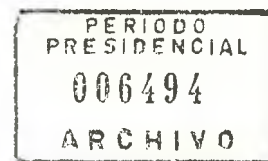


✓

Valparaíso, 23 de Enero de 1992.

Excelentísimo Señor  
Presidente de la República  
Don Patricio Aylwin Azócar  
Santiago.



Estimado Presidente:

Como le consta a Su Excelencia, pocas veces he molestado su atención, en consideración a la excesiva carga que debe soportar en la conducción de un proceso muy difícil; y por otra parte, porque creo que son los Secretarios de Estado, los que deben asumir y buscar las soluciones a los múltiples problemas que debe enfrentar el Gobierno.

Sin embargo, por la importancia que tienen algunos temas y por la necesaria orientación política que requieren, deben ser conocidos por la máxima autoridad del país y como parlamentario me siento en la obligación de entregar mi opinión, que espero sea debidamente considerada.

Tanto por mi formación profesional, como mi condición de habitante de la Región Austral del país, me considero con alguna autoridad para entregar a Su Excelencia algunas observaciones respecto de un tema que siendo recurrente en los discursos, no logra arraigarse en la consciencia nacional. Me refiero a la necesidad de actuar con sentido de país marítimo; de asumir nuestra condición de pueblo costero y actuar en consecuencia.

Lo anterior lleva necesariamente a planificar el desarrollo del país, desde esa perspectiva y por ende promover las obras de infraestructura, que permitan el desarrollo de una creciente actividad económica basada en las riquezas naturales del mar y en nuestra posición oceánica. Junto con lo anterior, nuestra extensa geografía, la situación prácticamente insular de la Región Austral del país, hacen aconsejable abordar con realismo y con audacia, una política de transporte, en que el mar lejos de ser un obstáculo en nuestro desarrollo, se convierte en un aliado al darnos la oportunidad de utilizarlo como una excelente vía de comunicación.

Desgraciadamente, no siempre ha sido así, y las presiones por enfrentar los problemas urgentes, hacen perder la perspectiva del largo plazo, dejándose de lado la tarea fundamental, de construir las bases sobre las que debe fundarse nuestro desarrollo futuro.

Una política de transporte marítimo requiere considerar dos elementos básicos:

a) Desarrollo de una flota mercante suficiente y eficiente; y

b) Infraestructura portuaria, para permitir el funcionamiento de dicha flota.

Lo anterior trae como consecuencia la necesidad de desarrollar una serie de servicios y actividades productivas, como por ejemplo la industria de astilleros, que debiera tener un mayor desarrollo en el país.

Pero, por ahora sólo ocuparé estos espacios en abordar los puntos a) y b).

a) Flota mercante y participación estatal.

La existencia de una flota mercante estatal puede parecer fuera de lugar en una época en que la marea privatizadora amenaza arrasar con los últimos vestigios de las actividades productivas en manos del Estado. Sin embargo, la dura experiencia nos indica que ni el mercado resuelve todos los problemas, ni las empresas privadas han tenido la capacidad para copar todos los espacios disponibles, lo que obliga a la participación del Estado.

Es, sin duda, el caso del transporte marítimo, donde tenemos graves insuficiencias y en algunas áreas, claras ineficiencias e inseguridades, como en el caso del transporte hacia y desde la zona austral y entre distintos puntos de dicha zona.

En el último tiempo, nuevamente han surgido voces partidarias de vender el 35% de la propiedad de Empremar, empresa que ha ido mejorando su eficiencia, que actúa como un adecuado regulador del mercado del transporte marítimo y está llamada a jugar un rol activo en la solución de los problemas de la zona austral. Lo más grave es que existe la posibilidad real, de que los propios competidores de Empremar, sean los compradores de ese importante porcentaje de su patrimonio, lo que debilitaría su actual posición y eventualmente podría generar un verdadero monopolio en la actividad naviera nacional.

He recogido la inquietud de los trabajadores de esa empresa y creo vital la mantención de Empremar como una empresa del Estado, mejorando su eficiencia, con la participación activa y responsable de sus propios trabajadores y desde luego de las autoridades correspondientes. En ese plano, respaldo los conceptos planteados en la carta que los Oficiales de la Marina Mercante Nacional enviaron a Su Excelencia y de la que esperan una respuesta.

Pero además, debo insistir, en la necesidad de que esta empresa asuma la responsabilidad de dar una respuesta adecuada a los dos problemas graves en materia de transporte marítimo que afectan a la Región de Magallanes:

- Ruta Puerto Natales- Puerto Montt; y
- Ruta Porvenir- Punta Arenas.

La permanente inseguridad que afecta a estos servicios, demuestran que " CLARAMENTE EN ESTAS RUTAS SE JUSTIFICA LA INTERVENCION DEL ESTADO."

b) Infraestructura portuaria.

Desde luego no pretendo en este limitado espacio abordar en toda su amplitud, las necesidades portuarias del país, por lo que sólo me limitaré a reiterar la necesidad de dar una prioridad distinta a la definida por las autoridades del área, al puerto de Punta Arenas.

Además de las observaciones y justificaciones que ya hice en varias oportunidades anteriores, hoy debo agregar, que por imperativo de las circunstancias, debemos asumir de inmediato una decisión que de postergarse pueda dañar gravemente el futuro desarrollo de Magallanes.

En efecto, en la última visita realizada a Usuahia por el Presidente Menen, hizo pública la intención de su gobierno, de abordar la construcción de una gran puerto comercial en esa localidad. Esa decisión puede echar por la borda nuestra aspiración de ser la puerta de la Antártica y llegar tarde a una carrera en la que ya casi no queda tiempo.

Arriesgando a quedar mal con algunos magallánicos, he manifestado, que más que franquicias arancelarias, Magallanes necesita que el Estado construya las obras de infraestructura que harán atractivo el uso de esa posesión geográfica, que nuestro visionario O'Higgins, desde el exilio, llamara a ocupar. Se que algunos están más preocupados del DFL 15 o del 889 o del futuro de la Zona Franca o de ver a quien se puede beneficiar con algunos beneficios, cuando lo que hay que resolver es como se preparan las bases para el desarrollo de la Región.

Todas las franquicias serán inútiles, si no contamos con un buen puerto, si no se construyen los caminos que nos permitirán incorporar miles de km<sup>2</sup>. a la actividad productiva, especialmente el turismo, verdadero futuro de Magallanes.

Por lo anterior ruego a Su Excelencia, ordenar, sin más demora, la iniciación de los trabajos que nos permitan contar un con puerto eficiente, en el menor plazo posible.

Poniéndome como siempre a vuestra disposición, lo saluda atentamente.



José Ruiz De Giorgio  
Senador

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA  
30 ENE 1992  
ARCHIVO PRESIDENCIAL

REPUBLICA DE CHILE  
INTENDENCIA XII REGION  
"MAGALLANES Y ANTARTICA CHILENA"  
\*\*\*\*\*

*Pequitos a Jorge Marshall  
en que va el puerto de  
Magallanes.*

F A X N° 0251

PUNTA ARENAS, 17 de Enero de 1992

DE : INTENDENTE XII REGION "MAGALLANES Y ANTARTICA CHILENA"  
A : SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR  
DON ENRIQUE KRAUSS RUSQUE

- 1.- En un artículo publicado en el día de hoy en el Diario local "La Prensa Austral", de esta ciudad, el Senador por la Región don ROLANDO CALDERON ARANGUIZ expresa que si antes del 31 de Marzo no se resuelve la construcción del nuevo puerto de Punta Arenas, la comunidad Magallánica debiera efectuar actos públicos de protesta, consistentes en "cacerolazos" durante la presencia de cualquier Autoridad de Gobierno que llegue a la Zona, incluso de S.E. el Presidente de la República.
- 2.- Para su mejor conocimiento se adjunta texto completo de dicha publicación.

Saluda Atte. a US.,

  
ROQUE TOMAS SCARPA MARTINICH  
INTENDENTE XII REGION  
"MAGALLANES Y ANTARTICA CHILENA"

Editorial

## Columnas de opinión

Un tema  
trascendente para  
Chile

Por Rolando Calderón A.,  
senador por la XII Región

Estoy medio adormilado aún por la larguísima sesión en que despachamos la Ley Orgánica de Municipalidades (empezamos el miércoles a las 17 horas, con otros temas y terminamos a las 6,15 de la mañana de ayer jueves). Resistí la tentación de escribir sobre eso pues estoy seguro de que toda la prensa informará al respecto. Prefiero hablar de otro tema, que pensaba plantear en la Hora de Incidentes del Senado esta semana pero que, por las modificaciones y características que tuvieron las sesiones, tuve que dejar para la próxima. Yo creo que es un tema de gran trascendencia para el país pero del que se habla y se escribe poco y por el que se hace menos aún: el tema del nuevo puerto de Punta Arenas.

Ha habido conversaciones privadas, cartas, memorandos reservados y oficios públicos de todos los parlamentarios de la región. Y no pasa nada. Los parlamentarios del resto del país y de todas las tendencias que han ido a la zona, han comprendido su necesidad y conveniencia para los intereses nacionales y han declarado públicamente su respaldo al puerto. Los senadores de la Comisión de Defensa, las Comisiones Unidas de Gobierno del Senado y la Cámara cuando fueron a la Antártida, y no sigo enumerando porque realmente han sido todos. Y sin embargo todavía no pasa nada con el puerto.

El ministro de Transportes, ha sido muy elogiado por algunas de sus acciones e incluso por opositores políticos como el Sr. Julio Dittborn. Sin embargo yo, que soy camarada y me siento amigo de Germán Correa, debo criticarlo por lo que ha sido su falta de acción o de decisión en esta materia. Esto es más notorio todavía cuando vemos que nuestros vecinos sí toman decisiones, cuando nos informamos que el Presidente de Argentina, Carlos Saúl Menem, en su visita a la recién creada provincia argentina de Tierra del Fuego, anunció un nuevo aeropuerto y un nuevo puerto comercial para Ushuaia.

Tuve oportunidad de leer un interesante artículo que sobre el tema del puerto escribió el capitán de navío, don

Onofre Torres en la Revista de la Marina. De él cito una de sus conclusiones parciales: "Ushuaia y Punta Arenas son complejos portuarios que competirán entre sí. Aquel que primero ofrezca los mejores servicios al menor costo alcanzará el éxito, en desmedro del otro".

¿Y, mientras, qué pasa con el puerto de Punta Arenas? No pasa nada. ¿Qué va a pasar con Magallanes sin el puerto de Punta Arenas? ¿O acaso, porque según algunos se está acabando el petróleo, ya no importa Magallanes? ¿Y qué le pasará a Chile si dejara morir de a poco a su región más austral, con la desesperanza y el despoblamiento que ya estamos viendo en nuestra Tierra del Fuego?

Pero los magallánicos no podemos dejar que eso pase. No sólo por nuestra región sino también por defender el interés nacional. Tenemos que hacerle entender al gobierno que basta ya de palabras, de comisiones y de dilaciones. Se requiere de decisiones y de acciones. Suscribo enteramente las palabras finales del artículo citado: el puerto de Punta Arenas es una "obra que no está a nivel de ser evaluada por una oficina técnica de un ministerio, sino que requiere del impulso visionario de un estadista". Pero yo creo que en el régimen democrático tenemos la posibilidad de no dejar todo a la pura voluntad de las autoridades sino que podemos influir en ellas. Y debemos organizar cómo lo hacemos.

Derecha y públicamente hago una proposición a todos los partidos políticos de la región, de la Concertación y de oposición, y a todas las organizaciones sociales, como un paso inicial de una movilización que deberá seguir hasta obtener resultados. Demos un plazo, digamos fines de marzo. Y si a esa altura todavía no pasa nada, propongo que cada vez que llegue alguna autoridad de gobierno a la región, subsecretarios o ministros y hasta el propio Presidente, les organicemos un caceroleo de 5 ó 10 minutos. No es mucho y tal vez a algunos pueda parecerles hasta ridículo. Pero soy un convencido de que el peso de la unanimidad regional ayudará a conseguir ese "impulso visionario de estadista" que necesita el puerto de Punta Arenas.

\*\*\*END\*\*\*



*Seccda Calderón*

MINUTA PARA CONVERSACION CON EL PRESIDENTE.-

1.- El 7/6/90 se le envió una minuta comprometida en un viaje que hizo a la región. Los temas planteados eran:

a) Enviar equipo central de MIDEPLAN para trabajar con la gente de allá en formular un Plan Especial de Desarrollo para Magallanes; b) Puerto, darle prioridad nacional; c) Dejar el impuesto de la zona franca para la región; d) Apoyo a la Universidad de Magallanes; e) Autorización para internar al resto del país los vehículos de más de cinco años de uso importados por zona franca.

2.- El 16/08/90 se sostuvo una conversación con Ud. y se le dejó una minuta que contenía, entre otros, los siguientes temas:

a) Falta de respuesta de algunas autoridades a planteamientos; b) Se reiteró petición del Plan Especial de desarrollo de Magallanes; c) Decisión política sobre el Puerto; d) Apoyo a la Universidad de Magallanes; e) Proyecto de apoyo al deporte; f) Bosque nativo, fortalecer Conaf para necesaria tarea de control.

3.- El 21/08/91 se le envió una minuta comprometida en una reunión que sostuvo el 19/08/92 con los integrantes de la Comisión de Gobierno de la Cámara de Diputados y los parlamentarios de la región.

Se refería especialmente a los problemas vinculados más directamente con el presupuesto, que se empezaba a elaborar, y contenía los siguientes temas:

a) Puerto de Punta Arenas (recursos para completar estudios y para iniciar trabajos con contraparte privada); b) Aeropuerto de Puerto Natales y pista de rodado del Aeropuerto General Ibáñez de Punta Arenas; c) Recursos para terminar el camino de Gobernador Phillipi a Monte Aymond y la renovación de la carpeta de rodado del de Pto Natales a Cerro Castillo; d) Muelle artesanal de Puerto Natales; e) Recursos a ENAMI para un programa de saneamiento de pertenencias de los pirquineros auríferos de Cordon Baquedano; f) Incremento de los recursos a CONAF para asegurar medidas de control a fin de que la explotación de los bosques no se transforme en desastre ecológico; g) Recursos extraordinarios a DIGEDER para desarrollar un programa especial con el deporte de la región.

Y también señalaba otros problemas que podían ser enfrentados con decisiones del Ejecutivo. Entre ellos estaban:

h) Acelerar el contrato del Estado con la empresa canadiense CEC-CETEC con cláusulas que aseguren la instalación de plantas y de contrato de mano de obra en Porvenir; i) Desarrollar un plan piloto en la región para el apoyo al proceso de descentralización que movilice recursos de la cooperación internacional (la Dirección Regional de MIDEPLAN pudiera impulsarlo); j) Indicación para eliminar definitivamente el impuesto del 9% en la zona franca en vez de la sola rebaja al 6% que, como señalamos en carta anterior, casi anula este mecanismo ideado para promover el desarrollo en nuestra zona extrema.

4.- Ahora, en agosto de 1992 volvemos a reiterar algunas de esas peticiones aunque es previo dar visión de la situación en la zona.

\* Hay respaldo político (65.74% contra un 53.25% promedio nacional) pero no llamarse a engaños. \*\* A la vez hay mucho descontento, frustración, desesperanza. Descontento no se fué al MIDA o a la derecha sino modificó la correlación dentro de la Concertación. El 89 la DC arrastró a un senador PS, hoy el PS-PPD sacó el 42.58% contra un 23.16% del PDC-PR. \*\*\* Fenómenos naturales o generados en Argentina nos perjudican. A la capa de ozono se le agrega la marea roja y quedan cesantes los pescadores. Se cierran los minerales del Turbio en Argentina y crece la cesantía en Pto Natales. Se teme por el futuro de ENAP, trasciende que está fomentando la jubilación anticipada de unos



600 trabajadores. \*\*\*\* El costo de transporte eleva los precios de los alimentos. Los porotos que en Viña del Mar (que no es lo más barato) se encuentran a \$320, allá valen \$665, las manzanas suben de \$156 aquí a \$436 allá, las naranjas de \$104 a \$359. Y además, por el sistema tarifario de las empresas sanitarias, tienen el costo de agua por metro cúbico más alto de todo el país. \*\*\*\*\* La falta de perspectivas se refleja en los indicadores demográficos. Provincias en que decrece la población y la Región con menor crecimiento de todo el país.

ES URGENTE HACER ALGO MAS DE LO QUE SE HA HECHO PARA DAR UN VIRAJE EN EL ESTADO DE ANIMO DE LOS MAGALLANICOS.

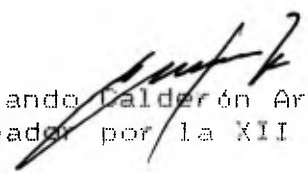
5.- Hay dos medidas claves: el Puerto de Punta Arenas y un Plan Especial para Magallanes.

6.- El Puerto de Punta Arenas sigue dilatándose y estamos en momentos críticos para poder cumplir su compromiso de que las obras se iniciarían bajo su gobierno. El Ministro de Transporte habla del Plan Nacional de Puertos y ni siquiera se menciona el de Punta Arenas. Aquí hay dos cuestiones que dependen de decisión política del Presidente. La primera, urgir a los Ministerios que les compete a terminar rápido sus estudios e informes, ponerle plazos perentorios. La segunda, destinar los recursos para efectivamente poder trabajar en las obras. Si no se ve la decisión del Estado de hacer el Puerto (y eso significa \$) no van a llegar los socios privados. Y si seguimos esperando a los socios privados no se construirá nunca. Si se habla de costos del orden de 20 millones de dólares, el Estado tiene que estar dispuesto a ponerse con \$ (sin contar endeudamientos ni muelles). Con eso se puede empezar y viendo esa decisión llegarán los socios privados. Pero no se puede seguir dilatando este asunto. Sería muy bueno que, cuando se esté en condiciones de hacer un anuncio importante, Ud. lo hiciera viajando a la Región.

7.- El Plan Especial de Desarrollo o el Plan Piloto para apoyo a la descentralización, en el que podría involucrarse el MIDEPLAN, es otro elemento que ayudaría a mostrar que para el gobierno democrático Magallanes también es Chile. En el marco de ese trabajo se podrían resolver problemas como el apoyo a la UMAG, un plan especial de fomento del deporte y otros mencionados en las anteriores minutas.

8.- Un problema puntual y que no demanda demasiados recursos sería el atender a las necesidades adicionales del Servicio de Salud de Magallanes para su tarea en relación a la Marea Roja. Parece que hay que hacerse la idea de que será un problema más permanente y que hay que enfrentarlo como tal. Un vehículo, laboratorio del ambiente, programa de educación y medios de comunicación para los hospitales de la región, suman 37 millones adicionales a los casi 18 que se aportaron extraordinariamente en la crisis anterior de este año.

9.- Por último, otro tema de importancia geopolítica y para las relaciones con los militares además de para el desarrollo del turismo en Tierra del Fuego: un camino de penetración en el sur de la isla. Es una demanda de muchos años y ahora se da la situación de que el Servicio Militar del Trabajo termina unas obras en Torres del Paine. El COREDE ha destinado fondos para los estudios iniciales, pero como es un camino no rentable (como la Carretera Austral) nunca será aceptado en el sistema nacional de evaluación de proyectos: Requiere por tanto de una decisión presidencial.

  
Rolando Calderón Aránguiz  
Senador por la XII Región



*Secada Alexander*

COMO ES DE SU CONOCIMIENTO DURANTE EL MES DE MARZO LA BANDA DE PRECIO CONCERNIENTE AL AZUCAR FUE MODIFICADA EN SU BASE DE PRECIO MINIMO PARA DAR UNA MAYOR PROTECCION A IANSA.

POSTERIORMENTE DURANTE EL MES DE JULIO SE ACORDO OTORGAR UN DERECHO COMPENSATORIO PARA EL AZUCAR DE ORIGEN ARGENTINO ASCENDENTE A UN 12% ADICIONAL POR SOBRE DERECHOS ESPECIFICOS Y AD VALOREM.

AUN MAS TAMBIEN DURANTE EL MES DE JULIO SE CAMBIO LA FORMA TRADICIONAL DE CALCULAR LA BASE DE PRECIO PARA DETERMINAR DERECHOS AD VALOREM Y ESPECIFICOS. ESTO ES, DESDE EL PROMEDIO SEMANAL DEL PRECIO SPOT DE PARIS, AL DEL MERCADO ARGENTINO, QUE NO ES UN MERCADO FLUIDO Y TRANSPARENTE, Y CON EL CONTRASENTIDO DE QUE ESTE ORIGEN YA ESTA GRAVADO CON UN 12% ADICIONAL.

ESTO HA SIGNIFICADO QUE IANSA HA INCREMENTADO SUS PRECIOS DESDE LA PRIMERA MODIFICACION A LA BANDA DE PRECIOS PARA EL AZUCAR, DESDE MARZO HASTA LA FECHA EN UN 22% O EQUIVALENTE A US\$ 72 X TONELADA METRICA.

OBVIAMENTE ESTAS ALZAS AFECTAN DIRECTAMENTE AL CONSUMIDOR, Y EN ESPECIAL AL DE MENOR INGRESO.

PERO DONDE LA SITUACION APARECE AUN MAS INJUSTA ES EN LA SEGUNDA REGION DONDE, POR SU UBICACION GEOGRAFICA, Y SITUACION ARANCELARIA IGUAL AL RESTO DEL PAIS, SE HA ENCARECIDO LA IMPORTACION DE AZUCAR INJUSTIFICADAMENTE. UNA ZONA DONDE EL AZUCAR NACIONAL NO PUEDE LLEGAR EN CONDICIONES COMPETITIVAS, POR EL ALTO COSTO DE TRANSPORTE DESDE SUS CENTROS DE PRODUCCION.

ATENTAMENTE-