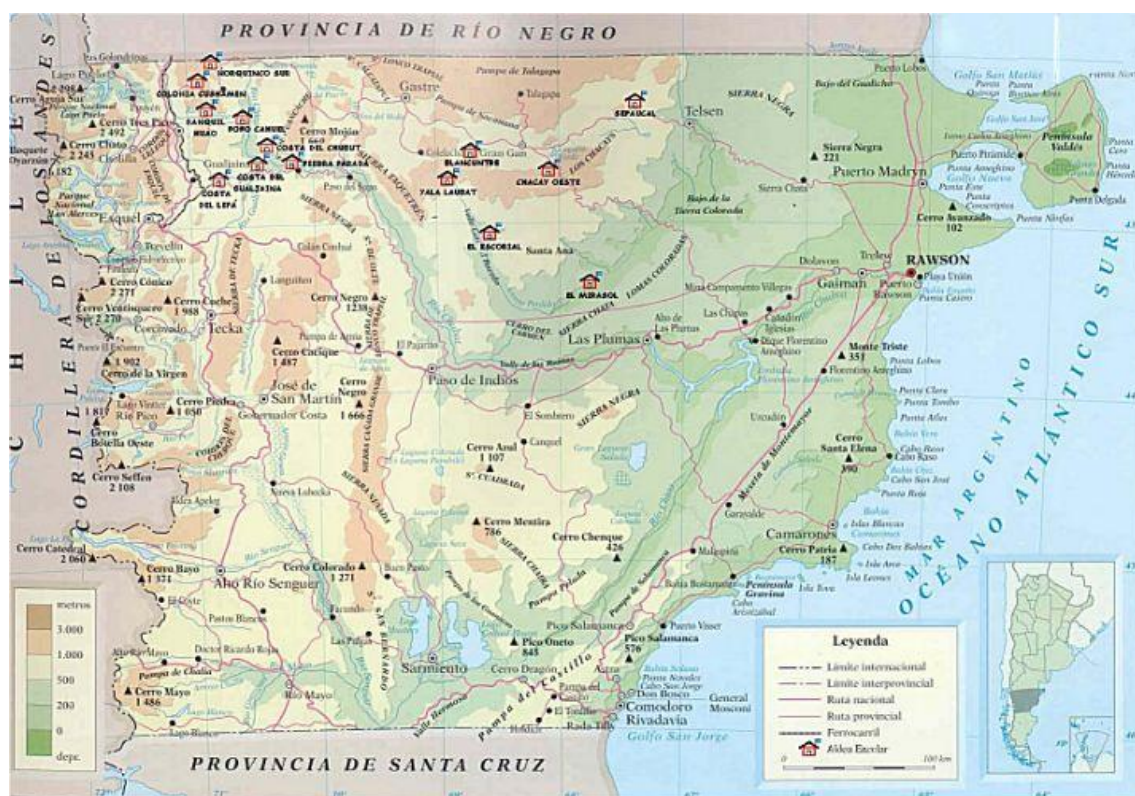


Fig.25 Aldeas Escolares de Chubut

PRINCIPALES PARQUES EÓLICOS INSTALADOS EN LA REGIÓN					
Lugar	Potencia	Generadores	Fecha de conexión	Viento	Distribución
Comodoro Rivadavia (Chubut)	500 kw 6.000 120MWw	2 de 250 kw 8 de 750 kw 16 de 750 kw.	19/1/94 Año 1997 7/00	9,3 m/s	Distribución local
Pico Truncado (Santa Cruz)	1.000kw	10 de 100 kw	3 generadores 8/5/95 y 7 29/1/96	9m/s	Red local y patagónica
Rada Tilly (Chubut)	400 kw	1 de 400 kw	18/3/96	10,8m/s	Venta a la Coop. de C.Rivaadia
Río Mayo (Chubut)	120 kw	4 de 30 kw	Desde 1989	8 m/s	Red local alrededor del 30%

Cutral-Có (Neuquén)	400 kw	1 generador	29/10/94	7,2m/s	Red local
-------------------------	--------	-------------	----------	--------	-----------

Cuadro 3.

Incremento de la provisión de gas natural a sectores urbanos.

Este es un tema en el que se ha evolucionado mucho en los últimos años. Con la concesión de la producción, transporte y distribución del fluido en diferentes operadores, ocurrida en los años noventa, se ha dado un gran paso adelante en brindar a los habitantes de la Patagonia gas natural en sus hogares cuando estos se hallan en núcleos urbanos.

Comencemos por decir que desde la más austral de las cuencas hasta el norte de la Patagonia el gas es transportado por el gasoducto general San Martín. Allí se encuentra con el Neuba I y el Neuba II que transportan gas desde Neuquén, para conducirlo a la zona de Buenos Aires.

Las cuencas gasíferas patagónicas se denominan de acuerdo con su ubicación como Neuquén, Golfo San Jorge y Austral.

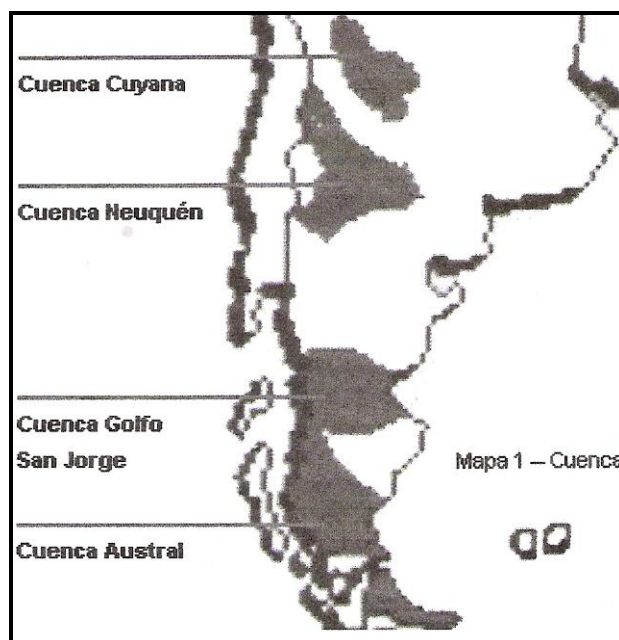


Fig. 26 Cuencas patagónicas de gas.

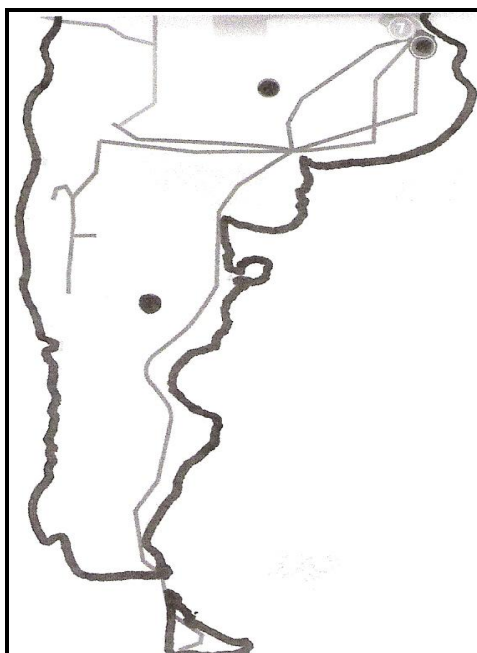


Fig.27 Gasoductos existentes provenientes de las cuencas patagónica y cuyana.

Gasoductos Troncales del Sistema Sur

- Gasoducto Neuba II (Neuquén - Bahía Blanca - Buenos Aires): Con la incorporación de nuevas plantas compresoras tiene una capacidad de transporte de 26.6 millones de $\text{m}^3/\text{día}$. Longitud Total (incluido tramos finales): 1.311 Km.

- Gasoducto Oeste o Neuba I (Neuquén - Bahía Blanca): Tiene su cabecera en el yacimiento Sierra Barrosa (Provincia de Neuquén) y colecta aportes de otros yacimientos de la Cuenca Neuquina. Longitud total: 643,4 Km. (troncal: 573,5 Km.; paralelos 69,9 Km. Capacidad de inyección: 11,2 millones de $\text{m}^3/\text{día}$, capacidad máxima de transporte aguas debajo de Chelforó: 8,4 millones de $\text{m}^3/\text{día}$.

- Gasoducto Gral. San Martín (Gasoducto Sur): Se origina en el yacimiento San Sebastián (Tierra del Fuego). En su recorrido colecta aportes de yacimientos de esa región y de la provincia de Santa Cruz (Cuencas Austral y del Golfo de San Jorge). Longitud total con tramos finales 2.591 Km. (troncal 1.963,7 Km.; paralelos: 408,7 Km.). Capacidad máxima de transporte: 16,9 millones de $\text{m}^3/\text{día}$.

- Tramos finales (Bahía Blanca - Buenos Aires): A partir del Complejo Gral. Cerri el gasoducto San Martín se bifurca en el troncal Cerri- Gutiérrez (613,6 Km.) y en el paralelo Sur (Cerri - Terminales Gral. Rodríguez / Gral. Pacheco: 627,3 Km.) Completan los tramos finales los 636,8 Km. del gasducto Neuba II correspondientes al

tramo Cerri - Gral. Las Heras y 82,1 Km. del anillo de alta presión Buchanan - Las Heras.

Gasoductos Regionales del Sistema Sur

- Cordillerano: Lleva gas a las ciudades de Bariloche (Río Negro), Junín de los Andes y San Martín de los Andes (Neuquén). Longitud total 543,0 Km., de los cuales 243,7 Km. son de TGS y 299,3 Km. son de la Distribuidora de Gas del Sur. Capacidad máxima de transporte (incluyendo derivación Cutral-Co - Zapala): 1,2 millones de m³/día. Estos caños nacen en Piedra del Águila, donde se bifurcan para alimentar parte de la Línea Sur de Río Negro, Esquel y Trevelin. Antes de llegar a Piedra del Águila han pasado previamente por Picún Leufú.

- Oeste: Alimenta de gas a ciudades del Valle del Río Negro. Longitud total 463,0 Km. Tramo 1, Plaza Huincul - Senillosa (TGS), 67,1 Km. y una capacidad máxima de transporte de 0,4 millones de m³/día. Tramo 2, Senillosa - Chelforó (Distribuidora Sur), 149,9Km. Tramo 3, Chelforó - Gral. Conesa (TGS), 246 Km. y 0,5 millones de m³/día de capacidad máxima de transporte.

Cabe aclarar que la cantidad de gas recibido del productor no se corresponde con la entregada a las distribuidoras por las siguientes desviaciones:

- Gas utilizado en combustible: Se aplica a la cantidad de gas que mensualmente se utiliza en el transporte de fluido, en plantas compresoras y calentadores de cámaras de regulación.

- Gas perdido: Corresponde a la cantidad de gas que mensualmente pierde el sistema, ya sea por venteo en líneas, fugas de válvulas, etc.

Gasoductos de Distribución

Adicionalmente a los gasoductos troncales y regionales que componen el sistema de transporte se encuentran los llamados Gasoductos propios de Ingreso a los Sistemas de Distribución, que abastecen de gas a algunas ciudades y pueblos ubicados en las proximidades de los yacimientos de gas (especialmente en el sur del país). Dichos gasoductos, que obtienen el fluido de los gasoductos troncales de transporte, cuentan con una capacidad de 3 millones de m³/día.

- Bypass comercial: clientes que compran el gas por su cuenta, o gas entregado por cuenta de terceros, comprando directamente a las transportistas.

- Bypass físico: clientes que compran el gas directamente a los productores y se conectan con las transportistas a través de sus propios ramales de alimentación (45)

Este cuadro de producción, transporte y distribución ha dado lugar, en el sur, a la situación de los hogares que describimos a continuación.

Según el Censo Nacional 2001, son pocos los departamentos de las provincias patagónicas que no cuentan con gas natural domiciliario. Eso no quiere decir que todas las localidades de cada departamento cuenten con él, pero sí gran parte de ellas.

En Tierra del Fuego sus tres localidades (Ushuaia, Río Grande y Tolhuin) son abastecidas. Aún así se está ampliando el gasoducto con un horizonte de cobertura de necesidades puesto en el año 2020. En total en la provincia sólo 564 hogares de áreas urbanas carecen de gas por red.

En Santa Cruz 52.520 hogares cuentan con gas de red y 1.305 carecen de ella; 54 en el departamento de Corpen Aike, 246 en Deseado, 259 en Güer Aike, 299 en Lago Argentino, 130 en Lago Buenos Aires; 74 en Magallanes y 243 en Río Chico. Los datos censales, recordemos son por departamento, por lo que es deducible que muchos de los hogares que carecen de provisión de gas por red no se encuentran en núcleos urbanos.

En Chubut 105.025 hogares cuentan con gas de red y 9.160 carecen de ella. Los departamentos de Gastre (410), Mártires (273) Paso de los Indios (578) y Telsen (595) carecen en su totalidad de servicio domiciliario. Los demás hogares carecientes se encuentran en ; Biedma 414, Cushamen 1.035, Escalante 356, Ameghino 141, Futaleufú 1.690, Gaiman 562, Lanquileo 829, Rawson 561, Río Senguer 719, Sarmiento 158 y Tehuelches 773.

En Río Negro la proporción de hogares que no reciben gas por red es mucho mayor: 23.504 contra 130.734 que sí lo reciben. Sólo El Cuy (1.273) y 9 de Julio (1.002) carecen totalmente de él. En el resto de los departamentos el número de hogares carecientes de él son: en A. Alsina 1.158, Avellaneda 1.363, Bariloche 3.710, Conesa 1.523, Gral. Roca 9.697, Ñorquincó 508, Pichi Mahuida 383, Pilcaniyeu 1.104, San Antonio 507, Valcheta 581 y 25 de Mayo 2.296.

Por fin, Neuquén tiene 112.843 hogares con asistencia de gas por red y 15.145 carecen de tal servicio. Catán Lil (s/d) y Ñorquin(s/d) carecen de él en su totalidad.

Por departamento los hogares carecientes del mismo suman: Aluminé 738, Añelo 631, Chos Malal 614, Collón Curá 265, Confluencia 5.458, Huiliches 535, Lácar 608, Loncopué 547, Los Lagos 304, Minas 1.047, Pehuenches 702, Picún Leufú 470, Picunches 641 y Zapala 737.

Estos datos pueden ser ajustados midiendo a los carecientes por habitantes y deduciéndoles la población rural dispersa, a la cual resulta imposible dotarlas de gas natural por red.

Así vemos que Tierra del Fuego tiene 2.314 habitantes que no disfrutan de red de gas domiciliaria pero de esos 1.696 pertenecen a población rural dispersa.

En Santa Cruz, las cifras son de difícil interpretación pues la población rural dispersa es mayor que la que carece de gas domiciliario: 4.653 y 3.043 respectivamente.

En Chubut esas cifras son: 28.980 los habitantes que carecen de él y 19.582 los que son población rural dispersa.

En Río Negro son 82.424 y 50.062 respectivamente y en Neuquén 54.942 y 36.076.

Realizado este ajuste observamos que son pocos en realidad los habitantes que no cuentan con este servicio, suponemos que la mayoría por resultar imposible brindárselo por la ubicación de su hogar.

De todos modos, como veremos, el servicio está viendo colmada su capacidad por el aumento poblacional dado en los últimos años.

La zona cordillerana sur está sufriendo de falta de gas, no para los que ya lo reciben, sino para habilitar nuevos emprendimientos turísticos e industrias.

Se está buscando la solución a partir de la ampliación de los ductos existentes y de la construcción del Gasoducto Patagónico, que conducirá gas desde el Cerro Dragón en Comodoro Rivadavia hasta Esquel, pasando por Río Mayo, Río Senguer, Gobernador Costa, José de San Martín y Tecka. Quedando para una segunda etapa la provisión a Corcovado y Río Pico. Su traza será de 610 kms. y podrá conducir 1.005.513 m³/diarios (46)(47). Está previsto extender este gasoducto hasta Coyhaique, en Chile de acuerdo con el convenio recientemente firmado entre el actual gobernador de la Provincia de Chubut, el Intendente de la XI Región de Chile y el titular de la empresa Emgasud (48).

También se ha iniciado la conexión del Gasoducto General San Martín con la localidad de Camarones mediante una derivación de 67 km.

La zona cordillerana de la Provincia de Santa Cruz será abastecida por un nuevo gasoducto que llevará el fluido hasta Río Turbio, Calafate, Perito Moreno y Los Antiguos.

RESERVAS COMPROBADAS DE GAS NATURAL POR CUENCA				
Cuenca	Reservas de gas natural			
	1998	1999	2000	2001
Total del país	686.586	748.143	777.610	763.529
Noroeste	163.429	165.383	153.525	161.748
Salta	153.374	165.245	153.247	161.645
Jujuy	55	118	110.168	103
Formosa	--	--	--	--
Cuyana	821	879	733	604
Mendoza Norte	821	879	733	604
Neuquína	357.208	377.117	399.128	377.892
Mendoza Sur	8.277	8.529	17.299	15.496
Neuquén	335.384	351.217	366.114	349.808
Río Negro	10.973	14.197	12.845	9.650
La Pampa	2.572	3.174	2.878	3.028
Golfo S. Jorge	17.105	33.337	39.044	47.396
Chubut	4.378	17.277	19.464	26.955
Sta.Cruz Norte	12.727	16.060	19.580	20.441
Austral	158.023	171.437	185.180	175.989
S.Cruz Sur	32.654	49.758	53.221	46.813
T. del Fuego.	56.715	48.079	52.116	49.151
Cuenca Marina	9.912	14.858	27.998	26224
E. Nacional	58.742	58.742	51.845	53.801

Cuadro 4.

Como se puede deducir de todo lo dicho, la deuda histórica que la Nación tenía

con los habitantes patagónicos ha sido saldada. Pero eso no alcanza. Es necesario pensar que si lo que se desea es el desarrollo ordenado de la región, deben ampliarse las vías de distribución e incrementar la prospección de fuentes para asegurar su futuro.

Aumento en la prospección y producción de petróleo y gas en tierra y en el mar.

Hasta el año 1958 Argentina había sido un país importador de petróleo, ha causa de su baja producción y a pesar de contar con reservas abundantes del mismo.

A partir de esa fecha a través de contratos, luego rescindidos, firmados con el sector privado, el país pudo autoabastecerse.

Se debió esperar a la década de 1990 para que la producción se incrementara nuevamente, y al día de hoy, debido al conflicto bélico en una de las principales zonas productoras del planeta, el aumento del precio del mismo convierte a esta industria en altamente rentable, con el consiguiente derrame sobre todos los sectores involucrados en su producción (49).

Las cuencas petrolíferas son las mismas que las gasíferas. Neuquina, San Jorge y Austral o Magallánica, extendiéndose estas dos últimas a las aguas jurisdiccionales del Mar Argentino.

La cuenca Neuquina, constituye una extensa comarca petrolera que abarca la provincia del Neuquén, sector occidental de La Pampa y Río Negro y la porción meridional de la provincia de Mendoza hasta aproximadamente los 34 grados de latitud sur.

Los límites noreste y sudeste respectivamente están constituidos por el Sistema de la Sierra Pintada y el Macizo Norpatagónico; mientras que por el oeste está dado por una estructura de arco volcánico.

La Cuenca del Golfo San Jorge es una amplia región ubicada en la Patagonia central entre los paralelos 43 y 47 grados de latitud sur. Comprende la zona meridional de la provincia del Chubut, la parte norte de la provincia de Santa Cruz y gran parte de la plataforma continental argentina en el Golfo San Jorge. O sea que abarca tanto áreas dentro continente (65%) como de la plataforma continental (35%).

Tiene una forma bastante irregular, presentando una mayor elongación en la dirección este – oeste. Hacia el norte sobrepasa el curso medio del río Chubut, por el sur se extiende más allá del río Deseado, hacia el este llega hasta el alto de basamento oriental ya fuera de las aguas del engolfamiento mientras que hacia el oeste llega hasta la Cordillera de los Andes.

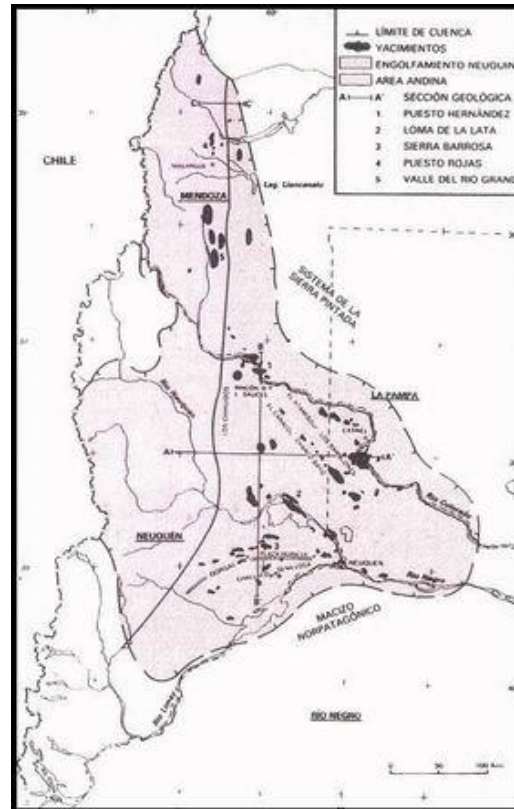


Fig.28 Cuenca Neuquina

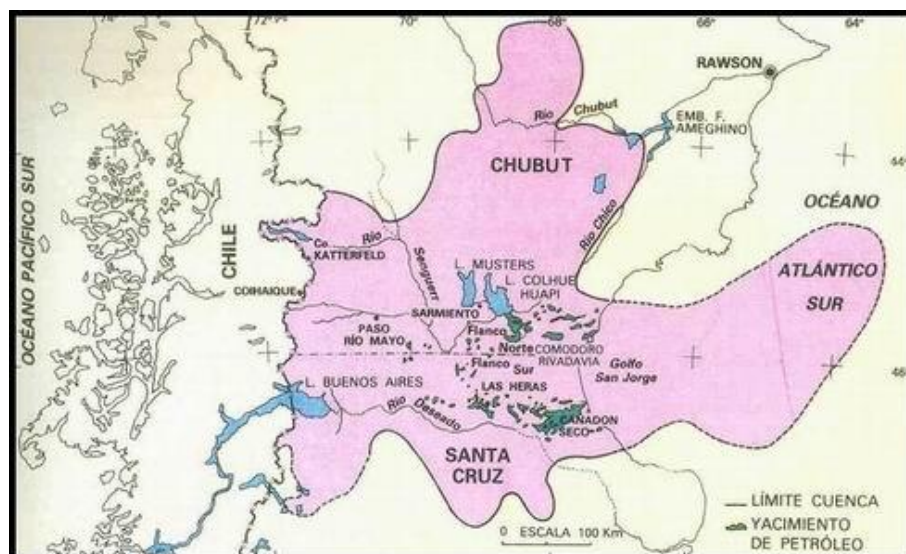


Fig.29 Cuenca Golfo San Jorge

El área total de la cuenca se estima en unos 200.000 Km² de los cuales 70.000 Km² (35%) tienen interés petrolero (posibilidades potenciales de contener hidrocarburos) según los conocimientos y datos actuales.

La cuenca austral se extiende en el extremo sur del continente americano. Abarca una parte importante de la provincia argentina de Santa Cruz, la chilena de Magallanes, la zona oriental del estrecho del mismo nombre, la isla Grande de la Tierra del Fuego y una porción de la plataforma continental argentina lindante al este de las mismas.

Producción de petróleo y reservas comprobadas de las cuencas patagónicas año 2002. (Cuadro 5)

Provincia	Producción en m3.	Reservas en miles de m3.
Chubut	7.805. 535	101.243
Mendoza	6.670.255	64.074
Neuquén	14.122.242	119.717
Río Negro	2.293.882	26.901
Santa Cruz	9.495.475	92.671
Tierra del Fuego	1.383.366	8.362

Producción de Hidrógeno con finalidades energéticas.

Lo desarrollado en el capítulo anterior no excluye que tengamos también una visión más a futuro y consideremos que los combustibles fósiles son una de las mayores fuentes de polución y contribución al calentamiento global.

El mundo requiere una nueva fuente de energía que pueda reemplazar a los hidrocarburos. Que contribuya a estabilizar y comenzar a revertir la emisión de gases de efecto invernadero. Las fuentes de energía renovables deben competir con, y luego reemplazar a, las de combustibles fósiles.

El uso de estos últimos tiene un costo no considerado en el precio, como por ejemplo su ayuda al aumento del agujero de ozono, la reaparición de enfermedades casi erradicadas como el dengue, malaria etc..., incendios forestales, inundaciones, sequías, desertificaciones, derrames de petróleo crudo en el mar etc...

Según el informe de la empresa CAPSA, que esta trabajando y proyectando sobre el tema, el hidrógeno es el único vector de energía que nos permitirá un desarrollo sustentable, al sustituir a los fósiles y revertir los efectos del cambio climático.

El proyecto elaborado para la Patagonia se realizaría aprovechando sólo el 20% de la energía eólica que se tiene proyectado generar en una zona abarcativa a ambos lados del límite entre Chubut y Santa Cruz, próximos a la costa, y el caudal de algunos ríos existentes para que la electricidad generada y el agua, a través de la electrolisis, desdoblen a esta última en sus componentes: Oxígeno gaseoso e Hidrógeno líquido. Este último sería transportado desde la zona de producción mediante ductos a los tanques de almacenamiento portuarios y desde allí exportado por medio de transportes marítimos refrigerados preparados al efecto a países de la región, Unión Europea, Asia y América del Norte, donde una vez desembarcado, por medio de tubos, camiones tanques, trenes o barcas sería distribuido para generación de energía, tanto en uso hogareño o en la industria.

El proyecto concreto de la empresa a que hemos hecho referencia contempla una inversión en 10 años de u\$s 18.700 millones y se encuentra ya en fase de terminación de su etapa de estudio de factibilidad.

La velocidad media del viento en la zona elegida en Chubut es de 6 a 10 m/seg. Y cuenta con dos ríos aprovechables que suman un caudal de 7.150.000 m³/día En la zona santacruceña la velocidad media del viento es de 7 a más de 10 m/seg y se cuenta con cuatro ríos aprovechables con un caudal de 66.700.000 m³/día

Según las estimaciones empresarias el Hidrógeno producido en un año produciría energía equivalente a 31,34 Tw/h de energía convencional.

Dos ventajas adicionales serían la reducción de la emisión de CO₂ que ocurre actualmente con los medios actuales calculada, la reducción, en 40 ó 50 millones de TN/año mientras la superficie que se ocuparía de las superficies de Santa cruz y Chubut en forma conjunta sería solamente el 0,334 % del total.

Según CAPSA el cambio de matriz energía mundial es inevitable. Su impacto en la economía puede minimizarse, si se inicia su sustitución en forma inmediata y paulatina.

El Hidrógeno es el único vector energético capaz de reemplazar los recursos fósiles, tanto para la elaboración de combustible como para la producción de fertilizantes y por ende alimentos. Es el único capaz de asegurar un desarrollo sustentable y al mismo tiempo preservar el clima y el ambiente.

La Patagonia tiene recursos eólicos, hídricos, mano de obra calificada proveniente de las industrias petroleras y gasífera, puertos, aeropuertos y caminos, como para llegar a convertirse en uno de los grandes productores de hidrógeno del mundo.

(Este ítem a sido elaborado en base a un proyecto existente desarrollado por las empresas CAPSA-CAPEX)

Eficientización del control de policía a la pesca de altura.

La enorme superficie de la plataforma epicontinental argentina posee inmensos recursos ictícolas y marítimos en función de su geografía a la que ya nos hemos referido en otro capítulo de este trabajo.

Tiene la característica de un gigantesco "banco de pesca", ya que la relativa poca profundidad hace que sus aguas se encuentren mayormente iluminadas por la radiación solar y particularmente aireadas, de modo que abunda el primer eslabón de la red trófica y la biocenosis marina: el plancton. La abundancia de plancton conlleva la abundancia de formas de vida más complejas, muchas de ellas de directa utilidad para el ser humano.

Por otra parte, las aguas territoriales, las áreas de Zona Económica Exclusiva de soberanía argentina que se cuentan dentro de las 200 millas náuticas a partir de la costa en su línea de bajamar, y las zona extra límite dan a Argentina un privilegio natural: una extensa fachada marítima en el Océano Atlántico.

Siempre dentro de las áreas marítimas de jurisdicción argentina, las aguas se benefician de la llamada Convergencia Antártica, extensa zona en la cual se mezclan las corrientes frías procedentes del Océano Glacial Antártico con las aguas cálidas procedentes de la zona cercana al Ecuador.

En el Mar Argentino y las aguas del Atlántico y del Océano Glacial Antártico que están dentro de la soberanía argentina, o que están dentro de la jurisdicción reivindicada por la República Argentina, se pueden mencionar (entre las más conspicuas) a las siguientes especies ubicadas en los "extremos" de la escala trófica: algas - las aguas argentinas son ubérrimas en algas como las gigantes llamadas kelp o cachiuyo que llegan a formar verdaderos "bosques" submarinos-, estas algas son valiosas ya como directo alimento del humano ó de ganados, ya como alimento de otras especies marinas, o ya para la producción de elementos industriales (agar-agar etc); abundan el krill -pequeño crustáceo que forma parte del zooplancton-, langostino, almeja, mejillón ,ostras (las ostras son alóctonas, es decir, transportadas naturalmente desde su lugar de origen, además de los criaderos que hay en Argentina que tienen excelentes rindes), cholga, camarón, centolla, cornalito, brótola, abadejo, merluza (en especial la 'merluza hubsi'), atún, corvina, salmón, lenguado, anchoita, pejerrey de mar, mojarra, pescadilla, abadejo, cazón, gatuzo, polaca, pez palo, jurel, caballa, pulpo, calamar, pota, tonina ,ballena franca austral, orca, delfines etc... (téngase en cuenta que las últimas cuatro especies mencionadas son de cetáceos, y existe una tendencia a evitar la captura de cetáceos desde fines de s. XX).

Aún el país en su conjunto no ha tomado verdadera conciencia de la enorme pérdida que ha significado el no poder ejercer nuestra soberanía en las 200 millas náuticas, que como zona de exclusión, estableció Gran Bretaña alrededor de las Islas Malvinas, como consecuencia de la derrota sufrida en 1982.

Numerosas flotas pesqueras internacionales adquieren sus derechos de pesca en la Islas, cuyas autoridades no las someten a ningún control, y depredan ese sector de nuestro mar, sin que nada podamos hacer al respecto.

Desde los puertos argentinos se opera en pesca de altura y costera con resultados satisfactorios, aunque tampoco ha sido efectivo, hasta el momento, el control de policía que se ha ejercido, ya que la merluza hubsi ha sido depredada, debiendo adoptarse una firme posición para evitar que se exceda el tonelaje de captura permitido.

Además, es necesario vigilar que no se realicen trasbordos de cargas en alta mar, que de esa manera no son fiscalizadas por las autoridades argentinas, ni desembarcadas en puertos patagónicos, con las implicancias económicas, fiscales y ambientales que ello trae aparejado.

La industria de la pesca tiene complejidades, más allá de la puja de intereses, que es necesario conocer para establecer políticas que sustenten la actividad.

En primer lugar la actividad pesquera puede ser clasificada de variadas formas, que obedecen a distintos enfoques.

De acuerdo al tamaño de los buques y posibilidades de navegación, así como al lugar donde realizan la captura se los puede clasificar de **altura, mediana altura y costeros o bajura**.

De acuerdo con el arte de pesca que utilizan serán barcos que utilizan **red de arrastre** (convencionales), **cercos** (luego de echada la red en forma perpendicular el buque describe un círculo para que la red tome forma de cilindro y luego un cono invertido), **palangre** (con largos espineles de los que cuelgan en cordeles de fibra sintética los anzuelos), **poteros** (usan líneas con anzuelos especiales para la pesca del calamar al que atraen mediante luces poderosas) y **tangones** (redes que cuelgan de postes que se abren a cada lado del barco a 90° con la borda).

Si se los clasifica de acuerdo al tipo de procesamiento que recibe el producto serán **fresqueros** (desembarcan el pescado fresco, con hielo, para procesarlo en la planta industrial), **congeladores** (el pescado es congelado a bordo, mantenido y desembarcado a temperaturas menores a 20° bajo cero) y **factorías** (procesan el pescado a bordo con las limitaciones que eso significa).

En general todo tipo de barco realiza algún tipo de procesamiento a bordo como son la clasificación por tamaño y el descabezamiento y eviscerado del pescado que luego continuará su proceso en tierra.

Todos los buques **con cubierta**, (los hay sin cubierta), en la actualidad se ayudan del sonar para ubicar los cardúmenes dentro del caladero.

Lo importante, desde el punto de vista que nos ocupa, es saber que todo tipo de pesca tiene ventajas e inconvenientes. Lo que gana en frescura el buque factoría lo pierde en calidad por no poder contar a bordo con toda la maquinaria ni el personal necesario. Lo que gana en calidad el fresquero que lo entrega en planta lo pierde en frescura, pero puede incorporarle valor agregado, porque luego de su limpieza, corte y

eliminación de espinas, lo puede preparar de diversas formas y tamaños, fileteado o empanado, para que llegue al consumidor sin ninguna otra intervención.

Todo esto cuenta con limitantes que dependen de la especie. La utilización de plantas en tierra puede ser efectiva en el caso de la merluza y en la preparación de harina de pescado con los desechos del procesamiento. Pero hay especies como el langostino, cuyo mayor rendimiento económico se obtiene congelándolo entero a bordo. Una planta en tierra puede agregarle valor, pelándolo. Pero la cantidad de captura debería ser mucho mayor para igualar las ecuaciones económicas.

El calamar no se puede llevar fresco a la planta porque se deteriora rápidamente, por lo que debe ser congelado en alta mar. Ocurre, sin embargo, que el calamar admite un doble congelado, esto es, que una vez congelado en el mar puede ser procesado en tierra (tubos, rabas, empanados) y vueltos a congelar.

La merluza negra, que se pesca muy alejada de la costa, debe ser descabezada, eviscerada y congelada a bordo para luego ser procesada en tierra.

Todas estas características de la actividad deben ser tomadas en cuenta para elaborar un mapa de actividades y tener en cuenta que la contaminación y la sobrepesca son los mayores enemigos de la industria. (50)

Los puertos más importantes se hallan en la provincia de Buenos Aires. Mar del Plata y Quequén concentran casi el 90% de desembarque, pero los puertos de la región patagónica van creciendo en importancia pero los desembarques aún sólo representan entre el 9 y el 5% de los desembarques totales. (Como veremos y señalaremos, este último dato se contradice con otro elaborado por el mismo instituto de Investigaciones).

Los puertos patagónicos que muestran actividad pesquera son:

- **San Antonio Oeste:** en Río Negro, se efectúan allí capturas de bivalvos, merluzas, cholgas, pulpos y langostinos.

San Antonio Este: inaugurado hace poco tiempo, en los últimos años ha recibido mayor descarga que su homónimo del oeste.

- **Puerto Madryn:** es un puerto de aguas profundas, muy protegido, en la provincia de Chubut. Operan buques de altura convencional, congeladores y factorías. Se desembarcan especialmente langostinos, merluza, pejerrey, róbalo y

gatuza. Existen nueve plantas pesqueras de congelado y harina de pescado. Comercializan directamente.

- **Rawson:** ubicado en la desembocadura del río Chubut. Es apto solo para embarcaciones pequeñas, por su reducido calado. Su ubicación geográfica es favorable para la captura de especies pelágicas (de baja profundidad) en verano y otoño.
- **Caleta Cordova:** en la provincia de Chubut, es un puerto pesquero pequeño, aunque la aparición del langostino ha potenciado sus recursos. En primavera-verano los rendimientos de la captura de merluza son muy altos.
- **Comodoro Rivadavia:** sobre el Golfo de San Jorge. Opera con flota de altura y cuenta con 3 frigoríficos.
- **Bahía Camarones:** ubicado en la provincia de Chubut, no operan aquí barcos costeros, se trabaja especialmente en la extracción de algas marinas.
- **Puerto Deseado:** es un puerto pesquero intermedio, en la provincia de Santa Cruz. No se opera con buques costeros. Tanto en este puerto como en **San Julián, Santa Cruz y Río Gallegos**, hay escasa actividad de pesca costera porque los recursos son limitados: róbalo, pejerrey, salmón de mar y mariscos.
- **San Julián:** hay dos frigoríficos y una conservera instalados.
- **Santa Cruz y Río Gallegos:** solo opera un buque costero en Santa Cruz, no existen establecimientos industriales.
- **Río Grande:** ubicado en Tierra del Fuego, tampoco tiene establecimientos industriales.
- **Ushuaia:** las embarcaciones costeras capturan especialmente centolla y centollón. Operan buques pesqueros de gran porte y existen en tierra frigoríficos medianos (51).

Pesca marítima de altura, de peces y mariscos, por provincia y puerto. Total del país. Años 1999-2003

Provincia y puerto	Pesca marítima de altura, de peces y mariscos				
	1999	2000	2001	2002	2003
Toneladas					
Buenos Aires / Ciudad de Buenos Aires	360.317,1	302.912,1	388.418,3	403.535,8	377.645,2
Bahía Blanca	11.446,4	9.803,3	6.688,1	4.696,9	7.570,7
Buenos Aires	396,0	61,6	218,7	670,4	2.605,6
General Lavalle	-	548,5	883,7	-	0,1
Mar del Plata	307.056,4	260.223,9	373.331,1	392.691,2	362.796,3
Necochea - Quequén	41.373,5	32.184,3	7.256,7	5.467,2	4.671,2
Rosales	-	23,4	-	-	-
San Clemente del Tuyú	-	64,2	-	-	-
Río Negro	16.261,3	12.787,0	10.522,1	8.757,3	25.805,8
San Antonio Oeste	9.741,3	8.950,3	193,2	2.529,4	7.619,3
San Antonio Este	6.520,0	3.836,7	10.328,9	6.227,9	18.186,5
Chubut	351.438,1	277.526,9	222.928,1	233.208,2	204.068,9
Caleta Cordova	1.834,7	1.275,8	249,7	3.902,8	2.444,2
Camaronés	2.998,2	1.316,4	1.528,7	295,6	-
Comodoro Rivadavia	47.339,6	23.719,2	24.306,4	36.856,4	57.025,0
Madryn	291.589,9	244.409,7	184.306,1	177.643,7	133.081,2
Rawson	7.675,7	6.805,9	12.537,1	14.509,8	11.518,6
Santa Cruz	183.072,1	152.618,4	166.817,1	139.982,6	134.303,2
Caleta Olivia - Caleta Paula	13.724,4	24.980,9	37.072,2	43.575,6	28.642,9
Puerto Deseado	120.422,2	82.981,3	102.456,7	79.554,9	98.252,6
Punta Quilla	47.123,7	43.759,4	25.460,3	16.803,6	7.305,3
San Julian	1.801,8	896,8	32,1	48,5	102,4
Santa Cruz	-	-	1.795,8	-	-
Tierra del Fuego	106.414,2	109.331,2	89.299,9	97.433,7	97.684,4
Almanza	44,6	3,1	40,1	10,0	1,3
Ushuaia	106.369,6	109.328,1	89.259,8	97.423,6	97.683,1
Otros puertos	-	-	1,1	5,8	-

Fuente: Ministerio de Economía y Producción. Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos.
Dirección Nacional de Pesca y Acuicultura

- Cuadro 6 (Según este cuadro a los puertos patagónicos correspondería el 55% del desembarque de pesca de altura y a los puertos bonaerenses el 45%).

Los mayores importadores de pescado argentino son Japón, Estados Unidos y la Unión Europea. Entre los tres importan el 75% de todo lo exportado.

El Congreso Nacional argentino ha sancionado en 1998 la ley no. 24.922 que regula las actividades pesqueras, fijando el máximo de captura anual por buque, por especie, por zona y por tipo de flota. Establece también los requisitos que deben cumplir los buques y las empresas. Determina los métodos y técnicas de captura permitidos y define los prohibidos. Establece sistemas de control y crea el Consejo Federal Pesquero integrado por las provincias con litoral marítimo, del cual depende el INIDEP (Instituto

Nacional de Investigaciones y Desarrollo Pesquero). Protege las especies en las zonas adyacentes a la Zona Económica Exclusiva.

Importante es que en forma realmente federal fija las jurisdicciones de las provincias y la nación en sus artículos tercero y cuarto, que repetimos, ya que los hemos transcripto en un capítulo anterior.

Dominio y Jurisdicción

ARTICULO 3º- Son del dominio de las provincias con litoral marítimo y ejercerán esta jurisdicción para los fines de su exploración, explotación, conservación y administración, a través del marco federal que se establece en la presente ley, los recursos vivos que poblaren las aguas interiores y mar territorial argentino adyacente a sus costas, hasta las doce (12) millas marinas medidas desde las líneas de base que sean reconocidas por la legislación nacional pertinente.

ARTICULO 4º- Son de dominio y jurisdicción exclusivos de la Nación, los recursos vivos marinos existentes en las aguas de la Zona Económica Exclusiva argentina y en la plataforma continental argentina a partir de las doce (12) millas indicadas en el artículo anterior.

La República Argentina, en su condición de estado ribereño, podrá adoptar medidas de conservación en la Zona Económica Exclusiva y en el área adyacente a ella sobre los recursos transzonales y altamente migratorios, o que pertenezcan a una misma población o a poblaciones de especies asociadas a las de la Zona Económica Exclusiva argentina.

Como surge de lo antedicho el desarrollo de la industria pesquera ya sea como captura o como procesamiento, responde a muchos factores, que la tornan un terreno con intereses contrapuestos, inclusive provinciales.

Desplazar el núcleo duro de la pesca desde la Provincia de Buenos Aires hacia el sur, se convierte en desafío no sólo estratégico sino también político, dado la influencia de la provincia citada en las resoluciones del poder central.

Algo está fuera de toda discusión y que va en beneficio de todos los involucrados. Hay que dotar a las fuerzas de seguridad marítimas del herramental

necesario, técnico, logístico y legal, para que el poder de policía sobre las aguas territoriales pueda ser ejercido de manera severa y eficaz.

El aumento de la producción en la zona patagónica debe estar ligado al aumento de las exportaciones y a la instalación de plantas donde la entrega lo justifique. El efectivo ejercicio del poder de policía que impida a buques factorías o congeladores de banderas extranjeras que operen sin permiso, hará converger hacia puertos argentinos la totalidad de la captura con el consiguiente beneficio al incremento de la mano de obra en tierra.

Minería e industria forestal que preserven el ambiente.

La decisión de referirnos a estas dos industrias tan disímiles en forma conjunta obedece al deseo de expresar la necesidad de que ambos tipos de explotaciones preserven de forma rigurosa el medio ambiente, ya sea no contaminándolo (vaya esto por la minería), ya sea no deforestando sin reposición de especies nativas, (vaya esto para la industria forestal).

A ambos aspectos nos referiremos después de dar una somera descripción de las capacidades actuales de las provincias patagónicas en ambos rubros.

Chubut como provincia minera produce uranio, arcillas refractarias, caolín, plomo, plata y zinc. Combustibles sólidos como carbón bituminoso y asfaltitas.

No tiene una industria forestal destacable.

Neuquén produce cobre, oro, arcillas refractarias, baritina, sal de roca, yeso alabastro y combustibles sólidos como asfaltitas y turba.

Es la provincia patagónica más rica en ejemplares maderables como el pehuén, alerce, coihue, raulí, radial, roble, ciprés, ñire, pellín, lenga, maitén y álamo.

En el territorio de la provincia de Río Negro se encuentra la explotación ferrífera de la mina de Sierra Grande, que debe ser rehabilitada dado que el mineral que se extrae tiene una legalidad del 52%. Los hechos preanuncian que tal cosa acontecerá en un breve lapso, dado que la antigua HIPASAM (Hierro Patagónico Sociedad Anónima Militar) ha sido reconvertida en HIPARSA (Hierro Patagónico Rionegrino Sociedad Anónima), lo que incrementa los intereses locales, que ya han establecido nexos con

una compañía de origen chino para su aprovechamiento. Se explotan también arcillas, caolín, fluorita, yeso, alabastro, diatomita, feldespatos y cuarzo.

Rocas de aplicación calizas y calcáreas y combustibles sólidos como el carbón bituminoso.

En cuanto a su actividad forestal diremos que bajo riego se implantaron álamos y otras especies pero su principal fuente de explotación son en la zona cordillerana, el pino, ciprés, la lenga y el mismo álamo.

Santa Cruz no presenta actividad de la industria forestal. En cuanto a la minera produce oro, sulfato de sodio, arcilla y caolín. El carbón subbituminoso de Río Turbio representa una actividad importante de esa zona.

Tierra del Fuego está siendo el teatro de una batalla legal que hasta ahora está impidiendo la explotación del bosque con finalidades maderíferas. A ello nos referiremos luego. Por ahora diremos que la industria más importante es la de la explotación de turba como combustible sólido, con una producción anual de 4.500 m³, producto de cinco explotaciones diferentes.

Para ejemplificar nuestra posición respecto de la explotación del potencial minero en la Patagonia, comenzaremos diciendo que la riqueza minera debe ser explotada. No se debe perder de vista, sin embargo, que la economía, la producción minera es parte de ella, debe estar al servicio de los individuos y, por sobre todas las cosas, debe preservar el medio ambiente y no atentar contra el desarrollo de otras industrias, que pueden ser tan fructíferas como ella.

En Patagonia hay tres casos testigos a los que nos referiremos para aclarar lo antedicho. El de la mina de oro en Esquel, la de uranio en Paso de los Indios, ambas en Chubut, y la explotación de lengas en Tierra del Fuego.

El 23 de marzo de 2003, la municipalidad de Esquel se vió obligada por la presión popular, a convocar a un plebiscito obligatorio pero no vinculante a la población de Esquel, acerca de la continuidad o no de la explotación de oro en la mina “El desquite”, que estaba en sus comienzos.

La respuesta fue abrumadora. El 85% de la población votó por el no y lo que no era vinculante se convirtió en vinculante por la fuerza de los números.

El proyecto se iba a desarrollar a 7 km. de la ciudad en un emprendimiento a cielo abierto, cuyo tajo sería de 2,5 km. de largo por 500m. de ancho, por la empresa canadiense Meridian Gold, que pensaba invertir U\$S 250 millones. La mina tendría esas características por tratarse de un yacimiento de oro diseminado, pasible sólo de ser extraído en ese tipo de mina.

Hasta el momento del plebiscito la empresa había derribado bosques, abierto caminos y hechas numerosísimas perforaciones de cateo. Pero lo que más preocupó a la población fue enterarse que en la fase de procesamiento de las rocas, se usaría cianuro de sodio, de gran poder contaminante. Quedarían como residuos elementos cianurizados, metales pesados y drenajes ácidos que afectarían el suelo y el subsuelo, arroyos y napas incluidos. La cantidad de cianuro de sodio a utilizar se estimaba en 2,7 Tn. por día.

Se debían dinamitar 30.000 Tm. por día de rocas, pulverizarlas hasta un tamaño de 70 micras y tratarlas con cianuro de sodio disuelto en agua lo que provoca la separación del oro.

Esta situación desembocó en una ordenanza municipal sancionada en abril del 2003 que declaró a Esquel “municipio no tóxico, prohibió el transporte de cianuro en todo el ejido municipal y las explotaciones mineras a cielo abierto”.

Esta norma fue reforzada por la ley provincial 5001 sancionada el 9 de abril del 2003 que en su artículo primero establece “ Prohíbese la actividad minera metalífera en la Provincia de Chubut en al modalidad a cielo abierto y la utilización de cianuro en los procesos de producción minera”, y en su segundo artículo faculta al Consejo provincial del Ambiente, para que e 120 días a partir de la promulgación de la ley, establezca las zonas de la provincia donde sí se podrán explotar los recursos mineros y que modo de producción se podrá usar en cada caso., así como en que zonas estará vedada.

Si bien la producción de oro es importante, estaba programada sólo por diez años, con lo que no resiste ninguna comparación con la industria turística, en creciente desarrollo, que ocupará mayor mano de obra y finca su progreso en la sustentabilidad de la defensa del ecosistema.

No se trata de hacerse cargo de los argumentos de las entidades ambientalistas, algunas de las cuales no se sabe con certeza a que intereses responden, sino de medir rendimiento contra rendimiento y sustentabilidad en el tiempo.

Un caso parecido se presenta en Tierra del Fuego con el Proyecto de Lengua Patagonia S.A., subsidiaria de la empresa estadounidense Trillium, para realizar la explotación maderera de 250.000 has. de lengas.

La parte argentina de la isla cuenta con 600.000 hectáreas bosques de lengas, coihues, guindos y ñires, cuyos ejemplares más antiguos son milenarios. Todos estos especímenes son de crecimiento muy lento por lo que una deforestación rápida podría provocar una alteración del ecosistema, que en Tierra del Fuego es extremadamente frágil.

La empresa ya ha comenzado trabajando sobre 240.000 hectáreas de bosque en el sector chileno de la isla, lo que repercutirá, obviamente, en el sector argentino.

El turismo también en el caso de Tierra del Fuego, está adquiriendo características de verdadera industria, con alto rendimiento económico y sustentabilidad en el tiempo, ventaja que no pueden equiparar emprendimientos de otra naturaleza.

No se debe olvidar por otra parte, que Ushuaia, es la puerta de entrada a la Antártica, para numerosos cruceros que hacen escala allí.

Nuevamente estamos ante la misma disyuntiva. Emprendimientos industriales vs. medio ambiente y/o emprendimientos no sustentables vs. emprendimientos sustentables.

Observando el mundo y comprobando el gran rendimiento de la industria turística que en todos lados ha brindado, cuanto más sofisticada mejor, no es difícil decidir cual es la opción más favorable.

Distinto y más complejo es el caso de la explotación de uranio en Cerro Solo en el centro de Chubut, próximo a la localidad Paso de los Indios (872 hbs.)

Por un lado está el alto valor estratégico del uranio, por su uso en la energía nuclear con fines pacíficos. Se espera extraer 4.600 TM/ año lo que evitaría tener que importarlo para su uso en las centrales nucleares del país.

La participación de la Comisión Nacional de Energía Atómica, que a lo largo de los años ha demostrado seriedad y capacidad científica, otorga al proyecto márgenes de seguridad no desdeñables. Pero no por ello se deben despreciar los riesgos de la operación de esta mina, que además de uranio extraerá molibdeno.

Por tratarse de una mina a cielo abierto, por estar el uranio distribuido en areniscas y restos cretáceos (piedras calizas), se corre el riesgo de emanación de gas radón, altamente radiactivo. Si esa emanación se produjera con un viento de 16 km/h. el polvillo llegaría a mil kilómetros antes de perder sus efectos nocivos, lo que otorga al proyecto un alto grado de riesgo.

La ley que suspendió la actividad minera a cielo abierto en Chubut ha conseguido paralizar el proyecto.

En todo emprendimiento minero se deben conjugar la importancia estratégica del producto, su impacto ambiental, la idoneidad científica de los órganos controladores y la cantidad de población afectada.

Porque la actividad minera es una de las más contaminantes de nuestro planeta. En octubre de 2003, en la 16ª. Edición de FERINOA, el vicepresidente de la Cámara Minera de Salta, Sr. Ricardo Alonso expresó: “No hay dudas que el mundo necesitará cada vez más materias primas minerales y también necesitará cuidar cada vez más el medio ambiente. Por ello es importante tener claro: Desarrollo sin ecología es un suicidio, ecología sin desarrollo es un genocidio”.

El dilema esta planteado.

Frutihorticultura e industrias derivadas

La industria frutihortícola patagónica, ya sea tanto en su faz productiva como en su faz elaborativa de productos derivados, se concentra fundamentalmente en las provincias de Neuquén y Río Negro, fundamentalmente en la zona del Alto Valle, para la pera, manzana, ciruela, durazno por el lado de las frutas y cebolla, ajo, papa y zanahoria por el lado de la horticultura. Las llamadas frutas finas (cherries y berries) se producen fundamentalmente en los valles andinos patagónicos de Chubut y Santa Cruz y mas recientemente han comenzado a producirse en la zona del valle inferior del río Chubut.

La frutihortícola es una industria que aún no ha desarrollado su mayor potencial, tiene un amplio horizonte de crecimiento, dado que los avatares económico financieros que ha vivido Argentina en los últimos cuarenta años, pusieron a muchas de sus empresas al borde del colapso e hicieron perder mucho mercados. No olvidemos que en la época de apogeo rentístico de esta industria, en los años '60, un grupo de productores de Cipolletti, llegó a tener su propio barco mercante para exportar sus productos. Obviamente se llamaba como la ciudad en la que estaban sus dueños.

Los mercados a los que se dirige la producción patagónica son fundamentalmente americanos y europeos, figurando en algunos rubros, con cierta importancia los Emiratos Árabes (peras y manzanas) y Arabia Saudita (peras). También se exportan los mismos productos, fuera de la zona europea- americana y en pocas cantidades a Yemen, Barhein, Israel, Kuwait, Indonesia, India y Singapur.

Esto adquiere enorme importancia porque revela que los mercados de la zona China-ASEAN han sido sólo tímidamente incursionados y que para tener presencia en ellos debe facilitarse el aumento de la producción ampliando las áreas de regadío incluso en otras zonas, absolutamente factible como veremos, y concluir los proyectos de comunicación bioceánica ya sean viales o ferroviarios.

Para poner en número lo que estamos diciendo haremos referencia a las exportaciones del año 2004 procedentes de la zona del Alto Valle.

FRUTAS FRESCAS			
PRODUCTO	PROVINCIA	Tn.	U\$S
Pera	Río Negro	285.775	138.020.000
	Neuquén	3.998	1.780.000
Manzana	Río Negro	180.750	79.225.000
	Neuquén	3.750	1.601.000
Ciruela	Río Negro	4.933	3.587.000
	Neuquén	371	196.000
Durazno	Río Negro	1.781	1.063.000
	Neuquén	199	85.000
HORTALIZAS FRESCAS			
PRODUCTO	PROVINCIA	Tm3.	U\$S
Cebolla	Río Negro	31.322	6.033.000
Ajo	Río Negro	168	74.000
	Neuquén	10	5.000
Papa	Río Negro	112	7.000
	Chubut	34	2.000
Zanahoria	Río Negro	10	1.000

Fuente SENASA

Cuadro 7.

Si observamos las esmirriadas exportaciones de hortalizas frescas, se podría pensar que alguna producción podría esfumarse a través de las permeables fronteras que tiene nuestro país, como ocurre con algunos productos del norte argentino. Pero dado el aislamiento geográfico de la Patagonia en esta región y el estricto control que las autoridades sanitarias chilenas ejercen sobre el ingreso de productos frutihortícolas a su país, tal maniobra, es altamente improbable, por lo que cabe pensar que está todo por hacer respecto al incremento de sus ventas internacionales..

Tanto la manzana como la pera tienen como subproducto el jugo de las mismas, llegándose a exportar entre 60.000 Tn y 80.000 Tn. por año de los cuales el 76% es jugo concentrado de manzana proviniendo de Río Negro el 56% del mismo.

Procedente de la región se exportan también anualmente alrededor de 3.070 millones de dólares de ciruela desecada.

En cuanto a las frutas finas diremos que su principal zona de producción son los valles andinos patagónicos a los que recientemente se han incorporados zonas del valle inferior del Río Chubut.

El grupo de "frutas finas" comprende un conjunto de especies caracterizadas por su reducido tamaño, en comparación con las frutas pomáceas (manzana, pera) o las cítricas. Esta denominación se vincula al aspecto comercial y no al botánico.

Dentro del grupo, se incluyen al menos dos subgrupos:

a) Berries, de sabores acidulados y rápida perecibilidad:

- Frutillas
- Frambuesa roja
- Moras y Zarzamoras
- Arándanos
- Grosellas Blanca, Negra o cassis y Roja.

b) Cherries, frutos menores de las frutas de carozos: Cereza y Guinda.

Se trata de producciones intensivas en mano de obra y capital, por lo que obtienen alta rentabilidad en pequeñas superficies, presentando variadas posibilidades de industrialización.

Estas producciones tienen estas características económicas.

- Existe demanda insatisfecha y creciente en el mercado internacional.
- Es una actividad movilizadora de las economías locales y regionales, que favorece el asentamiento de la población económicamente activa.
- La perechibilidad de los berries impone requerimientos muy específicos con relación a la post-cosecha y el transporte.
- Las frutas finas constituyeron uno de los grupos de productos más dinámicos del comercio alimentario mundial durante la década del noventa. Las especies de mayor relevancia económica son la cereza, el arándano, la frutilla y la frambuesa.

Mercado Nacional

- A excepción de las cerezas y las frutillas, es muy reciente el desarrollo de las frutas finas en Argentina.
- La superficie cultivada se distribuye en diversas provincias, pero existe una mayor concentración en las regiones andinas para el caso de cereza, frambuesa y grosella. El arándano tiene un mayor desarrollo en provincias de la región pampeana, principalmente Entre Ríos, mientras que Santa Fé, Tucumán y Buenos Aires son las provincias que mayor superficie dedican al cultivo de frutilla.
- El consumo anual promedio por habitante de cerezas promedia los 200 gramos, en tanto que el de frambuesas rondaría los 22 gramos.

Salvo para el caso de los arándanos, en que el 90% de la producción se exporta, el resto de las frutas son consumidas en el mercado interno.

- En 2003, el valor de las exportaciones de frutas finas en fresco alcanzó los 10 millones de dólares, con tendencia creciente respecto de los años anteriores.
- En el período 1998-2003 se triplicaron los volúmenes exportados, debido fundamentalmente a la importante evolución de los arándanos, que crecieron a una tasa promedio anual de 70%. EE.UU. es el principal comprador de arándanos frescos, absorbiendo el 70% del total.

- El 40% de las cerezas en fresco tiene como destino el Reino Unido, seguido por Países Bajos y España que demandan un 15% cada uno.
- Francia y EE.UU. compran el 70% del total de frutillas frescas argentinas.
- La fruta fresca se exporta enfriada y por vía aérea.
- Las exportaciones de frutas finas congeladas (sin incluir cerezas) totalizaron 6.000 toneladas -5 millones de dólares- en 2003, correspondiendo el 94% a las frutillas. El principal comprador es EE.UU. con el 50% del total, seguido por China que absorbe el 20% de las compras.
- La mercadería congelada viaja en contenedores por barco hacia ultramar y en camiones refrigerados cuando tiene por destino el mercado regional.
- A partir de 2002 (post devaluación del peso argentino), se produjo una importante sustitución de importaciones en frambuesas, moras y frutillas frescas, absorbiendo el mercado local casi la totalidad de la producción.
- En el caso de las congeladas, las importaciones se redujeron sólo a la mitad, ya que aún no es suficiente la producción nacional para abastecer la demanda local. En 2003, ingresaron congeladas, 340 tn. de frambuesas desde Chile y 400 Tn. de frutillas desde China.
- El sector productor argentino de frutas finas, ha demostrado una gran capacidad para instalarse rápidamente en posiciones importantes del mercado mundial.

LOS VALLES CORDILLERANOS PATAGÓNICOS

Esta región presenta una serie de ventajas comparativas, que permiten obtener productos altamente diferenciados y de calidad reconocida en los mercados local e internacional.

- Excelentes condiciones agroclimáticas: baja humedad relativa durante el período estival que favorece una alta sanidad y calidad; marcada amplitud térmica que deriva en una lenta maduración, mejorando así la calidad organoléptica. En cuanto a los suelos, tienen muy pocos años de uso intensivo.
- Riego (presurizado o sistematizado) con aguas de excelente calidad y equilibrio mineral, provenientes de deshielos o de surgentes.

- Producción en contraestación.
- Zona libre de "mosca de los frutos", lo que facilita el ingreso a los mercados internacionales.
- Baja utilización de agroquímicos. Casi todos los productos usados son los aprobados para producciones orgánicas.
- Utilización de muy buena tecnología de post-cosecha.
- El 80% de las frambuesas y moras, se destina a la industria, mientras que toda la producción de grosellas se industrializa. En frutillas, la mitad se industrializa.

Durante los últimos dos años, se están registrando importantes inversiones en el sector.

Superficie implantada de Frutas Finas en los Valles Cordilleranos

	Neuquinos	Comarca Andina	Colonia 16 de Octubre	Los Antiguos
Fruta	Ha	Ha	Ha	Ha
Arándanos	2,9	1	0	0
Cerezas	57	60	15	170
Frambuesas	30	71	0	0
Frutillas	13	21	3	1
Grosellas	7,5	19	0	1
Guindas	0	14	0	0
Sauco	0	2	0	0
Moras y Zarzamoras	5	8	0	0

TOTAL	115	196	18	172
-------	-----	-----	----	-----

Cuadro 8.

Valles Neuquinos

- Localizados en la región sudoeste de la provincia del Neuquén. Comprenden el Valle del Río Agrio, que incluye arroyo Covunco y las localidades de Loncopue, Las Lajas, Bajada del Agrio y Mariano Moreno; el Valle del Río Aluminé, con sus afluentes y las localidades de Aluminé y Pilo Lil; San Martín de los Andes y localidades aledañas
- La superficie ocupada con cultivos de frutas finas representa casi el 50% del total provincial.
- La producción de arándanos de esta región, entra al mercado en contraestación en último lugar (marzo-abril), lo cual redunda en un diferencial de precio internacional.
- Se estima que para la campaña 2006-2007, la superficie actual implantada en plena producción, generará una oferta de 300 toneladas de frambuesas, 170 de frutillas, 45 de zarzamoras, 45 de grosellas, 24 de arándanos y 280 de cerezas
- Esta región cuenta con 135 productores, asociados en diversas organizaciones: Cámara de Fruticultores del Agrio, AFR (Asoc. Fomento Rural) Mariano Moreno; AFR Aluminé; AFR Lago Lacar (fruta fresca e industria), AFR Sabores de la Patagonia y AFR Villa La Angostura (industria). La industria cuenta con 2 dulcerías.

Comarca andina del paralelo 42

- Esta región presenta un entorno y un clima muy particular, que la hace especialmente apta para el cultivo de frutas finas.
- Se podría incluir la zona de Bariloche y Esquel por contar con características similares.

- El 95% de la superficie está concentrada en las localidades de El Bolsón, El Hoyo, y Lago Puelo.
- El 40% de las frambuesas de la región se cultiva en El Bolsón, mientras que en El Hoyo se concentra la mitad de las hectáreas de cerezas.
- Para la campaña 2006-2007, la superficie actual implantada en plena producción, generaría una oferta de 700 toneladas de frambuesas, 270 de frutillas, 70 de zarzamoras y 600 de cerezas.
- La comarca cuenta con 87 productores y con la Cooperativa "Paralelo 42", que asocia a productores de las 3 localidades mencionadas.
- Funcionan 20 elaboradoras de productos regionales, 2 de las cuales certificaron su producción como orgánica.

Valle 16 de Octubre

- Ubicado en el noroeste de Chubut, está integrado por el Río Percey, perteneciente a la cuenca del Río Futaleufú, y la ciudad de Trevelín.
- La principal actividad relacionada con las frutas finas es la obtención de plantines para frutillas que suman actualmente 100 ha. y es desarrollada por empresas productoras de otras regiones del país.
- Las mayores dificultades para la expansión de la producción de frutas radica en las deficiencias en el suministro de frío y en el moderado empleo de tecnología agrícola de altos rendimientos.

Valle de los Antiguos

- Se halla en el noroeste de la provincia de Santa Cruz. Su ubicación lo convierte en la única región del mundo que puede ofrecer cerezas al mercado desde el 20 de diciembre hasta fines de enero. Su producción es conocida como "la última cereza del mundo".
- La actividad principal es la producción de cerezas, si bien se están realizando algunos intentos de diversificación con otras especies. Se trata de 20

productores, 60% de los cuales se nuclea en la Cooperativa El Oasis, que cuenta con planta de empaque y sala frigorífica

Industrialización

Gran parte de la fruta producida en las regiones descriptas, se vende a dulcerías locales, que cubren la demanda. Los acuerdos de compra venta entre productores y elaboradores son verbales. La mayor variedad de productos se elabora en la Comarca Andina y puede clasificarse en:

- **Dulces, mermeladas, jaleas y confituras.** Se caracterizan por su alto contenido de fruta y se elaboran tanto con sacarosa (azúcar común), como con fructosa o con jugos concentrados de otras frutas (línea de productos denominada "All fruit"). Asimismo, la oferta incluye productos convencionales y orgánicos, con contenidos calóricos normales y aquellos reducidos en calorías o "diet". Las principales frutas empleadas son frambuesa, frutilla, grosella blanca, grosella roja, grosella negra, boysenberry, loganberry, cereza, guinda, ruibarbo, zarzamora silvestre, sauco asilvestrado, calafate silvestre y mora de arbusto.
- **Conservas.** También denominadas frutas al natural, se preparan con fruta y almíbar liviano de azúcar común, tanto las convencionales como las orgánicas. Las frutas más empleadas son frambuesa, grosella blanca, grosella roja, grosella negra, boysenberry, loganberry, cereza, guinda y mora de arbusto.
- **Licores y aguardientes.** Preparados con 100 % de fruta, se elaboran preferentemente con frambuesa, grosella roja, grosella negra, guinda y cereza.

Todos los productos se elaboran sin conservantes químicos, salvo los licores, en los que se emplea alcohol etílico grado farmacéutico.

El INTA (Centros Regionales Patagonia Norte y Sur), juntamente con la Secretaría de la Producción del Neuquén, el Ministerio de Economía de Río Negro, CORFO Chubut y el CONICET, están ejecutando el Proyecto "Sistema de Soporte de Decisiones para la producción agrícola de los Valles Cordilleranos Patagónicos". Incluye a las frutas finas y apunta a generar información y modelos de simulación para la toma de decisiones (52).

Como veremos en la figura satelital que se encuentra a continuación la falta de agua es de una importancia capital en el desarrollo productivo de la Patagonia. El aprovechamiento de los ríos para nutrir sistemas de regadío, en el caso aludido se trata del río Santa Cruz, da como resultado la imagen que mostramos producto de la utilización de riego circular pivotante, que posibilita este cultivo que alcanza una superficie de 10 Has. Dependerá a que se dedique esta superficie, esa información no nos la brinda el satélite, para convertir esa superficie en rentable o no.



Fig.30. Imagen satelital de áreas de riego circular pivotante entre los 50° 10' 36.54'' S-69°58'18.09'' O y 50° 12' 03.81'' S-69° 51' 46.89'' O a orillas del río Santa Cruz.

Como dijimos más arriba en los últimos años ha crecido la producción de cerezas en la margen norte de valle inferior del río Chubut. En la actualidad esta región produce 550 toneladas por año con un horizonte de 1,440 toneladas anuales para el año 2009.

Diversificación de la producción ganadera. La cría de camélidos y otros.

Tradicionalmente Patagonia ha sido considerada la región productora de ovinos por excelencia. Y así fue. No hay por que negarlo. Las grandes estancias de la región de enorme cantidad de hectáreas fueron las que sustentaron la producción ovina y lanera por muchísimos años. Hasta que el bajo precio de internacional de la lana, que ahora se ha recuperado, las diversas crisis económicas que el país viene sufriendo periódicamente y la erupción del volcán Hudson, que en el año 1991 cubrió de cenizas un vasto territorio, provocando una gran mortandad de animales, (la pérdida de ovejas se

calcula en más de dos millones de cabezas), determinaron el despoblamiento de la zona y la caída de la actividad.

Posteriormente, empresas europeas relacionadas con la industria textil adquirieron grandes extensiones en la zona al sur de lago Puelo, tierras que anteriormente habían pertenecido a la inglesa Sheep Farming Co., y la producción retomó parcialmente su caudal anterior.

Pero un hecho bien conocido debe ser resaltado ante el surgimiento de nuevas alternativas. Los ovinos han sido una de las causas principales en el proceso desertificación de la región. Como especie exótica que es, su presencia no es ambientalmente adaptada. Sus pezuñas hieren el suelo, ya de por sí esquelético, y aceleran su proceso de degradación. No olvidemos además que la extensión de las estancias se debe, amén de la necesidad de albergar grandes majadas para ser rentables, a que, por la escasez de pasto estas deben caminar constantemente para alimentarse. cuanto más caminan más degradan.

Hoy eso trata de evitarse con otro tipo de manejo que implica la siembra de pasturas, cuando se puede, y la rotación de los pastoreos, también cuando se puede.

Hay una alternativa, que no ocasiona daños al medio ambiente, y produce lana de mayor calidad aunque en menor cantidad, pero de mejor precio. Es la cría de camélidos, especialmente la Llama y el Guanaco, aunque sin descartar a la alpaca y la vicuña.

La llama, originaria de la puna, a los que algunos atribuyen 5.000 años de antigüedad, es doméstica (el otro camélido doméstico es la alpaca, los silvestres son el guanaco y la vicuña), de alrededor de 1,20 de altura en la cruz, poseen sus pezuñas acolchadas o almohadillas plantares, lo que no provoca daños en el terreno. Si bien no son originarias de la región, sí lo son de la Puna en la Cordillera de los Andes, por lo que la adaptación entre ellas y el medio ambiente es mejor.

Su necesidad de forraje es menor a la del vacuno: con lo que consume un bovino adulto comen cuatro llamas adultas.

La lana que producen es de mucha mejor calidad que la ovina y de mejor precio en el mercado internacional. Tiene el inconveniente que deben ser esquiladas bianualmente, para que su mecha alcance los 4 cm. de largo donde llega a su máxima calidad.

En la Patagonia aún no puede ser considerada una producción de doble utilidad, es decir de carne y lana, porque su matanza y producción carnicera no está permitida al

no haber frigoríficos habilitados para ello en la zona. Si lo están en el Noroeste Argentino, así como en Bolivia y en Chile, donde hay carnicerías especializadas.

Su carne, con poca grasa de buen color y delicada terneza es apropiada para comercializarla como producto de gran calidad, amén de la producción de jamones ahumados y conservas.

Las acciones que se deben seguir para llegar a esa situación son, por un lado, obtener que deje de ser considerada fauna y sea considerada ganado menor. Para ello hay que establecer un sistema uniforme de guías de traslado para todo el país y habilitar los frigoríficos de la zona para su faenamiento.

La producción en la región se inició, con carácter industrial, en 1997, en la provincia del Neuquén, en la zona donde confluyen los ríos Malleo y Aluminé.

Es un animal rústico que se adapta a suelos pobres y tiene bajos requerimientos.

En Estados Unidos, Nueva Zelanda y Australia esta industria ha adquirido gran envergadura y mejora su genética con especímenes transportados desde... Argentina, dado que el que ha sido comenzado a llamar “tipo argentino”, conjuga armoniosamente el buen físico del animal, con la estructura del vellón, la finura de la fibra, el largo de la mecha y la ausencia de cerdas, por lo que el potencial para su desarrollo en nuestra región patagónica muestra un horizonte muy amplio.

A partir de su lana ha comenzado a surgir una industria de tejidos artesanales que producen mantas, ponchos, matras etc...

Las empresas textiles europeas que usan sus fibras lo hacen, generalmente, mezcladas con las de otros animales.

Aunque es considerado salvaje, también ha comenzado la producción de guanacos en cautiverio. De tamaño semejante al de la llama, hace algunos años algunos productores de la zona de Río Mayo y Los Menucos, quizás repensando la utilidad que tenían para los tehuelches, comenzaron con su producción. En la primera esquila, rematada en la última localidad, el kilo de lana de guanaco se vendió a u\$s 112 mientras la de oveja se cotizaba a u\$s 2. Ocurre que su pelo más fino mide menos de 18 micras de espesor, lo que le da una calidad aún superior a la de la lana cashmere.

La ganadería ovina debe seguir existiendo con producciones más cuidadosas del ambiente, dado que el 60 % de la lana se produce en la región (53). La principal provincia es Chubut seguida de Santa Cruz y Río Negro. En el Norte de Santa Cruz, Chubut y Río Negro se cría la raza Merino Australiana, que brinda lanas finas. En el Sur de Santa Cruz prevalece la Corriedale, de doble propósito, pero de lana de peor calidad.

Se considera lana fina a la de menos de 24,9 micras; cruza fina entre 25 y 29 micras, mediana entre 29,3 y 34,4 micras y gruesa la de 34,5 micras o más. El procesamiento de lavado y peinado se realiza casi todo en Chubut y por Puerto Madryn se exporta el 85% de toda la lana nacional, que en el año 2003 ascendió a u\$s 159 millones, de las cuales la peinadas aportaron el 64% del valor y el 46% del volumen; las sucias el 22% y 11% respectivamente, las lavadas el 11% del valor y los desperdicios el 3% del mismo.

De carne ovina se faenan en la patagonia 880 mil cabezas por año, lo que representa $\frac{3}{4}$ partes de la faena del país aportando Santa Cruz el 70% de la faena nacional de corderos. Los frigoríficos se hallan en Santa Cruz (2), Tierra del Fuego (2) y Chubut (1).

Las exportaciones de carne ovina patagónica ascendieron a 11.000 Tn. En el año 2003 por un valor de u\$s 11 millones.

Argentina cuenta con un cupo otorgado por la Unión Europea de 23.000 Tn./año a tasa de importación 0. De esa cifra está colocando en ese mercado sólo el 21%. Para aumentar las exportaciones debe aumentarse el stock.

Otra industria surgente es la exportación de carne equina (54). La ley 24.523/95 fomenta la producción de carne equina para consumo. Por razones culturales en Argentina se consume poca carne equina enviándose a faena el animal de refugio, cualquiera sea su causa.

Sin embargo se está promoviendo la cría con finalidad carnicera, dado que la mejor carne equina la produce el animal de 9 o 10 meses de vida. Es una carne blanca, con baja producción de colesterol y sabrosa para los pueblos de paladar acostumbrado.

En Dolavón, próximo a Trelew, se ha instalado un frigorífico de origen italiano que en el años 2004 ha exportado a Rusia, Holanda, Francia, Japón e Italia carnes equinas por valor de U\$S 48,3 millones.

Preservación de las fuentes de agua. (Explotación racional de las mismas y conservación del Campo de Hielo libres de toda contaminación.)

En esta tercera referencia al Campo de Hielo Sur, (la primera fue en la descripción geográfica y la segunda cuando tratamos las cuestiones limítrofes), destacaremos algunas características de este Campo de Hielo en el contexto de la

obligación que ambos país vecinos han contraído con la humanidad para su preservación.

Resueltas las cuestiones de límites continentales e insulares, Chile y Argentina, deben poner sus mejores esfuerzos, de hecho ya lo están haciendo, en mantener la zona libre de contaminación. Si bien la presencia del Campo de Hielo otorga a la región un fuerte atractivo turístico y siendo este potencialmente una industria de gran rendimiento económico, un aspecto a tener en cuenta es acordar entre los dos países políticas conjuntas o integradas para esta actividad que hagan honor a su calidad de depositarios de preservar este **Sitio de Herencia Mundial**.

Ubicados entre los 48° 20' S y 51° 30' S en el meridiano 73°30'O tiene 350 km. de longitud y su extensión varía según los autores desde 13.000 km². para Aniya M. hasta 22.000 km² para Mc Entyre, Mendoza R..

Su altura promedio es de 1350 msnm.

Donde todos están de acuerdo es que el Campo de Hielo Sur esta formado por 48 glaciares, de los cuales sólo tres son estables: Viedma, Oriental y Calvo y otros tres avanzan: Perito Moreno; Trinidad y Pío XI. El resto está en retroceso sobre todo por su lado Este, curiosamente diferente de lo que ocurre en el Campo de Hielo Norte, donde el retroceso se da por su vertiente Oeste.

Sus lenguas de hielo llegan al mar por el Oeste y a los lagos Patagónicos por el Este.

Chile ha declarado al glaciar y la zona extra glaciar de Torres del Paine como Parque Nacional al que la UNESCO ha declarado Reserva Natural de la Biosfera. El resto también es un Parque Nacional denominado Bernardo O'Higgins. Argentina por su parte, encuadra su porción correspondiente en el Parque Nacional Los Glaciares.

El 2 de Agosto de 1991, Chile y Argentina suscribieron en Buenos Aires un **Tratado sobre Medio Ambiente** en el cual, entre otras cosas, ambos países acordaron “emprender acciones coordinadas o conjuntas en materia de protección, preservación, conservación y saneamiento del medio ambiente e impulsarán la utilización racional y equilibrada de los recursos naturales, teniendo en cuenta el vínculo existente entre medio ambiente y desarrollo.”

En el artículo II ambos países acordaron llevar acciones coordinadas en los siguientes sectores:

1. Protección de la Atmósfera.
2. Protección del Recurso Suelo

3. Protección y aprovechamiento del Recurso Agua.
4. Protección del Medio Ambiente Marino
5. Protección de la Diversidad Biológica
6. Prevención de Catástrofes Naturales y ecológicas.
7. Tratamiento de Desechos y Productos Nocivos.
8. Evitar efectos ambientales negativos de las Actividades Industriales, Mineras y Energéticas.
9. Prevención de la Contaminación urbana.
10. Medio Ambiente Antártico.

En el artículo IV se acuerda constituir, en el ámbito de la Comisión Binacional Chileno-Argentina, una Subcomisión de Medio Ambiente para promover, coordinar y efectuar el seguimiento del Tratado.

El tratado tiene un **Protocolo Específico Adicional sobre Recursos Hídricos Compartidos** y otro sobre **Medio Ambiente Antártico**, al que nos referiremos a continuación.

En el primer protocolo citado ambos países se comprometen a que “el aprovechamiento de recursos hídricos en el territorio de una de las partes, pertenecientes a una cuenca común, no deberá causar perjuicios a los recursos hídricos compartidos, a la cuenca común o al medio ambiente.”

Al efecto se crea un Grupo de Trabajo en la Subcomisión más arriba citada para elaborar” los planes generales de utilización”.

Son estos algunos los aspectos más importantes del Tratado y el Protocolo firmado que abarcan, por supuesto, a todas las regiones limítrofes y dan garantía a ambos países y al mundo acerca de la preservación del medio ambiente en la región que nos ocupa.

Desarrollo de la industria turística

Hasta hace no muchos años, cuando se hacía referencia a actividades turísticas en la zona de los lagos neuquinos o en el Nahuel Huapi, se hablaba del “Sur”, sin pensar siquiera en la ubicación geográfica de ambas provincias.

Desde hace relativamente poco tiempo el verdadero Sur ha hecho emergencia en la industria turística, actuando como motor no sólo a la diversificación de las actividades que le corresponden, sino también traccionando sobre algunos de los

vectores geoestratégicos a los que hemos hecho referencia. De hecho es ya ha ocurrido o está ocurriendo en algunos casos.

La construcción de nuevos aeropuertos en Ushuaia y Lago Argentino, la remodelación de los aeropuertos de Bariloche, Trelew y Esquel ha sido consecuencia de la necesidad de adaptarlos al creciente flujo aéreo de carácter turístico.

Lo mismo puede decirse del “Expreso Patagónico”, el ferrocarril de trocha angosta (0,75) que une Esquel e Ingeniero Jacobaccci, aunque los viajes turísticos son entre la primera localidad citada y El Maitén.

Los viajes lacustres, las caminatas sobre los glaciares, la navegación de los ríos torrentosos o “rafting” y hasta la visita a granjas especializadas en frutas finas, son actividades diarias que llenan las actividades de los turistas, junto a la práctica de deportes, equitación etc...

Hoy todos los valles cordilleranos desde el norte de Neuquén hasta Ushuaia han recibido un incremento de la actividad turística que ha puesto a los servicios al borde de su capacidad.

Numerosos nuevos emprendimientos están pendientes, para ser concretados, de la llegada de nuevos caudales de gas y energía eléctrica.

Existe una integración incipiente de la actividad en circuitos conjuntos con Chile. Desde Bariloche a Puerto Montt; desde San Martín de los Andes a Pucón y de El Calafate a Torres del Paine , para nombrar los más conocidos, comienzan a recibir cada vez más afluencia de turistas que aprovechan los mejores sitios, a ambos lados de la cordillera.

Ushuaia, como puerta a la Antártida, recibe cada vez más cruceros en tránsito por su puerto.

Aún falta desarrollar el turismo mesetario. El hospedaje en estancias, el Bosque Petrificado y la Cueva de las Manos en el cañadón del Río Pinturas, son lugares que están esperando por el incremento del flujo.

Todo esto debe ser realizado con un minucioso cuidado del ecosistema, dado que el mayor atractivo está dado por las peculiaridades patagónicas, que entre otras cosas son escenario apropiado para el turismo aventura.

La concreción de proyectos ferroviarios y viales más arriba enunciados servirían a estos efectos, agregándole el atractivo que significa viajar, sobre todo en ferrocarril en tan largas distancias.

El turismo ha sido llamado “la industria sin chimeneas” y mueve muchísimo dinero. De la conciencia medio ambiental, que por suerte existe en la mayor parte de los habitantes de la región, dependerá la sustentabilidad de tales ingresos. Y de la decisión política de ejecutar los vectores de desarrollo vinculados, la posibilidad de incrementarlo.

CONCLUSIONES PARCIALES

Considerando las características geográficas y dinámicas de la región y tomando en cuenta sus particularidades, el proyecto geoestratégico que se desarrolla requiere sustentabilidad en el tiempo, así como fuentes de financiamiento genuino para su puesta en marcha.

Ratificando la ley geopolítica del valor integrador de las comunicaciones debe darse prioridad, con un fuerte impulso en este terreno, a las mismas, ya sean estas ferroviarias, viales, aéreas o marítimas.

Obviamente este desarrollo comunicacional no podrá hacerse en pocos años y deberá tener siempre presente la ecuación económica de costo beneficio, pero es seguro que una vez puesto en marcha, su propia dinámica actuará como incentivo y fomento de las actividades que actualmente se llevan a cabo y de algunas otras que aún no existen. Se deberán ir ampliando ordenadamente los núcleos urbanos, que algunos autores han denominado “ frentes pioneros”, lo que a su vez justificará el incremento de la inversión en el área de servicios.

Este círculo virtuoso necesitará de un cronograma extenso en su planificación. Pero no sería sorprendente que una vez iniciado el proceso los tiempos se aceleraran. Por ello las autoridades deberán cuidar que tal proceso se desarrolle dentro de pautas ambientales seguras, que no conspiren con el equilibrio del ecosistema de la región.

Los corredores bioceánicos jugarán un papel importantísimo en el futuro, considerando el acelerado crecimiento de la economía mundial y del área del Asia Pacífico en particular. Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que la economía en distancias dependerá del puerto de destino, ya que a India, Indonesia o Birmania el recorrido más corto es el que se realiza por el Atlántico. No así si el destino fuera China o Japón.

Como valor agregado del aumento del tráfico entre ambos lados de los Andes, surgirá una mayor actividad económica, cultural y social en el área fronteriza, convirtiéndola en una interfase entre ambos países, que se traducirá, seguramente, en una mayor cooperación.

Patagonia debe producir más para exportar más. Todos los vectores geoestratégicos expuestos necesitarán para su desarrollo planificación, inversiones y un cronograma ajustado a la realidad que le de sustentabilidad en el tiempo para insertarse en el marco internacional que, como el descrito, fortalecen sus posibilidades de desarrollo.

CAPITULO VI

LA PATAGONIA Y EL COMERCIO CON EL AREA PACÍFICO

Objetivo Específico: Establecer la importancia de los mercados ubicados en el área Pacífico, tanto de China, Japón, Corea e India o del Grupo ASEAN, como de las naciones americanas que tienen litoral con el mismo.

Proposición Orientadora: El surgimiento de poderosas economías en el área China, Japón, Corea, India -ASEAN, no aseguran por si mismas el desarrollo exportador patagónico hacia ese área.

La facilidad que otorgaría una integración vial-ferroviaria con los puertos chilenos debe ser sustentada con un fuerte incremento de la producción exportable y la exploración de esos mercados para nuevos productos.

- Parte I: China, India, Japón y Corea**
- Parte II: ASEAN**
- Parte III: América del Pacífico**
- Parte IV: Exportaciones patagónicas.**

Validación: esta capítulo está validado por el análisis bibliográfico en las parte I, II y III; por el análisis de documentos en la parte IV y por el análisis lógico en las conclusiones finales.

Parte I: China, India, Japón, y Corea

Para confirmar lo expresado en la Proposición Orientadora, pasaremos revista al estado actual de las economías de los países asiáticos y su relación comercial con Argentina.

China

El cambio de régimen económico en China en el año 1978 de la mano de Deng Xiao Ping, trajo aparejada la lenta pero constante inserción de China en el comercio internacional, con una participación creciente en el mismo.

Las reformas que acompañaron ese cambio, como la progresiva privatización de los factores de producción y mecanismos financieros, junto a la apertura de la economía China al ingreso de capitales extranjeros, ocasionó que esa inclusión en la economía mundial fuera unida a un fuerte y progresivo crecimiento económico, que ha ocasionado un reacomodamiento del comercio mundial y una creciente participación en el nuevo standard de vida de sectores cada vez más numerosos de la sociedad china que, no sólo incrementan su calidad de vida, sino migran de las zonas rurales a las zonas urbanas.

Estas migraciones internas, sin embargo, no han significado en los hechos una disminución de la producción agrícola china, ya que sus tasas de crecimiento superan las del crecimiento demográfico, llegando China, en estos momentos, a tener una producción cerealera mayor que la de Estados Unidos. Aún así no es su principal componente económico dado que el crecimiento en otras áreas productivas arrojó como consecuencia que la participación de la agricultura en la economía china, que era del 30% antes de 1980, cayera al 16% en el año 2000 (53) (54).

Sin embargo, dentro de este panorama, China es un país importador neto de soja dado que tiene un bajo rinde por hectárea y como necesita producir forrajes para su producción ganadera, ocupa para ellos las mejores tierras, que de esa manera no puede destinar a la soja.

China en 1978 ocupaba el puesto no. 32 en el comercio mundial, hoy ocupa el cuarto lugar.

Las ventajas comparativas de Argentina con respecto a China se ubican en los rubros (posiciones, en la jerga comercial internacional) de alimentos frescos, alimentos procesados y oleaginosas.

De los países sudamericanos quién más exporta a China es Brasil, seguido de Chile, Argentina, México y Perú. Pero lo más importante de destacar es que el único país donde la composición de las exportaciones es fundamentalmente agroalimentaria es Argentina.

En el año 2003 se exportó a ese destino por valor de u\$s 2.452 millones y se importó por u\$s 720 millones.

China, es necesario resaltarle, es gran productor del complejo agroindustrial, alguno de cuyos productos exporta. A pesar de ello en el año 2002 la importación de oleaginosas representó un 22,8% del total de sus importaciones; las lanas, hilado y tejidos el 15,1%; grasas y aceites el 13%; pescado y crustáceos el 12,9 %; residuos industriales de alimentos el 6,3% y carnes y despojos el 5,1%.

Otras posiciones dinámicas en la importación china han sido las preparaciones en base a cereales y de vegetales, junto con los lácteos y miel que se cuadruplicaron desde 1997 a 2002, así como las de carnes y las de pescados que se triplicaron. En todas estas posiciones la participación argentina es mínima.

Donde nuestro país tiene cierta relevancia como jugador en las importaciones chinas es, como ya hemos dicho, en la de oleaginosas, que se triplicaron hacia ese destino entre 1997 y 2002 y donde se ubica tercero con el 22% del total de la importación después de EEUU (35%) y Brasil (33%). En aceites y grasas nuestro país provee el 14% del total de importaciones chinas.

En un producto esencialmente patagónico como es la lana, Argentina se ubica en lo que los cuadros denominan “resto”, que en total aporta un 32%.

Para enfocarnos en las posibilidades de los productos patagónicos, previamente debemos encuadrarnos en lo que el país exporta.

En el año 2002 cinco capítulos conformaron el 70,19% de las exportaciones del complejo agroindustrial a China: oleaginosas 39,18%; lanas, pelos e hilados 20,04%; grasa y aceites 10,82% y residuos de la industria alimenticia 0,15%.

Son de destacar la importancia de ingresar como proveedor en los rubros de pescados, carnes, lácteos, legumbres, frutas, y hortalizas. Como veremos más adelante en todos ellos existe una competencia formidable, por lo que el ingreso debe ser a través de preparaciones o subproductos con demanda, como leche en polvo, leche UHT; quesos, manteca, margarina, pescados, carne bovina congelada, alimentos procesados, vinos, frutas y jugos de frutas natural.

No es objetivo de este capítulo hacer la exégesis del proceso productivo chino y sus necesidades de importación. Ya hemos hecho una descripción de las posibilidades de Argentina. Ahora vamos a pensar en las posibilidades a futuro de los productos patagónicos. Siempre a futuro.

Patagonia queda fuera del provecho de exportar el complejo oleaginoso, pero la carne que se produce al sur del paralelo 42 está considerada libre de aftosa sin vacunación por la Organización Internacional de Epizootias, así que no existen barreras sanitarias o para arancelarias para el intento. Cuando el mercado chino adquiera la sofisticación que da la riqueza en gran magnitud, la carne de llama o guanaco, podrá ser ofrecida como “delicatessen”, así como hoy se ofrece la de ciervo o jabalí., producción que deberá ser producto de animales criados en cautiverio.

Río Negro cuenta con la infraestructura necesaria para incrementar su producción de frutos, jugos, dulces, mermeladas y jaleas de las especialidades frutales que la caracterizan. Y los vinos rionegrinos y neuquinos tendrán un mercado para competir con sus pares mendocinos, sanjuaninos y chilenos.

La industria pesquera, de ingresar a ese mercado, podrá multiplicar varias veces su captura y procesamiento, pues China, que también cuenta con un gran litoral marítimo, importa pescados y moluscos de nuestro origen.

Los chinos aman los sabores delicados. Sus frutos así lo atestiguan. La producción actual de frutas finas patagónicas no alcanzaría con sus productos y derivados, como dulces etc... para satisfacer ese mercado, que los consideraría exóticos.

La producción agrícola china enfrenta un inquietante futuro. La mayor parte de su producción, cerca del 80% es de regadío. Allí se consume el 87% del agua, que además se aprovecha mal, pues de ella llega a los surcos el 60%. El resto se pierde por evaporación o infiltración.

Que China tenga el 23% de la población mundial, 7% de los recursos hídricos del planeta y el 7% de las tierras cultivables, no debe pasar inadvertido. Sobre todo mirándolo desde una perspectiva patagónica.

China compra otros productos que se producen en la Patagonia: petróleo y sus derivados, hierro y aluminio.

Un camino a recorrer, dada las especiales características culturales del mercado chino, (requieren tiempo y conocimiento de la contraparte para definir las tratativas), es alentar la incorporación de capitales chinos en las industrias que se desarrollen en la región. Eso allanaría mucho el camino y facilitaría el acceso a ese mercado.

En el mercado de lácteos, (55) por el momento Argentina no tendría acceso sino a través de leches y quesos de oveja, cabra, guanaco, llama etc... Pero como el sistema de distribución china no asegura la cadena de frío y las redes son de corto alcance, tanto las leches mencionadas, como la de vaca deben llegar en polvo, como así también los sueros lácteos, rubros donde Argentina es competitiva por ser usados por la industria alimenticia china. Por otra parte la cercanía con ese mercado de eficientes productores ganaderos y lecheros como Australia y Nueva Zelanda los convierten en competidores serios para nuestras posibilidades.

Aún así se espera que las exportaciones argentinas de leche en polvo esterilizada dirigidas a ese destino crezcan entre un 15% y un 20% anual, lo que significan 10.000 a 15.000 Tn/año.

Si bien el principal potencial ganadero argentino está en la pampa húmeda, la ventaja patagónica de ser libre de aftosa, le otorga ventajas comparativas. Argentina en su conjunto ya la tiene por ser uno de los únicos cuatro productores del mundo declarados libres de BSE (mal de la vaca loca).

En 2002 las importaciones chinas de carne representaron el 1% de su consumo interno que es de 4,4 kg/cap/año para la bovina y 31kg/cap/año para la porcina. De ese 1%, 88% correspondió a congeladas, 6% a procesadas y 6% a enfriadas. Argentina colocó 126 Tn. de carnes procesadas (56). Proveyó también menudencias, ocupando el tercer lugar después de Brasil y EEUU. China importó 60 mil Tn de las mismas en 2001.

Para finalizar con el sector agroalimentario, diremos que Argentina exporta a China en el mercado lanero, productos de pelo fino, peinado y cardado, ocupando el tercer lugar con el 13%, luego de Australia (38%), y Uruguay (21%). Tienen gran aceptación las lanas finas de hasta 19 micras. Una de las industrias proveedoras está radicada en Trelew. Pensar que es un mercado ideal para la colocación de lana de llamas y guanacos patagónicos, es sólo mirar al futuro.

También surge de los suelos patagónicos el petróleo que exportan Petrobrás y Repsol.

China y los diez países integrantes de la ASEAN han firmado un tratado de libre comercio, que ha comenzado a regir en este año de 2005, con reducción de tarifas arancelarias, cuya desaparición total está prevista para el 2010.

India

India es el 10º cliente de Argentina. En el año 2003 las exportaciones argentinas a ese destino superaron los 508 millones de dólares y las importaciones los 113 millones.

El sector de la agricultura es el principal pilar de la economía india y ha hecho un progreso muy importante. Hasta fines de la década del 70 la India importaba trigo. Ahora es uno de los mayores productores de alimentos del mundo (600 millones de toneladas). No sólo eso, sino que es también el mayor productor de leche, caña de azúcar, té y el segundo mayor productor de arroz, trigo, fruta y de 59 millones de toneladas de vegetales.

Como vemos India no es una economía complementaria con la Argentina, sino más bien, un formidable competidor, sobre todo en los mercados de su región.

Pero India está replicando el fenómeno chino, con crecientes masas poblacionales aumentando su nivel de vida, lo que en un período no demasiado lejano lo llevará a necesitar de importaciones del sector alimentario. Por razones religiosas no es de esperar que importe carne vacuna, pero si otras carnes que Argentina, y de esta la Patagonia, podría venderle.

Los principales rubros exportados a India con participación patagónica fueron y son los minerales metalíferos y los cueros. Existe un interesante mercado para aceites de petróleo, desperdicios de aluminio, lanas sin cardar ni peinar y desperdicios y desechos de hierro. Un rubro que Argentina podría exportarle son aleaciones de aluminio.

Japón

Japón es le 14º cliente Argentino. En el año 2003 las exportaciones argentinas alcanzaron u\$s 371 Millones y se importó por u\$s 371(57) dándose la poco frecuente situación de un equilibrio absoluto.

Muchos de los rubros exportados a Japón son productos que se producen en la Patagonia.

Son ellos: Minerales metalíferos; aluminio sin alear; muebles; camarones y langostinos; aleaciones de aluminio; vinos; pescados; pasta química de madera de conífera; filetes de pescado congelados; granito; carnes de pescado; hígado de pescado congelado; invertebrados acuáticos y moluscos preparados (57).

Todas estas exportaciones tuvieron un comportamiento errático en los últimos años por causas inherentes a la economía argentina, habiendo productos que disminuyeron fuertemente su participación, otros que la mantuvieron estable y algunos, como los muebles, que pasaron de u\$s 15.000 a u\$s 10 millones.

Las cuatro empresas proveedoras de producción pesquera son empresas con bases en la Patagonia. Y, el resto de los productos mencionados, pueden ser muy bien producidos en ella.

Japón importa petróleo desde Argentina, pero a través de una empresa multinacional que no es extractiva.

Las relaciones comerciales con Japón son de vieja data y los caminos ya están abiertos. Sólo queda transitarlos.

Corea

Corea es el cliente no. 23 de Argentina. En el año 2003 las exportaciones a ese país totalizaron 373 millones de dólares; en el 2004 fueron de 329 millones y las importaciones 307 millones. Este año en los dos primeros meses se incrementaron 13% las exportaciones en relación a 2004 y 17% las importaciones.

Si consideramos a los compradores asiáticos Corea fue el quinto detrás de China, India, Japón y Tailandia., el proveedor número trece, tercero de Asia, después de China y Japón.

Los rubros que exportó Argentina fueron aceites de petróleo, moluscos e invertebrados acuáticos, pieles y cueros; maderas y carbón; aluminio sin alear; pescados congelados; aleaciones de aluminio; desperdicios y desechos de cabra; lana peinada y carnes de pescado congeladas.

Argentina tiene posibilidades de colocar pasta química de madera de conífera y aumentar sus colocaciones de pescados, productos minerales y mayor cantidad de aluminio sin alear. Los productos en los que Argentina puede incrementar su exportación representarían en el total de importaciones coreanas que alcanzan los u\$s 30.000 millones, el 1%.

Parte II: ASEAN (58)

La Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN), es una alianza regional compuesta originalmente por cinco países del sureste de Asia. La ASEAN fue fundada en Bangkok (Tailandia) en agosto de 1967 por Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur y Tailandia. Brunei se unió tras obtener su independencia en 1984. En julio de 1995 se incorporó Vietnam. Laos, y Birmania ingresaron durante 1997. El secretariado permanente se encuentra en Yakarta (Indonesia).

Algunos de estos países aparecen confundidos en las estadísticas con la reunión colaborativa informal denominada Asia-Pacífico (Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur, Tailandia y Vietnam, China, Corea y Japón), lo que a los efectos analíticos genera alguna confusión.

Los principales objetivos de la ASEAN, establecidos en la Declaración de Bangkok (1967), son acelerar el crecimiento económico y fomentar la paz y estabilidad

regional. Con Japón en 1977 se estableció un foro conjunto, y con la Unión Europea en 1980 se firmó un acuerdo de cooperación.

En enero de 1992, los miembros de la ASEAN acordaron establecer una zona de comercio libre y reducir las tarifas a productos no agrícolas durante un periodo de 15 años, que comenzó en 1993. La reunión de la ASEAN en julio de 1994 estableció el reconocimiento de la necesidad de relaciones internas más próximas, el aumento de sus miembros y un papel mayor en la seguridad regional después del fin de la guerra fría. Camboya y Papúa-Nueva Guinea tienen estatuto de países observadores, y Corea del Sur posee un estatuto especial.

Como dijimos más arriba sus integrantes han firmado con China un tratado de libre comercio que entró en vigencia en el 2005 y contempla la total reducción de tarifas en el 2010.

Malasia

Pasó con éxito de una economía de productos primarios, que dependía del estaño, el caucho y el aceite de palma a las manufacturas de mano de obra intensiva y, más tarde a las más sofisticadas de productos electrónicos. La gran mayoría de discos rígidos (hard disk) que utilizan las computadoras, son fabricados en este país.

Malasia aspira a entrar en el siglo XXI con proyectos como el Súper Corredor de Multimedios, un enclave de alta tecnología que quiere nada menos que competir con el Silicon Valley de California (EE.UU.).

Existe consenso entre el gobierno, la oposición, empresarios e intelectuales en relación con que el país debe seguir creciendo mediante la inversión y la innovación tecnológica, y el camino para llegar a estos objetivos pasa por la educación.

Es el cliente comercial no. 30 de Argentina. La penetración comercial en su mercado es casi nula, 0.27% del total en el 2003 cuando se exportaron productos por valor de U\$S 216 millones por la colocación fundamentalmente de pieles y cueros.

Tailandia

El cultivo, procesado y exportación de los productos agrícolas, en especial del arroz, han sido tradicionalmente el principal sustento de la economía tailandesa. A pesar de que el país ha estado entre los más prósperos de Asia, su dependencia del monocultivo de arroz le ha hecho muy vulnerable por la fluctuación de los precios en el mercado y la variación de cosechas.

Estimulada por las inversiones japonesas, Tailandia se industrializó rápidamente durante la década de 1980 y los primeros años de la de 1990. El turismo, también se ha convertido en un destacado sector de la economía tailandesa sobre todo en la pasada década.

A finales de la década de 1980, las exportaciones anuales de Tailandia eran de unos 15.800 millones de dólares y las importaciones alcanzaban la cifra de 17.900 millones. Entre las primeras se encontraban los artículos textiles y confección, componentes electrónicos, arroz, caucho, estaño, mandioca, azúcar y camarones. Las importaciones más importantes eran petróleo y derivados, maquinaria no eléctrica, equipamiento para transporte, compuestos químicos, hierro, acero y maquinaria eléctrica. Las principales relaciones comerciales se establecían con Japón, Estados Unidos, Singapur, Alemania, Malasia, China y los Países Bajos.

Ocupa el 13º. Lugar en el ranking comercial exterior argentina. Nuestras exportaciones se componen fundamentalmente de pescado, pieles y cueros. En el 2003 llegaron a u\$s 435 millones.

Filipinas

Filipinas a finales de la década de 1980, importaba anualmente por 10.400 millones de dólares y las exportaciones eran de 7.800 millones de dólares. Las principales importaciones son petróleo, maquinaria, equipamiento de transportes, metales, productos químicos, alimentos y textiles. Las exportaciones más destacadas son componentes eléctricos y electrónicos, aceite de coco, minerales metálicos, ropa, azúcar sin refinar, copra, plátanos, mariscos, piña enlatada, troncos y maderas. Sus principales socios comerciales son Estados Unidos, Japón, Singapur, Hong Kong, Taiwan, Gran Bretaña.

La República de Filipinas es un archipiélago que comprende más de 7.100 islas e islotes situados en la costa sudeste del continente asiático. En total 300.176 Km².

Las relaciones comerciales con nuestro país se desarrollan en un marco de reciproca escasez. En el año 2003 Argentina ha exportado por valor de 86,5 millones de dólares e importado por 6,2 millones de dólares.

Filipinas presenta posibilidades para colocar frutas frescas como manzanas, ciruelas o uvas, vinos, animales vivos, combustibles, aceites, grasas y ceras de origen animal y vegetal.

Brunei

La economía de Brunei depende por completo de la producción de petróleo y gas natural. Los campos petrolíferos se descubrieron en tierra en 1929, pero la producción en la actualidad se ha ampliado a los campos situados en el mar. La producción de crudo de petróleo a finales de la década de 1980 era de 51 millones de barriles al año. De menor importancia para la economía es la producción de caucho, pimienta y piel de animales. La producción de arroz, el principal cultivo alimenticio, no satisface las necesidades nacionales. Las industrias locales incluyen tejidos y trabajo del metal. La explotación de las reservas forestales del país está en crecimiento. No existe prácticamente intercambio comercial con Argentina.

Singapur

La ciudad portuaria de Singapur se creó como centro de distribución sobre la base de la tradición comercial autóctona; es una de las áreas económicas de Asia que posee unas tasas de crecimiento anual más elevadas, el 8,5% desde 1966, al que hay que añadir un ligero aumento desde 1990. El nivel de vida es de los más altos de los países de la región. La importancia que ha tenido el comercio internacional se ha diversificado hacia una industria ligera y hacia el sector financiero. A principios de la década de 1990 el producto nacional bruto se estimaba en 39.300 millones de dólares, lo que equivalía a 12.890 dólares per cápita (según datos del Banco Mundial con precios para 1989-1991).

Singapur es el puerto más activo del mundo y extiende sus muelles hasta el puerto de Keppel en la costa meridional. La mayor parte de su comercio se centra en artículos producidos en la región. A principios de la década de 1990 las importaciones anuales suponían un volumen total de 74.400 millones de dólares, mientras que las exportaciones alcanzaban la cifra de 65.400 millones de dólares –un comercio 7 veces superior al de Argentina-. Estados Unidos, Japón, Malasia, China, Taiwan, Alemania y

Hong Kong son los principales socios comerciales de Singapur. Argentina no tiene una relación comercial significativa.

Vietnam

La economía moderna de Vietnam ha evolucionado bajo el peso de las acciones militares y la agitación política. Con la reunificación de Vietnam en 1976, bajo la esfera de influencia de la URSS, por la derrota de Estados Unidos en la guerra, se estableció un sistema económico socialista, que no pudo sustraerse de los cambios que se empezaban a imponer en la región. Un programa sistemático de reforma económica, que se inició en 1986 y que se conocía con el nombre de Doi Moi (Renovación Vietnamita), impulsó la competencia, la apertura del mercado y la inversión extranjera, con el objetivo de emular a las economías con fuerte crecimiento de Asia. El programa de 1990 tenía como objetivo duplicar la renta per cápita, aumentar en un 50% la producción de arroz y quintuplicar el valor de las exportaciones para el año 2000. Entre 1991 y 1993, Vietnam tuvo un producto interior bruto (PIB) anual estimado en 19.000 millones de dólares.

En el mismo período, las exportaciones anuales totales de Vietnam alcanzaron un valor de aproximadamente 2.010 millones de dólares y las importaciones unos 2.050 millones. Entre las exportaciones figuran los productos agrícolas sin transformar (sobre todo arroz), petróleo, carbón, prendas de vestir, calzado, cerámica, piedras preciosas y seda. Entre las importaciones destacan combustibles, tractores, abonos y equipamiento de transporte. Los principales socios comerciales de Vietnam son Japón, Hong Kong, Filipinas, Singapur, Francia y Alemania. Desde 1987 el gobierno ha alentado la inversión extranjera para promover el crecimiento económico, con una inversión total, entre 1988 y 1993, de 5.300 millones de dólares. El 4 de febrero de 1994, Estados Unidos puso fin al embargo impuesto por primera vez en 1964 a Vietnam del Norte.

Vietnam es el cliente no. 36 en el comercio exterior argentino. Las exportaciones a ese país llegaron en el año 2003 a 178 millones de dólares, principalmente por la colocación en ese mercado de leche en polvo esterilizada, camarones, langostinos y similares congelados y pasta química de madera de conífera. Argentina tiene posibilidades de abrir el mercado de derivados del petróleo como aceites y betún y de aluminio sin alear.

Myanmar (Birmania)

Es un país predominantemente agrícola y más de la mitad de la población trabajadora está vinculada al cultivo y procesamiento de sus productos. El desarrollo industrial, que apenas existía antes de la II Guerra Mundial (1939-1945), se aceleró en las décadas de 1960 y 1970. Un objetivo del gobierno ha sido la modernización y diversificación de la economía; consecuentemente, muchas empresas privadas se han nacionalizado, no privatizado, confiando el gobierno que ese es el camino hacia la modernidad.

Todo el comercio exterior está controlado por el gobierno, pero desde 1990 las empresas han podido participar directamente en el comercio. Las exportaciones principales son teca, arroz, legumbres, algodón, minerales, metales y caucho. Las principales importaciones están compuestas de maquinaria, equipos de transporte, productos químicos, tejidos y productos alimenticios. A finales de la década de 1980, las exportaciones anuales ascendían a 1,4 millones de dólares, mientras que las importaciones anuales suponían del orden de 1,3 millones de dólares. Los principales países con los que comercia Birmania son Japón, Singapur, Indonesia, Alemania, Gran Bretaña y Estados Unidos. El comercio con Argentina es inexistente.

Laos

Laos es un país sin salida al mar y cuyos recursos naturales están sin explotar o sin estudiar. Una importante mayoría de la población se dedica a una agricultura de subsistencia. La industria se limita a pequeñas fábricas que producen bienes de consumo. El producto nacional bruto (PNB) en 1991, (de acuerdo con estimaciones del Banco Mundial), era de 965 millones de dólares, es decir, 230 dólares per cápita. Durante la década de 1980, la ayuda extranjera —una gran parte de la cual provenía de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) y Vietnam— servía para equilibrar el déficit del presupuesto anual. A comienzos de la década de 1990, Japón y Estados Unidos comenzaron a enviar ayuda a Laos.

El trueque es todavía la principal forma de intercambio en el comercio rural; la economía monetaria se limita sobre todo a las ciudades. A comienzos de la década de 1990, el valor de las exportaciones anuales era de unos 96 millones de dólares; estaban compuestas sobre todo por madera, energía hidroeléctrica (para Tailandia) y estaño.

Otras exportaciones son el café, cardamomo, benzoin, barras de laca, piel y cuero. El valor total anual de las importaciones es de unos 230 millones de dólares y engloba principalmente alimentos, productos del petróleo, automóviles, maquinaria, equipos eléctricos, acero y algodón. Los principales importadores de productos laosianos a comienzos de la década de 1990 eran Tailandia, China, y Japón; por otra parte, los principales proveedores de Laos eran Tailandia, China, Singapur y Japón.

No hay registros de comercio con Argentina

La evolución del conjunto del ASEAN en su comercio con Argentina desde 1999 hasta la fecha y considerándolo desde el punto de vista argentino ha sido la siguiente:

Año	Exportaciones FOB	Importaciones CyF
1999	537	556
2000	575	575
2001	823	500
2002	843	143
2003	1108	268

Cuadro 9

No hay registro de datos oficiales sobre el año 2004 y el 2005 en su primer semestre.

El raquítico intercambio comercial de Argentina con los países integrantes de la ASEAN, aunque se haya más que duplicado en los últimos cinco años, demuestra claramente como las constantes peripecias económico financieras de nuestro país junto con la falta de decisión oficial y privada para explorar esos mercados se refleja en las cifras.

Si bien en la actualidad tal intercambio no justificaría generar geoestrategias de corto plazo con ese objetivo, si sería conveniente pensarlas para el largo plazo, pues visualizada la región de ASEAN en conjunto, considerando su propia relación con China, el número de habitantes y el mejoramiento dentro de ella de la condición económica de aquellos países que se han volcado hacia el libre comercio, se justifica

poner en marcha los proyectos que en algunos años seguramente aportarán resultados ventajosos.

Un dato importante es que el ex ministro de economía chileno Eduardo Aninat dijo en Buenos Aires en diciembre de 2004 que Chile tiene un horizonte de exportaciones de origen agropecuario, fundamentalmente en dirección al ASEAN, para el año 2030, de 55 mil millones de dólares, a una tasa de crecimiento del 15% anual desde ahora y reconoció que su país no tiene tierras para satisfacer tal demanda. En otras palabras dijo que las alternativas eran importar de empresas argentinas, crear empresas binacionales en Argentina, o instalar empresa chilenas en nuestro país, por lo que Argentina podría convertirse en la fuente de recursos que le de escala al negocio (59).

Consultado Jorge Castro ex Secretario de Estado de Planeamiento Estratégico sobre la importancia geopolítica de la complementación económica con Chile respondió: **“ La complementación económica con Chile, que ya está en marcha, traerá aparejado el desarrollo de las zonas fronterizas con ese país, lo que actuaría como contrapeso geopolítico interno compensando, en parte, el desequilibrio que provoca el mayor desarrollo del litoral. Además, es sabido que los círculos virtuosos económicos generan inversiones, las que a su vez generan actividades que atraen nuevas inversiones.**

Chile ha firmado Acuerdos de Libre Comercio con numerosos países, entre ellos los de la zona Asia-Pacífico. Esto quiere decir que Chile tiene los mercados y Argentina la escala productiva que Chile necesita, lo que facilita enormemente la complementación.

Los puertos chilenos son una magnífica vía de salida de productos argentinos hacia el Pacífico y viceversa de entrada a la Argentina. Lo mismo puede decirse de los puertos argentinos para los productos chilenos con destino Atlántico.

El mundo en general y Asia-Pacífico en particular, ha entrado en una onda larga de expansión de la economía que abre grandes posibilidades a la producción agroindustrial argentina.”

Parte III: América del Pacífico

Los países americanos que se hallan sobre la costa del Océano Pacífico, se presentan también como mercados interesantes para la producción patagónica: en ellos

debemos incluir no sólo a los países sudamericanos sino también a los países del Mercado Común Centro Americano (Honduras, Guatemala, Nicaragua, El Salvador y Costa Rica), México y Panamá.

El comercio entre la región patagónica y esos países es muy exiguo (nosotros analizaremos solamente las exportaciones) figurando únicamente México y Panamá como compradores significativos de productos patagónicos, aunque no podemos desagregar ni por grandes rubros siquiera esas exportaciones.

México en el año 2003 importó de la Patagonia 20,6 millones de dólares desde la provincia de Chubut (1,4% de sus exportaciones); 5,2 millones de dólares desde Tierra del Fuego (1,5% de sus exportaciones) y 2,1 millones de dólares de Río Negro (0,6% de sus exportaciones). El otro país registrado es Panamá, que en el mismo año importó desde Neuquén mercaderías por valor de 1, 2 millones de dólares (de ínfima significación en las exportaciones totales de la provincia).

En el mismo año 2003 Costa Rica aparece comprando por valor de 11 millones de la misma moneda, pero no exclusivamente de la Patagonia sino de todo el país, pieles, cueros, frutos y hortalizas, lácteos, miel, manzanas frescas, jugos de frutas, jaleas, mermeladas y dulces.

Como vemos, muchos de esos productos se producen en la región por lo cual este país aparece como mercado posible.

El CA4 (subregión del MCCA) integrado por El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua compró en el 2003 en todo el país por valor de u\$s 152 millones, en productos que también se producen en la Patagonia como hortalizas, bebidas, frutas, lácteos y manzanas frescas.

El desarrollo del comercio con América del Pacífico tiene una importancia fundamental agregada. Aquellos barcos que no parten con la carga completa, como lo hacen los petroleros o cerealeros, requieren ir completando carga a lo largo de la costa del Pacífico, incluido EE.UU., para desde allí dirigirse a Asia, a efectos de asegurar la rentabilidad del viaje.

Parte IV: Exportaciones patagónicas.

Terminaremos dando una visión desde el punto de vista exportador. Esto significa representar gráficamente qué producen, exportan y a quienes exportan cada una de las provincias patagónicas, qué valor por producto y que representan cada uno de

ellos en las exportaciones totales de cada provincia. Son datos obtenidos de la información que brinda la **Secretaría de Industria, Comercio y de la Pequeña y Mediana Empresa, en base a datos del INDEC**, y cuyo último registro corresponde al año 2003.

Mostraremos, además, la evolución de las exportaciones desagregadas por provincia en los últimos cinco años, los principales rubros y los principales países de destino.

Pero antes diremos, para resumir, que la Patagonia produce el 85% del petróleo nacional; el 88% del gas; el 57% de la energía hidroeléctrica; el 100% del carbón; 100% de aluminio y el 62% de las capturas pesqueras. (Este último dato se contradice con los citados en la pag. 174 y en el cuadro 5. Su autora (60), cita como fuente a la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca, con datos de 1997 que, además, asigna un 32% a los puertos de la Provincia de Buenos Aires).

Tiene actividades en energía eólica, forestación, gestión ambiental, turismo, minería, ganadería variada, frutas de todo tipo aptas para la región, uvas, vino, lana, cueros, piedras, filamentos sintéticos, fundición de hierro etc...

De acuerdo a la ley 23.018/83 modificada por la 24.990/97 Y 25.454/01 las producciones que salen por puertos patagónicos, que tengan como destino puertos extranjeros o puertos de cabotaje como escalas a los anteriores, con productos primarios de la Patagonia o manufacturas con productos regionales, siempre que el proceso signifique un cambio de posición arancelaria y que la mercadería sea producto de un proceso industrial, tienen un reintegro adicional de acuerdo al puerto en que se embarque que va del 7% al 10%. (Leyes hábilmente utilizadas en los proyectos mineros presentados por las empresas extranjeros pues, tal reintegro, supera con creces las regalías del 3% que pagan por lo extraído en boca de mina.)

Estos datos que continúan serán los últimos que aportaremos y nos servirán para extraer nuestras conclusiones del capítulo.

Neuquén

Año 2003 :

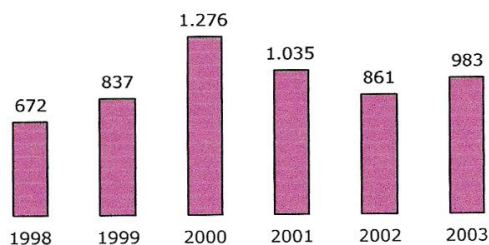
Exportaciones: 983 millones de u\$.

**Exportaciones per cápita: 1992 u\$. 5ª. Provincia por monto exportado.
(3% del total del país)**

Exportaciones provinciales
Millones de u\$s

Año					
1998	1999	2000	2001	2002	2003
672	837	1.276	1.035	861	983

Exportaciones Provinciales
(1998-2003)



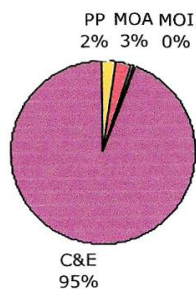
Fuente: Elaboración propia en base a INDEC.

Exportaciones por Grandes Rubros
(millones de u\$s)

PP(1)	MOA(2)	MOI(3)	C&E (4)
25	28	4	926

- (1) PP: Productos primarios.
 (2) MOA: Manufacturas de origen agropecuario.
 (3) MOI: Manufacturas de origen industrial.
 (4) C&E: Combustible y energía.

Exportaciones por Grandes Rubros (en %)



Principales complejos exportadores de la provincia:

*Complejo petrolero

*Complejo frutícola

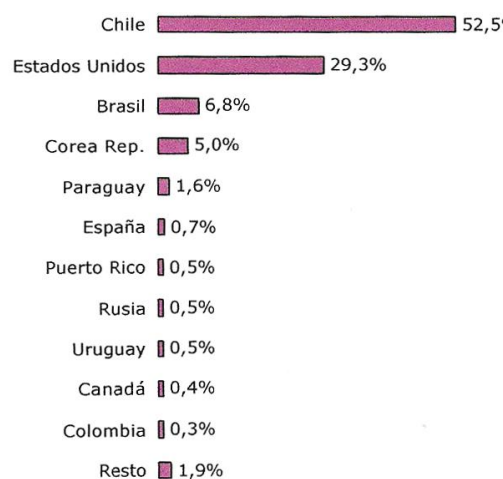
Principales productos exportados (a 8 dígitos del NCM, miles de u\$s)

Posic.	Descripción	Exports	Part. %
Total		983.154	100,0%
27090010	Aceite crudo de petróleo	594.887	60,5%
27112100	Gas natural	168.289	17,1%
27101159	Las demás gasolinas	127.128	12,9%
27101921	Gasóleo (gas oil)	20.271	2,1%
20097000	Jugo concentrado de manzana	19.309	2,0%
08082010	Peras frescas	13.051	1,3%
08081000	Manzanas frescas	8.961	0,9%
27111290	Gas de petróleo (propano licuado)	8.628	0,9%
20098000	Jugo concentrado de pera	7.928	0,8%
27111300	Butanos	4.410	0,4%
25232910	Cemento normal	2.046	0,2%
Resto		8.246	0,8%

Exportaciones país de destino (año 2003, millones de u\$s)

País	FOB
Total general	983,1
Chile	515,7
Estados Unidos	287,6
Brasil	66,5
Corea Rep.	48,7
Paraguay	15,6
España	6,8
Puerto Rico	5,2
Rusia	5,2
Uruguay	4,9
Canadá	4,4
Colombia	3,4
Bélgica	2,8
Italia	2,8
Países Bajos	2,7
Nigeria	2,0
Bolivia	1,6
Panamá	1,2
Resto	5,8

Exportaciones por país de destino (en %, año 2003)



Exportaciones por bloque de destino

Resto de Aladi	53,1%
NAFTA	30,3%
Mercosur	8,9%
Asia Pacífico	5,0%
Unión Europea	1,8%
Otros Bloques	1,0%

Mercosur: Integrado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Unión Europea: Integrada por Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, San Marino, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Finlandia y Suecia.

NAFTA: Integrado por Estados Unidos, Canadá, México y Puerto Rico.

Resto de ALADI: Integrado por Chile, Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

Asia Pacífico: Integrado por Japón, Brunei, Corea Republicana, China, Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur, Tailandia y Vietnam.

Río Negro

Año 2003:

Exportaciones 334 millones de u\$s

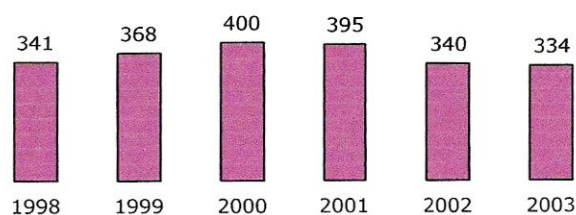
Exportaciones per cápita: 594 u\$s

12ª provincia por monto exportado (1,1% del total nacional)

Exportaciones provinciales Millones de u\$s

Año					
1998	1999	2000	2001	2002	2003
341	368	400	395	340	334

Exportaciones Río Negro (1998-2003)



**Exportaciones por Grandes Rubros
(millones de u\$s, año 2003)**

PP (1)	MOA (2)	MOI (3)	C&E (4)
182	44	17	91

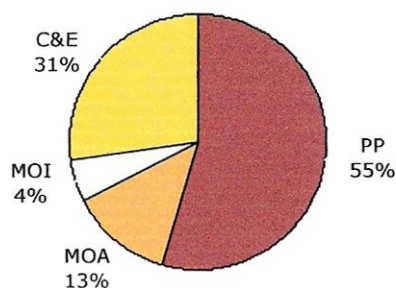
(1) PP: Productos primarios.

(2) MOA: Manufacturas de origen agropecuario.

(3) MOI: Manufacturas de origen industrial.

(4) C&E: Combustible y energía.

**Distribución por Grandes Rubros
(en %, año 2003)**



Principales complejos exportadores de la provincia:

*Complejo petrolero

*Complejo frutícola (peras y manzanas)

*Complejo ovino (lana)

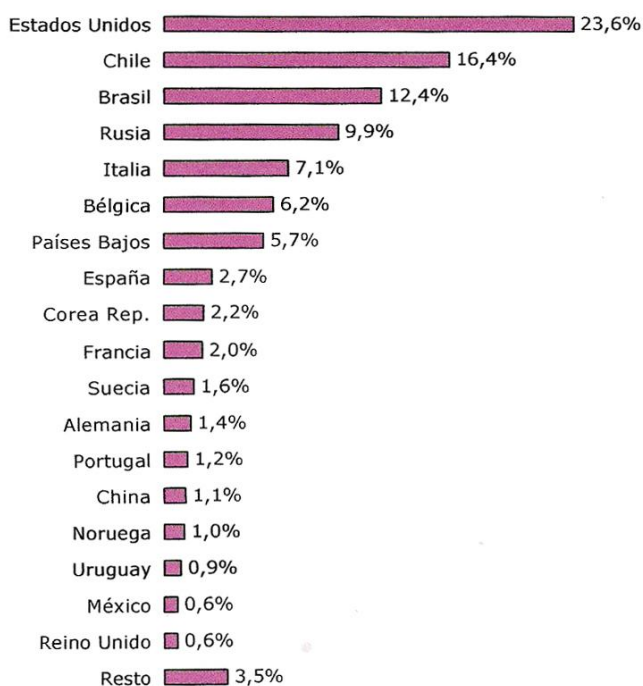
**Principales productos exportados
(a 8 dígitos del NCM, miles de u\$s)**

Posic.	Descripción	Exports	Part. %
Total		334.263	100,0%
08082010	Peras frescas	105.321	31,5%
27090010	Aceites crudos de petróleo	88.497	26,5%
08081000	Manzanas frescas	57.418	17,2%
20097000	Jugo concentrado de manzana	27.239	8,1%
39041010	Policloruro de vinilo	14.691	4,4%
51011190	Lana esquilada	7.481	2,2%
20098000	Jugo concentrado de pera	7.044	2,1%
25081000	Bentonita (arcilla)	3.495	1,0%
27112100	Gas natural	2.324	0,7%
08093010	Duraznos frescos	2.162	0,6%
08134010	Peras secas	2.077	0,6%
08133000	Manzanas secas	1.929	0,6%
Resto		14.585	4,4%

Exportaciones país de destino
(año 2003, millones de u\$s)

País	FOB
Total general	334,2
Estados Unidos	78,8
Chile	54,7
Brasil	41,5
Rusia	33,1
Italia	23,6
Bélgica	20,7
Países Bajos	18,9
España	9,0
Corea Rep.	7,2
Francia	6,8
Suecia	5,5
Alemania	4,6
Portugal	4,0
China	3,7
Noruega	3,4
Uruguay	2,9
México	2,1
Reino Unido	2,0
Resto	11,7

Exportaciones por país de destino
(en %, año 2003)



Exportaciones por bloque de destino

Unión Europea	28,8%
NAFTA	24,7%
Resto de Aladi	16,9%
Mercosur	13,7%
Asia Pacífico	3,3%
Otros Bloques	12,6%

Mercosur: Integrado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Unión Europea: Integrada por Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, San Marino, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Finlandia y Suecia.

NAFTA: Integrado por Estados Unidos, Canadá, México y Puerto Rico.

Resto de ALADI: Integrado por Chile, Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

Asia Pacífico: Integrado por Japón, Brunei, Corea Republicana, China, Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur, Tailandia y Vietnam.

Chubut

Año 2003:

Exportaciones: 1.494 millones de u\$s

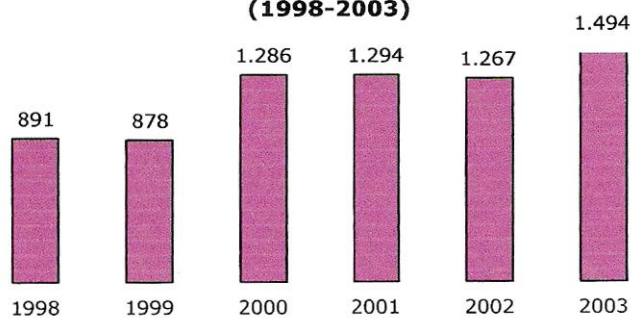
Exportaciones per cápita: 3.512 u\$s

4ª provincia por monto exportado (5% del total nacional)

Exportaciones provinciales
Millones de u\$s

Año					
1998	1999	2000	2001	2002	2003
891	878	1.286	1.294	1.267	1.494

Exportaciones Provinciales
(1998-2003)



Exportaciones por Grandes Rubros
(millones de u\$s)

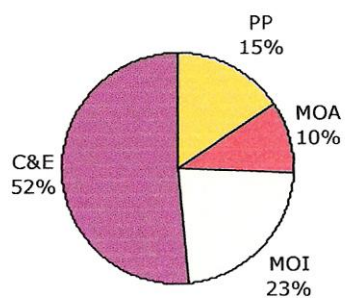
PP(1)	MOA(2)	MOI(3)	C&E (4)
231	154	341	768

(1) PP: Productos primarios.

(2) MOA: Manufacturas de origen agropecuario.

(3) MOI: Manufacturas de origen industrial.

(4) C&E: Combustible y energía.



Principales complejos exportadores de la provincia:

*Complejo petrolero

*Complejo aluminio

*Complejo de origen ovino

*Complejo pesquero

Principales productos exportados

(a 8 dígitos del NCM, miles de u\$s)

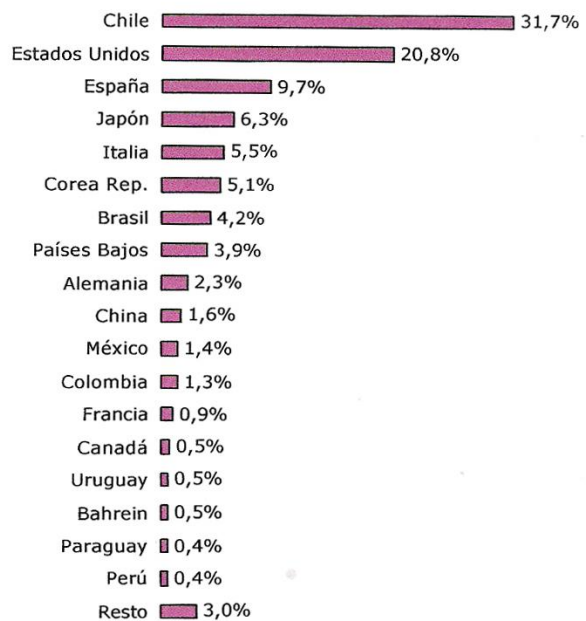
Posic.	Descripción	Exports	Part. %
Total		1.494.296	100,0%
27090010	Aceites crudos de petróleo	767.974	51,4%
03061391	Langostinos enteros congelados	116.216	7,8%
76012000	Aleaciones de aluminio	233.789	15,6%
76011000	Aluminio sin alear	60.800	4,1%
03079900	Harina de invertebrados acuáticos	39.246	2,6%
51052910	Lana peinada	88.233	5,9%
76051110	Alambre de aluminio	30.474	2,0%
03037800	Merluza congelada	15.565	1,0%
51011190	Lana esquilada	17.068	1,1%
03061399	Los demás decapodos congelados	23.038	1,5%
03042010	Filetes de merluza congelados	34.915	2,3%
03037949	Merluzas negras	8.304	0,6%
51012100	Lana esquilada desgrasada sin carbonizar	10.979	0,7%
51031000	Borras del peinado de lana o pelo fino	4.468	0,3%
Resto		43.227	2,9%

**Exportaciones país de destino
(año 2003, millones de u\$s)**

País	FOB
Total general	1.494,2

Chile	473,0
Estados Unidos	311,2
España	144,8
Japón	94,3
Italia	81,6
Corea Rep.	76,3
Brasil	63,0
Países Bajos	58,9
Alemania	33,9
China	24,1
México	20,6
Colombia	20,1
Francia	13,2
Canadá	7,7
Uruguay	7,6
Bahrein	6,8
Paraguay	6,3
Perú	5,6
Resto	45,1

**Exportaciones por país de destino
(en %, año 2003)**



Exportaciones por bloque de destino	
Resto de Aladi	33,7%
Unión Europea	22,8%
NAFTA	22,7%
Asia Pacífico	13,4%
Mercosur	5,1%
Otros Bloques	2,3%

Mercosur: Integrado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Unión Europea: Integrada por Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, San Marino, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Finlandia y Suecia.

NAFTA: Integrado por Estados Unidos, Canadá, México y Puerto Rico.

Resto de ALADI: Integrado por Chile, Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

Asia Pacífico: Integrado por Japón, Brunei, Corea Republicana, China, Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur, Tailandia y Vietnam.

Santa Cruz

Años 2003:

Exportaciones: 964 millones de u\$s

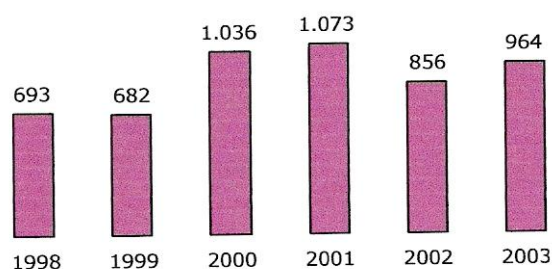
Exportaciones per cápita: 4.695 u\$s

6ª provincia por monto exportado (3,2 del total nacional)

Exportaciones provinciales
Millones de u\$s

Año					
1998	1999	2000	2001	2002	2003
693	682	1.036	1.073	856	964

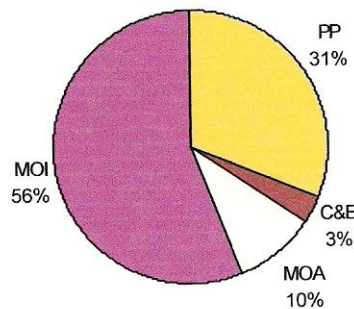
Exportaciones Santa Cruz
(1998-2003)



**Exportaciones por Grandes Rubros
(millones de u\$s)**

PP (1)	MOA (2)	MOI (3)	C&E (4)
299	34	92	539

- (1) PP: Productos primarios.
(2) MOA: Manufacturas de origen agropecuario.
(3) MOI: Manufacturas de origen industrial.
(4) C&E: Combustible y energía.



Principales complejos exportadores de la provincia:

- | | |
|---------------------|------------------|
| *Complejo petrolero | *Complejo minero |
| *Complejo pesquero | *Complejo ovino |

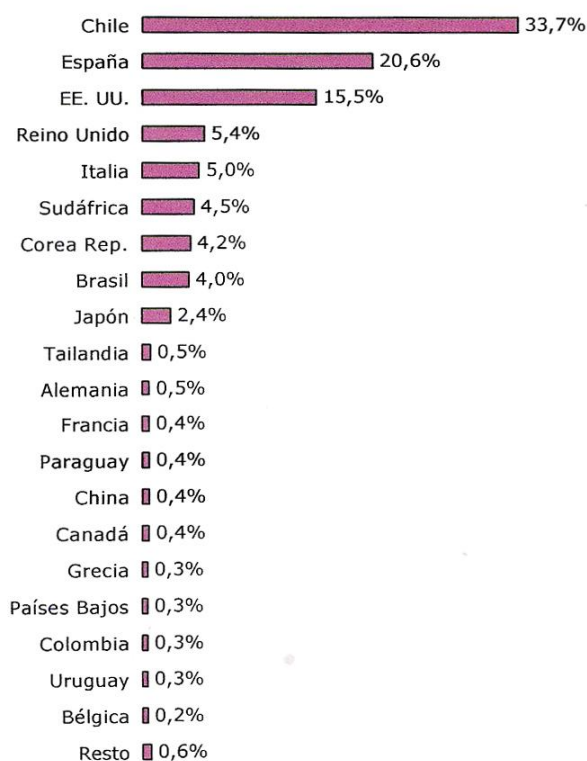
**Principales productos exportados
(a 8 dígitos del NCM, miles de u\$s)**

Posic.	Descripción	Exports	Part. %
Total		964.237	100,0%
27090010	Aceites crudos de petróleo	487.770	50,6%
03061391	Camarones, langostinos y demas decapodos enteros congelados	205.814	21,3%
71081210	Oro en bruto	92.286	9,6%
27112100	Gas natural en estado gaseoso	45.406	4,7%
03061399	Los demás decapodos congelados	30.670	3,2%
03037990	Los demas pescados congelados	30.094	3,1%
03042010	Filetes congelados de merluza	15.082	1,6%
02043000	Carne de cordero congelada	6.624	0,7%
03061400	Cangrejos congelados	6.486	0,7%
03037990	Los demás pescados congelados, excepto hígados, huevas y lechas	6.463	0,7%
27111910	Gas licuado de petróleo (GLP).	5.428	0,6%
03037800	Merluza congelada	4.941	0,5%
51011110	Lana sin cardar ni peinar de finura entre 22,05 y 32,6 micrómetros.	4.476	0,5%
Resto		22.698	2,4%

**Exportaciones país de destino
(año 2003, millones de u\$s)**

País	FOB
Total general	964,2
Chile	324,7
España	198,9
EE. UU.	149,8
Reino Unido	51,8
Italia	48,5
Sudáfrica	43,4
Corea Rep.	40,2
Brasil	38,7
Japón	23,0
Tailandia	5,1
Alemania	4,7
Francia	4,0
Paraguay	4,0
China	3,8
Canadá	3,7
Grecia	3,2
Países Bajos	3,0
Colombia	2,9
Uruguay	2,6
Bélgica	2,3
Resto	5,8

**Exportaciones por país de destino
(año 2003, en %)**



Exportaciones por bloque de destino

Resto de Aladi	34,0%
Unión Europea	32,9%
NAFTA	15,9%
Mercosur	4,7%
Asia Pacífico	7,5%
Otros Bloques	5,0%

Mercosur: Integrado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Unión Europea: Integrada por Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, San Marino, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Finlandia y Suecia.

NAFTA: Integrado por Estados Unidos, Canadá, México y Puerto Rico.

Resto de ALADI: Integrado por Chile, Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

Asia Pacífico: Integrado por Japón, Brunei, Corea Republicana, China, Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur, Tailandia y Vietnam.

Tierra del Fuego

Año 2003:

Exportaciones: 338 millones de u\$s

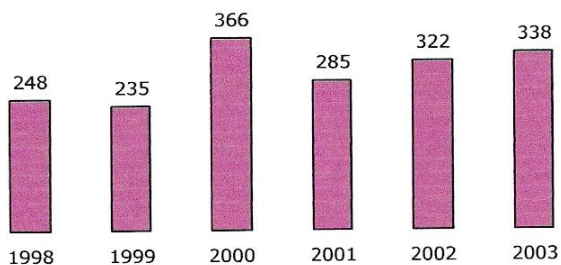
Exportaciones per cápita: 3.098 u\$s

12ª provincia por monto exportado (1,1% del total Nacional)

Exportaciones provinciales
Millones de u\$s

Año					
1998	1999	2000	2001	2002	2003
248	235	366	285	322	338

Exportaciones Tierra del Fuego
(1998-2003)



Exportaciones por Grandes Rubros
(millones de u\$s)

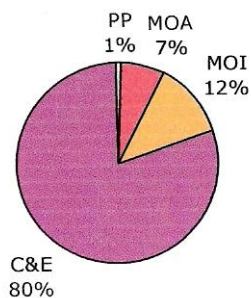
PP (1)	MOA (2)	MOI (3)	C&E (4)
3	25	41	270

(1) PP: Productos primarios.

(2) MOA: Manufacturas de origen agropecuario.

(3) MOI: Manufacturas de origen industrial.

(4) C&E: Combustible y energía.



Principales complejos exportadores de la provincia:

*Complejo petrolero

*Complejo pesquero

*Complejo automotriz (componentes)

*Complejo bienes electrónicos

Principales productos exportados

(a 8 dígitos del NCM, miles de u\$s)

Posic.	Descripción	Exports	Part. %
Total		337.641	100,0%
27090010	Aceites crudos de petróleo	143.664	42,5%
27112100	Gas natural en estado gaseoso	47.730	14,1%
27111910	Gas licuado de petróleo	67.403	20,0%
03049000	Filetes de pescado	17.915	5,3%
90328929	Controladores electrónicos para automoviles	18.548	5,5%
85272190	Reproductores de música para automóviles	15.982	4,7%
85281290	Aparatos receptores de televisión	5.037	1,5%
03037990	Los demas pescados congelados	4.829	1,4%
27111300	Butano licuado	5.397	1,6%
27111290	Propano licuado	5.379	1,6%
51011110	Lana esquilada (finura 22,05 a 32,6 micrómetros)	1.809	0,5%
23012010	Harina, polvo y pellets de pescado	1.857	0,6%
Resto		2.091	0,6%

Exportaciones por bloque de destino

Resto de Aladi	34,0%
Unión Europea	32,9%
NAFTA	15,9%
Mercosur	4,7%
Asia Pacífico	7,5%
Otros Bloques	5,0%

Mercosur: Integrado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Unión Europea: Integrada por Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, San Marino, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Finlandia y Suecia.

NAFTA: Integrado por Estados Unidos, Canadá, México y Puerto Rico.

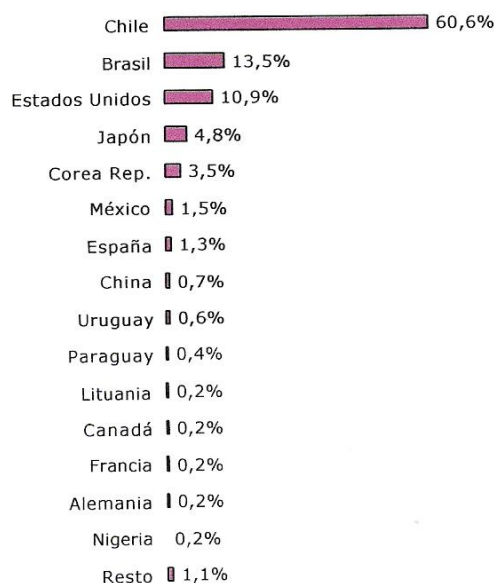
Resto de ALADI: Integrado por Chile, Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

Asia Pacífico: Integrado por Japón, Brunei, Corea Republicana, China, Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur, Tailandia y Vietnam.

**Exportaciones país de destino
(año 2003, millones de u\$s)**

País	FOB
Total general	337,6
Chile	204,6
Brasil	45,5
Estados Unidos	36,9
Japón	16,2
Corea Rep.	11,7
México	5,2
España	4,5
China	2,4
Uruguay	2,0
Paraguay	1,3
Lituania	0,8
Canadá	0,8
Francia	0,7
Alemania	0,7
Nigeria	0,6
Resto	3,6

**Exportaciones por país de destino
(en %, 2003)**



De los cuadros mostrados surge que Chile es el principal cliente de Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego y el segundo de Río Negro. Por su parte Estados Unidos aparece en alguno de los tres primeros puestos en las cinco provincias.

Analizando por bloque de destino el principal es el resto de la ALADI, (allí está Chile), exceptuando el caso de Río Negro. Asia Pacífico, por su parte, participa, con la misma excepción, con un mínimo del 5% de las exportaciones de Neuquén y un máximo de de 13,4% de las de Chubut.

Estas cifras no deben llamarnos a engaño. Argentina exporta poco y por ende la Patagonia también. Las potencialidades del país y de la región tienen una mayor capacidad de producción.

Exceptuando Río Negro, cuyas exportaciones descendieron, las demás provincias aumentaron sus exportaciones entre 1998 y 2003 en distintos porcentajes. Neuquén + 36%; Río Negro -3%; Chubut + 67%; Santa Cruz 39% y Tierra del Fuego 46%. Importantes aumentos relativos pero con cifras absolutas todavía bajas.

CONCLUSIONES PARCIALES

El surgimiento de China e India como fuertes jugadores en la economía mundial, representó una conmoción en el mundo que, de golpe, se encontró que no producía las materias primas, manufacturas agropecuarias e industriales suficientes para abastecerlos en el presente y acompañarlos en su crecimiento.

Para Argentina ha significado un salto adelante, dado que devaluación salvaje mediante, los magros saldos exportables de su producción, que han aumentado, se transforman en mayor bienestar para algunos de los sectores vinculados a la exportación.

Japón y Corea Republicana eran clientes argentinos anteriores aunque con pequeña participación. Como dijimos, el impacto lo ha dado China y aún no se ha hecho sentir el de India. Se espera que ambos países igualen la economía de EE.UU. hacia los años 2.040 y 2.050 respectivamente.

Los sectores pesqueros, derivados del petróleo, laneros y frutícolas de la Patagonia tienen un gran mercado a la vista. Pero no se debe olvidar que la distancia es una desventaja que debe ser compensada con mayor calidad y con la búsqueda de nichos de nuevos productos, como podría ser, sólo a modo de ejemplo, el de las frutas finas.

El ASEAN es todavía una promesa. Está integrado por países a los que anteriormente se los consideraba dentro de la informal zona Asia-Pacífico y otros de reciente incorporación como jugadores en el comercio mundial, de muy distinta estructura económica y diferentes enfoques políticos. Su integración en un Tratado de Libre Comercio con China, abre perspectivas que deben ser exploradas.

De la América del Pacífico surge nítidamente la importancia de Chile, como país cliente por excelencia de la región. EE.UU. y México también tienen importancia, aunque menor.

El C4, o sea, parte del Mercado Común Centro Americano, Panamá y el resto de los países que miran al Pacífico son mercados a penetrar por los productos patagónicos, sobre todo si, la salida por el Pacífico se incrementa hasta convertirse en una realidad palpable.

CORROBORACIÓN Y CONCLUSIONES FINALES

1. Finalidad de esta parte

- Establecer y relacionar los juicios que permitirán estructurar el raciocinio y su lógica argumental.
- Disponer conclusiones finales.
- Sugerir aportes y transferencias

2. Estructura

- Corroboración de la hipótesis.
- Conclusiones finales.
- Aportes.
- Lógica argumental de la corroboración.
- Estructuraremos nuestro silogismo en tres términos: mayor, menor y medio.

- Las conclusiones parciales de cada capítulo actuarán como premisas.

La premisa mayor será la sumatoria de las conclusiones parciales de los capítulos I, II y III.

La premisa media será la de las conclusiones parciales del capítulo VI.

La premisa menor será la de las conclusiones parciales de los capítulos IV y V.

Entonces podemos concluir que:

4. Conclusiones Finales

- Luego de analizar la región desde el punto de vista geopolítico, lo que incluyó los factores históricos, geográficos, climáticos, demográficos, productivos, políticos etc... y de analizar las posibilidades para su desarrollo integrado se puede arribar a las siguientes conclusiones :

- Sobre la preservación del ambiente

-La Patagonia requiere un especial abordaje para su desarrollo que preserve sus características ambientales.

- **Respecto de la concreción de políticas activas por parte del Gobierno Nacional**

-Durante décadas la región ha sido víctima de la indiferencia del gobierno central y de la presión de intereses que vieron en los proyectos para su desarrollo alternativas competitivas que no los favorecían. El gobierno nacional debe mostrar su interés poniendo en practica políticas activas para la región pues el desarrollo de la Patagonia debe ser considerado una necesidad intrínseca de la región y no debe mediatizarse el mismo como puente hacia otras finalidades. Debe ser realizado en forma sistemática, integrada y sustentable teniendo en cuenta que la integración física no debe ser solamente Norte-Sur sino también Este-Oeste. Esto traerá aparejado un mayor desarrollo de la región, en su totalidad y de la cordillerana en particular, comenzando a equilibrar de esa manera la geopolítica interna de la Nación.

- **Acerca de su importancia geopolítica**

-Su importancia geopolítica está dada por su posición privilegiada como puerta de entrada a la Antártida y por ser límite costero, tanto por el Este como por el Oeste, de los grandes espacios estratégicos marítimos del Atlántico Sur y del Océano Pacífico.

- **Referido a la integración con Chile**

-Chile ha dejado de ser un rival sobre la soberanía de los territorios continentales e insulares, exceptuando la Antártida, para pasar a ser un aliado necesario en el desarrollo de la región. De hecho es su principal cliente. La integración entre ambos países, en marcha desde hace 20 años a través de protocolos que están dentro del Acuerdo de Complementación Económica, debe darse también en el ámbito privado, incrementando las inversiones chilenas en Argentina y sobre todo las argentinas en Chile, buscando un equilibrio, en todos aquellos campos que no se consideren de valor estratégico reservado.

-Esta integración, a la que podría sumarse posteriormente Uruguay, aumentaría el peso específico del verdadero Cono Sur en América del Sur en general y en las relaciones con Brasil en particular.

-La actualidad nos muestra un mundo más integrado, con comunicaciones más veloces, físicas e informáticas, el surgimiento de nuevos mercados en países de altísima densidad demográfica que facilita una alianza de carácter estratégico entre Argentina y Chile que complemente las fortalezas, compense las debilidades que ambos poseen y aproveche las oportunidades que se presentan de una manera vertiginosa, (en términos históricos), contribuyendo a disipar la amenaza que durante muchos años constituyeron el uno para el otro.

-Un recurso de alcances incalculables, dada la experiencia mundial, es la industria del turismo. Patagonia es un destino ideal para el turismo de alto nivel, lo que deja ingresos que no figuran en los cuadros de exportaciones y que se pueden incrementar con el tiempo en forma sustentable. La explotación de circuitos turísticos binacionales, incrementando los que ya existen, potenciaría aún más la atracción en el resto del mundo.

- Acerca de sus vectores de desarrollo**

Vías de comunicación

-Deben mejorarse las vías de comunicación ya sean terrestres, marítimas o aéreas que faciliten el tránsito intra y extra patagónico y trasandino, a fin de favorecer la llegada de inversiones, dándole especial importancia al litoral marítimo mejorando los puertos adecuando los mismos a las nuevas técnicas de transporte multimodales y por contenedores. La Armada Argentina y la Prefectura Nacional Marítima deben recibir los medios necesarios para incrementar su presencia en el área.

-Las líneas ferroviarias a crearse no deben competir con los corredores viales más próximos y Colonia Sarmiento debe constituirse en el centro nodal de las mismas. Los corredores bioceánicos, tanto viales como ferroviarios estarán destinados a conectar puertos del Atlántico con puertos del Pacífico, concretando de ese modo la necesidad natural de integración.

Nuevas industrias

-Además de incrementar y perfeccionar la producción en las industrias extractivas ya existentes (petróleo, gas, carbón, hierro, agroindustrias, etc...) debe tenerse presente que la región es un gran reservorio, como pocos en el mundo, para generar energía eólica, limpia y económica, que debe ser aprovechada brindando escala a través de su integración al Sistema Interconectado Nacional. Además debe ser utilizada en la producción de hidrógeno líquido, elemento que está llamado a sustituir, en un futuro no muy lejano, a los combustibles hidrocarburíferos.

- **Vinculado al comercio con la zona Asia Pacífico**

-La aparición como jugadores importantes en el mercado económico internacional de China, India, el ASEAN y los países de Asia-Pacífico que no integran este último, son un mercado posible a futuro. La distancia, la competencia de rivales poderosos y la falta de políticas al respecto los alejan como propulsores en el corto plazo. Es evidente, sin embargo, que el eje geopolítico mundial ha comenzado a desplazarse del área Atlántico-Mediterráneo al área Pacífico-Indico. Se impone, en relación a ese futuro, la necesidad de crear entes empresariales binacionales con Chile y/o con los países destino, para negociar en forma conjunta el aumento del flujo comercial hacia ellos. Dada la distancia que existe entre nuestra región y esos países debe ponerse el mayor énfasis en aumentar el comercio con América del Pacífico, dado que el transporte marítimo disminuye sus costos si los navíos viajan transportando o completando carga en puertos intermedios. Para ello los puertos chilenos adquieren vital importancia.

- Patagonia debe producir más para exportar más. Todos los vectores geoestratégicos expuestos necesitarán para su desarrollo, planificación, inversiones y un cronograma ajustado a la realidad que les den sustentabilidad en el tiempo para insertarse en el marco internacional que, como el descrito, fortalecen sus posibilidades de desarrollo.

- **Como política de estado**

-Todo el proyecto debe considerarse insertado en el marco de la Defensa Nacional, por lo que las Fuerzas Armadas, reafirmando su papel histórico, deben actuar como asesores-efectores allí donde sea necesario.

Por lo expuesto se considera corroborada la hipótesis que “El atraso actual del desarrollo humano y el progreso económico de la Patagonia, (provocado por el aislamiento geográfico, la falta de integración regional, la dureza del clima, la falta de agua potable en vastos territorios, la indiferencia política de los gobiernos centrales y determinados intereses opuestos a su desarrollo) puede ser revertido más fácilmente mediante una alianza estratégica con Chile.

ANEXO I

Acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina para precisar el recorrido del límite desde el monte Fitz Roy hasta el cerro Daudet

La República Argentina y la República de Chile en adelante las Partes desearon de completar la demarcación de la frontera común; teniendo presente el Tratado de Límites de fecha 23 de julio de 1881, el Protocolo de fecha de 1 mayo de 1893 y demás instrumentos aplicables en la materia objeto del presente acuerdo recordando los propósitos señalados en la Declaración Presidencial de fecha 2 de agosto de 1991; decididas a intensificar las relaciones de vecindad que se expresan en una auténtica y efectiva integración;

ACUERDAN:

Artículo I

Las Partes con el fin de precisar el recorrido del límite entre ambos países desde Monte Fitz Roy hasta el Cerro Daudet establecen dos secciones conforme a lo que se indica a continuación:

Sección A

Desde el Cerro Murallón hasta el Cerro Daudet. La línea del límite queda determinada de la siguiente manera: partiendo desde el Cerro Murallón la línea sigue la divisoria de aguas que pasa por los cerros Torino Este, Bertrand - Agassiz Norte, Agassiz Sur, Bolados, Onelli Central, Spegazzini Norte y Spegazzini Sur.

A partir del Cerro Spegazzini Sur, la línea prosigue mediante segmentos de recta que unen sucesivamente los puntos señalados con las letras A, B C, D, E, F, G H, I y J.

Entre el punto J y el identificado con la letra K la línea corre por la divisoria de aguas determinada por ambos puntos. Desde el punto K la línea continúa mediante segmentos de recta que unen los puntos identificados con las letras L y M. Desde el punto M la línea sigue por la divisoria de agua hasta el punto señalando con la letra N desde donde continúa por la divisoria de aguas que une este último punto con los cerros

Pietrobelli, Gardener , Cacique Casimiro y el punto Ñ. En seguida, mediante un segmento de recta la línea alcanza el punto identificado con la letra O

Desde el punto O la línea se dirige por medio de un segmento de recta al cerro Teniente Feilberg, desde donde prosigue por la divisoria de agua que la conduce hasta el punto identificado con la letra P.

Desde el punto P la línea prosigue uniendo mediante segmentos de recta el punto Q, el Cerro Stokes, los puntos R, S, T y el Cerro Daudet donde termina su recorrido.

Las coordenadas de los puntos antes indicados figuran en el Anexo 1 del presente Acuerdo. La traza antes descrita que ha sido representada en la imagen satelital Spot (escenas panorámicas) escala 1: 100.000 se incluye a modo ilustrativo y referencial en el Anexo II del presente Acuerdo.

Para la demarcación en el terreno las Partes encomiendan a la Comisión Mixta de Límites Chile - Argentina conforme a lo dispuesto en el Protocolo de Reposición y Colocación de Hitos en la Frontera Chileno-argentina de Fecha 16 de abril de 1941 y en el Plan de Trabajos y Disposiciones Generales, la realización de los levantamientos a fin de confeccionar conjuntamente una carta a escala 1:50.000 como requisito imprescindible para llevar a cabo la referida demarcación.

Sección B

Desde la cumbre del Monte Fitz Roy hasta el Cerro Murallón.

Desde la cumbre del Monte Fitz Roy la línea descenderá por la divisoria de aguas hasta un punto de coordenadas $X=4.541.630$ $Y=1.424.600$. De allí proseguirá en línea recta hasta un punto situado en coordenadas $X=4.540.950$ $Y=1.421.200$ siendo la traza descrita representada en la imagen satelital Spot (escenas panorámicas escala 1:100.000. que se incluye a modo ilustrativo y referencial el Anexo II del presente Acuerdo. Desde el último punto indicado en el párrafo precedente la línea seguirá por el paralelo del lugar hacia el Occidente y será trazada dando cumplimiento a lo dispuesto en los instrumentos aplicables que se establece en el Protocolo sobre Reposición y Colocación de Hitos en la Frontera Chileno-Argentina de fecha 16 da abril de 1941 y en el Plan de Trabajos y Disposiciones Generales que rige a la Comisión Mixta de Limites Chile - Argentina en particular el Punto 1.21 de este último.

En el área determinada entre los paralelos de latitud Sur 49°10'00" y 49°47'30" y los meridianos de Longitud Oeste 73°38'00" y 72°59'00", según sistema de coordenadas geográficas Campo Inchauspe 1969, las Partes encomiendan a la Comisión Mixta de Límites Chile - Argentina la realización del levantamiento a fin de confeccionar conjuntamente la carta a escala 1:50.000 conforme a lo dispuesto en el citado Protocolo de 1941 y en sus documentos conexos. Dicho levantamiento cartográfico en la mencionada escala constituirá un requisito imprescindible para llevar a cabo la demarcación en el terreno. Las coordenadas señaladas precedentemente figuran con el Anexo 1 del presente Acuerdo en el sistema WGS 84. En este sector no será aplicable el Protocolo Específico Adicional sobre Recursos Hídricos Compartidos de fecha 2 de agosto de 1991.

Artículo II

Las coordenadas de la Sección A indicadas en el Anexo I del presente Acuerdo, corresponden a valores establecidos por los sistemas de proyecciones Conforme Gauss Krügger (Datum Geodésico Campo Inchauspe, 1969) y WGS 34. En la Sección B establecida en el Artículo 1 del presente Acuerdo, los valores de las coordenadas a partir del Monte Fitz Roy están referidos al Punto Astronómico Hito 62 de la Comisión Mixta de Límites Chile-Argentina. En el Anexo 1 se indican estas últimas coordenadas en dicho sistema y en el sistema WGS 84.

Artículo III

En el marco del presente Acuerdo las Partes declaran que todas las aguas que fluyen hacia y desaguan por el río Santa Cruz serán consideradas a todos los efectos como recurso hídrico propio de la República Argentina. Asimismo, serán consideradas a todos los efectos como recurso hídrico propio de la República de Chile las aguas que fluyen hacia los fiordos oceánicos. Cada Parte se compromete a no alterar en cantidad y calidad los recursos hídricos exclusivos que corresponden a la otra Parte en virtud del presente Acuerdo.

Artículo IV

Las Partes cooperarán estrechamente a fin de aplicar estrictas medidas de protección del medio ambiente en el sector objeto del presente Acuerdo y promoverán actividades científicas conjuntas y otros usos susceptibles de realizarse acorde con las características naturales de las áreas protegidas conforme a las disposiciones del Tratado sobre Medio Ambiente de fecha 2 de agosto de 1991.

Artículo V

Las Partes se comprometen a adoptar medidas eficaces para prevenir y enfrentar situaciones de emergencia y catástrofes que, pudieran sobrevenir y que afecten las actividades que se realicen en el sector objeto del presente Acuerdo. En virtud de estas medidas se facilitarán los medios de auxilio más adecuados disponibles de acuerdo con los procedimientos vigentes.

Artículo VI

Forman parte integrante del presente Acuerdo los Anexos I y II.

BIBLIOGRAFÍA

- 1) Viaje alrededor del mundo Antonio Pigafetta El Elefante Blanco
- 2) Para la Toponimia Argentina Maria Rosa Lida Hispanic Review, 1966
- 3) Barridos por el viento Roberto Hosne Ed. Guadal 2004
- 4) Diario de un viaje a Salinas Grandes Cnl. Pedro A. García Eudeba 1974
- 5) Poblamiento Indígena de la Patagonia Rodolfo Casmiquela CEHySPM, 2003
- 6) Las poblaciones indígenas de La Argentina Salvador Canals Frau Hyspamérica, 1986
- 7) Etnografía y Arqueología Milcíades A. Vignati Historia Argentina, Tomo I
- 8) Breve historia de un yanqui que proyectó industrializar la Patagonia. Arturo Frondizi Centro de Estudios Nacionales 1963
- 9) La Patagonia Trágica José Maria Borrero Ed. Continente, 2002
- 10) Las Matanzas del Neuquén Curruhuinca Roux Plus Ultra, 1993
- 11) Viajes marítimos al Río de La Plata y la Patagonia A. Braun Menendez Historia Argentina Tomo I
- 12) Historia de las Islas Malvinas M-L- San Martino de Dromi webs.sinectis.com. ar
- 13) Vida entre los patagones George Musters Solar/ Hachette
- 14) 1902. El protagonismo de los colonos galeses en la frontera argentino Chilena J. Fiori- G- De Vera Municipalidad de Trevelin 2002
- 15) Yo, Antoine de Tounens, Rey de la Patagonia. Jean Raspail Emecé, 1983
- 16) Orllie Antoine I Alberto Sarramone Biblos
- 17) Ultramar Sur J. Salinas- C. De Nápoli Norma, 2002
- 18) Misterios de la comarca Pedro Pesatti rionegro.com.ar
- 19) Los intereses vinculados al statu quo postergan la integración patagónica Gral. E. Guglielmelli Revista Estrategia, Octubre 1969
- 20) La central mareomotriz Valdés Gral. Jorge Leal Revista de la Escuela Superior de .
- Guerra Nos. 367/8 Sep/Dic. 86
- 21) Planes de Promoción de la Patagonia E. Vera Villalobos Revista Estrategia, Octubre 1969
- 22) La Patagonia. perspectivas para su desarrollo. J. A. Roccatagliata Promec, 1987
- 23) XII Región. s/firma Instituto geográfico Militar. Chile. 1987
- 24) Los glaciares se deshielan Greenpeace, España www.greenpeaceespana.org
- 25) Neuquén, Río Negro Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego Indec, Argentina
- 26) La búsqueda argentina de una salida al Pacífico s/firma ww.soberaniachile.cl
- 27) Informe Demográfico s/firma Instituto Nacional de Estadísticas. Chile
- 28) Puertos de Chile www.mardechile.cl
- 29) La Atlantártida Vicente Palermo et al. Ed. Pleamar
- 30) Puertos de Argentina Puertosdeargentina.com.ar
- 31) Santa Cruz s/firma www.santacruz.gov.ar/puertos.
- 32) Isla de los Estados Jorge Trabuchi www.Tecpetrol.com
- 33) La conciencia territorial Argentina. Grl.Br. Carlos J. Mosquera Círculo Militar, 1994
- 34) El Catecismo de Geografía Rosendo Fraga www.elaleph.com
- 35) La cuestión de límites con Chile en la zona del Beagle. Alfredo Rizzo Romano Pleamar 1968
- 36) Laguna del Desierto Luis S. Sanz Olcese Editores

- 37) Las Relaciones Argentino
Chilenas Jorge Lavopa et al. CARI
- 38) La cuestión con Chile Bonifacio Del Carril Emecé , 1984
- 39) Susana Gallardo Revista Exactamente www.fcen.uba.ar
- 40) Documentos sobre el
Conflicto argentino chileno
Zona austral Biblioteca del Congreso República Argentina
- 41) La región patagónica, su
presente y futuro como
espacio vital. Cap.H.Alonso et al.. I.E.S.E. , 2003
- 42) El Enigma Argentina Guillermo Gaudio Dunken,2004
- 43) Los ferrocarriles del
Siglo XXI Juan A. Roccatagliata Editorial Universidad de Belgrano
- 44)Con el viento a favor S/firma Revista Energía, junio 2005
- 45)Combustibles Gaseosos S/firma www.fisicanet.com.ar
- 46)Gasoducto Patagónico Diario Río Negro on line www.rionegro.com.ar, 10/02/05
- 47)Gasoducto Patagónico Gobierno de Chubut www.chubut.gov.ar 27/07/05
- 48)Gasoducto Coyhaique Periódico del Sur www.periodicodelsur.com.ar 27/07/05
- 49)Un paraíso patagónico Alfredo Sainz La Nación, Economía y negocios 17/07/05
- 50)Actividad pesquera Edgardo Madaria P.I.G.P.P- U.C.A
- 51)La pesca marítima en la
República Argentina S/firma www.alipso.com/monografias
- 52)Frutas finas en los valles
cordilleranos patagónicos Ing.Agr. Alfredo Bruzone Dirección Industria Alimentaria, SAGyP
- 53)la ganadería ovina en la
región patagónica Dir.Nac. de Progr.Econ. Nac. www.mecon.gov.ar
- 54)Exportación de carne
Equina. S/firma www.agroalternativo.com.ar
- 53)Libro China II Lic. Ingaramo Jorge CARI
- 54)Libro China II Mg.Bernardo Alicia CARI
- 55)Libro China II Ing. Agr. Capellini Jorge CARI
- 56)Libro China II Dr. Diego Sabattini CARI
- 57)Comercio Argentina-Japón Centro de Economía Internacional Min RREE, Comercio Internacional y Culto.
- 58)ASEAN Lic. Luis Dallanegra www.geocities.com
- 59)Nuevos temas en la re-
lación chileno.argentina Eduardo Aninat CARI, 2005
- 60)Incierto Rumbo de las
economías regionales María F. De Lorenzo P.I.G.P.P-UCA

BIBLIOGRAFIA DE APOYO

- El conocimiento Geopolítico Cnl. Marini José F Círculo Militar, 1985
- La conquista de 15.000 leguas Zeballos Estanislao Hyspámerica, 1983
- La conquista del desierto Cnl. Walter Carlos Eudeba, 1980
- La Nación y sus armas Cnl. Crespo Jorge Círculo Militar, 1938
- Chile o una loca geografía Subercaseaux Benjamín Ercilla, 1944
- Introducción a la Geopolítica
- Argentina Isola E y Berra C. Círculo Militar, 1950

INDICE

INTRODUCCIÓN	3
Objetivo General.....	3
Análisis del Problema.....	3
Hipótesis.....	3
Objetivos Específicos.....	3
CAPÍTULO I: ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	12
Parte I Pobladores primitivos.....	13
Parte II Los pioneros navegantes.....	19
Magallanes.....	19
Jofré de Loaysa.....	21
Simón de Alcasaba.....	21
La expedición organizada por el obispo de Plascencia.....	22
Francis Drake y otros ingleses.....	24
Los holandeses.....	26
Los franceses.....	27
Las armadas vencibles por la ira del viento.....	28
Los jesuitas frustrados.....	28
Tema especial: las Islas Malvinas.....	29
Los hermanos Nodal.....	33
Alejandro Malaspina.....	33
Luis Piedrabuena.....	34
Parte III Los pioneros andantes.....	36
Francisco de Viedma y la Fundación de Carmen de Patagones.....	37
Thomas Bridges.....	39
La colonización galesa.....	40
La leyenda del malacara.....	43
George Musters.....	43
Lista, Moyano y Moreno.....	45
Parte IV Extravagantes, bandidos, aventureros y misteriosos.....	47
Orllie Antoine I.....	47
Popper y los buscadores de oro.....	49
La desolación como refugio.....	50
PARTE V: El Ejército Argentino en la colonización de la Patagonia.....	52
CONCLUSIONES PARCIALES.....	57
 CAPÍTULO II: PROYECTOS FRUSTRADOS Y DISPOSICIONES OFICIALES.....	58 Parte 1 Proyectos

Frustrados	58	El proyecto de Bailey
Willis.....	59	
El proyecto del general Guglielmelli.....	62	
La central mareomotriz Valdés.....	64	
Parte II Entes, leyes y decretos de Promoción.....	65	
Decretos varios.....	66	
1er. Plan quinquenal 1947/1951.....	67	
2do Plan quinquenal 1952/1956.....	67	
Corporación °Norpatagónica.....	68	
Promoción Regional.....	68	
Comahue.....	69	El Consejo
Federal de Inversiones y su plan.....	69	
Otros proyectos.....	69	
La promoción industrial.....	70	
CONCLUSIONES PARCIALES.....	74	
 CAPÍTULO III: ANÁLISIS GEOPOLÍTICO DE LA REGIÓN.....	75	
Parte I Análisis geopolítico continental.....	75	
Parte II Factores geográfico, demográfico y económico.....	76	
La patagonia chilena.....	76	
La patagonia argentina.....	82	
Comunicación vial.....	85	
Comunicación aérea.....	87	
Comunicación ferroviaria.....	87	
Demografía.....	88	
Ríos, lagos y represas.....	90	
Parte III Análisis geopolítico marítimo.....	94	
El mar chileno.....	94	
El mar argentino.....	97	
Las Islas y sus importancia geopolítica.....	108	
CONCLUSIONES PARCIALES	110	
 CAPÍTULO IV: DIFERENDOS IMÍTROFES. EVOLUCIÓN SITUA- CIÓN ACTUAL Y OPORTUNIDADES.....	111	
Parte I Las cuestiones limítrofes.....	111	
Antecedentes legales.....	115	
Palena-Río Encuentro	128	
Beagle: arbitraje, declaración de nulidad, mediación papal.....	129	
Campos de Hielo.....	133	
Las actas del perito Moreno.....	137	

Parte II: Situación actual.....	139
CONCLUSIONES PARCIALES.....	145
 CAPÍTULO V: GEOESTRATEGIA DEL DESARROLLO.....	146
Parte 1 Frentes pioneros.....	146
Ordenamiento del espacio geográfico.....	150
Zona andina.....	150
Litoral marítimo.....	151
Los valles de regadío.....	--152
La meseta central.....	154
Parte II Vectores geoestratégicos de transformación.....	155
Ejes longitudinales y transversales de comunicación entre los agrupamientos urbanos señalados.....	156
Creación de líneas de ferrobuses en el Alto Valle del Río Negro.....	159
Trazado y puesta en marcha de líneas ferroviarias.....	160
Corredores bioceánicos.....	162
Comunicaciones fluviales.....	163
Comunicaciones aéreas.....	164
Comunicaciones marítimas de cabotaje.....	165
Energía mareomotriz.....	165
Energía eólica.....	166
Provisión de gas natural a localidades de más de mil hbs.....	170
Prospección y producción de petróleo y gas en tierra y en el mar	176
Producción de Hidrógeno con finalidades energéticas.....	176
Eficientización del control de policía en la pesca de altura.....	178
Minería e industria forestal que preserven el ambiente.,.....	188
Frutihorticultura e industrias derivadas.....	193
Diversificación de la producción ganadera. Cría de camélidos y otros.....	202
Preservación de las fuentes de agua.....	205
Desarrollo de la industria turística.....	207
CONCLUSIONES PARCIALES.....	209
 CAPÍTULO V: LA PATAGONIA Y EL COMERCIO CON EL AREA PACÍFICO.....	210
Parte I China, India, Corea y Japón.....	..210
China.....	210
India.....	214

Japón.....	215	
Corea.....	216	
Parte II ASEAN.....	217	
Malasia.....	217	
Tailandia.....	218	
Filipinas.....	218	
Brunei.....	219	
Singapur.....	219	
Vietnam.....	220	
Myanmar (Birmania).....	221	
Laos.....	221	
Parte III América del Pacífico.....	224	Parte IV
Exportaciones patagónicas	225	
Neuquén	227	
Río Negro	229	
Chubut.....	232	
Santa Cruz.....	234	
Tierra del Fuego.....	237	
CONCLUSIONES PARCIALES.....	240	
CORROBORACION Y CONCLUSIONES FINALES.....	241	
Anexo I.....	246	
Bibliografía.....	250	
Bibliografía de Apoyo.....	251	

INDICE DE FIGURAS

1.-	Pobladores primitivos	16	(7)
2.-	Proyecto Guglielmelli	62	(19)
3.-	Mar presencial chileno	80	(26)
4.-	Jurisdicciones marítimas	98	(33)
5.-	Riqueza ictícola	99	(33)
6.-	Islas Malvinas	108	(12)
7.-	Isla de los Estados	108	(32)
8.-	Arco de las Antillas del Sur	111	(26)
9.-	Proposición de Lastarria	118	(33)
10.-	1ª.proposición de Ibáñez	119	(33)
11.-	2ª proposición de Ibáñez	120	(33)
12.-	3ª proposición de Ibáñez	121	(33)
13.-	4ª proposición de Ibáñez	122	(33)
14.-	El Martillo	127	(Archibaldo Lanús)
15.-	Fallo arbitral	129	(26)

16.-	Propuesta papal	130 (26)
17.-	Solución Final	130 (26)
18.-	Poligonal	132 (39)
19.-	Frentes pioneros	149 (22)
20.-	Aptitudes territoriales	150 (22)
21.-	Rutas de Neuquén y Río Negro	158 (autor)
22.-	Plan rutero para Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego	159 (autor)
23.-	Plan estratégico ferroviario	162 (autor)
24.-	Aeropuertos	165 (www.lade.com.ar)
25.-	Aldeas escolares	170 (www. eólica.com.ar)
26.-	Cuencas gasíferas	171 (45)
27.-	Gasoductos	172 (46)
28.-	Cuenca petrolífera neuquina	178 (46)
29.-	Cuenca petrolífera San Jorge	179 (46)
30.-	Riego circular pivotante	202 Google Earth

INDICE DE CUADROS

1.-	Lagos patagónicos	91 (41)
2.-	Represas patagónicas	92 (41)
3.-	Parques eólicos	170 (41)
4.-	Reservas de gas	176 (41)
5.-	Producción petrolera	179 (41)
6.-	Pesca marítima de altura	186 (41)
7.-	Frutas y Hortalizas	194 (Senasa)
8.-	Frutas Finas	198 (52)
9.-	Comercio con ASEAN	222 (58)
9.-	Exportaciones de Neuquén	226 (Sec Ind. Com. y Pymes)
10.-	Exportaciones de Río Negro	228 Id.
11.-	Exportaciones de Chubut	231 Id.
12.-	Exportaciones de Santa Cruz	233 Id.
13.-	Exportaciones de Tierra del Fuego	236 Id.