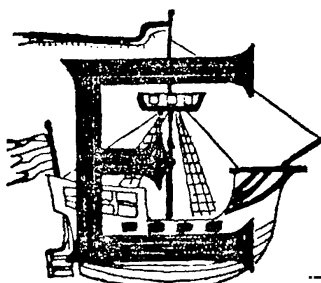


Análisis de las Comunicaciones Marítimas en la zona de Llanquihue, Chiloé y Aysén y sus Proyecciones Geopolíticas en el Resto del País

Por

Luis PARGA Santelices, Capitán de fragata;
Alejandro SEPULVEDA Mattus, Hernán CABRERA Cárdenas,
Capitanes de corbeta, Armada de Chile



EL OBJETO de este estudio es determinar la fisonomía de las comunicaciones marítimas en las provincias de Llanquihue, Chiloé y Aysén, su incidencia geopolítica en el resto del país y la forma en que contribuyen al desarrollo social y económico de la zona.

Se analizarán someramente los diversos medios de comunicaciones que en la actualidad existen, para centrarnos en el tema que nos interesa, es decir, las comunicaciones marítimas.

Geografía

La zona en estudio se extiende desde los 41° hasta los 47° de latitud sur y desde los 72° hasta los 75° 30' Weste. Comprende las provincias de Llanquihue, Chiloé y Aysén, donde el clima es templado, con extensos períodos de lluvias. Esto permite la exportación de una variada gama de productos agropecuarios.

La superficie que abarca es de unos 130.837 kilómetros cuadrados, lo que equivale al 17,6% de la superficie total del país (excluyendo el territorio antártico). Toda esta extensión es apta para la explotación de la agricultura, particularmente la madera, la ganadería y los productos del mar en su más amplia variedad. La zona está conformada por un área continental y por un grupo considerable de islas, entre las que se destacan por su importancia Chiloé, Calbuco y Achao.

La división territorial administrativa actual ubica a la zona que se estudia en las X y XI regiones. Sus límites son, por el norte y por el sur, las provincias de Osorno y General Carrera respectivamente.

Por ser esta zona desmembrada, sus comunicaciones internas se ven dificultadas y, por imperativo geográfico, su principal vía es el mar. Existe, sin embargo, un camino principal que la une con el centro y norte del país; hacia el sur, prácticamente no existen caminos, ya que la orografía hace impracticable tal tipo de

comunicación. La zona continental es de grandes alturas, en tanto que la insular es, Chiloé, de lomajes suaves.

Los principales ríos en la zona son: Maullín (que desemboca en el Lago Llanquihue), Petrohué, Puelo, Bodudahue, Yelcho, Aysén y Palena, de los cuales surgen esteros, en su mayoría navegables por embarcaciones y buques menores, mediante los que se realiza la recolección de los productos que se explotan en la zona.

La costa en la zona es desmembrada, con restingas que dificultan la navegación ya que la gran amplitud de las mareas, que varía entre los 5 y los 8 metros, deja al descubierto extensos displays que se internan en el mar. Desde el Canal de Chacao al sur se extiende la costa insular, en la que el mar llega a bañar la cordillera de los Andes. Una gran cantidad de golfos, fiordos y canales separan un sinnúmero de islas, que forman los siguientes archipiélagos principales: Chiloé, Guaitecas y Chonos.

Siendo su condición geográfica esencial de tipo insular, depende prioritariamente de las comunicaciones marítimas para su conexión con el resto del país.

La posición geográfica de la zona es excéntrica respecto a la zona corazón, ya que su hinterland es bastante extenso en relación al del resto de las áreas productoras del país.

Las características del terreno lo hacen poco apto para el desarrollo de las vías de comunicaciones terrestres con el resto del país.

Sus comunicaciones aéreas se ven afectadas por el rigor del clima imperante. Además, es éste un medio oneroso que, por su reducida capacidad de volumen, no contribuye significativamente al transporte comercial de productos.

Sus puertos son naturales y, en general, se pueden usar bajo cualquier condición meteorológica.

La zona posee una gran belleza natural, que enriquece su potencial valor turístico aún no explotado masivamente.

Una línea férrea la une parcialmente con la zona central.

La vía marítima es la única que le da seguridad permanente de operación a través de todo el año, permitiéndole su integración con el resto del país.

La población

Está compuesta en su mayoría por naturales de la zona, aclimatados para soportar el rigor del clima imperante. Un cierto porcentaje de la población está compuesto por descendientes de colonos, especialmente alemanes, que han contribuido significativamente al desarrollo de la zona.

La población total de la zona comprendida entre Llanquihue, Chiloé y Aysén representa un 4% de la población total de Chile.

Del total de los habitantes de la zona considerada, aproximadamente un 30% se dedica a actividades relacionadas con el mar, especialmente aquellas que se refieren a la pesca y al transporte marítimo.

Las características de la zona, extensa y de difícil comunicación, hacen relativamente inalcanzables para la población las facilidades médicas, que están limitadas a consultas ocasionales, todo lo cual, junto a lo riguroso del clima, conforma un cuadro de precario nivel sanitario.

El 90% de la educación que se imparte en la zona es estatal, en su mayoría de nivel básico. Las dificultades de comunicación y las distancias hacen difícil el acceso a las escuelas. Hay, además, una marcada escasez de profesores, lo que se refleja en un bajo nivel de instrucción en la población.

Existe un alto porcentaje de emigración hacia otras zonas, motivada por la escasez de trabajo.

Economía

La base económica de la zona, por sus características, se radica especialmente en los sectores agropecuario, forestal, turístico y pesquero, con un aporte del 5,2% del producto geográfico bruto del país.

El sector agrícola se ha centrado en Chiloé, de manera importante en el cultivo de papas, remolacha, trigo, avena y cebada. La ganadería, particularmente la bovina, gracias a las condiciones de las praderas, ha permitido el desarrollo de una infraestructura agro-industrial de significación, que incluye cooperativas lecheras, fábricas de cecinas y otras.

En Aysén, el sector agrícola es reducido, a causa de las características del sue-

lo y a la crudeza del clima. Se realizan actividades agrícolas en pequeñas extensiones, con finalidades de autoconsumo familiar.

La ganadería tiene grandes posibilidades de expansión por poseer amplias praderas aptas para la crianza y engorde de masa ovina principalmente, que constituye la segunda reserva del país.

El sector forestal cuenta con amplios recursos, de los cuales, las principales especies son el alerce, el pino insignie, el roble y el coigüe.

En los últimos 8 años se han reforestado 19.000 has., con una producción de 84.000 plgs. Lo anterior ha permitido el despegue de industrias de maderas especiales y celulosa.

En Aysén, la actividad maderera se desarrolla en pequeños aserraderos, con una producción estacionaria en los últimos años.

La industria pesquera en Chiloé se ha mantenido estacionaria en los últimos 4 años, a pesar de contar con un potencial ictiológico importante, especialmente en Chiloé y Calbuco. La industria conservera es la más representativa, si se tienen en cuenta los recursos de la región. En Puerto Aguirre y en Caleta Andrade se cuenta con una infraestructura industrial pesquera importante, que, unida al potencial existente de mariscos, permite el desarrollo a mediano plazo de esta actividad.

En Aysén hay plomo, zinc, cobre y molibdeno, pero en pequeña cantidad, por lo que su explotación ha sido limitada. La mayoría de los yacimientos detectados está en la zona del Lago General Carrera; entre ellos se encuentran importantes yacimientos de calizas que pueden constituir un centro para levantar una usina de cemento.

La natural belleza del paisaje en la zona constituye una importante fuente de riqueza turística no explotada, que puede tener gran incidencia en lo económico.

La zona en estudio posee un incalculable potencial de riquezas tanto agropecuarias como forestales, ninguna de cuyas fuentes ha sido integralmente explotada. La razón debe buscarse en las características insulares de la zona, desprovista de un eficiente sistema de comunicaciones.

Una eficiente infraestructura marítima contribuiría efectivamente a integrar la zona con las consiguientes ventajas económicas.

Comunicaciones

La Carretera Panamericana se prolonga hasta Puerto Montt. Desde allí va a Parga, en el Canal de Chacao. En la Isla de Chiloé se reanuda, atraviesa Ancud y Castro, y concluye en Quellon. Hay, además, una red que une los pueblos y ciudades del interior y de la costa.

Hay algunos caminos internacionales que unen a Chaitén con Palena, a Puerto Chacabuco con Puerto Aysén, Coihaique y Balmaceda, a Balmaceda con Puerto Ibáñez. Están conectados a través de la ruta internacional con la Patagonia argentina.

Desde 1912, la red ferroviaria se extiende hasta Puerto Montt, donde concluye.

El aeropuerto "El Tepual", de Puerto Montt, es el más importante de la X Región, así como el de Balmaceda es el más importante de la XI Región. Desde ambos salen los servicios regulares de LAN CHILE que los unen al resto del país.

Existen otros aeropuertos menores como Futalefú, Alto Palena, Teniente Vidal (Coihaique), Puerto Aysén, Chile Chico y Cochrane, importante por su ubicación. También la XI Región está unida por vía aérea con la República Argentina.

La Empresa Marítima del Estado, creada con el fin de atender el servicio de carga y pasajeros, tiene en la actualidad una flota de cuatro naves regionales con una capacidad para 220 toneladas de carga y 80 pasajeros cada una. La periodicidad de estos viajes entre Puerto Montt, Chiloé insular y continental y la Provincia de Aysén es de dos viajes semanales, con lo que se logra llenar aproximadamente el 75% de las necesidades de la región y en lo que a pasajeros se refiere, el 100%.

El tráfico de ultramar está representado por 1 buque cada 2 meses que recalca principalmente en Puerto Montt, Puerto Chacabuco y Castro.

Este tráfico se hace exclusivamente en buques extranjeros, en su gran mayoría

de bandera alemana. También recalca un buque al año en Puerto Montt para embarcar madera.

Recursos portuarios y ubicación

Puerto Montt

El puerto está ubicado en la parte más septentrional del Seno de Reloncaví. La línea de costa se extiende por el oeste desde el extremo sur del Canal Tenglo hasta la Punta de Peñas de la costa continental por el Oriente.

La administración del puerto se encuentra a cargo de la Empresa Portuaria de Chile.

Al muelle pueden atracar naves hasta de 172 metros de eslora con un calado máximo de 25 pies.

Presta servicios a las naves de carga general, naves graneleras, naves de cabotaje y naves de tráfico regional.

La capacidad global de recepción de naves atracadas es simultáneamente de 2 naves de alta mar y 3 naves regionales.

Para despeje de la carga se utilizan camiones y carros de ferrocarril. En caso necesario es posible depositar mercaderías en los distintos almacenes con que cuenta el recinto portuario.

Castro

Al muelle pueden atracar naves hasta de 100 mts. de eslora y un calado máximo de 24 pies.

No cuenta con bodegas ni equipamiento para movimiento de carga.

Puerto Chacabuco

Sólo pueden atracar buques de 100 metros de eslora. Además, dispone del muelle viejo N9 2, de madera, en donde pueden atracar naves de hasta 9.000 toneladas. Cuenta con bodegas y equipamiento necesario para almacenaje y movimiento de carga.

Proyecciones geopolíticas de las líneas de comunicaciones marítimas con respecto al resto del país.

Las fuentes de riqueza existentes en la zona y que no han sido explotadas en toda su magnitud, podrían llegar a constituir un importante aporte para el país,

especialmente para los productos agropecuarios, que dada su gran cantidad, dependen para su transporte de las comunicaciones marítimas.

La ubicación geográfica de la zona constituye un paso obligado para los buques de cabotaje que no deseen efectuar la navegación por alta mar.

Debido a que prácticamente no existe "Hinterland" entre el extremo sur del país y la zona corazón, se puede considerar que ésta es una zona de confluencia de las comunicaciones marítimas y las enlazan directamente.

Por encontrarse esta área alejada de la zona corazón, es muy vulnerable al aislamiento y depende principalmente de sus líneas de comunicaciones marítimas para el enlace con el resto del país.

Los buques que efectúan el tráfico de ultramar constituyen otro medio de comunicación con los puertos principales del país.

El desarrollo turístico de esta zona traería como consecuencia un aumento de las comunicaciones marítimas que se proyectarían al resto del país.

El alto costo comparativo de la tonelada transportada por vía terrestre y aérea, como también al carácter insular de la zona, no hacen rentable otro tipo de comunicación que no sea por la vía marítima.

El establecimiento de nuevas fuentes de trabajo traería como consecuencia un aumento de transporte marítimo desde y hacia la zona corazón.

Dentro del contexto general del necesario desarrollo de la zona, y siendo consecuentes con la actual política marítima que auspicia el Supremo Gobierno, es indispensable tener en cuenta las características preeminentes que, por razones geográficas, tienen las comunicaciones marítimas.

Conclusiones y recomendaciones

Las comunicaciones marítimas son vitales para lograr la integración de esta zona al resto del país.

En general, los puertos de la zona cuentan con las facilidades mínimas para las faenas portuarias, esto es, muelles adecuados, bodegas y elementos de carguío.

Existe poco interés por parte del resto de la población del país para trabajar en esta área debido a las condiciones de aislamiento en que se encuentra.

La deficiente educación no ha permitido un adecuado desarrollo tecnológico, a consecuencia de lo cual sus sistemas de trabajo son rudimentarios.

La cantidad de puertos en que las naves deben recalar en los diversos itinerarios, motiva que los fletes sean de elevado costo.

El transporte terrestre se ha visto incrementado hacia la provincia de Aysén e incluso hasta Punta Arenas, debido a las facilidades que a este medio se le están brindando, lo que se efectúa a través de carreteras que se encuentran en territorio argentino.

La densidad de población es muy baja en relación a la extensión del territorio de la zona y en comparación con la del resto del país.

El transporte marítimo de ultramar carece de significación respecto al del resto del país, por lo que no contribuye al desarrollo económico de la zona.

Es necesario poner en ejecución una política general del transporte que lo oriente hacia el medio marítimo, cuyo costo, en cargas masivas, es considerablemente más bajo.

Es necesario reactualizar la política portuaria con el objeto de que se coordi-

nen y controlen los diversos servicios prestados a las naves y a las mercaderías en los puertos, para que los costos portuarios y, por consiguiente, los fletes sean realmente más bajos.

El transporte marítimo, que tiene especial importancia en la zona, se debe efectuar incrementando el número de naves para el cabotaje.

Se debe establecer una política marítima orientada a las necesidades de los sectores productivos y consumidores.

El Estado debe aplicar el régimen de subsidiaridad a esta zona para que contribuya a un pleno desarrollo económico.

Una forma de obtener una integración dentro del área es contar con un sistema de barcasas que una los diferentes puertos en forma regular y más segura.

Es necesario que el Estado cree incentivos que atraigan a la zona a profesionales e industriales cuya presencia contribuirá a su desarrollo.

Una substancial mejora de los terminales marítimos, un aumento significativo de las naves de cabotaje que recalén en sus puertos y un incentivo a las industrias, a la agricultura y a la ganadería, permitirán la integración de la zona con el resto del país.

(De "Revista de la Academia de Guerra Naval", marzo 1977, Chile).

