



UAI

Universidad Abierta Interamericana

TÍTULO: POLÍTICAS PÚBLICAS, SOBERANÍA Y CONECTIVIDAD EN LA
PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO. UN ANÁLISIS DE LOS GOBIERNOS DE
NÉSTOR KIRCHNER Y CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER (2003-2011)

PROFESOR: EDUARDO SUTTER SCHNEIDER

ALUMNA: VALERIA MARILINA SCOPONI

LICENCIATURA EN RELACIONES INTERNACIONALES.

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS.

JUNIO 2012

RESUMEN:

La isla Grande de Tierra del Fuego se encuentra separada del continente americano por el Estrecho de Magallanes. Frente a esta situación, surgió la necesidad por parte de los gobiernos argentinos y chilenos, de crear, analizar e implementar proyectos que logran la unión de sus respectivos territorios con el continente. Es por eso que, en este trabajo, describimos y examinamos las Políticas Públicas elaboradas por ambos países, tanto particular como de manera conjunta, que buscaron en todo momento optimizar el transporte terrestre y marítimo austral.

Puesto que el concepto de Soberanía volvió a los primeros planos de los discursos oficiales en estos últimos años, a través de este trabajo llegamos a preguntarnos cómo es posible que, pese a contar con el apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo, teniendo instituciones especializadas en el tema, y siendo Tierra del Fuego un punto estratégico para el sector industrial de nuestro país, la República Argentina no cuenta todavía con un sistema propio capaz de responder a la problemática territorial de conectividad en aquella región.

Se persistió sobre el asunto en reiteradas ocasiones, pero tuvimos que padecer un corte de ruta chileno, que dejó incomunicados con la provincia a más de 3000 personas, para que los Senadores Nacionales por Tierra del Fuego elaboraran un nuevo Proyecto de Ley en el que se pretende definir como Política de Estado la conexión vía terrestre y marítima del territorio continental argentino con su territorio insular como una cuestión clave de Soberanía Nacional.

Palabras claves: Soberanía. Políticas Públicas. Conectividad.

ÍNDICE.

INTRODUCCIÓN.....	4
CAPÍTULO I: HISTORIA DE LOS ASUNTOS LIMÍTROFES ENTRE ARGENTINA Y CHILE.....	9
<i>UTI POSSEDETIS JURIS</i>	10
LÍMITE FRONTERIZO EN LA ISLA GRANDE DE TIERRA DEL FUEGO.....	13
LA PROVINCIALIZACIÓN DE TIERRA DEL FUEGO.....	19
CAPÍTULO II: ANTECEDENTES DE LOS PROYECTOS DE CONEXIÓN DE LA ISLA GRANDE DE TIERRA DEL FUEGO.....	22
CARACTERÍSTICAS GEOPOLÍTICAS.....	23
ANTECEDENTES BILATERALES DE INTEGRACIÓN.....	25
ANTECEDENTES ARGENTINO DE CONECTIVIDAD CON TIERRA DEL FUEGO, PERÍODO PREVIO AL AÑO 2003.....	28
CAPÍTULO III: ANÁLISIS DE LOS PROYECTOS DE CONEXIÓN (2003-2011).....	31
PERÍODO PRESIDENCIAL NÉSTOR KIRCHNER 2003-2007.....	35
PERÍODO PRESIDENCIAL CRISTINA FERNANDEZ DE KICHNER 2007-2011...39	
SITUACIÓN ACTUAL.....	46
CONCLUSIÓN.....	48
BIBLIOGRAFÍA.....	53
ANEXOS.....	58

INTRODUCCIÓN.

La República Argentina posee una superficie total de 2.780.400 km². La extensión del territorio hace que la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur se encuentre ubicada a una distancia de 3000 km. del lugar donde se concentran los principales centros de decisión económica y política, la ciudad de Buenos Aires.

La región fueguina abarca sólo 21.571 km²¹ del territorio. Cuando llegaron los españoles, estaba habitada por nativos desde hacía más de 7.000 años. A ella llegaron además ingleses, franceses y holandeses, entre los cuales se encontraba Charles Darwin.

La soberanía argentina fue consolidándose a través de los años, por lo que la isla pasó a ser considerada de Territorio Nacional a Provincia Argentina en 1990.

La situación geográfica de la provincia fue el condicionante principal de la escasez de población en la región austral. Según el censo nacional de 1970, los habitantes de la Isla Grande llegaban a un total de 13.527, lo que fue considerado por el gobierno militar como una debilidad geopolítica importante en el conflicto fronterizo entre Argentina y Chile, y por ese motivo surgió la idea de impulsar la migración interna hacia la zona. Para ello, en el año 1972, se sancionó una nueva política económica para Tierra del Fuego, mediante la ley N° 19.640, que provocó cambios significativos no sólo en el ámbito económico, sino también en el político y social, de la región fueguina.

Surgió entonces, la necesidad de neutralizar el territorio argentino en relación a aquellas zonas aisladas, distantes y de difícil accesibilidad en los extremos del país, que cumplen un rol sumamente estratégico para el mismo. Retomar la planificación territorial como Política de Estado significa entender a la conectividad como una

¹ No incluye el Sector Antártico e Islas del Atlántico Sur.

cualidad que permite no sólo superar las dificultades geográficas (de posición) de nuestro territorio, sino que también puede ser la opción más eficiente en cuanto a la minimización de costos y tiempos de los desplazamientos, y más eficaz en relación al grado en el cual la infraestructura facilita o impide la movilidad de bienes, servicios, información y personas dentro del país.

En nuestra investigación, analizaremos las estrategias, definidas -en una primera instancia, y entendidas en sentido general - por la Real Academia Española como un conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento; y la “Política estatal” (o “pública”), entendida como un conjunto de acciones y omisiones que manifiestan determinada modalidad de intervención del Estado en relación con una cuestión que instiga la atención, interés o movilización de otros actores en la sociedad civil²; de los gobiernos de Néstor Kirchner y de Cristina Fernández de Kirchner en materia de soberanía, específicamente de conectividad, en la provincia de Tierra del Fuego.

Lo que motivó a escribir esta tesina, fue que, más allá de las buenas relaciones con el país vecino, en enero del año 2011, los sindicatos magallánicos realizaron un paro general en protesta por la eliminación de los subsidios al gas, que provocó un aumento en el precio del mismo. La consecuencia no fue otra que el impedimento de circulación de miles de fueguinos y de turistas, así como también se les prohibió el paso a aproximadamente 200 camiones de transporte.

Además de este tipo de inconvenientes, tanto los residentes de la provincia como aquellos visitantes que desean llegar a “la ciudad más austral del mundo” deben realizar los engorrosos trámites de los cuatro controles fronterizos al cruzar de un país al otro, transitar por la ruta nacional N°257 que todavía no se pavimentó y que, en condiciones

² Oszlak O, O’ Donnell G. Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación. Buenos Aires: Centro de Estudios de Estado y Sociedad, Documento G.E. CLACSO/N°4; 1981.

de fríos extremos y nevadas intensas, resulta muy peligrosa para quienes la transitan, y abonar los servicios de balsas chilenas para poder atravesar el Estrecho de Magallanes.

El objetivo general de investigación consiste en describir y analizar las políticas públicas implementadas por los dos últimos gobiernos argentinos de Néstor Kirchner y Cristina Fernández de Kirchner para lograr la conectividad del territorio insular con el territorio continental de la República, teniendo en cuenta la situación geográfica de la Argentina y la geoestrategia de la provincia más austral de nuestro país.

Es importante, en cuanto objetivos específicos, analizar e interpretar la historia de la Isla Grande de Tierra del Fuego, lo que significa llegar a las causas que explican la configuración de nuestro territorio previas negociaciones con Chile, requisito indispensable para la formulación de estrategias que permitan la articulación física de la superficie, a través del diseño de una nueva red de conexión y de un profundo estudio (optimización de la solución escogida entre las distintas alternativas) sobre el mejoramiento de la infraestructura de transporte actual y futura y el impacto que ésta genera sobre la distribución de la población y de las actividades económicas en el territorio nacional³.

No podemos dejar de explicar la importancia de la joven provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, que desde que se creó un “Área Franca” y un “Área Aduanera Especial”, mediante la aprobación de la Ley N° 19.640, experimentó cambios significativos tanto en el sistema productivo como en lo social. Actualmente, Tierra del Fuego, representa el 1,3% del PBI de la Argentina aproximadamente.

Buscamos resaltar la importancia del Comité de Integración Austral a la hora de aplicar políticas conjuntas, en base a los archivos encontrados en el Ministerio de Relaciones Exteriores de ambos países, sobre los avances obtenidos, más

³ Subsecretaría de Planificación y Ordenamiento Territorial (Argentina). 2010.

específicamente por la Comisión de Infraestructura y Turismo; y analizar también otros proyectos que se desarrollaron durante los períodos 2003-2007 y 2007-2011, como la creación del Plan Estratégico Nacional- Argentina 2016, mediante el cual se propone lograr la conectividad física del territorio insular con el territorio continental de la República Argentina.

La tesina está dividida en los siguientes capítulos:

En “Historia de los asuntos limítrofes entre Argentina y Chile”, denominado así al primer capítulo, hacemos una breve referencia histórica sobre la delimitación de la Isla Grande de Tierra del Fuego entre la Argentina y Chile, partiendo del *Uti Possedetis Juris de 1810*, adhiriendo los tratados limítrofes firmados por ambos países, y llegando, finalmente, a la provincialización del territorio nacional más austral de nuestro país.

En el segundo capítulo, “Antecedentes de conexión de la Isla Grande de Tierra del Fuego”, comenzamos describiendo las características geopolíticas de la Provincia de Tierra del Fuego, y analizamos también los instrumentos de integración acordados entre la Argentina y Chile en el período previo a la llegada al poder del ex presidente argentino Néstor Kirchner, así como también aquellas iniciativas unilaterales que defienden el interés nacional de cada uno de ellos.

Y, siguiendo con un orden sistemático, el tercer capítulo, “Análisis de proyectos de conexión (2003-2011)”, en una primera instancia, se orienta a la importancia estratégica que ha adquirido la provincia de Tierra del Fuego desde el año 1972, año en que se dictó la Ley N° 19.640, y que, justamente, marcó cambios significativos tanto en lo económico, como en lo político y lo social. Resaltamos entonces, la importancia productiva de la provincia, y el gran crecimiento demográfico que ha sufrido en estos últimos años para determinar así la caracterización de la red de conexión y los efectos que causan al entorno. La sección también se concentra en la descripción de los planes

y de los avances que se desarrollaron, tanto por parte de la nación Argentina como en forma conjunta con el país vecino, con el fin único de mejorar las condiciones de infraestructura para la conexión marítima y terrestre del territorio insular con el continental de la República Argentina, haciendo hincapié en todo momento en la soberanía nacional sobre la provincia.

Finalmente llegamos a la “Conclusión”, en donde se hace una revisión de las cuestiones relevantes de la tesina, y se pone énfasis en lo beneficioso que sería para nuestro país lograr concretar el proyecto de unir por mar a las provincias de Tierra del Fuego y Santa Cruz.

Se trata de una investigación de tipo cualitativo, cuyo objeto de estudio son las políticas públicas implementadas por los gobiernos de Néstor Kirchner y Cristina Fernández a fin de consolidar, mediante la conexión física, su soberanía sobre la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Se describen y analizan los proyectos del Comité de Integración Austral, de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, los estudios realizados por el Banco Interamericano de Desarrollo, y los “Proyectos de Ley” de los legisladores nacionales por la región fueguina, realizados durante el período 2003-2011, con el fin de neutralizar y ordenar el territorio nacional, en el marco del Plan Estratégico Bicentenario 2008-2016. El objetivo primordial es hacer más eficiente la conexión de la provincia insular con su territorio continental, lo que implica la búsqueda de alternativas para hacer más eficaz la conectividad de las zonas aisladas, esto significa, escoger adecuadamente los modos de comunicación, la calidad de la infraestructura, la frecuencia de los contactos con las zonas más centrales e, incluso, el trazado de las rutas a través de las cuales se consolida la conexión. La integración social constituye un fin nacional que debe beneficiar a todos los habitantes.

CAPÍTULO I

HISTORIA DE LOS ASUNTOS LIMÍTROFES ENTRE ARGENTINA Y CHILE.

En este primer capítulo hacemos una breve reseña histórica de la configuración territorial de la isla grande de Tierra del Fuego, condición necesaria para poder diseñar e implementar políticas públicas en dicha región. “Una larga historia subyace a la compartida y opuesta percepción argentina y chilena de pérdidas territoriales en el sur, cada cual por el expansionismo del otro. Esta es, obviamente, la historia de la competencia territorial argentino-chilena por la región, una historia que a su vez tiene dos dimensiones: una ligada a las negociaciones, los asentamientos y las operaciones militares, y otra vinculada al debate académico respecto de los títulos históricos. La dimensión política y militar es relativamente bien conocida. El extremo sur, aunque pretendido por los españoles, nunca fue ocupado por la Corona y fue territorio indígena hasta fines del siglo diecinueve. Chile adquirió una buena ventaja inicial en su expansión hacia el sur debido a que su consolidación como Estado se produjo mucho antes que la de la Argentina [...] Las pretensiones chilenas respecto del sur crecieron concomitantemente con el aumento de su influencia en esa región: es así que mientras las constituciones chilenas de 1822, 1823, 1828 y 1833 establecían la frontera entre Chile y la Argentina a lo largo de la cordillera de los Andes hasta el cabo de Hornos, hacia la década de 1870 Chile ya reclamaba toda la Patagonia al sur del río Negro.⁴” Consideramos que no existe nada más apropiado para introducirnos sobre lo que fue la

⁴ Escudé C, Cisneros A. Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina. *La expansión territorial argentina frente al mito de pérdidas territoriales: La expansión hacia el sur*. Cap.III en <http://www.argentina-rree.com/8/8-015.htm>. Consultado el 20/10/2011.

prolongada controversia por la zona austral entre la Argentina y Chile, que las palabras del Doctor Carlos Escudé.

Partimos entonces del *uti possedetis juris* de 1810, continuamos con aquellos tratados firmados por la Argentina y Chile al momento de defender sus propios intereses territoriales en la zona austral, y concluimos el capítulo con la provincialización del territorio argentino de Tierra del Fuego, Antártida e Isla del Atlántico Sur.

1.1. *Uti Possedetis Juris*⁵

La regla del *uti possedetis juris* de 1810 fue invocada y utilizada, como fuente del derecho internacional, para fundamentar en ella las fronteras territoriales de los nuevos Estados, que heredaron los territorios de los Virreinos, Capitanías Generales o Audiencias. No podía afirmarse que los nuevos gobiernos independientes ejercieran la posesión efectiva en América, que por entonces era desierta. *Uti possedetis* viene a significar literalmente, “como poseéis”, y es la abreviación de la frase “como poseéis, seguiréis poseyendo”, entendida a fin de que el poseedor no pueda ser desposeído.

La *delimitación administrativa* colonial fue admitida como frontera política entre los nuevos Estados ya emancipados. A la expresión se le agregó *juris* para indicar los territorios que los Estados tenían derecho de poseer. Para entonces, estas separaciones no estaban demarcadas con exactitud, y existía cierta ignorancia sobre sus extensiones y verdaderos límites.

⁵ “At the core of the legal debate over the territory of new states is the principle of *uti possidetis*. Stated simply, *uti possidetis* provides that states emerging from decolonization shall presumptively inherit the colonial administrative borders that they held at the time of independence. It largely governed the determination of the size and shape of states of former Spanish Latin American beginning in the early 1800s, as well as former European Africa and Southeast Asia beginning in the 1950s. The relevance of *uti possidetis* today is evidenced by the practice of states during the dissolution of the former Soviet Union, Yugoslavia and Czechoslovakia, apparently sanctifying the former internal administrative lines as interstate frontiers.” Ratner SR. Drawing a better line: *Uti Possidetis* and the Borders of New States.

Disponible en:

<http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/ajil90&div=48&id=&page=>. Consultado el 24/11/2011

Por lo tanto, la Argentina era la legítima sucesora de los territorios del Virreinato del Río de la Plata; a Chile, por otra parte, le correspondían los límites que se encuentran detallados en la Constitución chilena de 1823, cuyo art. 4 expresaba: ‘El territorio de Chile se extiende desde el desierto de Atacama hasta el Cabo de Hornos, y desde la Cordillera de los Andes al mar Pacífico, comprendiendo el archipiélago de Chiloé, todas las islas adyacentes y las de Juan Fernández’. El río Bío Bío se reconocía entonces como límite sur de la República. Sin dudas, podemos apreciar que la actual configuración territorial se debe a una marcada expansión chilena, que no ha dejado de aprovechar las vicisitudes de la diplomacia argentina.

Si bien la norma a la cual hacemos referencia ayudó a definir los límites de los nuevos Estados independientes, no sirvió para los casos en los que las partes no se pusieron de acuerdo acerca de su interpretación, vale aclarar que se utilizó tan sólo como fuente meramente *auxiliar* del Derecho Internacional.

A principios del siglo XIX, Alberdi formulaba teorías sobre la desmembración territorial y justificaba que el exceso de espacio provocaba la anarquía. Llegó a remarcar también la ineficacia, y aún la inconveniencia del “*uti possidetis juris*” para el progreso de los países americanos, fundándose en que las demarcaciones hechas por España respondían a su interés económico y no al interés y necesidades de sus colonias. Para él, era necesario recomponer la carta geográfica-política de América utilizando fronteras naturales.

Por enero de 1878, el mismo Diego Barros Arana y el Ministro de Relaciones Exteriores de nuestro país, Rufino de Elizalde, suscribieron un Tratado que el límite entre los países estaría demarcado por la cordillera de los Andes. Pero en el art. 2 de dicho instrumento se expresaba que quedaban ‘pendientes reclamaciones deducida por la República Argentina y reclamaciones deducidas por la República de Chile sobre el

Estrecho de Magallanes y sobre otros territorios en la parte austral de este continente [...] En consecuencia, ambos Gobiernos acordaron someter al fallo de un árbitro la siguiente cuestión: ¿Cuál era el *uti possidetis* de 1810 en los territorios que se disputaban? Es decir que la gran duda de la época era si los territorios disputados dependían en 1810 del Virreinato de Buenos Aires o de la Capitanía General de Chile. Y en el art. 3, se le designaba al árbitro la potestad de fallar conforme “a los actos y documentos emanados del gobierno de España, de sus autoridades y agentes en América y a los actos y documentos procedentes de los gobiernos de la República Argentina y de Chile”. Pero como estos instrumentos nunca fueron aprobados por el Gobierno chileno, no se ratificaron⁶.

Para evitar inconvenientes mientras el árbitro dictaba su sentencia, se estableció un acuerdo provisional, según el cual “la República Argentina ejercerá jurisdicción sobre los territorios bañados por el Atlántico comprendidos hasta la boca oriental del Estrecho de Magallanes y la parte de la Tierra del Fuego bañada por el mismo mar. Las islas situadas en el Atlántico estarán igualmente sometidas a la misma jurisdicción. La república de Chile ejercerá jurisdicción en todo el estrecho, en sus canales e islas adyacentes.”

Fue recién a finales del siglo XIX, cuando Chile propuso que se sometiera a arbitraje el derecho de soberanía sobre la Patagonia, el Estrecho y la Tierra del Fuego. Luego de varios episodios tensionados, se firmó como consecuencia el Tratado de Límites de 1881, con la mediación de Estado Unidos, interesado éste en promover el comercio hemisférico y en buscar soluciones pacíficas de las controversias entre los países de la región, cuestiones que afianzarían su liderazgo en toda América Latina⁷.

⁶ Amunátegui, M. *La cuestión de límites entre Chile y la República Argentina*. Buenos Aires: 1879.

⁷Escudé C, Cisneros A. Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina. *La primera fase (1880-1900): el europeísmo (o hispanoamericanismo) argentino versus el panamericanismo norteamericano*. <http://www.argentina-ree.com/8/8-015.htm>. Consultado el 29/03/2012

Otro de los inconvenientes limítrofes entre los dos países, fue el de la Puna de Atacama. Acorde también al *uti possedetis* de 1810, Argentina y Bolivia suscribieron en 1889 un Tratado de Límites, al cual, en 1891, el Congreso Argentino le hizo modificaciones, y vino a representar el dominio argentino sobre la Punta de Atacama, reconocido expresamente por Bolivia.

Por otra parte, Chile manifestó su desacuerdo sobre ese tratado, ya que se reconocía legítimo poseedor de esas tierras en virtud del Tratado de Tregua firmado con Bolivia en 1884. Para dar solución a esta controversia, se crea una comisión conformada por un representante chileno, otro argentino, y el Ministro estadounidense en Buenos Aires, W.J. Buchanan, quien fue el encargado de señalar los límites entre ambos países en aquella región. Aparentemente, los alegatos presentados por el Gobierno chileno tuvieron más notoriedad.

Aún así, en virtud del *uti possedetis juris*, la República Argentina heredó, de lo que fue el virreinato, el territorio que actualmente se halla bajo su soberanía, lo que el mismo Alberdi criticaba y apodaba como “casa mal construida”. Para el escritor, las grandes extensiones de tierra dificultan la consolidación de la Nación, aunque a eso hoy podemos contraponerle que, ferrocarriles, rutas, puertos, aeropuertos, los teléfonos, internet, la informática y todo aquello que forma parte de la era de la globalización, contribuyen en la concreción de proyectos cuyo objetivo no es otro que el de acortar las distancias geográficas de los pueblos antes relegados.

1.2. Límite fronterizo en la Isla Grande de Tierra del Fuego

Hay quienes sostienen que para poder entender la configuración territorial de un Estado, hay que comprender al mismo tiempo una parte de la historia de los vecinos. En nuestro caso, tanto Argentina como Chile entendieron siempre que eran legítimos los

derechos de sus respectivos países sobre el territorio insular, pero al mismo tiempo comprendían la necesidad de mantener ciertos principios en la región.

El 20 de noviembre de 1826, celebraron los dos Estados un Tratado de Amistad, Alianza, Comercio y Navegación que contenía, en materia territorial, el art. 3º, según el cual las partes se obligaban “a garantizar la integridad de su territorio, y a obrar contra todo poder extranjero que intente mudar por violencia los límites de dichas Repúblicas reconocidos antes de su emancipación, o posteriormente, en virtud de Tratados especiales⁸.” Consagraba no sólo el principio del *uti possedetis juris de 1810*, sino también el principio de paz y cooperación para hacer respetar la integridad territorial de ambos países.

Ya en 1836, el director supremo de Chile, Bernardo O’Higgins, instó a su pueblo a establecerse en el Estrecho de Magallanes, y recién en 1843 se tomó la iniciativa de repoblar algunas regiones del mismo con la fundación de Fuerte Bulnes, y ocupó Puerto de Hambre, estableciendo allí un presidio; y algún tiempo después los ocupantes se trasladaron a Punta Arenas, en la costa norte del Estrecho. En el acta decía así: “En cumplimiento de las órdenes del Gobierno Supremo, el día 21 de septiembre del año 1843, con todas las formalidades de costumbre, *tomamos posesión de los estrechos de Magallanes y su territorio*, en nombre de la República de Chile, a quien pertenece, conforme está declarado en el artículo primero de su constitución política...⁹”. Esta acción acarrió consigo las protestas argentinas, ya que se percibía que la situación en el “fin del mundo” se ponía más compleja y aún más difícil para negociar.

Es por eso que en el año 1847, el gobernador de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas reclamó ante el gobierno chileno los derechos argentinos sobre el Estrecho de

⁸ Esta memoria fue presentada al Tribunal arbitral. Los detalles del *Tratado de Amistad, Alianza, Comercio y Navegación, entre las Repúblicas de las Provincias Unidas del Río de La Plata y Chile (20/11/1826)* se encuentran en: <http://www.dipublico.com.ar/?p=3770>. Consultado el 24/11/2011.

⁹ Braun Menéndez A, *Fuerte Bulnes*. Emecé: Buenos Aires; 1943. Cap. II, n° 11, ps. 55-64.

Magallanes y sobre las tierras que se aproximan a él, justificando que esas regiones fueron gobernadas desde siempre por los virreyes de Buenos Aires; manifestaba estar dispuesto a exhibir los títulos de sus posesiones, e invitaba al gobierno de Chile a presentar los suyos¹⁰.

Por su parte, Urquiza intentó reclamar en 1852 la pertenencia de algunos sectores de la región, pero el conflicto interno que enfrentaba nuestro país impidió que los proyectos se llevaran a cabo.

El gobierno de la Confederación celebró en Chile el 30 de agosto de 1856, un Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación, cuyo artículo 39 disponía: “Ambas partes 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 puedan suscitarse sobre esta materia, para discutir las después, pacífica y amigablemente, sin recurrir jamás a medidas violentas, y en caso de no arribar a un completo arreglo, someter la decisión al arbitraje de una nación amiga.” El Tratado fue denunciado en 1865.

Por su parte, Sarmiento manifestaba su apoyo al gobierno chileno reconociéndole sus derechos en el Estrecho de Magallanes, como primer ocupante e interesado en poseer una vía de comunicación al Atlántico para su comercio con Europa. Sostenía que esa ocupación no perjudicaba a la Confederación Argentina, que nunca tendría interés en

¹⁰ En dicho documento expresaba: “De los tiempos más remotos, en que la monarquía española tomó posesión de esta parte de América y en que se estableció las gobernaciones e intendencias, tanto de la actual República de Chile, como las de la Confederación, las órdenes para la vigilancia y policía del estrecho de Magallanes como para que otros objetos que le eran relativos, así como las de sus tierras adyacentes y Tierra del Fuego, siempre fueron dirigidas a los gobernadores y virreyes de Buenos Aires, como autoridad a la que estaba sujeta toda esa parte de territorio. Las repúblicas de la América del Sur al desligarse de los vínculos que las unían a la Metrópoli, y al construirse en Estados soberanos e independientes, adoptaron por base de su división territorial la misma demarcación que existía entre los varios virreinos que la constituían. Sentado este principio, que es de suyo inconcuso, y siendo sin la menor duda el hecho de la autoridad que han ejercido los gobernantes de la de Buenos Aires sobre la vigilancia del estrecho de Magallanes, es evidente entonces que la colonia mandada fundar por el Excmo. Gobierno de Chile en dicho estrecho, ataca la integridad del territorio argentino, y se avanza sobre sus propios límites con mengua de su perfecto dominio y sus derechos de soberanía territorial”.

aquella región, y decía Sarmiento: “El primer principio de equidad que hay que consultarse, es este: un territorio limítrofe pertenece a aquel de los Estados *a quien aprovecha su ocupación, sin dañar ni menoscabar los intereses del otro.*”

Siendo Presidente de la Nación Argentina, el mismo Sarmiento tuvo que oponerse a las aspiraciones de Chile sobre la Patagonia, mostrando la inconveniencia de que el Estrecho de Magallanes fuese poseído por una sola nación, y manifestando que “la tendencia del derecho de gentes es hacer neutrales los estrechos, mares, canales como el de Suez y todo puerto necesario al libre comercio¹¹.”

Muy semejante era la opinión de Alberdi, quien escribía: “El Estrecho de Magallanes es a los intereses del Pacífico en sus relaciones con el Atlántico, lo que el canal de Suez a la Europa actual marítima y comercial, que trafica con el Oriente. Lo que será un día el Istmo de Panamá si llega a ser canalizado.” “Lo que ha de averiguarse es si las conveniencias o intereses de Chile, concuerdan y coinciden con los de la República Argentina en sus cuestiones de límites y territorios desiertos adyacentes. Al Plata le interesa atraer el tráfico del mundo hacia los mares del Sud, en cuya ruta se encuentra. El medio es poblar esas regiones¹²”. Ambos comprendían la necesidad de Chile de tener una salida al Atlántico, aunque bien reflexionaban sobre lo que eso podría significar para la Argentina.

Y en el año 1869, el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile sugirió un arreglo de la cuestión del Estrecho, manifestando que era sumamente necesaria la posesión del mismo para dar paso al comercio y a la industria que llegaban del viejo continente, por lo que era conveniente reconsiderar dividir por mitad todo el territorio de la Patagonia.

¹¹ Sarmiento DF, “Obras de D.F. Sarmiento. Cuestiones americanas. Límites con Chile”. Buenos Aires: Imprenta Mariano Moreno; 1900.

¹² Alberdi JB. “Límites territoriales”, en Obras Completas. Buenos Aires: La Tribuna Nacional, 1886.

La penetración chilena en la Patagonia, y en particular en las costas cercanas al Estrecho de Magallanes, continuó incesantemente durante los años posteriores. Asimismo, Chile buscaba en reiteradas negociaciones que se le reconociese el derecho “del primer ocupante”. Mientras tanto, el general Julio A. Roca, reafirmaba la soberanía nacional hasta más allá del Río Negro mediante la famosa “Campaña del Desierto”.

Fue el mismo canciller argentino, Bernardo de Irigoyen, quien, en 1875, hizo presente al gobierno de Chile la sugerencia de que “saliera del Estrecho y de la península de Brunswick”. Pero por entonces, el intento de reafirmar la soberanía nacional sobre la región resultaba en vano, y esto está plasmado fundamentalmente en el incidente ocurrido con el buque francés “Jeanne Amélie”¹³.

En el Tratado de Límites entre la Argentina y Chile, firmado en Buenos Aires el 23 de julio de 1881, ratificado y canjeado en Chile en octubre de ese mismo año, ambos países acordaban en el art. 1º que “el límite entre Chile y la República Argentina, es de norte a sur hasta el paralelo 52 de latitud, la cordillera de los Andes”, y que “la línea fronteriza correrá en esa extensión por las cumbres más elevadas de dicha cordillera que dividan las aguas, y pasará por entre las vertientes que se desprenden a un lado y a otro.” Se deduce que la parte del Este del estrecho pertenece a Chile, desde dichas cordilleras hasta la boca del occidente. La Confederación Argentina ejercerá soberanía sobre la otra parte¹⁴. Y el Art. 5º que: “El Estrecho de Magallanes queda neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las Naciones. En el interés de asegurar esta libertad y neutralidad no se construirán en las costas fortificaciones ni

¹³ El gobierno argentino, en ejercicio de su legítima soberanía en las costas atlánticas de la Patagonia, había autorizado a dicho buque, en 1876, a cargar guano en esas costas, cuando en agosto de ese mismo año, el barco de guerra chileno “Magallanes” procedió a apresarlo justificando de que operaban en aguas jurisdiccionales chilenas sin autorización. Cuando el “Jeanne Amélie” y su tripulación eran conducidos a Punta Arenas, por orden del gobernador de esa localidad, se produjo el naufragio. El gobierno argentino exigió su reparación, pero el gobierno chileno se negó e insistió en que su jurisdicción se extendía hasta el río Santa Cruz.

¹⁴ El *Tratado de Límites de 1881* completo se encuentra en la página web del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto <http://www.mrecic.gov.ar/>.

defensas militares que puedan contrariar ese propósito”. De todas maneras, el Tratado de 1881 representa la renuncia de Chile a la Patagonia, y la de Argentina a las aguas y costas del Estrecho, con excepción de la boca oriental del mismo. La gobernación de Buenos Aires no tuvo más que mandar una expedición que resguardara su soberanía en aquella parte del territorio.

Pese a los problemas de autonomía sobre las Islas Malvinas, que involucraba tanto a la Argentina como a Inglaterra, Londres buscó consolidarse en América Latina asumiendo un rol fundamental como árbitro entre Chile y Argentina. El mismo lord Pauncefote solicitó autorización al por entonces Presidente de los Estados Unidos, Teodoro Roosevelt, para llevar a cabo la “*pax británica*” en la región sur del continente, además de reconocer que tenía otros intereses, fundamentalmente económicos¹⁵.

La amistad entre ambos países logró consolidarse con el Tratado General de Arbitraje y la Convención sobre la Limitación de Armamentos Navales, conocidos como “Pactos de Mayo”, ambos firmados en mayo de 1902, luego de un largo período de tensión.

Recién el 20 de febrero de 1978, reunidos en Puerto Montt (Chile), los generales Jorge R. Videla y Augusto Pinochet firmaron lo que se conoce como el Acta de Puerto Montt, en donde se vuelve a tocar, inesperadamente, el tema del Estrecho de Magallanes, que debía ser tratado por una Comisión Mixta creada para examinar las zonas que habían quedado pendientes delimitar. Sin embargo, en la segunda reunión de la Comisión, en julio de ese mismo año, uno de los temas que se acordó no abordar fue el de Magallanes.

La verdadera pugna se mantuvo por la delimitación del “Canal Beagle”, más precisamente por la posesión de tres islas: Islas Picton, Lennox y Nueva, por la cual ambos países casi llegan a enfrentarse en una guerra. Felizmente, las partes aceptaron la

¹⁵ Ferrari G. Conflicto y paz con Chile (1898-1903). Buenos Aires; 1968. Págs. 60, 61 y 62.

mediación propuesta por Su Santidad el Papa Juan Pablo II, el cardenal Antonio de Samoré, por la cual quedaron cerrados los asuntos fronterizos entre la Argentina y Chile.

1.3. La provincialización de Tierra del Fuego.

La provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur es la más joven de las provincias argentinas. Aún así, gracias a las investigaciones arqueológicas se deduce que estuvo habitada desde hace aproximadamente 7.000 años. La zona de lo que ahora es la ciudad de Ushuaia estuvo ocupada, al momento de la llegada de los españoles, por los nativos que se autodenominaban Yamana o Yaganes. El norte de la isla fue ocupado por los cazadores-recolectores denominados los Selkams (o Shelknam), pero conocidos con el apelativo de “Onas”. Hay datos que comprueban la existencia de otros grupos étnicos como los Alacalufes o Kaweskar y los Haush o Manneken.

A partir del año 1520, es decir, de la llegada de Fernando de Magallanes y su tripulación, el territorio austral fue explorado en reiteradas ocasiones por ingleses, franceses, españoles y holandeses.

El 10 de junio de 1829 el gobierno de Buenos Aires creó la Comandancia Política y Militar de las Malvinas, con jurisdicción sobre las islas adyacentes al Cabo de Hornos en el Océano Atlántico, con sede en la Isla Soledad, y Luis Vernet fue nombrado Comandante Político y Militar. Durante esta etapa, la población ascendía a unas cien personas, que vivían de manera permanente en las islas.

La soberanía argentina en la isla de Tierra del Fuego, siguió consolidándose durante el siglo XIX, época en la que misiones religiosas, como los grupos anglicanos o los católicos salesianos, llegaban para asentarse. Surgían así las dos grandes ciudades de la

futura provincia: Ushuaia (fundada por el Rvdo. Thomas Bridges) y Río Grande (fundada por una misión a cuyo frente estaba el Rvdo. Padre José Fagnano).

Por su parte, el Congreso de la Nación Argentina sancionó en octubre de 1862, la Ley N° 28, de nacionalización de los territorios fuera de los límites o posesiones de las provincias¹⁶.

Mediante la Ley N°947 de 1878, se creó la Gobernación de la Patagonia, con capital en Mercedes de Patagones (lo que actualmente es Viedma), y cuyo primer Gobernador fue Coronel Álvaro Barros.

Después de que se firmara el Tratado de Límites de 1881 entre la Argentina y Chile, la Gobernación de la Patagonia se fraccionó, por un lado, la provincia de La Pampa, y la Patagonia por el otro. Finalmente, dos años después, por la ley 1532, el territorio patagónico también se dividió en las gobernaciones de Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego. Quedaron bajo la dependencia de esta última, las Islas Orcadas del Sur y el resto de islas y tierras antárticas, la Isla de los Estados, y “todas las otras que se encuentren en el Atlántico bajo la soberanía de derecho de la República Argentina”. Entre ellas, también se incluía a las Islas Malvinas. El Gobierno Nacional declaró, además, al pueblo de Ushuaia como capital del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, cuyo primer gobernador fue el Teniente de Navío Félix María Paz.

Siguiendo el principio de Alberdi, “Gobernar es poblar”, se construyó en el año 1884, en la Isla de los Estados, una cárcel militar cuyo fin no era otro que el de mantener la presencia argentina en la región. Pero el área no era óptima en cuanto a su clima y su tierra improductiva, por lo que se lo trasladó a Puerto Golondrina, al oeste de la ciudad de Ushuaia.

¹⁶ La versión completa de la división provincial de la región sur de la República Argentina está disponible en <http://www.senado.gov.ar/web/ifep/cong/librook/territorios.htm> Consultado el 10/11/2011.

La construcción del “Presidio Nacional” duró casi 20 años. Llegó a alojar a más de 600 penados, autores de graves delitos o con penas de larga duración. Allí, se realizaban trabajos retribuidos, como la construcción de calles, puentes, edificios y la explotación de los bosques, y se dictaban también clases para que los convictos completaran el nivel primario.

La actividad de la ciudad se mantuvo latente gracias a ese penal, hasta el año '47, en el que fue clausurado por el presidente Juan Domingo Perón, por razones humanitarias.

Con el título de “Gobernador Marítimo del Territorio de la Tierra del Fuego” se estableció un gobernador (oficial representante de la Armada Argentina) en el territorio nacional de Tierra del Fuego, hecho que se desprendió del Decreto N° 5.626, dictado por el Poder Ejecutivo en el '43.

Finalmente, el 26 de abril de 1990 se declaró provincia al Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Isla del Atlántico Sur, por la ya nombrada Ley 23.775.

La historia de nuestro desarrollo territorial siempre estuvo fuertemente caracterizada por la centralización de la población y los recursos e inversiones en la Región Pampeana, particularmente en torno a Buenos Aires. Es tal vez por eso que, la delimitación de la Isla Grande de Tierra del Fuego dista de ser apropiada para la configuración de un modelo territorial integrador, ya que la topografía de la zona austral de nuestro país siempre dificultó la concreción de una red de conexión óptima, capaz de mantener a toda la nación unida.

CAPÍTULO II.

ANTECEDENTES DE LOS PROYECTOS DE CONEXIÓN DE LA ISLA GRANDE DE TIERRA DEL FUEGO.

La situación geográfica argentina generó la necesidad de neutralizar el territorio en relación a las zonas aisladas, distantes y de difícil accesibilidad en los extremos del país, especialmente de aquellas que cumplen un rol sumamente estratégico para el mismo. Retomar la planificación territorial como Política de Estado significa entender a la *conectividad* como una cualidad que permite no sólo superar las dificultades geográficas (de posición) de nuestro territorio, sino que también puede ser la opción más eficiente en cuanto a la minimización de costos y tiempos de los desplazamientos, y más eficaz en relación al grado en el cual la infraestructura facilita o impide la movilidad de bienes, servicios, información y personas dentro del país.

La *conectividad*, en palabras de Mariana Schweitzer, “es la materialización de la red de interconexión territorial mediante infraestructuras¹⁷.” En cambio, si bien es difícil definir el concepto de *accesibilidad*, ya que es imposible medirlo, se lo reconoce como la facilidad con la que se puede alcanzar cierto lugar desde otros puntos del territorio, por lo que se sintetiza en las oportunidades de contacto entre determinados orígenes y destinos. A su vez, la autora explica que “la accesibilidad depende, no solamente de la posición geográfica respectiva de los lugares de origen y destino, sino también del nivel de servicios ofrecido por el o los sistemas de transporte utilizados para llevar a cabo el desplazamiento, de la estructura de la red, de la calidad de las infraestructuras y de sus características técnicas¹⁸”.

¹⁷ Schweitzer M. Procesos de producción del espacio y territorios. Integraciones y fragmentaciones a partir de las redes de transporte. Buenos Aires: UBA; 2010.

¹⁸ Ídem.

Es por eso que, en el siguiente capítulo, hacemos un análisis de la situación geopolítica de la Provincia de Tierra del Fuego, las formas de acceso a la Isla, y los avances que se hicieron, en materia de transporte y obras públicas, con materiales previos a la llegada al gobierno de Néstor Kirchner.

2.1. Características Geopolíticas.

La provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Isla del Atlántico Sur se encuentra en el extremo sur del continente americano, siendo la provincia más austral de la República Argentina, con una superficie total de 1.002.445 Km². Se llegó a la provincialización del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur mediante la Ley N° 23.775, del año 1990, bajo la presidencia de Carlos S. Menem. El Censo Nacional 2010 registró un total de 127.205 habitantes.

La Isla Grande de la Provincia, tiene como límite sur al Canal Beagle, por el Norte limita con el Estrecho de Magallanes, y por el Este con el Mar Argentino. En cuanto al límite Oeste de la parte argentina, se considera como tal al meridiano de 68° 36'¹⁹. Finalizando el año 2009, se incorporan a la Provincia: la Isla de los Estados, que está distanciada de la Isla Grande por el Estrecho de Le Maire; las Islas Argentinas del Atlántico Sur, que comprenden a las Islas del Año Nuevo, las Islas Malvinas (11.410 km²), las Georgias del Sur (3.560 km²), las Sándwich del Sur (307 km²); y la

¹⁹ Provincialización del actual Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Ley N° 23.775 sancionada el día 26 de abril de 1990. Art. 1: “La nueva provincia tendrá los siguientes límites: al Norte, el paralelo 52° 30' Sur hasta tomar el meridiano 65° Oeste; continuará por él hasta su intersección con el paralelo 49° Sur; desde este punto seguirá por dicho paralelo hasta tocar el meridiano 25° Oeste; continuando por dicho meridiano en dirección al Sur hasta el mismo polo geográfico en la latitud 90° Sur. Desde el polo proseguirá el límite por el meridiano 74° Oeste hasta su cruce con el paralelo 60° Sur; continuará por este paralelo hasta su intersección con el meridiano de Cabo de Hornos, siguiendo por dicho meridiano hasta alcanzar la línea divisoria con la República de Chile...”. Información Legislativa. <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/176/textact.htm> Consultado el 2/11/2011.

Antártida Argentina o Sector Antártico Argentino²⁰, que comprende una superficie de 1.461.597 km², entre los meridianos 74° Oeste y 25° Oeste y el paralelo 60° Sur y el Polo Sur²¹.

En la Isla Grande se encuentran los municipios de Ushuaia (la capital), con un total de 45.430 habitantes, Río Grande, con 52.681 habitantes, y la tercera población se denomina Tolhuin (vocablo shelknam que significa “corazón”) ubicada en el centro de la Isla, a 3 km del Lago Fagnano, habitada por 1.201 personas.

En virtud del Tratado de límites de 1881, con Chile, la costa norte o patagónica del Estrecho de Magallanes pertenece casi en su totalidad a dicho país; pero queda bajo soberanía de la República Argentina, la costa norte que se extiende entre Punta Dungeness y el Cabo Vírgenes, de unos diez kilómetros de longitud aproximadamente. Esa ribera está bañada por las aguas del Estrecho de Magallanes, pues *el límite histórico-geográfico que separa el Estrecho del Océano Atlántico es una línea recta que une el Cabo Vírgenes en la costa patagónica con el Cabo Espíritu Santo en la Tierra del Fuego*. Esa línea constituye la boca atlántica u oriental del Estrecho.

²⁰ Títulos de soberanía de Argentina: Continuidad geográfica y geológica; herencia histórica de España; actividades foqueras; ocupación permanente de una estación científica desde hace más de un siglo: el Observatorio Meteorológico y Magnético de las Islas Orcadas del Sur, inaugurado en 1904; Instalación y mantenimiento de otras bases permanentes y temporarias en la península antártica e islas adyacentes; trabajos de exploración, estudios científicos y cartográficos en forma continuada; instalación y mantenimiento de faros y ayudas a la navegación; tareas de rescate, auxilio o apoyo; presencia Argentina en tierra, mar y aire en todo el Sector. Sector Antártico Argentino. Ministerio de Defensa de la Nación. Sitio Oficial de la Armada Argentina <http://www.ara.mil.ar/pag.asp?idItem=168>. Consultado el 02/11/2011.

²¹ TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR. Ley 26.552, modificación de la Ley N° 23.775. Art. 1: “La provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur comprende: la parte oriental de la isla Grande de Tierra del Fuego hasta el límite con la República de Chile, la isla de los Estados, las islas Año Nuevo, las islas Malvinas, la isla Beauchêne, las rocas Cormorán y Negra, las islas Georgias del Sur, las islas Sándwich del Sur, otras islas, islotes y rocas situados en aguas interiores y en el mar territorial generado a partir de dichos territorios de conformidad con lo previsto en la Ley 23.968, incluidas las islas, islotes y rocas situados al sur de la isla Grande de Tierra del Fuego hasta el límite con la República de Chile; los territorios situados en la Antártida Argentina comprendida entre los meridianos 25° Oeste y 74° Oeste y el paralelo 60° Sur, las islas, islotes y rocas situados entre los territorios que comprende la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.”

2.2. Antecedentes bilaterales de integración.

El aislamiento siempre fue un desafío para la República Argentina, especialmente a la hora de elaborar políticas de estado y aplicarlas sobre aquellas regiones que se encuentran alejadas del lugar donde se toman las principales decisiones políticas y económicas de nuestro país, Buenos Aires. Para trabajar sobre la conexión del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Argentina debió proyectar documentos sobre cuestiones limítrofes de forma conjunta con Chile.

La integración bilateral se puede definir como un conjunto de materias que contribuyen a un objetivo determinado, inserto dentro del interés nacional de las partes involucradas.

Es Roberto Bloch, miembro del CARI y Especialista en Transporte argentino, quien señala con determinación que “la definición de Interés Nacional por parte de ambos países es fundamental para que luego los acuerdos tengan cumplimiento perdurable. Es preferible acordar en algunas áreas determinadas en las que previamente Argentina y Chile hubieran coincidido en que sus respectivos intereses nacionales se potenciarán con un trabajo conjunto o con una integración”.²² Él mismo hace referencia al desarrollo de instrumentos de integración, como ser la infraestructura de transporte y servicios (centro de transferencia, equipos de abastecimiento, controles a los medios de transporte y a la carga, provisión de combustibles, acondicionamiento para las mercaderías, alojamiento para conductores, comunicaciones instantáneas), que permitan el desarrollo de las regiones fronterizas y el bienestar de los pueblos que en ellas habitan, responsabilidad absoluta de ambos países.

²²Bolch R. El proceso de Integración Física. Las relaciones fronterizas. En: Perspectivas y Desafíos del Proceso de Integración Argentino-Chileno a Diez Años del ACE 16. Buenos Aires: BID-INTAL-CELARE; 2002. Pág 154-160.

Sin embargo, fueron chilenos quienes, ante la necesidad de unir a la isla de Tierra del Fuego con el continente, formaron, en el año 1968, una sociedad conocida como *Transbordadora Austral Broom*. A lo largo de todos estos años, la empresa centró su labor en el transporte marítimo para mejorar, entre otras cosas, el Cruce Primera Angostura que permite la unión de la isla y el continente en Punta Delgada y Bahía Azul. Sus ferrys cuentan con equipamiento adecuado y con la última tecnología capaz de cruzar el Estrecho de Magallanes en cualquier condición climática.

Como la actividad en la isla se incrementó con el paso del tiempo tanto en Argentina como en Chile y, a razón del aislamiento físico de determinadas regiones, el 17 de marzo de 1974 se suscribió un “Convenio Chileno-Argentino de Transporte Terrestre en Tránsito para Vincular dos Puntos de un Mismo País Utilizando el Territorio del Otro”. Dichas regiones corresponden, del lado chileno, a Chiloé, Aysén y Magallanes (excepto por la ruta nacional N°3), y a las provincias argentinas de Santa Cruz y Tierra del Fuego (Paso por Primera Angostura del Estrecho de Magallanes). La Ley 21.548, a lo largo de 24 artículos, describe con exactitud las condiciones en las que se deberá realizar el tráfico y tránsito del transporte de pasajeros y de carga. Un claro acuerdo de integración, cuyo fin permite superar las dificultades físico-geográficas de cada país.

En el año 1984, Argentina y Chile firmaron un Tratado de Paz y Amistad por el cual se comprometían a trabajar, de manera conjunta, en proyectos que respondieran a las demandas de sus respectivos ciudadanos. El Artículo 12° del mismo da origen a una Comisión Binacional, comprometida en la cooperación económica y en la integración física de ambos países. Entre el año 1991 y 1995 se crean 9 Comités de Fronteras y un Subcomité, entre el que se encuentra Integración Austral (XII Región de Chile y provincias argentinas de Santa Cruz y Tierra del Fuego). Estos comités tienen como objetivo principal atender a los asuntos que requieren una organización y coordinación

adecuada para facilitar y agilizar el tráfico y el control fronterizo. Se abordaban temas aduaneros, fitozoosanitarios, policiales y migratorios.

Cabe mencionar también al *Memorandum de Entendimiento*, firmado por ambos países en el año 1991, sobre Posibilidades de Facilitación Fronteriza, que muestra uno de los avances más significativos con respecto a la simplificación del tráfico fronterizo. Éste memorándum dio origen, entre otras cosas, a la *Tarjeta Vecinal Fronteriza*, documento en el cual figuran todos los datos migratorios necesarios para pasar por los controles de ambos países de manera rápida y ágil. En el año 2000, se realizó un estudio para que dicha Tarjeta sea utilizada por los residentes de la Provincia de Tierra del Fuego, en su tránsito Argentina-Argentina por territorio chileno, en los Pasos San Sebastián e Integración Austral.

Con relación a los logros obtenidos, como bien explica la representante de la Dirección de Fronteras y Límites del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, Marcela Espinoza, “en materia de infraestructura, el *Grupo Técnico Mixto* (GTM) ha permitido identificar los pasos fronterizos y sus respectivos accesos terrestres que por sus características geográficas y condiciones para una mejor conectividad con la región y terminales portuarios, ofrecían mayores posibilidades para proyectarse como corredores de integración. La meta es lograr la pavimentación de los tramos viales que conforman estos ejes en base a los cronogramas de inversión²³”. Este GTM está integrado por representantes chilenos del Ministerio de Relaciones Exteriores (DIFROL), Obras Públicas y de la Dirección de Vialidad, y por representantes argentinos del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos (Secretaría de Obras Públicas y Administración

²³ Espinoza M. El proceso de Integración Física. Las relaciones fronterizas. En: *Perspectivas y Desafíos del Proceso de Integración Argentino-Chileno a Diez Años del ACE 16*. Buenos Aires: BID-INTAL-CELARE; 2002. Pág 144-149.

Nacional de Vialidad). Trabaja, también, de forma paralela, con el Banco Interamericano de Desarrollo, entidad encargada de brindar la asistencia técnica necesaria a las Cancillerías respectivas. Además, está previsto en el instrumento del año 1992 que el GTM eleve un informe con los avances en el tema de conectividad, a la Comisión Binacional de Cooperación Económica e Integración Física.

Es interesante ver de qué manera se articulan los intereses nacionales de ambos países. Tanto la Argentina como Chile se ven condicionados por sus situaciones geográficas, de manera que trabajar al unísono les permite responder a las demandas sociales en materia de planificación territorial. Teniendo en cuenta que ambos países comparten aproximadamente 5.000 kilómetros de frontera y que, después del Tratado del '81, la isla Grande de Tierra del Fuego y el Estrecho de Magallanes quedaron divididos, los gobiernos de la República Argentina y de la República de Chile elaboraron instrumentos y proyectos capaces de mejorar y facilitar el paso de un país a otro.

2.3. Antecedente argentino de conectividad con Tierra del Fuego, período previo al año 2003.

La unión de Tierra del Fuego con Santa Cruz por aguas argentinas es un viejo anhelo. El hecho de tener que atravesar territorio chileno, usar su infraestructura y abonar los servicios que éste país nos brinda, genera cierta vulnerabilidad a nuestra provincia y, especialmente, a nuestra Nación a la hora de reconocernos como un país soberano e independiente.

Este asunto de conectividad fue estudiado por una Comisión del Ministerio del Interior de la Nación en los comienzos de la década del '70. Todavía en democracia, los Diputados por el Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Esther Mercedes Fadul de Sobrino y Ernesto Manuel Campos, presentaron un Proyecto de Declaración para que la

conexión del territorio insular con el continente fuese una realidad. Dicho proyecto pasó por las comisiones de Transporte y de Defensa, y fue aprobado en Julio de 1973.

Recién el 25 de julio de 1985, la Ley N°23.212, declaraba “de Interés Nacional las obras de vinculación física entre la provincia de Santa Cruz y el Territorio Nacional de Tierra del Fuego”. Esta ambición quedó en el olvido poco tiempo después.

El asunto volvió a ser tema de debate en los años 90. En ese entonces, se trató de estudiar la factibilidad para la construcción de una línea férrea vinculada al ferrocarril transpatagónico. La iniciativa de la empresa CANARAIL CONSULTANTS INC., comprendía la ejecución de obras nuevas, como por ejemplo un sistema de vinculación RoRail Cargo y Roll On/ Roll Off entre la provincia de Santa Cruz y la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Esta iniciativa privada fue declarada de Interés Público, e involucraba además a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

Ya en los años 2008 y 2010, nuevamente los Diputados Nacionales por Tierra del Fuego pusieron de manifiesto su preocupación por la falta de obras que concretaran la unión por mar de esas dos regiones del país. Pero, por la fecha en que se trataron las declaraciones, este asunto será expuesto en el capítulo siguiente.

Si bien es cierto que las personas que quieran movilizarse dentro de la provincia de Tierra del Fuego pueden hacerlo con suma naturalidad, ya que la Ruta Nacional N°3 está completamente pavimentada, desde San Sebastián hasta Ushuaia, el acceso a la Isla sigue siendo un tema pendiente en materia de conectividad territorial para la República Argentina. Es que las relaciones con Chile siempre estuvieron enfocadas en la búsqueda conjunta de soluciones, pero ninguno de los dos países pudo nunca sobreponer sobre su interés nacional las necesidades que el otro país presentaba.

Hay claros ejemplos de cómo respondió Chile a las dificultades geográficas que su población enfrentaba. Uno de ellos es la creación de la Transbordadora Austral Broom, que le permitió neutralizar distancias dentro de su propio territorio, logrando la unión de la Isla con el continente. Por otro lado, Chile logró conectar las localidades de Puerto Montt y Puerto Natales, un trayecto de más de tres días de navegación en ferrys, por el Océano Pacífico, sin necesidad de tener que atravesar por territorio argentino.

De lo que hasta aquí tenemos, la única actitud que tomó la República Argentina con relación a la conectividad de su provincia, fue sacar provecho de las buenas relaciones con su vecino, apostando a un mejoramiento de los servicios y las infraestructuras ya existentes y mostrando poco interés en crear proyectos propios que demostrasen su autonomía al momento de tener que transitar dentro de su propio país.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS DE LOS PROYECTOS DE CONEXIÓN (2003-2011)

Creemos conveniente destacar los términos expresados en oportunidad de la presentación del Plan Nacional por la Señora Presidenta de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner: "...el pensar un modelo de País con objetivos permite no sólo saber qué País se quiere construir sino sentar las bases para que no deba modificarse cada cuatro años, con bs cambios de gobierno. La planificación territorial va más allá de la obra pública, es el modelo social, económico y cultural donde todos los argentinos deben verse contemplados..."

Como bien lo explicitan Oscar Figueroa y Patricio Rozas en su estudio sobre la conectividad chilena, "la representación física del concepto abstracto de conectividad es el de una estructura que está conformada por una red de corredores que sirven para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos del territorio²⁴." Además, dejan en claro que las características de esa red de conexión dependerán, entre otras cosas, de las propiedades del territorio, es decir, de "las dificultades o facilidades que este territorio ofrece al despliegue de dicha red²⁵". Asimismo, consideran importante tener en cuenta las características de los flujos que se van a mover por dicha red, como elementos determinantes para la configuración de la conexión.

Entre los múltiples propósitos nombrados y analizados en ese trabajo, uno que nos interesa a nosotros y al que vamos a hacer hincapié, es el de la conectividad *geopolítica*, cuya responsabilidad principal es la de asegurar la ocupación, el dominio y la

²⁴ Figueroa O, Rozas P. Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: el caso de Chile. Santiago de Chile: CEPAL; 2005.

²⁵ Ídem.

integración del territorio nacional, así como el ejercicio de la soberanía nacional. Nuestro caso se ajusta también al ámbito *para el desarrollo y la integración social*, ya que hacemos referencia a las políticas correspondientes a asegurar la accesibilidad y la interrelación de las personas, especialmente los habitantes de zonas aisladas, con dificultades en la accesibilidad a los centros de decisión más considerados de nuestro país. Es decir que, entre la ciudad de Buenos Aires y la capital de Tierra del Fuego, Ushuaia, existe una distancia que supera los 3.000, una variable sumamente importante para considerar al momento de definir políticas de conectividad.

Para explicar mejor el rol estratégico de la Provincia de Tierra del Fuego y entender que, logísticamente, la distancia entre dos lugares se mide por el tiempo que demora el espacio que tiene que recorrerse entre ellos y no por el kilometraje que los separa, así como también que las distancias son diferentes según el modo de transporte que se elija, analizamos en este capítulo las Políticas de Estado planificadas, estudiadas e implementadas en los períodos correspondientes a las presidencias de Néstor Kirchner y Cristina Fernández respectivamente.

Empezar describiendo el desarrollo productivo de la provincia nos permitirá determinar la caracterización de la vía de conexión y en particular, los efectos que causan al entorno y cómo influyen para la optimización del flujo de tráfico.

Hasta la década del '60, la producción ganadera fue la principal actividad económica de Tierra del Fuego. Para ser más precisos, la estepa magallánica hizo que la cría de ganado ovino fuera la actividad productiva más desarrollada. Las ganaderías bovina, porcina y equina no alcanzaron tal progreso.

Debido a sus condiciones geográficas, la agricultura estuvo siempre limitada a escasos cultivos forrajeros. Sin embargo, con la horticultura se buscó cubrir la demanda local.

Entre las actividades primarias con mayor importancia para la provincia se encuentra la pesca. De hecho, según el Ministerio del Interior de la Nación, el valor de las exportaciones que se registran en el puerto de Ushuaia se encuentra hoy en el tercer lugar de mayor importancia del país.

La explotación de los yacimientos petrolíferos puso de manifiesto, en las relaciones económicas o políticas de nuestro país, el papel de regiones o provincias en los que hasta entonces nadie había depositado más que un interés mediano. El aprovechamiento de los hidrocarburos, que comenzó a partir de 1960 en el norte de la Isla Grande de Tierra del Fuego, produjo un alza en el producto bruto de la provincia, e impulsó la inversión pública en la región.

A partir de 1972, año en que se aprobó la Ley N° 19.640, la provincia experimentó cambios en los sistemas productivo y social. Se creó entonces un “Área Franca” y un “Área Aduanera Especial”. Éste último contaba con un sub-régimen que otorgó beneficios fiscales y aduaneros para promover la actividad manufacturera, pero que sólo se mantuvo hasta el año 1989. Desde entonces, se decretaron normas que tenían por objeto fortalecer el sector de la electrónica. En el año 2009, la Presidenta de la Nación Argentina, Cristina Fernández de Kirchner, firmó el decreto N° 252/2009, cuyo art. 1° “establece la alícuota correspondiente a Impuestos Internos para los productos electrónicos y/o alcanzados por dicho gravamen y fabricados por empresas beneficiarias del régimen de la Ley N° 19.640, siempre que acrediten origen en el Área Aduanera Especial creada por dicha ley, en el 38,53% de la alícuota general²⁶”.

Indudablemente, resultaron acertadas las medidas económicas implementadas por los Gobiernos Nacionales sobre la Provincia de Tierra del Fuego. El amplio desarrollo del

²⁶ El Decreto N° 252/2009 se encuentra disponible en la página web:
<http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/150000-154999/152117/norma.htm>. Consultado el 28/02/2012

sector industrial (textil, electrónico, confeccionista, plástico, pesquero, entre otros) produjo un impresionante crecimiento demográfico en la Isla, con la inmigración de personas provenientes de distintas regiones del país, respondiendo a la alta demanda de mano de obra. Así, en 1980, la población de Tierra del Fuego contaba con apenas un total de 27.358 habitantes. El Censo Nacional realizado en el año 2010, indica que el número de residentes provinciales ascendió a 127.205 aproximadamente.

Con respecto a este último, durante la primera gestión de la Presidenta Cristina Fernández de Kirchner, la Ministra de Industria de la Nación, Débora Giorgi, afirmaba que “nuestro objetivo es consolidar a Tierra del Fuego como polo tecnológico y profundizar la agregación de valor de nuestra industria”. Desde entonces, importantes empresas como Nokia, con su producción de celulares, Sony, con la fabricación de notebooks, el grupo Newsan, del mercado de iluminación, computadoras, cámaras digitales y televisores LCD, y la empresa Rim, fabricante de BlackBerry, entre otros, hicieron importantes inversiones en la provincia, beneficiados por una industria protegida e impulsada por el gobierno nacional. Vale mencionar el problema actual de estas empresas, aludiendo que el cierre de las importaciones, restricción instalada por el Ministro de Comercio Interior, Guillermo Moreno, frenó la entrada de insumos necesarios para el ensamble de los productos electrónicos mencionados anteriormente.

Por último, el otro sector de gran importancia y sumamente significativo en el crecimiento de la provincia, es el turismo. Casi todos los viajeros amantes de la aventura llegan a Ushuaia, la ciudad más austral del mundo, ya que es conocida internacionalmente como “El Fin del Mundo”. Es muy amplio el abanico de opciones que la provincia le ofrece a quienes la visitan, y es por eso que alrededor de 300.000 turistas de diferentes nacionalidades, en su mayoría españoles, estadounidenses, ingleses y alemanes, la eligen cada año.

Entendemos que el flujo de personal y mercancías es realmente importante como para no permitirse descuidar la conexión de la Isla con el continente. Esta cualidad de conexión permite no sólo superar las dificultades geográficas (de posición) de nuestro territorio, sino que también puede ser la opción más eficiente en cuanto a la minimización de costos y tiempos de los desplazamientos, y más eficaz en relación al grado en el cual la infraestructura facilita o impide la movilidad de bienes, servicios, información y personas dentro del país.

3.1. Período presidencial de Néstor Kirchner 2003-2007.

Las estrategias que buscaron facilitar y potenciar la conectividad durante el período presidencial de ex Presidente Néstor Kirchner, son las que se describen a continuación.

A partir del año 2003, en las reuniones del *Comité de Frontera Integración Austral Chile-Argentina*, las delegaciones de la República Argentina y de Chile dejaron por sentado, en reiteradas oportunidades, sus necesidades en cuanto al mejoramiento del sistema de infraestructura en aquellas zonas en donde sus fronteras se interponen. La Subcomisión de Infraestructura elaboró en estos documentos un detallado informe respecto a las obras viales en curso y a desarrollar. Los informes fueron presentados por Vialidad de la Provincia de Santa Cruz y la Provincia de Tierra del Fuego e Islas del Atlántico Sur, así como el MOP de la Región de Magallanes y de Aysén.

De estos informes resaltamos, de manera especial, los proyectos de pavimentación que se llevaron a cabo de Monte Aymond-Río Gallegos en la Provincia de Santa Cruz y el tramo Pta. Arenas-Monte Aymond, de la ruta CH-255. Otro de los proyectos concluido en este período fue la pavimentación de Bahía Azul- Cerro Sombrero, que es el único tramo asfaltado, hasta ahora, de la ruta CH-257. Aún así, ya a partir del año 2004, la delegación argentina solicitaba que se incluyera en los planes de pavimentación

desde el límite hasta Onaissin, un trecho de vital importancia para el desarrollo y la integración física de la provincia argentina. Al año siguiente, la delegación chilena dejó explícito que la realización de ese proyecto en Tierra del Fuego dependía de otros factores para la toma de decisión final, que escapaban de ésta Subcomisión.

En cuanto a la Subcomisión de Migraciones, en lo que a la facilitación de la libre circulación se refiere, ambos países acordaron que era necesaria la implementación de infraestructura informática que facilite el control de las personas que trasponen las fronteras. Se comenzó entonces un estudio detallado para la futura aplicación de la conocida *Tarjeta Vecinal Fronteriza*, que busca facilitar el cruce y evitar demoras para aquellas personas que viven en localidades muy próximas al país limítrofe²⁷.

Durante la primera mitad del año 2003 se creó, por Decreto Presidencial 1824/2004, la *Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública*, entre cuyos objetivos se encuentra el de elaborar, junto con las provincias y otros organismos, los documentos técnicos necesarios para implementar y difundir las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos territoriales, interviniendo también en la formulación del Plan Federal de Inversión en Infraestructura y Equipamiento, identificando, priorizando y acordando las principales inversiones públicas a realizarse para promover el desarrollo y el bienestar general. Sin perder de vista las características del territorio nacional y las dificultades que éste presenta a las actividades productivas y a la vida humana, la Subsecretaría incluye en sus propósitos principales a la organización y a la integración territorial nacional, a fin de establecer las inversiones públicas necesarias en cuanto a lo que es la Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

²⁷ Estos datos se encuentran disponible en la página web del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina, en la Dirección de Límites y Fronteras - Chile.

Dentro de este marco, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, definió los objetivos reactivos de la política del Estado Nacional en materia de integración territorial. En el documento *Argentina 2016: Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*, editado durante el año 2004, se definieron los propósitos y se estableció la puesta en marcha de un conjunto de instrumentos de planificación, concebidos como herramientas para gestionar el logro de dichos fines.

Si bien las 46 páginas del documento mencionado anteriormente no citan ninguna estrategia concreta que avance en tal sentido, la publicación sí significó un punto de partida para que, al año siguiente, las provincias argentinas comenzaran a presentar una serie de informes en los que se planteaba la situación actual de cada una de ellas y las perspectivas del propio territorio. A partir de allí, se empezó a elaborar el *Avance I del Plan Estratégico Territorial (PET)*, que se presenta oficialmente en el año 2008.

Esta iniciativa planificadora, como bien explica Marcelo Corti, “marca una vuelta ideológica sobre el carácter de la inversión pública desarrollada por el gobierno de Néstor Kirchner desde 2003: no se trata ya de una mera apuesta neokeynesiana de generación de empleos y corrección de desajustes ocasionados por la economía neoliberal, sino de una vocación política explícita y estructural²⁸.”

Es por eso que la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, era el marco perfecto sobre el cual se podía solicitar al Poder Ejecutivo que “disponga reactivar el proyecto de construcción de una Línea Férrea en la Región Patagónica y la construcción del Puente Naval Austral con sistema Roll-On – Roll Off, que unirá la Isla

²⁸ Corti M. El Plan Estratégico Territorial y la construcción de la Argentina deseada. *Café de las Ciudades* [revista en línea] 2008 Abril; Año 7 N°66. Disponible desde: http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes_66_2.htm Consultado el 16/03/2012

Grande de Tierra del Fuego con la provincia de Santa Cruz”. Este Proyecto de Resolución, presentado por el Diputado Oscar Gallo (Expte. 4669/2007), buscaba incluir dentro de la agenda de la Subsecretaría la problemática existente de conexión de la Isla Grande con el continente. Al no obtener respuesta alguna, los senadores nacionales por Tierra del Fuego, Selva Forstmann, Mario Colazo y Nicolás Fernández, volvieron a insistir, mediante un Proyecto de Declaración (Expte. 1049/08), en la concreción del *Proyecto Corredor de Integración Austral*, entendiendo que “no es discordante que dentro de un plan estratégico de características nacionales, se encuentre nuestro corredor de integración.”

Si bien es cierto que se incluye dentro del PET la idea de “mejorar la conectividad y, con ello, la integración productiva y social entre las distintas localidades de la Isla Grande de Tierra del Fuego”, en ningún momento se atiende a proyecto alguno sobre una posible red de conexión capaz de unir la provincia con el continente.

En 2006, el blog Crónicas Fueguinas anticipaba en una de sus publicaciones que el gran anuncio para el año siguiente era “la unión con el continente en unas embarcaciones llamadas overcraft, que son parecidas a un ferry, pero que no necesitan puerto porque son las mismas que utilizaban en el canal de la mancha para unir Francia con Inglaterra²⁹”. Dicho proyecto había sido presentado por una diputada de Santa Cruz, y era la solución más económica y de mayor atractivo para el cruce del estrecho.

Antes de que finalice el mandato del ex presidente Kirchner, él mismo, por medio de su Jefe de Gabinete de Ministros, Alberto Fernández, envió una nota al representante del Banco Interamericano de Desarrollo en Argentina, Daniel Olivera, solicitando un préstamo de 250 millones de dólares necesarios para la concreción del Proyecto de

²⁹ Se aprobó el proyecto de los Aerodeslizadores para unir Tierra del Fuego con Santa Cruz y te lo anticipamos hace un año. Crónicas Fueguinas. Disponible desde: <http://cronicasfueguinas.blogspot.com.ar/2007/04/se-aprobo-el-proyecto-de-los.html>. Consultado el 22/11/2011

Integración del Corredor Austral, y así lograr el anhelado deseo de unir la provincia de Tierra del Fuego con el continente. Para que esto fuera posible, debió realizarse un estudio detallado del proyecto, en el cual participaron el Ing. Ricardo del Valle, funcionario de la Jefatura de Gabinetes, junto con el ministro Coordinador de Gabinete, Enrique Vallejos, el presidente del instituto Fueguino de Turismo, Osvaldo Magi, y los representantes del Banco Interamericano de Desarrollo, Esteban Diez Noux y Fernando Ordaz. Ricardo del Valle explicaba que “lo que se plantea es analizar la conectividad territorial entre el continente y la isla, desarrollando los ejes productivos y turísticos de la zona”. Al mismo tiempo agregó que “después de varias reuniones hemos logrado que venga una misión de identificación del BID a fin de mes para ver cuáles son los proyectos a ser financiados”³⁰.

En forma simultánea a lo descrito anteriormente, el Gobierno Nacional, por medio de la Dirección de Vialidad Nacional, lanzó el llamado a licitación N° 94/07 (Expte. 11524/07), para la pavimentación del tramo Hito 1- San Sebastián de la Ruta Nacional N°3. Además de trabajar en forma conjunta con el BID, el proyecto contaba con la participación de la Universidad Nacional de la Patagonia Austral y la Fundación UNPA, ambas instituciones con un excelente conocimiento del extremo sur del continente. Esta obra complementaba a la de los aerodeslizadores, que eran los medios elegidos para cruzar la boca occidental del Estrecho de Magallanes, trayecto que no excede de cuarenta y seis kilómetros.

3.2. Período presidencial de Cristina Fernández de Kirchner 2007-2011.

“Yo quiero rescatar en este plan que presentamos también en febrero del año 2008, durante los primeros meses de mi gestión y que fue el diagnóstico de lo que era el país y

³⁰ Ver Anexo 6. Documentos encontrados en el Centro de Documentación e Información del Ministerio de Economía de la Nación.

lo que nosotros pensábamos de cómo debía desarrollarse, y esta segunda presentación, ya con un anteproyecto de ley destinado, fundamentalmente, a que esto sea, no la política de un gobierno, sino una política pública de Estado. Y que, precisamente, tienda a quebrar las inequidades de desarrollo de nuestro territorio. Yo estaba recordando el énfasis que nosotros poníamos antes de que Kirchner fuera presidente y que seguimos poniendo durante toda su gestión y también durante mi gestión en lo que significa la infraestructura social y económica como impacto en la calidad de vida de las sociedades y también como impacto en la economía y la interrelación que tiene lo uno con lo otro. No hay impacto positivo en la economía si no logramos impacto positivo en la sociedad y viceversa.” Estas eran las palabras pronunciadas por la Presidenta de la Nación Cristina Fernández de Kirchner en el acto de presentación del *Plan Estratégico Territorial Bicentenario*, en el año 2008. Esa decisión de recuperar el rol planificador del Estado supone la puesta en agenda de la planificación territorial como política pública en todos los niveles de gobierno.

Con el fin de optimizar la integridad territorial, el *Decreto Presidencial 920/2009* diseñó la estructura de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, dividiéndola en la *Dirección Nacional de Planificación Estratégica* y la *Dirección Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional*. La primera es la encargada de diseñar y proponer políticas públicas orientadas a la implementación de proyectos de integración y desarrollo jurisdiccional, enfocando también estrategias y programas en infraestructuras y equipamientos, todo ello enmarcado en la política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. La segunda, tiene injerencia en el diseño y en la propuesta de estrategias y proyectos de integración territorial internacional, tanto a nivel de negociaciones bilaterales y multilaterales, que permitan identificar las necesidades y demandas de infraestructuras

con el objeto de mejorar la conectividad física con los países limítrofes. Éste último, está más relacionado con lo que es la *Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)*, que si bien está orientada a la planificación e implementación de la infraestructura de integración suramericana de los países de la región, en ninguna instancia se nombra un plan de acción para la subregión austral que comparten Argentina y Chile en la Isla Grande de Tierra del Fuego³¹.

Al mismo tiempo que se presentaba el primer avance del Plan Estratégico Territorial, el Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Arq. Julio De Vido, junto con los gobernantes presentes, sellaron la creación del *Consejo Federal de Planificación y Ordenamiento Territorial (COFEPLAN)*, un instrumento de políticas públicas que está orientado a mejorar la integración física del territorio, y con ello, el bienestar económico y social de la población. En este ámbito, las provincias argentinas, la ciudad de Buenos Aires y el Gobierno Nacional se reúnen para definir y elaborar las políticas de planificación y ordenamiento territorial de manera conjunta.

En otra instancia, la Gobernadora de la Provincia, Fabiana Ríos, firmó con el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de Nación, un acuerdo que contempla la constitución de un fideicomiso, denominado Fideicomiso Austral, capaz de colocar fondos en un patrimonio independiente para destinarlo a obras públicas, detalladas en el Acuerdo, en el cual tampoco aparece referencia alguna sobre la accesibilidad de las localidades de la zona austral argentina.

Si hay algo concreto en todo lo mencionado anteriormente, es que el marco institucional sobre el cual se puede tratar la conectividad, se desarrolló fuertemente en nuestro país durante las gestiones de los presidentes Néstor Kirchner y Cristina

³¹ Consúltese IIRSA: Facilitación del transporte en los pasos de frontera. Capítulo IV- Pasos de Frontera entre los países de Sudamérica, que se encuentra disponible en la página web: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/pfd_ftpf_capitulo4%20.pdf. Consultado el 16/04/2012

Fernández. Es cierto también que las relaciones con la República de Chile siempre fueron óptimas. En estos últimos años, el país vecino se comprometió, a través de su Ministerio de Obras Públicas (MOP), a pavimentar la ruta internacional CH-257, desde Cerro Sombrero hasta Onaissin unos 15 kilómetros, y se estudió también la posibilidad de pavimentar el tramo que va desde Onaissin hasta el paso fronterizo San Sebastián. De esta forma, el país vecino selló un fuerte compromiso con la República Argentina, respondiendo a las demandas presentadas en reiteradas ocasiones en las reuniones bilaterales de Integración Austral.

Esta inversión del MOP se calculó en 7 mil millones de pesos, en un plazo de 720 días. Los estudios se comenzaron a realizar, pero antes de que el proyecto comenzara, un paro general chileno prohibió a los argentinos llegar al transbordador que une la provincia con el continente. Se trató de un piquete en la ruta CH-255, que une la ciudad de Punta Arena (Chile) con Rio Gallegos en la provincia de Santa Cruz, en protesta por la suba de un 16,8% del gas, medida decretada por la Empresa Nacional del Petróleo, ENAP, y respaldada por el Presidente de la República chilena, Sebastián Piñera, y sus ministros³².

La gobernadora de la Provincia de Tierra del Fuego, Fabiana Rios, hizo las siguientes declaraciones al respecto: “Entiendo el enojo que provoca esta situación porque la gente programa durante todo el año sus vacaciones, pero hay que considerar que se trata de un conflicto en otro país, donde no tenemos injerencia, y que además tiende a complicarse.”

Este suceso llevó a replantearnos qué clase de autonomía tenemos sobre nuestra provincia más austral, si dependemos de las decisiones de nuestro vecino para poder

³² Los datos sobre la problemática del paro chileno pueden encontrarse en varios diarios argentinos publicados entre los días 12 y 17 de enero de 2011. Uno de ellos aparece a continuación: <http://www.lanacion.com.ar/1342293-nuevos-piquetes-en-chile-complican-el-acceso-a-tierra-del-fuego>. Consultado el 18/01/2011

acceder a ella. Además, demostró que, pese al nivel de desarrollo alcanzado por las instituciones encargadas del ordenamiento y la integración territorial, éstas no habían logrado, hasta el momento, optimizar la conexión con aquella región aislada del territorio nacional.

En respuesta a lo sucedido, los senadores por la provincia de Tierra del Fuego, María Rosa Díaz y José Carlos Martínez, presentaron un nuevo Proyecto de Ley, *Corredor Marítimo Austral entre Tierra del Fuego y Santa Cruz* (Expte. 4428/10), solicitando nuevamente que se defina “como política de estado la conexión vía terrestre y marítima del territorio continental de la República Argentina con su territorio insular de la provincia de Tierra del Fuego e Islas del Atlántico Sur”. Avalado por la Cámara de Senadores, el proyecto aún espera ser tratado en la Cámara Baja.

Demostrando que era una idea factible la de cruzar el Estrecho de Magallanes por aguas argentinas, se citó a un grupo de aventureros fueguinos que decidió hacer el trayecto que va desde Cabo Vírgenes (Santa Cruz) hasta el Cabo Espíritu Santo (Tierra del Fuego) en botes semirrígidos. Luego de haber completado los 43 kilómetros en un período de 3 horas y 15 minutos aproximadamente, uno de estos jóvenes entusiasta hizo la siguiente declaración: “Si nosotros pudimos cruzar con botes semirrígidos, ¿cómo no será más sencillo hacerlo con naves que permitan el transporte de vehículos, cargas y pasajeros?”³³. Pero no fueron los únicos en aventurarse en las aguas magallánicas. En 2008, treinta argentinos y chilenos le hicieron frente a las altas olas y a cualquier condición climática para completar en kayaks esta hazaña³⁴.

³³Nota periodística publicada en el Portal Patagónico, periódico de El Calafate. Edición N°39 del día 25 de Marzo 2008. Disponible desde: http://www.portal-patagonico.com.ar/paginas/2008/03/387/cruzar_el_estrecho_de_magallanes_por_aguas_argentinas_es_posible/. Consultado el 02/12/2011.

³⁴Nota periodística publicada en el diario La Nación, el día 17 de septiembre de 2008 <http://www.lanacion.com.ar/1050682-una-travesia-de-407-kilometros-en-kayak>. Consultado el 22/11/2011

Pero el asunto no termina ahí. Las máximas autoridades chilenas debieron responder al incumplimiento de sus compromisos de libre circulación a los ciudadanos argentinos, que por un par de días vieron sus derechos imposibilitados. Es por eso que el 18 de mayo de 2011, se llevó a cabo la *I Reunión de Intendentes Chilenos y Gobernadores Argentinos de la Frontera Común*. Marcando otro momento histórico en la relación bilateral, ya que nunca antes se había llevado a cabo una reunión de ésta naturaleza, el mismo canciller argentino, Héctor Timerman, quien presidió la reunión con su homólogo chileno, Alfredo Moreno, destacó que “lo que estamos haciendo hoy es cumplir con el mandato democrático de llevar adelante la expresión popular, que pide que Chile y Argentina se integren”. Mientras que el Ministro Moreno, reafirmaba que dicha reunión “no viene sino a reconfirmar, desde otra perspectiva, la madurez y solidez de la relación bilateral y lo que cerca que estamos hoy chilenos y argentinos³⁵”.

Además de abordar temas como la integración fronteriza, la conectividad física y la integración económica, en el Comité de Integración Austral, ambos países manifestaron su interés en concretar la vinculación terrestre de la Isla de Tierra del Fuego y la parte insular de la Región de Magallanes al continente, mediante la pavimentación de la ruta 257 en Chile y la internacionalización de sus dos variantes.

El inconveniente de este proyecto radica en que, el tramo de la Ruta Y-79, Sector Cerro Sombrero-Onaissin, está calculado en un costo de \$4.550 millones, un monto que algunos chilenos, como el Senador por Magallanes y la Antártida chilena, Pedro Muñoz Aburto, consideran excesivo e innecesario. En su blog, el Senador expone que es necesario priorizar la conectividad vial de la Región de Magallanes. Según él, “se trata de hombres y mujeres que con enorme esfuerzo hacen soberanía los 365 días del año y

³⁵ Dichas declaraciones fueron publicada en la sección Sala de Prensa, del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, el día mismo que se llevó a cabo la Reunión Binacional, el 18 de mayo de 2011: http://www.minrel.gob.cl/prontus_minrel/site/artic/20110518/pags/20110518153904.php. Consultado el 21/02/2012.

que merecen ver facilitada sus comunicaciones, en lugar de que los recursos se destinen a una ruta que favorece esencialmente al transporte argentino³⁶.” Hay que reconocer que el plan contempla, como objetivo principal, mejorar la conectividad e integración de la Provincia argentina de Tierra del Fuego. Pero hay dos puntos que no se deben pasar por alto al momento de entender las razones por las cuales a Chile no le convendría que Argentina implementara el Proyecto de Ley 4428/10. El primero de ellos, es que la circulación de personas y mercancías por la Ruta CH-257, permite la utilización de casi la totalidad de la Isla Grande de usuarios que se trasladan entre Chile y Argentina. Y el segundo, a nuestro entender, es que todos esos vehículos que quieren cruzar de la Isla al continente, o viceversa, deben hacerlo por medio de la *Transbordadora Austral Broom*, que, hasta el momento, es la única empresa que ofrece este servicio. Las tarifas están expresadas en pesos chilenos (al lado, su respectiva conversión en pesos argentinos), varían según el vehículo y se detallan a continuación:

- Automóviles, camionetas o similares: \$13.900 (\$127 pesos argentinos)
- Bus chico: \$18.790 (\$176)
- Bus Grande: \$38.280 (\$347)
- Pasajeros \$1.600 (\$14,50)

Estos transbordadores de tipo Roll-On Roll-Off, son Ferrys Patagonia, Pionero y Cruz Australis. Tienen una capacidad para transportar a 300 pasajeros y una cubierta de vehículos capaz de trasladar 70 autos. La duración del cruce es de aproximadamente 20 minutos, recorriendo una distancia de 4650 metros (2.5 millas N.)³⁷.

³⁶ El blog del Senador Pedro Muñoz Aburto es el siguiente: <http://pedromunoz2005.blogspot.com.ar>. Consultado el 06/04/2012

³⁷ Para más información, consultar la página web oficial de la Transbordadora Austral Broom: <http://www.tabsa.cl>

“El elemento que acompaña al derecho a la autoridad suprema que todos y cada uno de los Estados modernos reclaman, es el reconocimiento de que esa reivindicación confiere a los demás Estados el mismo derecho a la autonomía y al respeto dentro de sus propias fronteras. Por eso, la soberanía puede interpretarse como parte de un proceso de reconocimiento mutuo por medio del cual los Estados se garantizaron unos a otros los derechos de jurisdicción sobre sus respectivos territorios y comunidades”³⁸.

Mencionamos entonces la importancia estratégica que adquirió la Provincia de Tierra del Fuego durante estos últimos años, y lo indispensable que resulta no sólo para la provincia, sino también para la Nación Argentina, lograr una conexión conveniente entre la Isla y el continente, afirmándose como un país autónomo y soberano en la región.

3.3. Situación actual del transporte y comunicación de la Provincia de Tierra del Fuego.

De lo que hasta aquí analizamos, actualmente existen tres vías para poder arribar a la Isla Grande de Tierra del Fuego: la vía aérea, la marítima y la terrestre. En cuanto a la primera, hay dos Aeropuertos Internacionales, uno en Río Grande (cuya pista es de 2.000m de longitud), y otro en Ushuaia (con una pista de casi 3.000m de extensión y 45 metros de ancho), ambos con el nombre “Malvinas Argentinas”. Las compañías que llegan a estos aeropuertos son Aerolíneas Argentinas, LADE y LAN Chile.

En relación al transporte marítimo, el puerto de Ushuaia comenzó a construirse en 1884, y en la década del 30, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, comenzó un proceso de reparación, ampliación y construcción de puertos patagónicos. Precisamente en aquella época, bajo el gobierno del Gral. Agustín P. Justo, se inició un proceso de

³⁸ Held D. La democracia y el orden global. Del Estado moderno al gobierno cosmopolita. Buenos Aires: Paidós; 1997.

transformación que continuó hasta 1968, y culminó con el muelle comercial. Hasta mediados del siglo XX, ésta era la única forma posible de llegar a la Isla. Actualmente, no hay empresas de transporte de pasajeros que lleguen hasta Tierra del Fuego, aunque sí llegan Cruceros de diferentes partes del mundo. Al arribar todas las personas deben hacer los trámites de la Dirección Nacional de Migraciones, SE.NA.S.A., Administración Nacional de Aduanas y la Prefectura Naval Argentina.

La vía terrestre, a la que hemos hecho referencia en las páginas anteriores, es la más compleja, engorrosa tal vez. Así están las cosas hoy: para cruzar del territorio continental de Argentina, a su territorio insular, es necesario cruzar primero por Chile, realizando, obviamente, los trámites de ingreso y egreso de un país y otro. Desde Río Gallegos hasta el Paso Fronterizo Integración Austral, la Ruta Nacional N° 3 está completamente pavimentada.

Las rutas chilenas que conducen hasta Punta Delgada o Bahía Azul, son la RN N°255 y la N°257 respectivamente. Allí, se toma el transbordador chileno que cruza el Estrecho de Magallanes. Los primeros 30 km de Bahía Azul hasta Cerro Sombrero están pavimentados. Luego, la RN N° 257 se hace ripio unos 100km aproximadamente hasta llegar al Paso Fronterizo San Sebastián, en donde se realizan nuevamente los trámites de entrada y salida de ambos países. A principios del año 2012, se comienzan las obras de pavimentación de la Ruta Y-79, Sector Cerro Sombrero-Onaissin. El costo del mismo está calculado en \$4.550 millones³⁹.

La Ruta Nacional N°3, que continúa en el territorio argentino de Tierra del Fuego, está completamente pavimentada, y conecta las localidades de Río Grande, Tolhuin y Ushuaia.

³⁹Cerro Sombrero-Onaissin: los avances de las obras de pavimentación de la principal ruta de Tierra del Fuego. E-construcción. Disponible desde: <http://www.e-construccion.cl/2012/01/cerro-sombrero-onaissin-los-avances-de-las-obras-de-pavimentacion-de-la-principal-ruta-de-tierra-del-fuego/>. Consultado el 16/04/2012

CONCLUSIÓN.

Luego de analizar la propia historia e interpretar las causas que explican la configuración actual del territorio, podemos entender y considerar las políticas públicas necesarias para la consolidación o modificación del territorio nacional.

Redimimos en un principio la definición de conectividad, que “debe ser entendida como la estructura que está conformada por una red de corredores que sirven para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos del territorio (dimensión física), considera igualmente los flujos movilizados y la forma en que se hace (dimensión operativa), así como las vinculaciones que se establecen en el territorio, entre distintas funciones y niveles de gobierno (dimensión institucional).⁴⁰”

Acaparando la dimensión institucional de lo definido anteriormente, durante el mandato del ex presidente Néstor Kirchner, se tomó la decisión de poner al Estado como protagonista en el desarrollo territorial, un punto de inflexión de las políticas públicas de ordenamiento e integración del territorio nacional de las últimas décadas. Reaparecieron entonces conceptos como soberanía, equidad distributiva, diversificación económica y justicia social, ante la nueva perspectiva de una Argentina equilibrada e integrada.

Como bien observamos a lo largo de todo este trabajo, a partir del año 2003 se crearon importantes instituciones capaces de responder a las demandas de inversión en el territorio, como ser la Subsecretaría de Planificación Territorial de Inversión Pública (SSPTIP), dependiente del Ministerio de Planificación, Inversión Pública y Servicios, o el Consejo Federal de Planificación y Ordenamiento Territorial, en el que trabajaban en conjunto el Gobierno Nacional, los ministerios y los Gobiernos provinciales. Se pensó

⁴⁰ Figueroa O, Rozas P. Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: el caso de Chile. Santiago de Chile: CEPAL; 2005.

entonces en el derecho de todos los ciudadanos argentinos a contar con óptimas condiciones para vivir y desarrollar sus actividades productivas, y en la necesidad de construir un Estado sólido capaz de prever las demandas de inversión en el territorio, en términos de cantidad y calidad de infraestructura disponible.

Pero al momento de definir las políticas orientadas a la concreción de los objetivos propuestos por los diferentes niveles de gobiernos, se sugieren, en cuanto a la red de corredores de conectividad de la Argentina, estrategias que combinan dos tipos de intervenciones: el refuerzo de las redes de corredores ya existentes por un lado, y la articulación de áreas hoy aisladas del sistema principal, por el otro. Resulta necesario reparar en las grandes distancias que separan, en general, a las principales ciudades patagónicas, la baja densidad de la población en la región y la rigurosidad del clima.

Ahora bien, como se ve en los documentos antes mencionados, si se considera esencial para el desarrollo equitativo de un país la integración territorial del mismo, nos preguntamos cómo es posible que en ninguno de ellos se intente dar respuestas y soluciones al arduo sistema de conexión física entre el continente y la isla. Se puede observar con claridad que ninguno de los niveles de gobierno estimó en lo que significaría para la República Argentina, como Nación autónoma y soberana, poseer una red de corredores de conectividad propia e independiente en la zona austral de nuestro país.

En tal caso, aceptando los servicios y la infraestructura brindada por Chile, que sí realizó estudios e implementó estrategias para mantener a todo su largo territorio conectado, Argentina debió solicitar con más fuerza que se pavimentara, al menos, la Ruta CH-257, ya que su estado de ripio retrasa y pone en riesgo a quienes la transitan. Es por eso que, muchos turistas, amantes de los paisajes argentinos, se rehúsan a atravesarla. Cabe señalar que, si tanto interesaba a la Argentina la pavimentación de

aquel tramo, podría haberse encargado del asfalto del mismo, sin perder de vista las consecuencias positivas que esto traería consigo.

O bien, tomando como referencia al *Acuerdo de Schengen*⁴¹, según el cual los residentes de los países que lo suscribieron pueden circular libremente por el “Espacio de Schengen” debido a la eliminación de los controles fronterizos dentro del mismo, la Cancillería argentina podría haber propuesto la supresión de límites interiores con Chile en aquellas zonas en donde sus fronteras se interponen. De esta manera, se facilitaría la movilización de los ciudadanos, y se favorecería el intercambio económico y cultural de manera especial.

Considerando que las relaciones bilaterales entre estos países siempre se mantuvo dentro de los parámetros de la cordialidad, especialmente luego de haber firmado el Acta de Montevideo de 1979, cabría preguntarnos si es viable la idea de solicitarle a Chile una franja territorial que le asegure a la Argentina un corredor marítimo infalible. Pero podríamos quitarle envergadura a esta posibilidad si tenemos en cuenta que Bolivia le reclama al gobierno chileno un acuerdo que tenga como fin mejorar su salida al mar, y que si bien Santiago aceptó sentarse a negociar con su colindante, acentuó que no se incluirá soberanía al respecto.

O bien, sería factible crear un Ente Binacional por un período de 6 meses, o 1 año, para que encause la solución al problema tomando en consideración no sólo las necesidades actuales, sino también las posibilidades futuras de una mejor y más intensa integración regional. Este Ente debiera contar, por el lado argentino, con representantes de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, de Economía y Finanzas, y del Ministerio de Panificación Federal, Inversión Pública y

⁴¹ El Espacio Schengen abarca a los Estados miembros de la Unión Europea, excepto el Reino Unido, Irlanda, Chipre, Bulgaria y Rumania, y a tres países extracomunitarios (Islandia, Noruega, Suiza y Liechtenstein).

Servicios, así como también con un representante de la Provincia de Tierra del Fuego, con capacidad de decisión.

De cualquier modo, retomando las iniciativas de los gobiernos argentinos, teniendo en cuenta el incidente ocurrido en enero del año 2011, en el que más de 3000 personas quedaron varadas por un tema ajeno a nuestra jurisdicción, llegamos al hecho a partir del cual surgió la iniciativa legislativa de definir como Política de Estado la conexión vía terrestre y marítima del territorio continental de la República Argentina y su territorio insular de la provincia de Tierra del Fuego. En este caso, una intervención reactiva, si se piensa en aumentar la eficacia en los flujos de bienes y pasajeros, y mejorar además las condiciones socioeconómicas de la población que habita en dichos territorios, significaría incluir en la agenda política los corredores alternativos de conectividad que el territorio requiere.

La Argentina se caracterizó siempre en la clara opción de intervenir allí donde existen demandas, de manera que sólo se invierte allí donde hay certezas de su necesidad. Es por eso que, cuando aludimos a las comunidades aisladas, un problema fundamentalmente de ordenamiento territorial, es preciso no sólo que el gobierno central emita políticas coherentes que respondan a las problemáticas sectoriales, sino que también debe haber una actuación más enérgica por parte de los gobiernos provinciales al momento de exhibir sus demandas e impulsar propuestas para sus eventuales resoluciones. Tal es el caso de Tierra del Fuego, que perdió de vista una dimensión tan amplia y tan compleja de la conectividad, al no reparar en ésta como un ámbito complementario con los objetivos económicos, sociales y productivos de la región.

Podríamos concluir entonces, que la desarticulación de la Isla de la provincia de Tierra del Fuego alcanzó un grado de profundidad considerable a tal punto que es imposible

postergar una posible resolución, estimando las potencialidades sociales y económicas del territorio fueguino. El desafío queda planteado: debemos lograr la articulación de las distintas atribuciones del sistema político, de las instituciones responsables de la planificación del desarrollo armónico e integral del territorio, y de los instrumentos existentes en materia de infraestructura, para poder al fin progresar y evitar, o disminuir, cualquier dificultad por el uso íntegro del territorio nacional.

BIBLIOGRAFÍA

Alberdi JB. “Límites territoriales”, en Obras Completas. Buenos Aires: La Tribuna Nacional, 1886.

Amunátegui, M. *La cuestión de límites entre Chile y la República Argentina*. Buenos Aires: 1879.

Arenas F, Quense J, Salazar A. El aislamiento como desafío para el ordenamiento territorial. El caso de las comunas de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 26:105-111, Chile, 1999.

Bolch R. El proceso de Integración Física. Las relaciones fronterizas. En: *Perspectivas y Desafíos del Proceso de Integración Argentino-Chileno a Diez Años del ACE 16*. Buenos Aires: BID-INTAL- CELARE; 2002. Pág 154-160.

Braun Menéndez A, *Fuerte Bulnes*. Emecé: Buenos Aires; 1943. Cap. II, n° 11, ps. 55-64.

Díaz Cisneros C. *Límites de la República Argentina: Fundamentos histórico-jurídicos*. Buenos Aires: Depalma; 1944.

Corti M. El Plan Estratégico Territorial y la construcción de la Argentina deseada. *Café de las Ciudades* [revista en línea] 2008 Abril; Año 7 N°66. Disponible desde: http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes_66_2.htm

Escudé C, Cisneros A. *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina. La expansión territorial argentina frente al mito de pérdidas territoriales: La expansión hacia el sur; La primera fase (1880-1900): el europeísmo (o hispanoamericanismo) argentino versus el panamericanismo norteamericano*. Publicados en <http://www.argentina-rree.com/8/8-015.htm>.

Espinoza M, Sáenz de Urquiza J, Bloch R, Quijano J. Perspectivas y Desafíos del Proceso de Integración Argentino-Chileno a Diez Años del ACE16. Buenos Aires: BID-INTAL; CARI; CELARE; 2002.

Ferrari G. Conflicto y Paz con Chile. Buenos Aires: Eudeba; 1969.

Figueroa O, Rozas P. Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: el caso de Chile. Santiago de Chile: CEPAL; 2005.

Figueroa O, Rozas P. Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: análisis de experiencias internacional. Volumen I. Santiago de Chile: CEPAL; septiembre 2006.

Held D. La democracia y el orden global. Del Estado moderno al gobierno cosmopolita. Buenos Aires: Paidós; 1997.

Lanús J. Del Chapultepec al Beagle: Política Exterior Argentina. Buenos Aires: Emecé; 1984.

Melo A. La cuestión internacional del Beagle. Buenos Aires: Depalma; 1979.

Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Planeamiento. Identificación de Requerimientos de Accesibilidad para Localidades de la Zona Austral de Chile. Chile: Departamento de Ingeniería Geográfica, USACH; Diciembre 2002.

Oszlak O, O' Donnell G. Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación. Buenos Aires: Centro de Estudios de Estado y Sociedad, Documento G.E. CLACSO/N°4; 1981.

Ratner SR. Darwing a better line: Uti Possidetis and the Borders of New States. 90 American Journal of International Law, 1996.

Disponible en:

[http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/ajil90&div=48&id=&page=.](http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/ajil90&div=48&id=&page=)

Sarmiento DF, "Obras de D.F. Sarmiento. Cuestiones americanas. Limites com Chile".

Buenos Aires: Imprenta Mariano Moreno; 1900.

Schweitzer M. Procesos de producción del espacio y territorios. Integraciones y fragmentaciones a partir de las redes de transporte. Buenos Aires: UBA; 2010.

SITIOS WEB.

Centro de Documentación e Investigación del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas: <http://cdi.mecon.gov.ar/>

Iniciativa para la Integración de la infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). www.iirsa.org

Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. www.minrel.gob.cl.

Información Legislativa. www.infoleg.gov.ar.

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina. Límites y Fronteras con Chile. Documentos sobre Comité de Fronteras/Integración. Integración Austral, 2003-2007. www.mrecic.gov.ar.

Ministerio del Interior de la Nación. Secretaría de Provincias, Tierra del Fuego.
http://www.mininterior.gov.ar/provincias/provincias.php?idName=provincias&idNameSubMenu=&idNameSubMenuDer=#mapasituacion/tierra_del_fuego.php

Honorable Cámara de Senadores. <http://www.senado.gov.ar>.

Página oficial de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.
<http://www2.tierradelfuego.gov.ar/>.

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial. Argentina del Bicentenario 1816-2016. 2010. www.planif-territorial.gov.ar.

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Plan Estratégico Territorial. Argentina del Bicentenario 1816-2016. Avance 2008. www.planif-territorial.gov.ar.

Transbordadora Austral Broom <http://www.tabsa.cl>

ARTÍCULOS PERIODÍSTICOS.

Cruzar el Estrecho de Magallanes por aguas argentinas es posible. Portal Patagónico, periódico de El Calafate. Edición N°39 2008 Marzo 25. Disponible desde: <http://www.portal-patagonico.com.ar/paginas/2008/03/387/cruzar-el-estrecho-de-magallanes-por-aguas-argentinas-es-posible/>

El Senado argentino analizará enlace marítimo entre Santa Cruz y Tierra del Fuego. El Patagónico 2011 Marzo 19. Disponible desde: <http://www.elpatagonico.cl/?p=18645>

Nuevos piquetes chilenos complican el acceso a Tierra del Fuego. La Nación 2011 Enero 17. En: <http://www.lanacion.com.ar/1342293-nuevos-piquetes-en-chile-complican-el-acceso-a-tierra-del-fuego>

Se aprobó el proyecto de los Aerodeslizadores para unir Tierra del Fuego con Santa Cruz y te lo anticipamos hace un año. Crónicas Fueguinas. Disponible desde: <http://cronicasfueguinas.blogspot.com.ar/2007/04/se-aprobo-el-proyecto-de-los.html>

Tierra del Fuego incomunicada por paro chileno. Ushuaia Info 2011 Enero 12.

Disponible desde: <http://www.ushuaia-info.com.ar/noticias/tierra-del-fuego-incomunicada-por-paro-en-chile-428.php>.

Unir por mar las Provincias de Santa Cruz y Tierra del Fuego. Nuestro Mar 2011 Enero

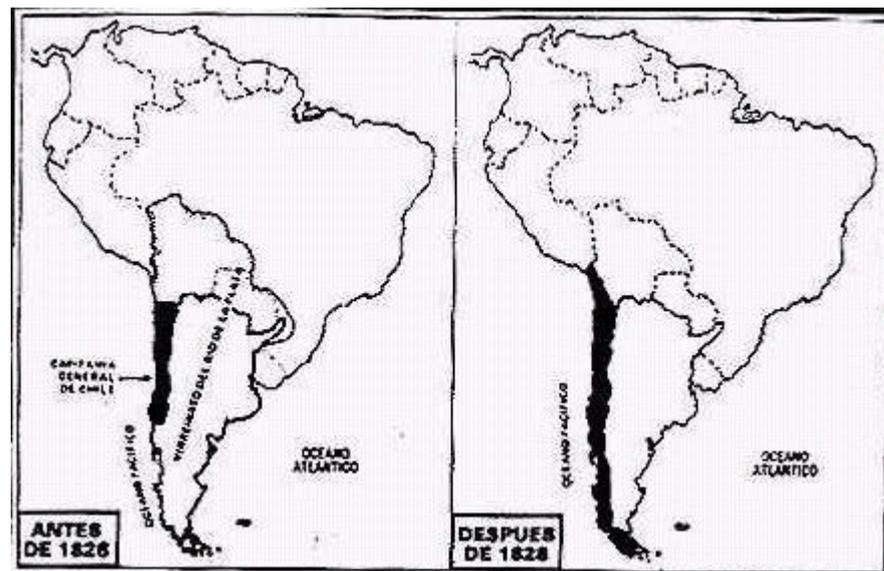
25. Disponible desde:

http://www.nuestromar.org/noticias/destacados/25_01_2011/35214_unir_por_mar_las_provincias_de_santa_cruz_y_tierra_del_fuego

ANEXOS

Anexo 1: Mapa de la Capitanía General de Chile (1826-1828)

Extraído de revista argentina “Cono Sur”, edición de Octubre de 1993: El lector puede hacer fáciles deducciones de cómo la Capitanía General de Chile fue ampliándose. Hasta 1828 el Virreinato del Río de la Plata (Argentina) llegaba hasta el Océano Pacífico. Luego, el vecino fue ampliando sus pertenencias hasta llegar al momento actual, incluyendo las islas Nueva, Picton y Lennox al sur del Canal Moat (continuación del Beagle), logradas merced al “pacto de paz y amistades”, algo que no le impide actualmente pretender aproximadamente 2.500 kilómetros cuadrados en la provincia de Santa Cruz (problema Lago del Desierto y Hielos Continentales). Es decir: otro avance sobre nuestra Patagonia.



Anexo 2: Tratado de límites entre Chile y Argentina 1881

Firmado: En Buenos Aires el 23 de julio de 1881, por el Ministro de Relaciones Exteriores de la República Argentina doctor don Bernardo de Irigoyen y el cónsul General Plenipotenciario ad hoc de Chile, don Francisco de Echevarría.

Protocolo Adicional: Firmado en Buenos Aires el 15 de septiembre de 1881 por los mismos Plenipotenciarios.

Aprobado: Por la Ley N° 1116 de 11 de octubre de 1881.

Ratificado y canjeado: en Santiago de Chile el 22 de Octubre de 1881, por el Cónsul General Plenipotenciario ad hoc de la República Argentina, don Agustín Arroyo y el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, don José Manuel Balmaceda.

Texto:

En nombre de Dios Todopoderoso.

Animados los Gobiernos de la República de Chile y de la República Argentina del propósito de resolver amistosa y dignamente la controversia de límites que ha existido entre ambos países, y dando cumplimiento al artículo 39 del Tratado de abril del año 1856, han resuelto celebrar un Tratado de Límites y nombrado a este efecto sus Plenipotenciarios, a saber:

S. E. el Presidente de la República de Chile, a don Francisco de B. Echeverría, Cónsul General de aquella República; S. E. el Presidente de la República Argentina, al Doctor don Bernardo de Irigoyen, Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores.

Quienes, después de haberse manifestado sus plenos poderes y encontrándolos bastantes para celebrar este acto, han convenido en los artículos siguientes:

Artículo 1°. El límite entre Chile y la República Argentina es, de Norte a Sur, hasta el paralelo cincuenta y dos de latitud, la Cordillera de los Andes. La línea fronteriza

correrá en esa extensión por las cumbres más elevadas de dicha Cordillera que dividan las aguas y pasará por entre las vertientes que se desprenden a un lado y otro. 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 caso de no arribar éstos a un acuerdo, será llamado a decidirlos un tercer Perito designado por ambos Gobiernos. De las operaciones que practiquen se levantará una acta en doble ejemplar, firmada por los dos Peritos, en los puntos en que hubieren estado de acuerdo y además por el tercer Perito en los puntos resueltos por éste. Esta acta producirá pleno efecto desde que estuviere suscrita por ellos y se considerará firme y valedera sin necesidad de otras formalidades o trámites. Un ejemplar del acta será elevado a cada uno de los Gobiernos.

Artículo 2°. En la parte Austral del Continente y al Norte del Estrecho de Magallanes el límite entre los dos países será una línea que, partiendo de Punta Dungenes, se prolongue por tierra hasta Monte Dinero; de aquí continuará hacia el Oeste, siguiendo las mayores elevaciones de la cadena de colinas que allí existen hasta tocar en la altura de Monte Aymond. De este punto se prolongará la línea hasta la intersección del meridiano setenta con el paralelo cincuenta y dos de latitud y de aquí seguirá hacia el Oeste coincidiendo con este último paralelo hasta el divortia aquarum de los Andes. Los territorios que quedan al Norte de dicha línea pertenecerán a la República Argentina; y a Chile los que se extiendan al Sur, sin perjuicio de lo que dispone respecto de la Tierra del Fuego e islas adyacentes el artículo tercero.

Artículo 3°. En la Tierra del Fuego se trazará una línea que, partiendo del punto denominado Cabo del Espíritu Santo en la latitud cincuenta y dos grados cuarenta minutos, se prolongará hacia el Sur, coincidiendo con el meridiano occidental de

Greenwich, sesenta y ocho grados treinta y cuatro minutos hasta tocar en el Canal "Beagle". La Tierra del Fuego dividida de esta manera será Chilena en la parte occidental y Argentina en la parte oriental. En cuanto a las islas, pertenecerán a la República Argentina la isla de los Estados los islotes próximamente inmediatos a ésta y las demás islas que haya sobre el Atlántico al Oriente de la Tierra del Fuego y costas orientales de la Patagonia; y pertenecerán a Chile todas las islas al Sur del Canal "Beagle" hasta el Cabo de Hornos y las que haya al Occidente de la Tierra del Fuego.

Artículo 4°. Los mismos Peritos a que se refiere el artículo primero fijarán en el terreno las líneas indicadas en los dos artículos anteriores y procederán en la misma forma que allí se determina.

Artículo 5°. El Estrecho de Magallanes queda neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las Naciones. En el interés de asegurar esta libertad y neutralidad no se construirán en las costas fortificaciones ni defensas militares que puedan contrariar ese propósito.

Artículo 6°. Los Gobiernos de Chile y de la República Argentina ejercerán pleno dominio y a perpetuidad sobre los territorios que respectivamente les pertenecen según el presente arreglo. Toda cuestión que, por desgracia, surgiere entre ambos países, ya sean con motivo de esta transacción ya sea de cualquiera otra causa, será sometida al fallo de una Potencia amiga, quedando en todo caso como límite incommovible entre las dos Repúblicas el que se expresa en el presente arreglo.

Artículo 7°. Las ratificaciones de este Tratado serán canjeadas en el término de sesenta días, o antes si fuese posible, y el canje tendrá lugar en la Ciudad de Buenos Aires o en la de Santiago de Chile.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios de la República de Chile y de la República Argentina firmaron y sellaron con sus respectivos sellos y por duplicado el presente

Tratado en la Ciudad de Buenos Aires a los veintitrés días del mes de Julio del año de
Nuestro Señor mil ochocientos ochenta y uno.

Firmado por Bernardo de IRIGOYEN y Francisco de B. ECHEVERRÍA, el 23 de
Julio de 1881.

Anexo 3: Mapa chileno de la Isla Grande de Tierra del Fuego. Imagen extraída de un mapa otorgado por la Secretaría de Turismo de Puerto Natales.



Anexo 4: Proyectos legislativos

H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

Nº de Expediente: 0117-D-2008

Trámite Parlamentario: 002 (04/03/2008)

Sumario: EXPRESAR BENEPLACITO POR EL AVANCE EN LAS GESTIONES DIRIGIDAS A LA CONSTRUCCION DE UN CORREDOR DE INTEGRACION AUSTRAL QUE UNIRA LAS PROVINCIAS DE SANTA CRUZ Y TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR.

Firmantes: GUTIERREZ, GRACIELA BEATRIZ.

Giro a Comisiones: INTERESES MARITIMOS, FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS.

La Cámara de Diputados de la Nación resuelve: Manifiestar su beneplácito ante el anuncio por parte del Poder Ejecutivo Nacional de avanzar en las gestiones concernientes que permitan la construcción de un " Corredor de Integración austral" el cual unirá las provincias de Santa Cruz y Tierra del Fuego, Antártida Argentina e Islas del Atlántico Sur, obra estratégica que hará realidad tan postergado anhelo.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Este proyecto pretende manifiestar nuestro beneplácito ante el anuncio de la construcción de mega obras que permitirán unir, a través del estrecho de Magallanes a la provincia de Santa Cruz con la del Tierra del Fuego, Antártica Argentina e Islas del Atlántico Sur.

Dicha obra reviste una importante trascendencia, en la geopolítica y estrategia de nuestro país, obras que solo caben en la visión de grandes estadistas.

Esta Obra tiene como objetivo desarrollar socio económicamente la región más austral de nuestro país ya que se trata de un corredor que involucra y tiene como cabecera a la ciudad de El Calafate y Ushuaia, llegando a Río Gallegos a Cabo Vírgenes, Río Grande y Tolhuin. Ese sería el eje del corredor alrededor del cual se planea desarrollar distintos potenciales productivos en base a obras viales y desarrollo turístico que tiene que ver fundamentalmente con el patrimonio histórico cultural y de los recursos naturales que tiene la región.

La Jefatura de Gabinete de Ministros realizó diversos trámites ante la Unidad de Preinversión del Ministerio de Economía y Producción y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) que derivaron en la concreción del financiamiento del Estudio, a través del Programa Multisectorial de Preinversión II - Préstamo BID 925/OC.

En septiembre de 2006, se presentaron al Sr. Jefe de Gabinete los resultados del Estudio en una reunión que contó con la presencia del Subsecretario de Coordinación y Evaluación Presupuestaria de la JGM, en la cual se expusieron detalladamente las conclusiones que demostraron la viabilidad técnica del Proyecto.

Este Proyecto "Integración Corredor Austral" busca facilitar la conectividad territorial entre el Continente y la Isla de Tierra del Fuego, permitiendo la integración social y el desarrollo económico-productivo de la región. Entre sus componentes más destacados se encuentra la resolución de la vinculación marítima por el Estrecho de Magallanes mediante servicios de trasbordadores de características especiales.

Miembros de la DINAPFFE (Dirección Nacional de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo) realizaron diversos viajes a la zona en el marco del proceso de preparación del Proyecto.

El día 8 de febrero de 2007 se suscribió la Carta Acuerdo de Facilitación entre la Subsecretaría de Coordinación y Evaluación Presupuestaria de la JGM y el Consejo

Agrario Provincial de la Provincia de Santa Cruz, por medio de la cual esta entidad provincial se incorporó a la preparación del Proyecto.

Existen iniciativas para realizar dicho cruce con diferentes sistemas, pero sea cual sea el sistema que se defina en las discusiones específicamente técnicas de la obra, lo loable de esta decisión es que la misma esta en el proyecto nacional y provincial pretendiendo cambiar el destino de esta región.

Desde este lugar institucional de representación de los argentinos, como lo es esta Cámara de Diputados de la Nación, es necesario acompañar e incentivar esta clase de iniciativas que mejoran la calidad de vida de los habitantes por lo que solicito a los Señores Diputados me acompañen en el presente proyecto de resolución.



24 FEB 2011

5 N° 4428/10 Hora 1540

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

CORREDOR MARITIMO AUSTRAL ENTRE TIERRA DEL FUEGO Y SANTA CRUZ

Artículo 1°.- Definese como política de estado la conexión via terrestre y marítima del territorio continental de la República Argentina con su territorio insular de la provincia de Tierra del Fuego e Islas del Atlántico Sur.-

Artículo 2°.- Dispónese la continuación de la Ruta Nacional N° 40, en el Territorio de la Provincia de Tierra del Fuego; y fijase el mojón kilométrico 0 en la provincia mencionada.-

Artículo 3°.- El Poder Ejecutivo Nacional, a través de la Autoridad de Aplicación, realizará los estudios técnicos de viabilidad e impacto ambiental, a los efectos de determinar la traza de la ruta nacional 40 en la provincia de Tierra del Fuego; dicha vía comunicará -a su vez- a las dos grandes ciudades de la provincia: Río Grande y Ushuaia.-

Artículo 4°.- Los estudios previstos en el artículo anterior y los demás que disponga la reglamentación, se iniciarán en el plazo de treinta días de promulgada la presente ley y no se extenderán más allá del plazo de 180 días, fecha en la cual deberán estar disponibles los pliegos para la licitación de la obra a construirse.-

Artículo 5°.- Establécese la conexión entre la provincia de Santa Cruz y la provincia de Tierra del Fuego a través de buques porta rodantes, conocidos como "Roll-on o Roll-off", utilizando a los efectos los Puertos de Punta Loyola (Santa Cruz) y San Sebastián (Tierra del Fuego).-

Artículo 6°.- Sin perjuicio de lo determinado en el artículo anterior, se encomienda a la Autoridad de Aplicación, el estudio técnico y de factibilidad económica para conectar por vía marítima a Punta Dungenes de Santa Cruz con Cabo Espíritu Santo de Tierra del Fuego.-

Artículo 7°.- Autorízase al Poder Ejecutivo a readecuar las partidas presupuestarias para cumplir con la presente ley.-

Artículo 8.- De forma.-

MARÍA ROSA DÍAZ
Senadora de la Nación

José Carlos MARTÍNEZ
Senador de la Nación

Incorporan firmas los Sres. Senadores Elena M. Corregido.- Ana M. Corradi de Beltrán.- Nanci M. Parrilli.- María E. Estenssoro.- Blanca M. Monllau.- Adriana Bortolozzi de Bogado.- Hilda B. González de Duhalde.- Sonia Escudero.- Samuel Cabanchik.- Emilio A. Rached.- Horacio Lores.- Rubén Giustiniani.- Carlos A. Verna.- Jorge C. Banicevich.- Ramón J. Mestre.- Fabio D. Biancalani.- Sergio F. Mansilla.- Daniel F. Filmus.- Eduardo E. Torres.- Juan A. Pérez Alsina.- Liliana Fellner.- C. Romero.- Graciela di Perna.-



FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En estos días se produjo otro de los bloqueos de circulación entre la Isla Grande de Tierra del Fuego y el continente, a través del territorio chileno. Los sindicatos magallánicos decidieron un paro por tiempo indeterminado como protesta por la eliminación de los subsidios al gas que provocó una suba del 16,8% de su precio. Miles de fueguinos y de turistas quedaron bloqueados, así como más de 600 automóviles, colectivos de línea y alrededor de 200 camiones de transporte. Para el fin de semana del 18/21 de febrero estaba previsto el ingreso de 4.000 pasajeros y la salida de otros 3.000.

Situaciones como la descripta, demoras e inconvenientes de toda índole son moneda corriente para los fueguinos y los visitantes que deben atravesar cuatro controles fronterizos cuando entran o salen de la isla; así como circular por caminos en condiciones que distan de ser óptimas, para luego abordar transbordadores que les cruzan a la otra orilla siempre en territorio chileno.

La unión de Tierra del Fuego con Santa Cruz por aguas argentinas es una vieja iniciativa ya estudiada por una Comisión del Ministerio del Interior de la Nación en 1972 que se decidió por la utilización de buques tipo Ro-Ro (Roll-on Roll-off) por ser éstos, los más apropiados. En el período democrático sucesivo los diputados Fadul de Sobrino y Campos presentaron un Proyecto de Declaración para que la comunicación marítima por aguas y con buques argentinos se hiciera efectiva y que resultó aprobado en Julio de 1973 con dictámenes previos de las comisiones de Transporte y de Defensa.

En 1985, la Ley 23.212 declaró "de Interés Nacional la ejecución de las obras que permitieran la vinculación física del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur con la Provincia de Santa Cruz." En tiempos más recientes, la Ley 24.364 sancionaba una iniciativa mucho más ambiciosa que la establecida en este Proyecto, ya que encomendaba al Estado Nacional los estudios de prefactibilidad para un ferrocarril transpatagónico que además, uniera a Tierra del Fuego a través del Estrecho de Magallanes, acorde con lo determinado por la Ley 23.212. El ferrocarril fue olvidado, aunque la vinculación con la Isla Grande continúa siendo una cuestión prioritaria que se acrecienta y a la que más de treinta años después de su formulación, aún no respondemos.

En esta Honorable Cámara de Senadores se registra insistencia en el Proyecto de Declaración de Forstmann y otros (Expte. 1949/2008), para incorporar esta iniciativa de "corredor de integración austral" al Plan Estratégico Nacional Territorial. Y en la Cámara de Diputados en 2007, solicitan la reactivación de ferrocarril transpatagónico y el puente naval austral con el sistema Ro-Ro, por el diputado Gallo, Expte. 4669/2007.

Existe una relación directamente proporcional entre el aumento significativo de la población y la necesidad de garantizar los flujos de personas, mercancías y vehículos entre el continente y la isla, sin obstáculos. A su vez, el crecimiento de la industria fueguina y de la consiguiente actividad económica disminuye progresivamente los costos de transporte y define como rentable la operación de buques transbordadores para un trayecto que no excede de cuarenta y seis kilómetros. Sabemos que la república hermana de Chile ha superado dificultades y distancias mucho mayores para asegurar comunicación marítima en el Sur del país y evitar el tránsito por corredores continentales terrestres argentinos que tienen las desventajas de todo doble pasaje de fronteras internacionales, tal como nosotros las padecemos, además de la mayor distancia que la solución propuesta aquí.

Conscientes de la necesidad de vertebrar e integrar nuestro territorio a fin de posibilitar su desarrollo y el ejercicio de la soberanía nacional por aguas argentinas, un grupo de residentes fueguinos cruzó las aguas del Estrecho de Magallanes navegando en botes semirrigidos por aguas territoriales en Marzo de 1983. Recientemente se preguntaba uno de los protagonistas de aquella travesía Hernán López Fontana: "Si nosotros pudimos cruzar con botes semirrigidos, ¿cómo no será más sencillo hacerlo con naves que permitan el transporte de vehículos, cargas y pasajeros?" (*Portal Patagónico, El Calafate, N° 39, feb.2011*). Lo mismo hicieron en 2008 un treintena de argentinos y chilenos a remo y en kayak. (*La Nación, 28.10.2008*)

El problema que se pretende resolver con esta propuesta de ley es grave y periódicamente reaparece, sobre todo en ocasión de bloqueos o protestas que se producen en el país trasandino. Aunque no es posible apreciarlo a simple vista, los perjuicios en términos de desarrollo son todavía mayores, ya que las dificultades de comunicación disuaden inversiones en industrialización de hidrocarburos, exploración y explotación de minerales (en materia de tierras raras o lantánidos), industrias forestales, madereras y otras. Asimismo la situación descrita, dificulta los pasos que efectivamente pueden darse hacia una mediana capacidad de autosuficiencia alimentaria con los recursos potenciales de la Provincia; y no contribuye al normal abastecimiento de una población que ya se acerca a los 200.000 habitantes.

Cuando se plantearon estos temas en los años setenta ya era posible que embarcaciones del tipo Ro-Ro hicieran este trayecto. Pero desde entonces, se produjeron avances tecnológicos importantes en plantas de propulsión que permiten velocidades de 30 nudos, con significativos ahorros de energía, mayor seguridad en la navegación y maniobrabilidad. Justamente -a propósito del planteamiento del proyecto ferroviario antes mencionado- la consultora canadiense Canarail volvió a establecer la plena factibilidad del puente marítimo en los años noventa. Y el BID, consecuentemente, otorgó un préstamo de 35.000.000 U\$ para la construcción de la infraestructura portuaria necesaria. Otro estudio fue realizado por el Ministerio de Planificación Federal, ya prácticamente en plena crisis económica de los años 2.000; y así llegamos al punto en que no puede demorarse más tiempo en dar una solución.

Por último, solo mencionamos la importancia estratégica que el territorio antártico y sus zonas adyacentes adquieren por causa del argumentado cambio climático, la estimación de reservas minerales, la disminución del agua dulce disponible y las mayores conveniencias de establecer corredores biocénicos orientados al comercio con el Asia-Pacífico. El desarrollo de la Provincia de Tierra del Fuego es una prioridad nacional en prácticamente cualquiera de los escenarios futuros advertibles.

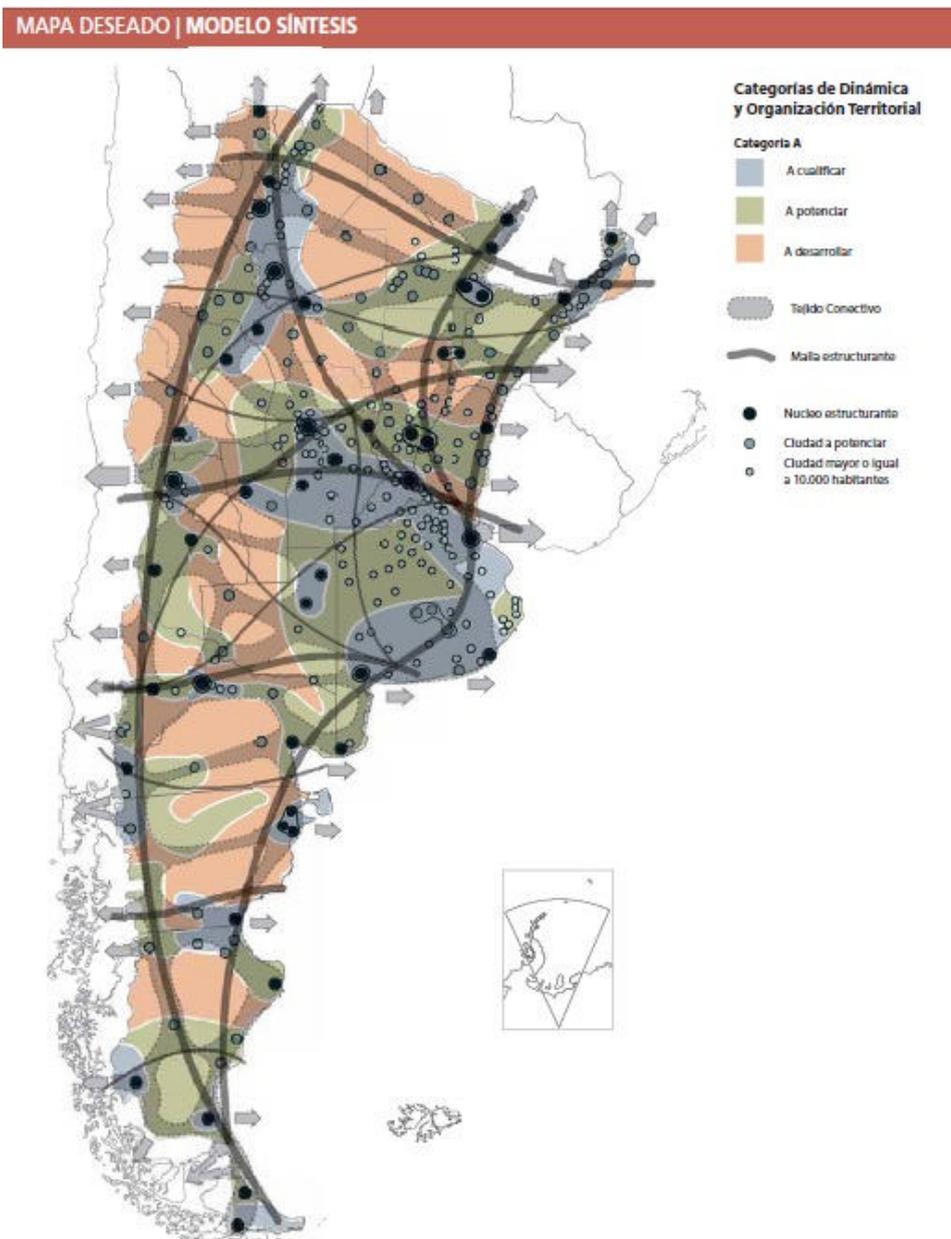
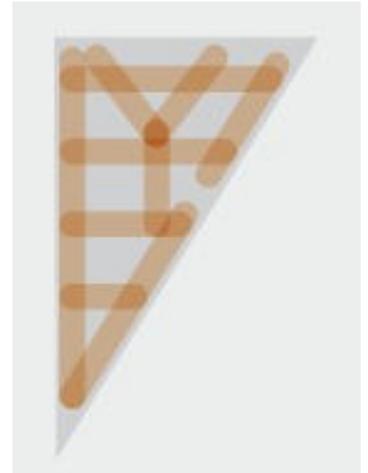
Señor Presidente, es por las razones someramente expuestas en los párrafos precedentes que solicitamos la aprobación de este Honorable cuerpo legislativo.


MARÍA ROSA DÍAZ
Senadora de la Nación


José Carlos MARTÍNEZ
Senador de la Nación

Anexo 5: Esquema de Conectividad Interna. Extraído de: Avance 2008. “1816-2016 Argentina del Bicentenario. Plan Estratégico Territorial”

Para la consolidación de una conectividad interna que permita la eficiente comunicación de flujos de bienes, personas y servicios, es necesario el diseño de nuevos ejes de articulación y desarrollo, complementarios de los históricos corredores radiocéntricos y los incipientes corredores bioceánicos.



Anexo 5: Tierra del Fuego. Extraído de: Avance 2008. “1816-2016 Argentina del Bicentenario. Plan Estratégico Territorial”

La provincia de Tierra del Fuego, creada como tal en el año 1990, es la más austral del territorio nacional. Cuenta con una superficie de 21.571 Km² y una población de 101.079 habitantes, de la cual el 97% es urbana. Las condiciones de vida restrictivas que impone su situación geográfica –climas rigurosos y lejanía de los centros más dinámicos del país– conviven con sus genuinas potencialidades para el desarrollo

Modelo actual del territorio.

OCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

El desarrollo territorial de Tierra del Fuego presenta características y períodos claramente marcados por las distintas políticas impulsadas desde el Estado Nacional. Su población originaria, canoera en la zona del canal de Beagle, fue desapareciendo progresivamente debido a la influencia de los europeos y a la falta de sustento de lobos marinos. El pueblo Shelk´nam en el interior y norte de la isla, fue desplazado por la colonización ganadera y la existencia de distintas enfermedades. La colonización de pastores anglicanos en la zona del canal de Beagle comenzó en el año 1869. Sin embargo, lo que contribuyó a mantener la soberanía sobre el territorio y a sostener su desarrollo económico e institucional fue, en primera instancia, la creación de una subprefectura en el año 1884, que dio origen a la ciudad de Ushuaia (en la bahía del mismo nombre) y, posteriormente, la radicación del presidio de máxima seguridad en esa ciudad. En lo sucesivo, su consolidación la aportará la creciente presencia militar.

Progresivamente, en el norte de la isla, se va organizando la actividad lanera por parte de grandes explotaciones ganaderas, vinculadas especialmente con Punta Arenas (Chile). Dentro de este mismo ámbito, la obra de los Salesianos da origen a una misión y posteriormente a la creación de la localidad de Río Grande en 1921. Esta sirvió como

centro de servicios para todos los establecimientos ganaderos de la región. La ganadería representaba el 40% del PBG de la Isla hasta los años '60, cuando la actividad hidrocarburífera comenzó a tener relevancia en la economía nacional a partir del impulso frondizista. El "boom petrolero" llegó a representar el 43% del PBG provincial, generando nuevas actividades y un importante proceso migratorio. En este contexto, Río Grande se constituyó en centro de control del proceso productivo ganadero y petrolífero, en tanto que Ushuaia se consolidó como ciudad de servicios vinculada a la Armada, a la Administración Pública y al establecimiento carcelario más austral del país.

La Ley N° 19.640 marcó el desarrollo de las tres últimas décadas del siglo XX en la región, ya que se estableció un régimen especial fiscal y aduanero en el marco de políticas de promoción industrial que, fomentando un esquema sustitutivo de importaciones, favorecieron la inversión de capitales públicos y privados, y con ello el desarrollo económico y social de nuevas regiones productivas. Esta política, que maduró hacia mediados de los años '80, produjo un fenómeno industrializador que desplazó a la actividad petrolera del centro de la escena, llegando a significar, en el año 1988, un 63% del PBG provincial. Las industrias textil, electrónica y de plásticos indujeron un flujo migratorio desde todas las regiones del país, produciendo un efecto multiplicador que favoreció la expansión del sector comercial y de servicios, así como un fenómeno de explosión demográfica sin precedentes en la Argentina: la población pasó de 13.400 habitantes en el año 1970, a 27.000 en 1980, 70.000 en 1991 y 101.079 en el año 2001.

En la década del '90, con la apertura de la economía, comenzó a debilitarse la expansión basada en el régimen industrial promocional.

Asimismo, hechos como la provincialización –que generó una demanda de organización burocrática y administrativa– y la desregulación energética –que incrementó las regalías percibidas por la provincia– modificaron notablemente el escenario fueguino. Ushuaia se consolidó entonces como ciudad administrativa orientada al turismo y con sólo algunas industrias promocionadas, y Río Grande lo hizo como centro de servicios a la producción ganadera, la actividad petrolífera y las industrias promocionadas.

En la actualidad la provincia de Tierra del Fuego presenta tres ámbitos territoriales disgregados. Ellos son:

- El sector oriental de la Isla Grande de Tierra del Fuego e islas adyacentes. Su sector occidental forma parte de la República de Chile.
- Las Islas Argentinas del Atlántico Sur: Islas Malvinas, Islas Georgias del Sur e Islas Sándwich del Sur.
- La Antártida Argentina, Islas Orcadas del Sur e Islas Shetland del Sur.

Por razones de índole geopolítica, el gobierno de la provincia sólo controla el primero de estos territorios. Éste, a su vez, presenta la fuerte restricción que supone el paso obligado a través de la República de Chile en su vinculación con la Argentina continental. Los rasgos que caracterizan el territorio de la Isla Grande de Tierra del Fuego están determinados por su situación geográfica, que impone condiciones climáticas rigurosas y grandes distancias a las metrópolis nacionales. Esto último implica una fuerte dependencia del transporte aéreo y, por ende, de las frecuencias de los vuelos comerciales, que se programan básicamente en orden a las demandas del mercado turístico.

La diversidad del medio natural de la Isla, asociada al particular proceso de asentamiento de la población y de sus actividades, explican la estructura espacial de las

2.101.800 ha.de superficie, en la que la densidad promedio, según el censo 2001, es de 4,68 hab/ Km² frente a los 13 hab/Km² del promedio nacional. Se reconocen tres grandes áreas: la zona norte, estepa sin árboles y de suaves ondulaciones, donde se despliega fundamentalmente la actividad hidrocarburífera, cuya producción se canaliza por el puerto de San Sebastián y a través del gasoducto que conecta con el continente. La zona central, caracterizada por la transición estepa-bosque, un área arbolada que va aumentando su densidad hacia el sur y donde predominan las actividades ganadera, forestal y, potencialmente, hidrocarburífera; y el sur o zona cordillerana, donde las laderas de las montañas están cubiertas por densa vegetación y los valles, recorridos por un gran número de ríos, se recuestan sobre las costas del Canal de Beagle predominando las actividades forestal, turbera y turística.

En torno al único corredor vial que conecta con el continente se emplaza el sistema de asentamientos de la provincia. Dos de ellos –los aglomerados de Río Grande y Ushuaia– concentran la mayoría de la población así como la actividad industrial de la Isla. El primero se comporta, a su vez, como centro de servicios de la zona agrícola - hidrocarburífera; el segundo es el epicentro de la actividad turística.

El singular desarrollo económico de la Isla y su explosiva dinámica demográfica fundamentan la presión a la que ha estado y está siendo sometido el medio construido. La demanda de suelo para el asentamiento de actividades industriales turísticas y de servicios, y para residencia de la población da lugar a una suerte de anarquía espacial, en tanto los habitantes frecuentemente se asientan sobre territorios urbanos carentes de la infraestructura necesaria para albergarlos y desprovisto de la planificación adecuada para encauzar sus efectos dinamizadores de modo positivo.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La diversidad territorial de la Isla de Tierra del Fuego posibilita el despliegue de distintos modos de producción, convirtiéndola en un verdadero laboratorio para las políticas de desarrollo. Esto tiene un correlato directo en las condiciones sociales de su población: Tierra del Fuego se posiciona como la segunda provincia con el menor Índice de Pobreza (12,15%), muy por debajo de la medida nacional (que es de 38,46%), según dato del segundo semestre de 2005. Esta misma distancia se refleja en la Población en Condiciones de Indigencia: 1,96% frente al 13,6% de la media del país.

En la distribución del PBG provincial, la actividad primaria representa el 17,7%; la actividad secundaria alcanza un 32,2% y la actividad terciaria un 49,9% similar a la media nacional. La alta participación del sector primario se debe al peso de la extracción de hidrocarburos, lo cual se refleja en la estructura de las exportaciones provinciales, en donde los hidrocarburos representan un 74,7%. La pesca es una actividad creciente en Tierra del Fuego en la que coexisten la modalidad costera – actividad artesanal destinada al mercado interno, de poco volumen pero gran generadora de empleo– y la industrial o de buques factoría, que genera la mayor parte de la producción.

En cuanto al sector secundario cabe señalar que la industria de electrodomésticos ha tenido que sortear fuertes oscilaciones, producto de la retracción de la demanda interna –su principal destino– a partir de 1995, con una posterior recuperación (a partir de 1996) dada por las negociaciones en torno al MERCOSUR; y una caída de las exportaciones en el año 1999 debido a la crisis de Brasil –su principal importador–. A raíz de la devaluación del peso y la recesión en el mercado interno se produjo una virtual paralización de la producción a comienzos del año 2002, con la consecuente suspensión temporaria y, en algunos casos, despidos del personal. Este cuadro de situación ha comenzado a revertirse a partir de la recomposición económica iniciada en

el año 2003. En este contexto, el sector textil y el electrónico han tenido un fuerte avance fruto del proceso de sustitución de importaciones. La política cambiaria sostenida por el Gobierno Nacional ha favorecido notablemente a **la actividad turística** (que ya estaba fuertemente consolidada en Tierra del Fuego) y con ello a las posibilidades de empleo de la población. Hace 13 años 8 de cada 10 fueguinos trabajaban en la industria y en la actualidad esta relación se redujo a 4,5 de cada 10. El turismo internacional representa aproximadamente el 60%, y el restante 40% es turismo nacional proveniente fundamentalmente de Buenos Aires. La inauguración del complejo turístico “Cerro Castor” ha ido aumentando paulatinamente el arribo de turistas amantes de los deportes invernales; además, en los últimos años, el puerto de Ushuaia se ha convertido en la puerta de la Antártida al constituir escala y base de los cruceros internacionales que la visitan. Esto puede significar una importante fuente de ingresos para la provincia, por lo que requiere atención y una política orientada a maximizar su aprovechamiento.

El hecho de que Tierra del Fuego sea una provincia joven y en permanente construcción tiene consecuencias sociales significativas. Se trata de una sociedad nueva, sometida a un gran dinamismo sociocultural producto del flujo migratorio, que influye en los valores y en la identidad de la población. Para fortalecer esta comunidad se requieren mecanismos que colaboren en la consolidación de su sentido de pertenencia y de su identidad como fueguinos. Por otra parte, este mismo dinamismo genera fuertes desafíos para garantizar la calidad de vida. Si bien Tierra del Fuego presenta buenos indicadores sociales en término relativos, el crecimiento demográfico implica importantes demandas de infraestructura y equipamiento, que son vitales en la agenda pública inmediata, destacándose en particular la problemática de la vivienda y del acceso a la tierra urbana.

MODELO DESEADO DE DESARROLLO

Las potencialidades económicas y ambientales del territorio fueguino permiten pensar en un modelo futuro cuyas claves sean un desarrollo sustentable y fluidamente integrado a la región Patagónica y a la zona Austral.

Se entiende por desarrollo sustentable el mantenimiento, a través del tiempo, del crecimiento económico, la equidad social y la sostenibilidad ambiental. La construcción de este Modelo Deseado Territorial requiere un fortalecimiento de la capacidad de desarrollo endógeno, que deberá contemplar la valorización estratégica de los recursos naturales y el marco legal de la promoción económica provincial, que habrá de establecer políticas que atiendan a la dimensión regional, incorporando propuestas de diferentes actores sociales. Esta política debe basarse en las siguientes premisas:

- El desarrollo provincial debe ser integral. Se concibe el desarrollo como un proceso sistémico que contiene todas las dimensiones de la vida provincial, y que las articula en función de proyectos ejecutivos y operativos.
- El desarrollo provincial debe ser socialmente inclusivo e innovador, poniendo en marcha un proceso de participación e inclusión social que integre a todos los miembros de la sociedad dentro de un proyecto de innovación cultural, orientado a la construcción de una comunidad pluralista y democrática.
- El desarrollo provincial debe ser cuidadoso del medio ambiente. Se trata de una estrategia de corto, mediano y largo plazo, necesaria para valorizar y preservar los recursos provinciales, solucionar los problemas manifiestos y crear una imagen destacable a nivel nacional e internacional.

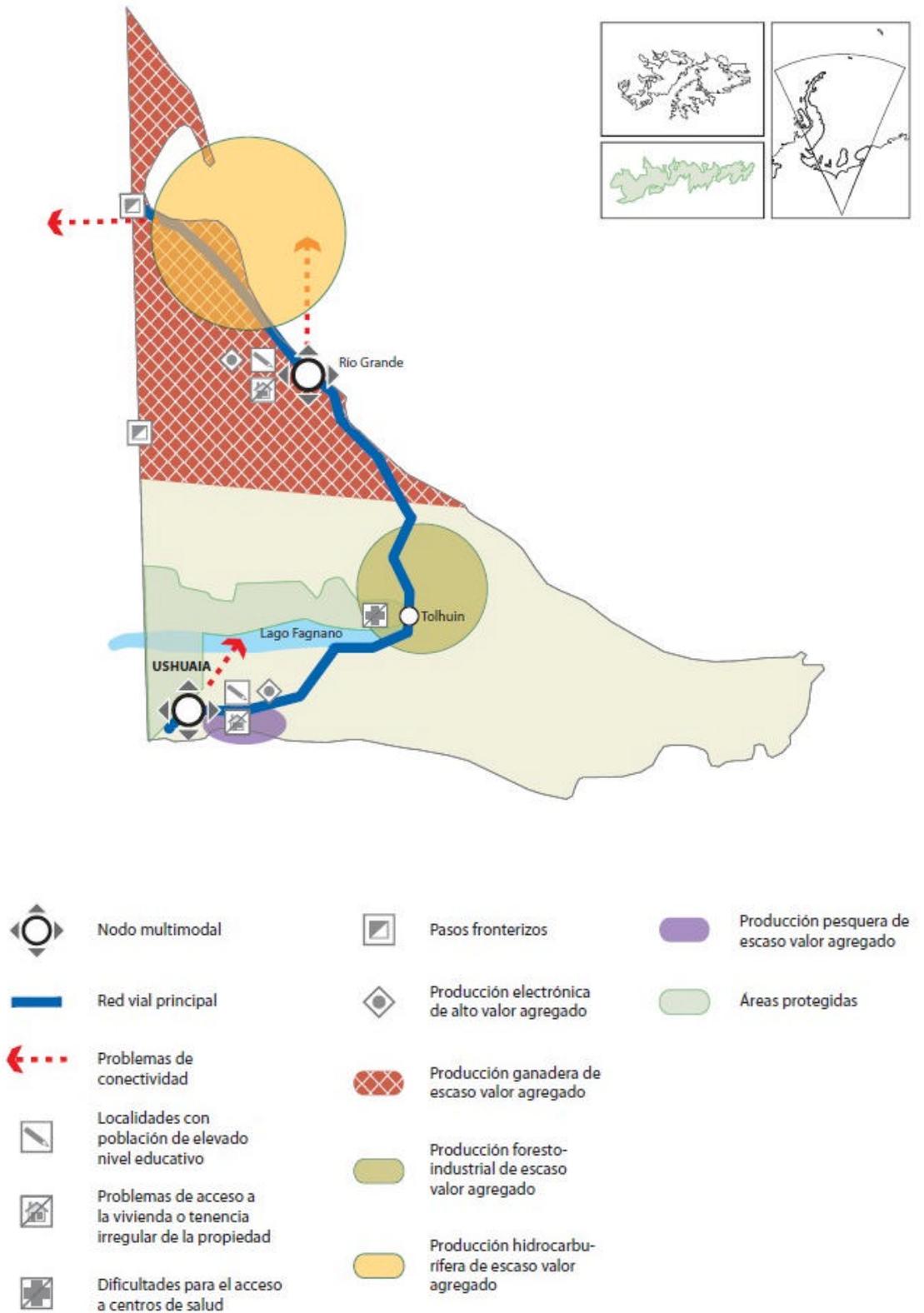
La propuesta es llevar a cabo estas estrategias mediante la implementación de tres planes, que se articulan transversalmente y que constan, a su vez, de diversos componentes programáticos: **A.** Plan de desarrollo económico-productivo provincial; **B.**

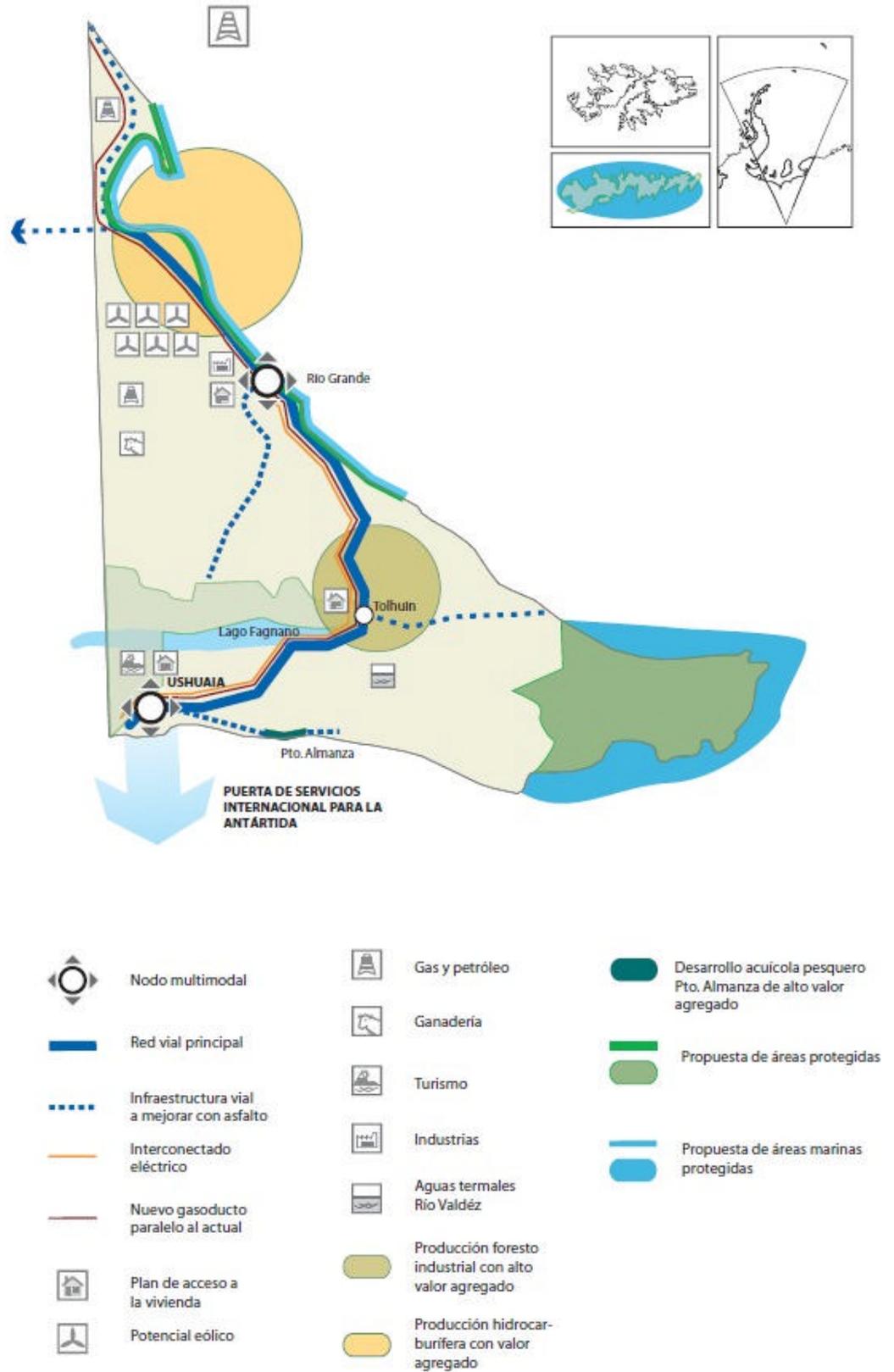
Plan de ordenamiento territorial y ambiental y C. Plan de desarrollo social (salud, educación, cultura, etc.).

Desde el punto de vista de las infraestructuras y su impacto territorial, las iniciativas y proyectos que se identifican como más significativos para la construcción del Modelo Deseado del Territorio Provincial son:

- Transformar la Península de Ushuaia en un enclave logístico multimodal, convirtiéndola en la principal área de intercambio y provisión, tanto de personas como de mercancías, propiciando la mejor respuesta competitiva de la Argentina en materia de logística Antártica.
- Consolidar un polo portuario en la zona norte de la Isla, que se comporte como “puerta de salida” de los productos industrializados provenientes del sector hidrocarburífero, industrial, forestal, pesquero y agropecuario.
- Optimizar las redes de transporte y telecomunicaciones, en tanto plataformas imprescindibles para garantizar el desarrollo.
- Mejorar la conectividad y, con ello, la integración productiva y social entre las distintas localidades de la Isla Grande de Tierra del Fuego.

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO (Continuación de Anexo 5)





TIPO DE ESTRATEGIA	DIMENSIÓN ECONÓMICA	DIMENSIÓN TERRITORIAL-AMBIENTAL	DIMENSIÓN SOCIAL
Estrategias de equilibrio y sustentabilidad	Aumentar progresivamente la calidad de los productos fueguinos	Valorizar y proteger los recursos naturales y territoriales	Consolidar la identidad provincial
	Generar procesos de innovación productiva que permitan sostener la competitividad en el largo plazo		Mejorar los procesos participativos
	Lograr el saneamiento fiscal del Estado provincial en el mediano plazo		Aumentar la capacidad de gobernanza
Estrategias de organización y gestión	Aumentar la eficacia y eficiencia de los procesos productivos en todas sus etapas	Organizar el territorio	
	Mejorar los procesos de coordinación y gestión económica entre sectores público y privado	Mejorar los sistemas de gestión del territorio y el medioambiente	Aumentar la capacidad de coordinación política y social
Estrategias de crecimiento	Aumentar la producción, la productividad y el valor agregado de los sectores clave de la economía provincial (turismo, industria, electrónica, productos con base en los recursos naturales)	Aumentar la calidad de los recursos territoriales y la infraestructura y equipamiento	Aumentar el capital social y cultural

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



Anexo 6: Estudios de perfectibilidad integración corredor austral. Extraído del Centro de Documentación e Investigación del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

Título (M): Estudio de prefactibilidad integración corredor austral; informes de avance n. 1 al n. 3. , s.p. .

Autor Personal (M): Schmidt, Sergio

Autor Institucional (M): Argentina. Jefatura de Gabinete de Ministros. Subsecretaría de Coordinación y Evaluación Presupuestaria

Datos de Edición - Inf. Descriptiva: Buenos Aires, abr.-sep. 2006.

Proyecto - Inst.Patroc.: Argentina. Ministerio de Economía y Producción. Secretaría de Política Económica. Unidad de Preinversión; BID

Proyecto - Nombre y Número: Programa Multisectorial de Preinversión II, Préstamo 925/OC-AR

Diseminación - Soporte - Idioma - Referencias: General - Es

Notas: Estudio 1.EE.204

Descriptorios Temáticos o Estadísticos: PROGRAMAS DE DESARROLLO;
PROYECTOS DE DESARROLLO; DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL;
DESARROLLO REGIONAL; PLANIFICACION DEL DESARROLLO; ESTUDIOS
DE PREINVERSION; DIAGNOSTICO; TRANSPORTE; INFRAESTRUCTURA DEL
TRANSPORTE; ASPECTOS AMBIENTALES; INGENIERIA MARINA;
INGENIERIA; FINANCIAMIENTO; PUERTOS; INFRAESTRUCTURA
ECONOMICA; INFRAESTRUCTURA DEL TURISMO; TURISMO; FOMENTO
DEL TURISMO; DESARROLLO REGIONAL

Países: ARGENTINA

Divisiones Administrativas y Regiones: AR: TIERRA DEL FUEGO; AR: SANTA
CRUZ

Siglas: BID; UNPRE

Solicitar el Documento por: AR-AHA:S P925 167.14 {}

Base Original: BASE BIBLIO_ABCD, MFN original: 178917.

Registro Número: 032790

Título (M): Estudio de prefactibilidad integración corredor austral; informe de avance n. 4 compilado. , 183 p. .

Autor Personal (M): Valle Centurioni, Ricardo del; Schwarz, Ricardo A.; Palomar, Alberto G.; Rivera, Pablo; Schmidt, Sergio; Olivera, Abel Oscar

Autor Institucional (M): Argentina. Jefatura de Gabinete de Ministros. Subsecretaría de Coordinación y Evaluación Presupuestaria

Datos de Edición - Inf. Descriptiva: Buenos Aires, jun.-ago. 2006. grafs., maps., plans

Proyecto - Inst.Patroc.: Argentina. Ministerio de Economía y Producción. Secretaría de Política Económica. Unidad de Preinversión; BID

Proyecto - Nombre y Número: Programa Multisectorial de Preinversión II, Préstamo 925/OC-AR

Diseminación - Soporte - Idioma - Referencias: General - Es

Notas: Estudio 1.EE.204

Descriptorios Temáticos o Estadísticos: PROGRAMAS DE DESARROLLO; PROYECTOS DE DESARROLLO; DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL; DESARROLLO REGIONAL; PLANIFICACION DEL DESARROLLO; ESTUDIOS DE PREINVERSION; DIAGNOSTICO; TRANSPORTE; INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE; ASPECTOS AMBIENTALES; INGENIERIA MARINA; INGENIERIA; FINANCIAMIENTO; PUERTOS; INFRAESTRUCTURA ECONOMICA; INFRAESTRUCTURA DEL TURISMO; TURISMO; FOMENTO DEL TURISMO; DESARROLLO REGIONAL

Países: ARGENTINA

Divisiones Administrativas y Regiones: AR: TIERRA DEL FUEGO; AR: SANTA CRUZ

Siglas: BID; UNPRE

Solicitar el Documento por: AR-AHA:S P925 167.3 {}

Base Original: BASE BIBLIO_ABCD, MFN original: 178894.

Registro Número: 033364

Título (M): Estudio de prefactibilidad integración corredor austral; informe de avance n. 5 compilado. , 244 p. .

Autor Personal (M): Valle Centurioni, Ricardo del; Schwarz, Ricardo A.; Palomar, Alberto G.; Rivera, Pablo; Schmidt, Sergio; Olivera, Abel Oscar

Autor Institucional (M): Argentina. Jefatura de Gabinete de Ministros. Subsecretaría de Coordinación y Evaluación Presupuestaria

Datos de Edición - Inf. Descriptiva: Buenos Aires, jul.-sep. 2006. grafs., maps., plans

Proyecto - Inst.Patroc.: Argentina. Ministerio de Economía y Producción. Secretaría de Política Económica. Unidad de Preinversión; BID

Proyecto - Nombre y Número: Programa Multisectorial de Preinversión II, Préstamo 925/OC-AR

Diseminación - Soporte - Idioma - Referencias: General - Es

Notas: Estudio 1.EE.204

Descriptorios Temáticos o Estadísticos: PROGRAMAS DE DESARROLLO; PROYECTOS DE DESARROLLO; DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL; DESARROLLO REGIONAL; PLANIFICACION DEL DESARROLLO; ESTUDIOS DE PREINVERSION; DIAGNOSTICO; TRANSPORTE; INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE; ASPECTOS AMBIENTALES; INGENIERIA MARINA;

INGENIERIA; FINANCIAMIENTO; PUERTOS; INFRAESTRUCTURA
ECONOMICA; INFRAESTRUCTURA DEL TURISMO; TURISMO; FOMENTO
DEL TURISMO; DESARROLLO REGIONAL

Países: ARGENTINA

Divisiones Administrativas y Regiones: AR: TIERRA DEL FUEGO; AR: SANTA
CRUZ

Siglas: BID; UNPRE

Solicitar el Documento por: AR-AHA:S P925 167.4 { }

Base Original: BASE BIBLIO_ABCD, MFN original: 178895.

[Registro](#) Número: 032788

Imagen extraída del blog <http://cronicasfueguinas.blogspot.com.ar>



Anexo 7: Servicios de Transbordadora Austral Broom. Imágenes extraídas de <http://www.tabsa.cl>

Lancha Toucan



Esta nave dedicada a la transferencia de prácticos cuenta con una dotación especializada en este tipo de maniobra y equipos afines.

Construida en los astilleros Maryland-USA (Coast Guard). Con una eslora de 29,0 mt. y manga de 5,8 mt., con un TRG de 101,0 toneladas.

Capacidad de transporte: 12 pasajeros.

Ferry Pioneroo



Esta nave fue construida en los astilleros Asenav en la ciudad de Valdivia en el año 2002.

Con una eslora de 68,6 mt., una manga de 14,9 mt. 220 mt lineales y un TRG de 591,00 toneladas.

Capacidad de vehículos: 60 Autos.

Capacidad de pasajeros: 200 Personas.

Ferry Patagonia



Esta nave es la más moderna de Chile y Sudamérica fue construida en los astilleros ASENNAV en la ciudad de Valdivia en Diciembre del 2007.

Con una eslora de 69,02 mts., una manga de 15,20 mt. 230 mt lineales y un TRG de 617 toneladas.

Capacidad de vehículos: 66 Autos u 8 Trailers, cuenta con 4 pistas, único de su tipo en Chile.

Capacidad de pasajeros: 250 Personas.

Barcaza Melinka



Esta nave fue construida en 1964 y remodelada posteriormente en el astillero Asenav Magallanes.

Con una eslora de 41,77 mt. y una manga de 10,02 mt., con un TRG de 470,94 toneladas.

Capacidad de vehículos: 23 Autos.

Capacidad de pasajeros: 230 Personas.

Lancha Toucan



Esta nave dedicada a la transferencia de prácticos, es la más moderna del país y Sudamérica, cumpliendo íntegramente con todas las normas DIRECTEMAR, cuenta con una dotación especializada en este tipo de maniobra y equipos afines. Construida en los astilleros de Mar del Plata, Argentina. Con una eslora de 28,58 mts. y manga de 6,05 mts., con un TRG de 144,0 toneladas. Capacidad de transporte: 12 pasajeros.

Ferry CruX Australis



Esta nave fue construida en 2008 en los astilleros de Asenav Valdivia. Con una eslora de 70,60 mt. y una manga de 14,60 mt., con un TRG de 690,0 toneladas. Capacidad de vehículos: 70 Autos. Capacidad de pasajeros: 300 Personas.

Ferry Yaghan



Esta nave fue construida en los astilleros Asenav en la ciudad de Valdivia en el año 2011. Con una eslora de 70,6 mt., una manga de 15,8 mt. Capacidad de vehículos: 70 Autos. Capacidad de pasajeros: 65 Personas. Butacas tipo suite: 40 Personas. Butacas cama : 25 Personas.

Cruce Primera Angostura



Punta Arenas- Isla Magdalena



Cruce Punta Arenas- Porvenir



Punta Arenas- Puerto Williams

