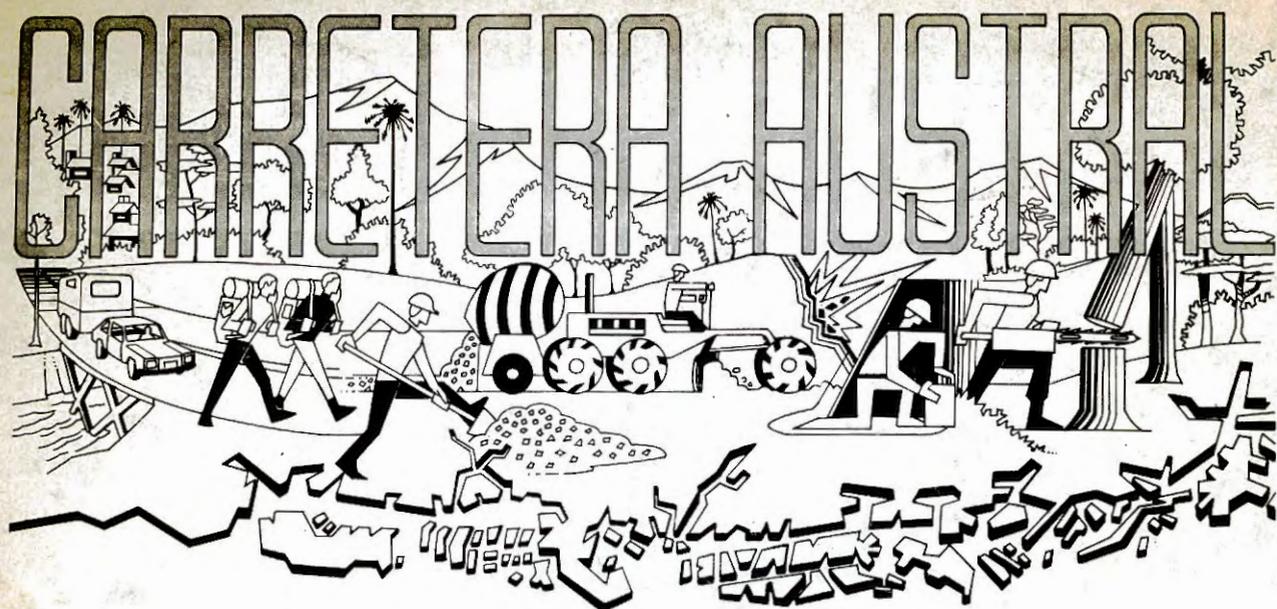


# SEMINARIO



CON EL ALTO PATROCINIO DE:

- MINISTERIO DE BIENES NACIONALES
- MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
- SERNATUR
- PROYECTO CHILE FUTURO

SALON AUDITORIUM  
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS  
19 - 20 - 21 DE AGOSTO DE 1985

M 665s  
5972  
c1

ORGANIZA: BRIGADIER GENERAL  
TOMAS OPAZO SANTANDER

Ediciones  
**Bio Chile** Ltda.

M665 A  
5972  
C.1

SEMINARIO CARRETERA AUSTRAL

La razón de  
ser de esta  
obra es  
la obra  
dección  
geográfica  
abre

INDICE

	PAGINA
PROLOGO.....	1
"A" I. COLONIZACION EN AISEN Y CHILOE CONTINENTAL JUAN AUGUSTO GROSSE ICKLER.	2
"B" II. EL CAMINO LONGITUDINAL AUSTRAL DE CHILE... FRANCISCO GHISOLFO OLMEDO.	6
"C" III. INTEGRACION FISICA DE LA ZONA AUSTRAL Y SUS PERSPECTIVAS FUTURAS..... ANTONIO HORVATH K.	13
"D" IV. TURISMO EN LA REGION DE AISEN..... ROBERTO EDUARDO B. WISE POZO.	28
"E" V. LA COLONIZACION EN LA XI REGION. (Plan Pi- loto de Puyuhuapi)..... JORGE CALDERON F.	56

\*\*\*



## I N T R O D U C C I O N

La razón que nos llevó a realizar este Seminario, fue el dar a conocer a nuestra generación joven y a la ciudadanía en general, una de las obras más importantes de este gobierno al involucrar en su proyección futura; lo económico, lo turístico, lo cultural y su valor geopolítico que, junto con romper ataduras para su desarrollo, nos abre un amplio sendero que nos conducirá al progreso que significa el asentamiento de colonos escogidos en esos territorios. Estas personas al no tener conocimiento de las grandes posibilidades futuras de esa hermosa tierra de Aysén, prefieren seguir aquí vegetando en funciones secundarias que sólo les alcanza para mal sostener una familia, sin porvenir, y no se atreven por ese desconocimiento, a emprender una ocupación racional de esta región de la patria, que fuera de sus posibilidades futuras nos entrega un paisaje maravilloso y posibilidades económicas, tanto en la topografía multifacética de sus suelos con sus montañas, cerros y valles, como de sus mares, ríos y lagos, tan pródigos en engendrar riquezas cuando su explotación es racional y bien dirigida, sin olvidar que los panoramas cordilleros y lacustres, podrían promover un turismo nacional organizado y un flujo de turismo foráneo, que posibilitaría crear una infraestructura turística atractiva y fundamentalmente productiva.

Los temas que vamos a ofrecerle, serán desarrollados por expertos en sus respectivas disciplinas, o por sacrificados pioneros, que abrieron a punta de hacha y machete, las primeras sendas de penetración, a una región que se consideraba inhóspita y que sólo hace 50 años figuraban espacios de ella como inexplorados en nuestra cartografía nacional.

Sencillos y simples argumentos que han encontrado en las más altas autoridades de los Ministerios de Obras Públicas y Bienes Nacionales, Proyecto Nacional Chile Futuro: como asimismo en el Servicio Nacional de Turismo, quienes nos han brindado, no sólo el apoyo de su patrocinio, sino que además nos han proporcionado sus mejores especialistas, para que nos ilustren en tan importante tema, que parangoneando al poeta podemos decir en verdad, conociendo la política de nuestro gobierno sobre el tema "la meta no es llegar, el propósito es seguir".

Con esta simple filosofía se les abre un campo precioso a nuestra juventud emprendedora, para que, con el ejemplo de sus pioneros, hagan que esta monumental obra de los frutos deseados, con el esfuerzo, el trabajo y el sacrificio de nuestros conciudadanos, con los que contribuiremos al desarrollo de una región, que como un abanico con los colores patrios, aliente a la nacionalidad a engrandecernos en beneficio de todos.

TEMA : COLONIZACION EN AISEN Y CHILOE  
CONTINENTAL.

CONFERENCIANTE : JUAN AUGUSTO GROSSE I.

\*\*\*

A base de numerosas exploraciones, encomendadas por el Ministerio de Obras Públicas, las últimas manchas blancas en las cartas geográficas de las Provincias de Aysén y Chiloé Continental, fueron borradas.

Extensos valles, casi impenetrables, descubiertos durante estos viajes hoy día están ocupados por colonos y así son agregados al proceso de la producción. Pero sin embargo, todavía rige para estas zonas la frase: "Tierra sin gente". Porque hasta el momento no viven más de 70.000 habitantes en esta inmensa Provincia de Aysén con una superficie de 103.584 Km<sup>2</sup>., tamaño equivalente a las dos Provincias Alemanas "Baden-Wuerttemberg" y "Bavaria" juntas de 106.248 Kms<sup>2</sup>., y con un total de 16.333.300 habitantes. En Bélgica, Holanda y Dinamarca con un total de 107.300 Kms<sup>2</sup>. viven 24.147.000 habitantes más o menos. Claro es, que no se debe olvidar, que de la superficie de 10.000.000 de hectáreas de la Provincia de Aysén, solamente 1.000.000 son aprovechables. Pero de todas maneras, comparando esta superficie con la de Europa, podrían vivir en Aysén a grosso modo, la décima parte de los habitantes o sea alrededor de 2.400.000. Para no quedar demasiado alto con esta cifra, descontaremos otro 50 % y quedaría siempre la suma de 1.200.000 habitantes. Naturalmente, que de hoy a mañana no es posible encontrar para tanta gente el medio de subsistir. Por lo tanto es necesario buscar primeramente fuentes de trabajo, que actualmente no hay en la Provincia. Los campos aprovechables están casi todos en manos firmes, de particulares excepto de algunos valles pequeños en el litoral.

La colonización en la Provincia de Aysén empezó aproximadamente hace 60 años, resultando la destrucción de una gran parte de los bosques, produciéndose en consecuencia una erosión increíble con la pérdida de grandes superficies de terrenos no recuperable.

Es recomendable descartar el seguir colonizando Aysén en esta misma forma. Los bosques actualmente existentes, deberán ser explotados tomándose todas las medidas que eviten la erosión que impliquen un manejo adecuado, dadas las condiciones topográficas de la Provincia de Aysén y Chiloé-Continental.

Al hablar de bosques, es también interesante referirse a los archipiélagos de las guaitecas, Chonos y de la Península de Taitao, donde hace 80 años más o menos, grandes incendios destruyeron miles de kilómetros cuadrados de cipresales, solamente con el objeto de poder transportar más fácilmente unos trozos de gran volumen, que se encontraban distante de la costa. Pero además de los cipreses de grandes dimensiones, también el follaje de los árboles menores fue eliminado, produciéndose en consecuencia su muerte. han transcurrido muchos años después de este desastre y todavía se puede observar en esta región los troncos y fustes secos, levantados como dedos acusadores hacia el cielo por los crímenes que han soportado.

Pero de pronto, expertos comerciantes en madera se dieron cuenta que también los palos delgados del ciprés, que tiene la favorable característica de resistir en gran medida la pudrición, se prestan para un gran negocio. Así comenzó una nueva explotación con gran éxito, dada que esta madera se utiliza como postes en las viñas, el mercado siempre fue favorable.

El renuevo producido en aquel entonces ha llegado en es tos momentos a dimensiones comercialmente interesantes, lo que hace necesario un manejo adecuado de estos bosques, para evitar una nueva destrucción.

En qué forma es recomendable ahora la colonización en Aysén y Chiloé-Continental? Ya sabemos que la mayor parte de los terrenos aprovechables están entregados a colonos, que trabajan en los campos mayormente en forma extensiva y con un rendimiento muy reducido, acontecimiento, que exige un cambio urgente. Ya es necesario que el ocupante de un predio, empiece a trabajar su terreno en forma intensiva. Pude constatar últimamente en un campo cerca de Puerto Aysén, que esto es absolutamente posible. Un agricultor me mostró, de poder mantener por hectárea término medio uno y medio vacuno. Eso si, el campo debe ser bien dividido en potreros chicos, dando al agricultor la posibilidad de cosechar incluso suficiente forraje, que consiste en heno y silo para la época del invierno. Es inevitable para explotar un campo racionalmente, que el agricultor cuente siempre con una cierta cantidad de forraje en reserva para el caso de emergencia como sequía o un invierno sumamente frío y nevado. Es obra interesante de los Ingenieros agrónomos provinciales, educar a los agri- cultores en este sentido. Seguramente existe entonces la posibilidad, de aumentar la producción agropecuaria al doble o bien al triple.

Al mismo tiempo hay que tratar de ennoblecer los productos que entrega el campo como lana, cueros y la carne, pues es lógico que el flete de esta materia prima en su forma original es antieconómico. Para transformar estos productos en una mercadería de mayor valor, es recomendable la instalación de un lavadero de lana primeramente. Puede seguir una hilandería y des- púes las fábricas de tejidos y alfombras. Para aprovechar los cueros en la mejor forma, sería interesante tener una curtiembre y también fábricas para confeccionar zapatos. Para faenar la carne de vacuno, lanares y cerdos una fábrica de conservas solucionaría también este asunto.

Lógicamente, para poner en movimiento estas instalaciones se necesitan, además de personal humano, gran cantidad de energía eléctrica, factores de fácil solución. Los ríos Blanco y Lagunillas de las zonas pluvial y litoral, como el río Ibañez en la zona de parques se prestan para conseguir la energía suficiente para este fin. Al respecto de personal humano, o mejor dicho, mano de obra, no es problema porque lugar para que se instalen más habitantes en esta zona no falta y es desea- ble además, que la Provincia se pueble más para aumentar el poder consumidor.

Bajo el rubro "Colonización en Aysén y Chiloé Continental" se puede catalogar también el aprovechamiento de la rique- za del mar y el factor minería, rubros, que prometen un fructuoso porvenir. Seguramente para el futuro próximo se abran aquí fuentes de trabajo que permiten el aumento de la población, que hace tanta falta en las zonas en referencia.

Con gran satisfacción se observa, que también la Provincia de Aysén cuenta actualmente con un Parque Nacional en el valle del Río Simpson, curso medio. Este acontecimiento también cabe al rubro colonización, por su carácter turístico. Es recomendable de preocuparse algo más de éste asunto, porque el turis- mo está conquistando terreno en todo el mundo y Chile tiene gran posibilidad en ofrecer al turista algo, que es difícil encontrar en otro lugar del globo terrestre. Es el litoral de la zona sur del país, que se puede aprovechar para este fin. Se encuentran

en esta zona lugares, que aún no son tocados por la mano del hombre y es de desear, que esta situación no cambie. Es recomendable, que el Estado declare como reserva forestal la costa occidental del continente desde el canal "Costa" hacia el sur, como también las islas desde esta misma altura hasta la península de Taitao y Laguna San Rafael, que ya es reserva forestal.

Por la desfavorable topografía y no buena calidad de los terrenos en estos lugares, es de suponer, que el aprovechamiento turístico en el futuro próximo y los cipresales en pleno desarrollo, ofrecen una utilidad más favorable que la eventual agricultura. Además, quedaría aquí un rincón del mundo con su flora y fauna sin tocar, como un paraíso olvidado.

Esta recomendación naturalmente no excluye el aprovechamiento de la riqueza del mar. Faenas en este sentido no perjudican en gran escala la naturaleza y a lo mejor el aprovechamiento de la pesca y marisqueo resultaría mejor que en lugares colonizados.



## RESUMEN.

El camino Longitudinal Austral es un camino de penetración en la Patagonia Occidental, extenso territorio de grandes reservas naturales y bellezas escénicas, la que ha permanecido aislada por la falta de infraestructura vial.

El Gobierno de Chile ha iniciado la construcción de este camino, habiendo entregado a la fecha, 420 kilómetros de un total de 1.140, complicados en un terreno de carácter duro tanto por su geomorfología como por el clima; y donde para afrontar estos obstáculos se ha recurrido al ingenio más que a tecnologías sofisticadas, obteniéndose buenos resultados a bajo costo.

El impacto socioeconómico es grande ya que permitirá la explotación de recursos naturales renovables como son los bosques, la ganadería, la pesca y la energía, además de los recursos no renovables tal como lo es la minería. Asimismo, el camino permitirá la llegada de servicios como salud, educación, culto religioso, agua potable, alcantarillado, electricidad, etc., que actualmente se ven frenados por el aislamiento de las pequeñas comunidades existentes.

## I. MARCO DE REFERENCIA.

El camino Longitudinal Austral se extiende a lo largo de un vasto territorio en el extremo austral de Chile, que abarca 1.140 kilómetros entre Puerto Montt y Puerto Yungay, penetrando áreas deshabitadas o conectando al resto del país los escasos centros poblados allí existentes así como el gran potencial productivo que presenta.

### 1. La Patagonia Occidental.

El área de influencia del camino se sitúa en la Patagonia Occidental, extenso territorio ubicado en el Cono Sur de América, desde el paralelo 42° S hasta el 55°S en el Cabo de Hornos.

Este territorio se encuentra dividido de norte a sur por la Cordillera de los Andes, gran accidente geográfico que genera condiciones de marcado contraste a uno y otro lado, las que han determinado el desarrollo socioeconómico de la zona.

En efecto, en primer lugar, bajo el punto de vista orográfico se distinguen de oeste a este; la zona insular, caracterizada por un gran número de islas e islotes, luego una depresión que no es otra cosa que el Valle Central de Chile que se hunde en Puerto Montt formando un sistema de canales longitudinales, la zona cordillerana, constituida por una sucesión de valles distribuidos en forma ortogonal y, finalmente, la gran extensión de la pampa y meseta patagónicas caracterizadas por terrenos planos, de escasos cursos de agua y precipitaciones, constituyendo virtualmente un desierto helado.

El territorio, originalmente cubierto por grandes glaciares alimentados desde las cumbres andinas, su caprichosa topografía fue modelada por el movimiento de las grandes masas de hielo a causa de los extraordinarios cambios climáticos ocurridos a nivel mundial durante el Cuaternario, y que tallaron valles de paredes abruptas, arrastrando gran cantidad de material llamado morrenas, al fondo de ellos.

Este proceso antes indicado, cuyas huellas se observan a cada paso, aún no termina; existen campos de hielo y ventisqueros, distribuidos a lo largo de todo el territorio, muchos de los cuales alcanzan el mar, condición que combinado a las frecuentes erupciones volcánicas ha dado origen a parajes de extraordinaria belleza, que constituyen lugares de atracción mundial, tales como: la Laguna San Rafael, las Torres del Paine y el Canal Beagle.

El clima presenta también una gran variedad. Al occidente, sobre el Océano Pacífico, se generan los frentes de inestabilidad que avanzan sobre el continente, los cuales son detenidos por la cordillera que constituye una verdadera barrera. Este fenómeno define cuatro áreas marcadamente diferentes que son, de occidente a oriente: la zona insular, la selva pluvial en los faldeos occidentales a oriente: la zona insular, la selva pluvial en los faldeos occidentales, la zona de parque en los faldeos orientales y la pampa, variando fuertemente el nivel de precipitaciones.

En Puyuhuapi la precipitación media anual alcanza a 3.810 mm., en Puerto Aisén 2.868, ambos en la selva pluvial. Coyhaique 961 en la zona de parque y Balmaceda 588 en la pampa. A modo de referencia, Puerto Aisén, Coyhaique y Balmaceda se encuentran unidos por un camino transversal de sólo 120 kilómetros.

La Patagonia Chilena así descrita constituye una de las zonas menos contaminada del mundo, constituyendo una reserva de importantes recursos económicos renovables, en un marco de bellezas naturales de relevancias internacionales.

## 2. Los Recursos Naturales.

El territorio en referencia posee cuantiosos recursos naturales que lo convierten en una reserva futura en un mundo consumista que tiende al rápido agotamiento de ellos por la explotación intensiva a que se les ha sometido.

En efecto, la producción de maderas nativas nobles, la ganadería ovina y bovina y la pesca constituyen el principal potencial económico de la zona. Es posible destinar 1.227.000 Há. para la explotación ganadera con una carga anual de 0,28 UAB/Há; 1.686.000 Há de bosques con una producción de 42,2 millones de M3; y, posee además, un enorme potencial pesquero y de cultivo de moluscos en el gran laberinto de canales y fiordos de aguas ricas en plancton, de libres de toda contaminación.

Se cuenta, asimismo, con un enorme potencial hidroeléctrico, que asegura la explotación de los recursos al proporcionar la energía suficiente para ello; la energía es el principal limitante para desarrollo en el mundo entero.

Por otra parte, los recursos mineros presentan también una enorme potencial, lo que no puede ser de otra forma en un país

como Chile, habiéndose prospectado a la fecha yacimientos de zinc, plomo, cobre y carbonato de calcio cuya explotación ya está comenzando.

Finalmente, debe destacarse el creciente interés turístico que presentan las grandes bellezas naturales, las que, a pesar de las difíciles comunicaciones actuales atraen a turistas de todo el mundo.

### 3. La Presencia del Hombre.

Hace unos 50 años, el hombre moderno se hizo presente en este territorio al que arribó luego de transmontar los Andes o bien por vía marítima a través de los canales y fiordos de la costa occidental.

Esto llevó al establecimiento de numerosas comunidades aisladas entre sí, tanto en el litoral como en los faldeos orientales de la cordillera.

Las comunicaciones con el resto del país fueron precarias lo que constituyó un freno para el desarrollo socioeconómico, produciéndose solamente algunos focos puntuales como en el eje Puerto Chacabuco - Balmaceda ó Chaitén - Palena, en torno a los cuales se formaron la Región de Aisén y la Provincia de Palena.

Actualmente existe una explotación limitada de recursos con una población de 82.217 habitantes para un área de 122.960 Km<sup>2</sup>., lo que representa una densidad de población de apenas 0,67 Hb/Km., una de las mas bajas del mundo.

## II. EL CAMINO LONGITUDINAL AUSTRAL Y SUS TRANSVERSALES

### 1. Evolución de la Red Vial Austral.

El camino Longitudinal Austral y su sistema de caminos Transversales definen una Red Vial Básica que permite dar acceso a los principales valles y centros poblados integrándolos al resto del país.

En la evolución de la Red Vial así definida es posible distinguir dos etapas. La primera, desde el inicio de su poblamiento hasta 1976, donde se desarrolló en torno a los dos ejes de desarrollo local Chaitén - Palena y Puerto Chacabuco - Puerto Aisén - Coyhaique - Balmaceda con el único objetivo de conectar el litoral con los valles interiores mas cercanos.

A partir de 1976, el Gobierno de Chile inició la construcción del camino Longitudinal Austral, de 1.140 kilómetros de largo que complementado con un sistema de caminos transversales permitirá integrar las diversas comunidades dispersas, dar acceso a valles deshabitados y conectar todo este territorio al resto del país a través del medio de transporte de menor costo, oportuno, expedito y seguro, que constituye el camino.

Hasta el momento, se han construído 665 kilómetros, entre los cuales se destaca el Longitudinal Austral entre Chaitén y Coyhaique de 420 kilómetros de los cuales 270 se construyeron en este período.

En el período 1984 - 1988 se espera completar la Red vial Austral en su concepción integral, lo que significará la

construcción de otros 668 kilómetros de caminos entre los que se destacan los siguientes sectores:

Longitudinal Austral entre Ralún y Chaitén eliminando el trasbordo marítimo existente actualmente, integrado definitivamente este territorio al resto del país.

Longitudinal Austral entre Ralún y Chaitén eliminando el trasbordo marítimo existente actualmente, integrado definitivamente este territorio al resto del país.

Longitudinal Austral entre Villa Castillo y El Maitén eliminando el trasbordo marítimo existente actualmente, integrado definitivamente este territorio al resto del país.

Longitudinal entre Cochrane y pto. Yungay, penetrando un vasto territorio y alcanzando la hoya del Río Baker, al sur del Golfo de Penas, importante obstáculo a la navegación de embarcaciones menores hacia el sur.

Finalmente, se preve la terminación del sistema de caminos transversales completando una Red Vial de 2.449 kilómetros, de los cuales mas del 50 % se habrán construído entre 1976 y 1988.

## 2. Estudio y Diseño del Camino.

La construcción de la Red Vial Austral se está ejecutando por etapas. la primera etapa consiste en la apertura de un camino con estándar de penetración cuyo objetivo es establecer la unión entre dos puntos y buscar la generación de actividad económica.

La segunda etapa consiste en la consolidación cuyo objetivo es mejorar el estándar y se ejecuta cuando la demanda de tránsito producto de la actividad económica así lo justifique.

Para determinar el trazado del camino se ha recurrido a fotografías aéreas y reconocimientos de los valles y de los pasos que los conectan. Una vez definido el trazado se procede a replantear el eje lo que es particularmente difícil por los bosques, siendo necesario la apertura de un sendero con motosierras y machetes para materializar el balizado.

Las características de diseño para el standard de camino de penetración corresponden a un camino de bajo costo que se sitúan a veces por debajo de los mínimos prescritos por normas internacionales.

La velocidad de diseño es de 40 Km./hora, aceptándose hasta 30 Km./hora en sectores difíciles. Esto define radios de curva mínimos de 30 metros y pendientes máximas de 10 %. No obstante, se acepta también, en casos de topografía muy accidentada, radios mínimos de 20 m. y pendientes máximas de hasta 12 %.

La sección transversal se ha diseñado de 4,0 metros en corte y 5,0 metros en terraplén lo que acepta una carpeta de rodadura de 3,0 metros de ancho y 20 cm. de espesor.

las alcantarillas se han diseñado en madera, así también como los puentes menores hasta 15 metros de largo, de modo de aprovechar los recursos locales, provenientes incluso, muchas veces, de la apertura de la faja, reduciendo el costo.

Los puentes mayores, de largos entre 15 y 100 metros o más, se diseñan en materiales definitivos de doble ancho restringido de 6, 10 metros, de viga metálica con losa colaborante u hormigón post-tensado.

Los cursos de agua cuyo ancho sea mayor de 100 metros y con escurrimientos suficientemente profundos son salvados mediante balsas existiendo tres de ellas en el tramo Chaitén-Coyhaique actualmente en servicio.

En la segunda etapa o de consolidación, se mejora el alineamiento horizontal y vertical, la plataforma se ensancha a 6 metros en corte y 7 m. en terraplén, con una carpeta de rodadura de 5 metros. Las alcantarillas y los puentes menores de madera son reemplazados por estructuras definitivas en forma selectiva, alcanzándose con estas mejoras un estándar de camino de desarrollo.

### 3. Construcción del Camino.

Las características del terreno por donde se desarrolla el camino se pueden catalogar como difíciles, predominando tres situaciones: alcantilados rocosos, taludes inestables y terrenos saturados o pantanosos, todo ésto producto del origen glacial reciente de los valles.

En la solución de los problemas que se han presentado se ha recurrido más al ingenio que a tecnologías especializadas obteniéndose un buen resultado a bajo costo.

Es importante mencionar también las consideraciones ambientales que se han tenido presente en el estudio, diseño y construcción del camino, el medio es particularmente frágil debido a que la capa vegetal es débil, lo que sumado a las altas precipitaciones obliga a un estricto control de este aspecto.

Aún están presente los destrozos ocasionados al medio por los primeros colonos que se abrieron paso incendiando los terrenos que ocuparían hace más de 50 años hecho que ha creado una especial conciencia respecto a la protección del medio ambiente en la zona.

Un ejemplo de este aspecto lo constituye la apertura de la faja que se realiza en un ancho de 20 metros. En los 5 metros extremos se respetan los árboles sanos y la vegetación, siempre que no afecten a la visibilidad. El destronque se realiza en los 10 metros centrales. Esto corresponde al denominado raleo selectivo.

Otras medidas de protección al medio se refieren a la ubicación de los empréstitos los que no deben estar en la faja ni deben ser visibles desde el camino, extracción del material de lechos de ríos lo que debe ser autorizado por especialistas, etc.

Uno de los grandes problemas enfrentados ha sido la estabilidad de los taludes debido a las especiales condiciones geomorfológicas de la zona. Se han presentado taludes rocosos con fracturamiento negativo, por ejemplo, en la Piedra del Gato y Canal Puyuhuapi, y han significado inversiones de alto costo; taludes inestables en Cuesta Moraqa, Lago Risopatrón y Cuesta Queulat, los que han resultado mas extendidos que los proyectados, aumentando los costos de construcción.

Durante el estudio en busca de una solución se han efectuado catastros de taludes naturales y observación del relieve local por especialistas geotécnicos, quienes sin recurrir a costosos estudios han determinado los taludes con mayor precisión y seguridad.

La construcción de terraplenes presenta especial dificultad en las zonas de mallines o pantanos, en los valles del Yelcho, Frío, Palena, Risopatrón, Queulat, Cisne Medio, Picaflor, etc.

La solución ha sido la colocación de envaralados o troncos de árboles dispuestos uno junto al otro, transversalmente al camino sobre el cual se coloca el terraplén hasta su estabilización. Esta solución ha sido muy efectiva encontrándose intactos restos de ellos de casi 50 años de antigüedad y de menor costo si se compara con el uso de otras tecnologías como geotextiles.

Los costos de construcción obtenidos en promedio para los distintos tipos de obras son:

Camino de Penetración; entre US\$. 80.000. - 160.000/Km. dependiendo de la dificultad que se encuentre.

Consolidación: US\$. 60.000/Km.

Puentes Definitivos: US\$. 700.000/ML.

### III. ASPECTOS SOCIOECONOMICOS.

El impacto socioeconómico del camino Longitudinal Austral es enorme y sin duda excede de los aspectos que pueden cuantificarse.

La obtención de fondos para la ejecución del proyecto depende en gran medida de su rentabilidad económico-social. La rentabilidad se determinó mediante el método del excedente del productor, válido para zonas donde el tránsito normal es reducido o nulo. La cuantificación de los beneficios del incremento de la producción forestal y ganadera han demostrado por sí solos la rentabilidad socio-económica del proyecto.

No obstante, queda sin cuantificar una gran cantidad de beneficios, como los incrementos de la producción de los sectores pesquero y minero, cuyo potencial se vislumbra sin que se haya evaluado aún su verdadera magnitud.

Por otra parte, el mejorar el acceso a comunidades actualmente aisladas, permitirá la llegada más expedita de servicios sociales como educación, salud, culto religioso, agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, etc. que se han visto frenados por la falta de comunicación con el resto del país.

Finalmente, es promisorio el desarrollo del turismo, industria sin chimenea, potencial indiscutido en una zona sin contaminación y que presenta bellezas naturales, como las mencionadas en párrafos anteriores.

Cabe destacar en este punto el interés especial del Gobierno de Chile en la instalación de colonos, que con el debido apoyo técnico y financiero deben hacer realidad el enorme potencial económico en una zona donde todo debe hacerse y en lo cual el camino es sólo el primer paso, el cual debe ser apoyado con otras obras de infraestructura.

M 665 A  
5972

INTEGRACION FISICA DE LA ZONA AUSTRAL Y SUS

PERSPECTIVAS FUTURAS

Antonio Horvath K.

ASPECTOS GEOGRAFICOS Y MONITORIOS DE LA ZONA AUSTRAL

I

La zona Austral de Chile y Patagonia Austral tiene ca-  
 racterísticas que la definen, que pueden ser en forma  
 resumida en las siguientes:

Al Sur del paralelo 41° (Pro. Monte) la estructura del ter-  
 ritorio chileno : Cordillera de la Costa, Valle Central  
 y Cordillera de los Andes está "doblada" comprendiendo en  
 la misma correspondencia como zona Austral.

**TEMA : INTEGRACION FISICA DE LA ZONA AUSTRAL**  
**Y SUS PERSPECTIVAS FUTURAS.**

**CONFERENCIANTE : ANTONIO HORVATH K.**

\*\*\*

INTEGRACION FISICA DE LA ZONA AUSTRAL Y SUS  
PERSPECTIVAS FUTURAS

Antonio Horvath K.

I ASPECTOS GEOGRAFICOS Y MORFOLOGICOS DE LA ZONA AUSTRAL.

---

La Zona Austral de Chile o Patagonia Occidental tiene características que la definen, que presentadas en forma resumida son las siguientes :

Al Sur del paralelo 41°(Pto. Montt) la estructura del territorio chileno : Cordillera de la Costa, Valle Central y Cordillera de Los Andes está "hundida" continuando en la misma correspondencia como: Zona Insular, Canales y Fiordos y Cordillera de Los Andes Patagónicos. Se agrega una importante franja longitudinal de áreas del lado oriental de este cordón montañoso, debido a que sus principales cursos de agua vierten hacia el Oriente y frenados por depósitos glacio-fluviales se devuelven hacia el Pacífico. De este modo se agrega una franja subandina oriental y parte de pampa. Quedan así caracterizados a grandes rasgos cuatro áreas con clima, topografía, especies de flora y fauna. Incluso desde antes de la llegada de los españoles había dos grupos humanos: el del litoral y los de la zona subandina y de las pampas patagónicas.

Asociado a la Cordillera hay una líneas de Volcanes- con centros termales- y que han contribuido a la formación de suelos del sector central y oriental.

En su estructura geomorfológica gran parte de los valles tienen una orientación SE-NO y SO-NE con los efectos de una acción glacial reciente.

A esto se agregan dos importantes campos de hielo:  
el Hielo Patagónico Norte de 4.400 Km<sup>2</sup> y el  
Sur de 13.500 Km<sup>2</sup>.

La región de Aysén cuenta con el Lago General Carrera de  
978,12 Km<sup>2</sup> (en el lado chileno) que condiciona microclimas  
y desagua por el río más caudaloso de Chile: el Baker  
( 859m<sup>3</sup>/seg.,medio).

Estas características permiten en gran medida definir las  
condiciones actuales de la región austral: diversidad, fra  
gilidad ante planes y tecnologías ajenas, bajo grado de  
contaminación, aislamiento y baja densidad de población :  
1.0 Hab/Km<sup>2</sup> en Palena, 0,6 H/Km<sup>2</sup> en Aysén y 1,0 H/Km<sup>2</sup> en  
Magallanes.

Los aspectos únicos de la Zona Austral, en su variedad de  
ecosistemas hacen que, ante un mundo con contaminación y  
daño creciente, se valore cada vez más. De este modo los  
planes y obras de integración y desarrollo deben tener el  
máximo de respeto por la naturaleza y sus habitantes y  
asociar y las actividades una difusión y educación en es-  
te sentido.

## II PROYECTOS DE INTEGRACION FISICA Y SUS PERSPECTIVAS

### FUTURAS.

Una significativa parte de la Zona Austral se encuentra en proceso de integración física al resto del país a través del Sistema del Camino Longitudinal Austral. Tramos importantes de este proyecto se encuentran ya en uso y han aliviado el tradicional aislamiento de la región de Aysén y de la provincia de Palena. Esta obra se complementa con un sistema de transbordadores en el área comprendida entre Puerto Montt y Puerto Natales.

En los inicios de la construcción del Camino Austral (1976) el proyecto tuvo que vencer numerosos planteamientos adversos. Entre los más relevantes cabe destacar dos:

- Sistema alternativo de caminos transversales con un colector longitudinal natural: el mar.
- Alto costo e informes desfavorables en cuanto a factibilidad técnico-física y sobre todo económica.

El primer argumento se supera por el motivo que la configuración estructural austral hace que el longitudinal esté constituido en un 70 % aprox. de caminos transversales y de servicio local. También desde un principio el camino se planteó con un sistema de transversales porque funciona como un colector. Por lo demás el transporte terrestre se complementa con el marítimo (eficiencia por distancias involucradas, tipo de carga y pasajeros).

El segundo planteamiento se superó a través de reconocimientos y exploraciones que complementaron las efectuadas anteriormente, y en lo económico por el desarrollo de una tecnología apropiada de (y en) la región que se señala en el capítulo siguiente.

Las obras correspondientes al camino dentro de los programas actuales en ejecución comprenden el sector entre Puerto Montt y Puerto Yungay, (financiado sólo hasta Cochrane) en la parte sur de Aysén. De ello queda sólo el 30 % por realizar. En Magallanes se termina de pavimentar el camino entre Punta Arenas y Puerto Natales y en la Isla Tierra del Fuego en los años 77 y 78 se construyeron 25 Kms. desde Estancia Vicuña hacia Yendegaia ubicado este último en el Canal Beagle, que permitirá a futuro el transbordo hacia la Isla de Navarino.

Entre Aysén y Magallanes existen dos posibilidades de evitar el Hielo Patagónico Sur que constituye el principal obstáculo para la integración física:

- Desde Pto. Yungay a Villa O'Higgins y Laguna del Desierto, por un camino transversal estudiado y con 285 Kms. por territorio Argentino para entrar a Magallanes por el paso Baqueano Zamora(o por Baguales). Tiene una longitud de 655 Kms.
- Desde Pto. Yungay a Puerto Natales por el sector occidental del Campo de Hielo Sur con una longitud de 950 Kms. que incluye 8 transbordos cortos que podrían reducirse a 4. El área está completamente despoblada a excepción de Puerto Edén en el canal Messier. Por este motivo más los escasos recursos que se conocen en el área no se jusfican aún planes de ejecución de este sector. Sin embargo se estima de valor estudiar el área.

El siguiente es un resumen de la situación de los caminos en la Zona Austral :

- Camino Longitudinal Austral:

Puerto Montt - Chaitén *	:	373 Kms	(66 pavimentados) (74 de ripio ) (233 en construc.)
Chaitén - Coyhaique **	:	420 Kms.	(ripio)
Coyhaique - Pto. Yungay	:	482 Kms.	(280 ripio) (202 parcialmente en construcción)
Pto. Yungay - Pto. Natales ***	:	950 "	(no existen)
Pto. Natales - Pto. Williams:	:	700 "	(580 ripio y pav.) (120 no existen)
		<u>TOTAL</u>	: 2.925 Kms.

OBSERVACIONES:

- \* Originalmente 242 con tres transbordos de 72 Kms. en total. Actualmente se transborda desde Chonchi a Chaitén, y desde Pto. Montt se llega a Río Negro con un transbordo corto en Reloncaví (5 Kms.).
- \*\* Fue el tramo prioritario para conectar la XI<sup>a</sup> Región (parte N) puesto que evita el Golfo de Corcovado. El área de Aysén conectada es la de mayor red y población (80%). Requiere de consolidación y de 3 puentes : Yelcho, Palena y Rosselot y de racionalización de transbordadores entre Chaitén-Chonchi y Chacabuco-Quellón (subsídios proporcionales).
- \*\*\* Anteproyecto que con una perspectiva futura conviene de estudiar. Actualmente por lado argentino (Villa O'Higgins-Paso Zamora o Baguales) resulta más atractivo y económico como proyecto con una longitud de 655 Kms.

Al sur del Canal Beagle, siempre con una perspectiva a futuro es posible estudiar gradualmente tres caminos que serían los terminales extremos del proyecto Camino Austral. Estos caminos son los siguientes:

1. Puerto Williams-Puerto Toro : Tiene 45 Kms.de long. y existen a nivel de camino de penetración 24 Kms. hasta Caleta Eugenia. Permite desarrollar la parte oriental de la Isla Navarino y mejorar la accesibilidad de las islas Nueva, Picton y Lennox.
2. Caleta Mejillones - Seno Grandi (o Ushpaia)  
Atraviesa la isla Navarino de Norte a Sur permitiendo el acceso a un puerto protegido y al área de Bahía Nassau.
3. Península Dumas - Bahía Orange: Tiene 170 Kms, se desarrolla por la isla Norte y da acceso a dos puertos protegidos : Orange y Allen Gardiner.

Estos tres caminos además de permitir el uso y control adecuado de los recursos del área (marino, forestal) sosteniendo un cierto nivel de colonización serían un buen apoyo para actividades científicas y turísticas en un área de interés internacional. Además constituyen el nexo hacia la Antártida con todas las proyecciones que eso significa.

#### CAMINOS TRANSVERSALES.

Son doce los caminos transversales considerados con una longitud total de 1870 Kms. de los cuales existen 968 Kms. y falta por realizar a futuro 902 Kms. Varios están en proceso de construcción y/o mejoramiento:

- Pto. Marín Balmaceda-Las Juntas- Lago Verde: 134 Kms.  
(35 ripio)
- Pto. Cisnes - Cisne Medio - Paso Apeleg : 173 Kms.(ri  
pio)
- Pto. Chacabuco-Coyhaique-Balmaceda : 134 Kms.(14  
Kms.en pavi  
mentación)
- Exploradores-Tranquilo-Guadal-Chile Chico\* : 294 Kms.  
103 ripio)

Los importantes valles correspondientes al Puelo, Baker y Bravo requieren de caminos para su integración y desarrollo.

OBS.: \* En el tramo Guadal-Chile Chico faltan 30 Kms. que están considerados en planes de construcción a corto plazo.

El proyecto del Camino Austral hasta la zona de Pto. Yungay permite integrar físicamente un área de 118.000 Km<sup>2</sup>, el 16 % de la superficie del país.

En una perspectiva futura puede incorporar un área de 255.000 Km<sup>2</sup> que representa un 34 % del área sudamericana de Chile.

#### - CANAL ISTMO DE OFQUI.

Dentro de los sistemas de Transporte de la Zona Austral, un caso especial lo constituye el proyecto del canal en el Istmo de Ofqui. La navegación por mares interiores y canales protegidos tiene sólo un obstáculo natural, constituido por depósitos glaciales en la latitud 46°43' que unen la península de Taitao al continente. El ancho de estos depósitos entre la laguna de San Rafael (mar) hasta que río Negro es de sólo 2.100 mts. Un antiguo anhelo ha sido construir un canal en este sector-ya utilizado por los indígenas y conocido como el arrastradero San Tadeo- a fin de permitir la navegación protegida y ahorrar 55 millas de navegación. El proyecto de ingeniería del canal fue realizado por primera vez

por Emilio de Vidts en 1910 y parte de la obra fue realizada entre los años 1938 y 1943 quedando paralizada a la fecha.

En las condiciones actuales se justifica sólo realizar un canal experimental, con compuertas, para embarcaciones menores que operan habitualmente en la zona, y a través de él estudiar sus efectos en el complejo sistema natural. Esta obra cuesta alrededor de 260 mil US\$, no requiere de dragado en las arenas finas del Paso Expedición (10 Kms.) y constituye un medio para el desarrollo de los recursos, tu rismo, estudio del sistema y eventual colonización del área. Las naves mayores con las facilidades actuales no tienen ma yor problema por la ruta por fuera de la península de Taitao.

## EXPERIENCIAS DE DESARROLLO DE TECNOLOGIAS ALTERNATIVAS EN EL CAMINO AUSTRAL :

La situación ambiental actual está caracterizada en los siguientes aspectos:

- Divorcio entre la técnica (con un gran poder) y los valores propios del hombre.
- Corta perspectiva con que planifica y evalúa.
- Población creciente con recursos limitados y contaminación en aumento.
- Velocidad del cambio.

Estas condiciones hacen necesaria la consideración de los factores ambientales en la planificación y concepción de los proyectos. Un cambio en la filosofía general de la actividad humana es necesaria y los efectos de estos cambios se están comenzando a producir en muchas partes.

Las características de la Patagonia Occidental ya señaladas hacen particularmente importante el desarrollo de proyectos con los factores ambientales. La experiencia de los estudios y construcción del Sistema Camino Austral, especialmente en la XI<sup>a</sup> Región constituye un ejemplo alternativo de planificación y tecnología que no sólo se aplica a obras viales.

En forma resumida los siguientes son los aspectos considerados:

1. Contexto: que comprende los factores difícilmente modificables como clima, geología y estructuras sociales. Significa desarrollar un sistema de caminos, con una fuerte participación regional y un estricto control del medio natural.

2. Perspectivas de crecimiento: El conectar una extensa área, con baja densidad de población y escaso conocimiento del manejo efectivo de los recursos obliga necesariamente plantearse diferentes escenarios. Se estudiaron modelos de crecimiento, especialmente de la población que indicaban un fuerte impacto si se desarrollaba un sistema de caminos: El crecimiento de poblados como Las Juntas (7 veces población entre los años 70 y 82) y Manihuales (2 veces en el mismo período) indican este efecto. El asociar a este crecimiento uno similar por parte de las obras es fundamental.

3. Realización por etapas y tecnologías artesanales.

El proyecto considera la dimensión del futuro y la cantidad y tipo de vehículos que lo utilizarán. Sobre este estudio se proyectan las etapas previas de acuerdo a la demanda y disponibilidad de fondos. Las etapas definidas fueron:

- Senda de penetración: huella de 2 mts. de ancho, con pasarelas que permitan el paso de pobladores y ganado.
- Camino de penetración: con un ancho de 4,5 mts., puentes de madera para cursos menores y medios de agua y obras o puentes provisorios en cursos de agua mayores. Permite el paso de camiones de 20 Ton. hasta un TMDA de 100.
- Camino de desarrollo local: que se denominó ensanche y consolidación del camino de penetración. Tiene 7 mts. de ancho de plataforma y puentes definitivos permitiendo el paso de camiones de 45 Ton. y con un TMDA de 200.

Estético y Ambiental : se gradúa el impacto en tiempo oportuno, permite ajustarse a la naturaleza. Son obras orgánicas que crecen y cambian con el tiempo sin perder las etapas anteriores. Son flexibles.

Entre las desventajas se pueden señalar las siguientes:

- Sicológica : Cuando se preveé la importancia de grandes obras no gusta de inaugurar las 1<sup>as</sup> etapas (sendas, pasarelas).
  - Las etapas de ensanche entorpecen el tránsito generado. Se puede solucionar, sin embargo exige un control riguroso pues va en contra del interés de las empresas constructoras.
  - Hay que considerar reinstalación de faenas si bien las primeras son mínimas.
  - Exige mayor gestión administrativa, sin embargo aumenta la probabilidad de un buen control
4. Trazado : se adapta a la configuración natural del terreno, respetando y realzando el paisaje.
5. Alternativas: Se considera el máximo posible de alternativas.
6. Especificaciones Técnicas: Se consideran al máximo la posibilidad de reciclar y de evitar daños al entorno. Ej. de ello son:
- Raleo selectivo del bosque: se extraen las especies en mal estado aledañas al camino, preservando las sanas dejando visibilidad. El camino pasa así entre un parque, se estabilizan las márgenes y se produce una adecuada transición.
  - Movimiento de Tierras : compensados y se aprovechan en protección de terraplenes, defensas fluviales y drenes. Los depósitos y empréstitos tienen planes de manejo.

Cada una de las etapas tiene especificaciones técnicas definidas. Entre las ventajas de realizar las obras por etapas se pueden señalar:

- Económicos: Baja inversión inicial adecuada al uso que realmente va a tener. Los ahorros entre un camino de penetración y camino de desarrollo local fluctúan entre 80 y 120 % sin considerar los puentes.
- Técnicos : es flexible, se adaptan a las sorpresas (que siempre hay) evita obras sobredimensionadas. Permite desarrollar tecnologías artesanales de bajo costo y leve impacto en el medio natural.
- Proyecto : cada etapa constituye parte de los estudios de la etapa siguiente.
- Accesibilidad : cada etapa permite la construcción de la siguiente.
- Consolidación : se produce la consolidación y prueba entre las etapas.
- Experimental : cada etapa es la prueba de la etapa siguiente.
- Integración y desarrollo : el sistema en una extensión amplia se puede realizar en breve tiempo. No se produce gran rezago entre la inversión y los beneficios. Acepta un mayor aspecto de participación de empresas distribuyendo mejor los fondos. Permite un desarrollo de empresas menores dando más estabilidad; el mayor número de camptos. también permite una mejor calidad de vida. Incorpora a las comunidades y permite la capacitación local.

- Generales : Se asocian las defensas fluviales y encauzamientos necesarios. Los campamentos, pozos negros y bodegas tienen normas de control ambiental.

7. Areas Adyacentes : Con los Servicios correspondientes se procura la urbanización de los poblados adyacentes con su perspectiva de crecimiento, se estudian y proponen Parques y Reservas Nacionales y que los predios particulares sigan preceptos conservacionistas o de planes con manejo ambiental.
8. Mantenición y operación: Se fomenta la identificación y propiedad común de las obras. Esto se ha logrado con señales como las que definen áreas de responsabilidad de mantención que instan al usuario a registrar los problemas y señales preservacionistas (sin exagerar). La confección de una ficha técnica permitirá aprovechar la experiencia de las obras y planificar la mantención de ella.
9. Estudios : Los estudios también se realizan gradualmente y por etapas: antecedentes existentes, reconocimientos terrestres, aerofotogrametría o topografías básicas de alternativas y proyectos considerando perspectivas futuras.

Los aspectos señalados son posibles de realizar y es conveniente que para la Zona Austral se planifique en forma integral con los factores ambientales a fin de permitir un desarrollo que asegure una calidad y riqueza de vida de sus habitantes y también para sus visitantes.

PERSPECTIVAS DE INTEGRACION CON LA ARGENTINA

La integración de la Zona Austral de Chile con la Patagonia Oriental o Argentina responde a una condición natural. En este sector la cordillera no constituye para ello un obstáculo, gran número de cuencas son compartidas y los recursos se complementan. La Patagonia Chilena es rica en recursos, especialmente de los renovables como ser: pesca, madera, hidroelectricidad y ganadería; tiene también diversos minerales, buenas condiciones de puerto y sus variados paisajes son únicos en el mundo. La Patagonia Oriental constituye un mercado natural para ellos. Además los lazos de parentesco y de proceso histórico de colonización son fuertes entre sus habitantes. A través de un sistema expedito de transportes a futuro se pondrán los recursos en desarrollo y mediante ellos se puede acceder a los mercados del Atlántico y Pacífico.

Desde el Paso Hua-hum hasta el Canal Beagle hay 28 posibles pasos fronterizos, de los cuales prácticamente existen 20, se puede afirmar por ello que las condiciones físicas para una integración están bien dadas. En un proceso de integración son muchos los lazos que se forman, que bien llevados, asegurarán también una relación positiva y de paz, beneficiosa para los dos países.

AGOSTO 1985.

AHK/hpv. /

M665 1  
5972  
"D"

TEMA : TURISMO EN LA REGION DE AISEN.

CONFERENCIANTE : ROBERTO EDUARDO B. WISE POZO.

\*\*\*

TURISMO EN LA REGION DE  
AISEN

A. ASPECTOS GENERALES.

1. Conceptos sobre turismo.
2. La oferta turística.
  - Atractivos Naturales y Culturales.
  - Planta y Servicios Turísticos.
  - Infraestructura y Servicios Complementarios.
3. La Demanda Turística.
  - El Mercado Interno.
  - El Mercado Externo.
4. Efectos generados por la actividad turística.
  - Efectos económicos.
  - Efectos socioculturales.
  - Efectos sobre el medio ambiente natural.

B. TURISMO EN LA REGION DE AISEN.

1. Análisis de la oferta.
  - Principales atractivos.
  - Planta Turística.
  - Servicios Turísticos.
2. Análisis de la Demanda.
  - Volumen de los flujos internos y externos.
  - Origen de la demanda.
  - Medios de transporte.
  - Principales destinos y motivaciones.
  - Otras características.
3. Restricciones al Desarrollo.
4. Perspectivas de Desarrollo.
5. Conclusiones.

A. ASPECTOS GENERALES.

1. CONCEPTOS SOBRE TURISMO.-

El turismo es un fenómeno social de carácter complejo, que eventualmente puede ser interpretado de distintas formas, según sea el papel que, en un momento dado, jueguen las personas relacionadas con él. Pero independientemente del punto de vista particular que puedan tener los diferentes sectores involucrados en esta actividad, el turismo, desde el punto de vista conceptual no es más que un conjunto de relaciones y fenómenos producidos por el desplazamiento y permanencia de personas fuera de su lugar normal de domicilio, motivadas fundamentalmente por una actividad no lucrativa.

El turismo es, por consiguiente, una forma particular del uso del tiempo libre, y una forma especial de recreación y no incluye, por tanto, todas las formas de uso que puede hacer el hombre de su tiempo libre ni todas las formas posibles de recreación. Es, esencialmente, una actividad relacionada con la educación, el placer, el descanso y la recreación aunque puede estar relacionado, también, con algún otro tipo de actividad.

Considerado desde un punto de vista técnico, el turismo, puede tener diferentes interpretaciones, cada una de ellas apropiadas a distintos propósitos. Así como, también, puede ser clasificado de distintas formas, en función de las principales características que lo identifican.

En este sentido, teniendo en cuenta el lugar de residencia del turista y el ámbito de su desplazamiento, el turismo puede ser clasificado en turismo nacional y turismo internacional. Estas denominaciones identifican, en el primer caso, a los desplazamientos realizados por los residentes de un país dentro de los límites geográficos de su propio territorio y, en el segundo, a los desplazamientos efectuado hacia otro país distinto a aquel en que se tiene la residencia habitual.

En la práctica, y para determinados propósitos, el turismo puede ser clasificado de diversas formas, cada una de ellas orientadas a una necesidad específica e, incluso, puede ser identificado en función de más de una de sus características.

## 2. LA OFERTA TURISTICA.-

A objeto de situarse en un marco conceptual se entenderá como Oferta Turística al conjunto de servicios y atractivos turísticos puestos efectivamente en el mercado.

### - Atractivos Naturales y Culturales.

Se entiende como atractivo turístico a todo lugar, objeto o acontecimiento de interés turístico. El turismo sólo tiene lugar si existen ciertas atracciones que motivan al viajero a abandonar su domicilio habitual y permanecer cierto tiempo fuera de él. Respecto a la actividad turística, los atractivos guardan la misma relación con los llamados recursos naturales hacia otras actividades productivas: Nada valen sobre el mercado si no son puertos en valor y explotados; y como los naturales, hay casos en que los atractivos turísticos son perecederos y no renovables.

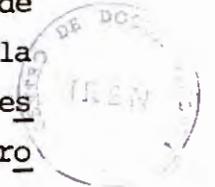
En turismo, quizás el elemento componente más importante son los atractivos, sin ellos prácticamente no se justifica la actividad.

Los atractivos se clasifican en dos tipos: Los atractivos naturales, como son por ejemplo las playas, parques nacionales, lagos, ventisqueros, etc. y los culturales que se caracterizan por una clara intervención del hombre, entre estos se pueden mencionar los museos, acontecimientos programados, fiestas religiosas, etc.

Mediante una evaluación que consiste en un examen crítico de los atractivos sobre bases objetivas y comparables se determina la mayor o menor importancia relativa que pueden tener éstos con respecto a otros, lo que permite tener elementos de juicio para programar una acción promocional.

Esta evaluación consiste en jerarquizar los atractivos turísticos con un sistema de puntaje de 0 a 3 puntos en que los atractivos de jerarquía 3 son aquellos de carácter excepcional y gran significación para el mercado turístico internacional, capaz por sí solo de motivar una importante corriente de visitantes (actual o potencial), medida como un porcentaje del total de la demanda del país o de algún mercado específico.

Los atractivos de jerarquía 2 son aquellos con rasgos excepcionales en un país capaz de motivar una corriente (actual o



potencial) de visitantes del mercado interno o externo, en menor porcentaje que de los de jerarquía 3, ya sea por sí solo o en conjunto con otros atractivos contiguos.

Respecto a los de jerarquía uno, estos son atractivos con algún rasgo llamativo capaz de interesar a visitantes de larga distancia ya sea del mercado interno o externo que hubiesen llegado a su zona por otras motivaciones turísticas, o de motivar corrientes turísticas locales (actuales o potenciales).

Por último los atractivos de jerarquía 0 son aquellos sin méritos suficientes para considerarlos al nivel de los anteriores, pero que igualmente forman parte del patrimonio turístico como elementos que pueden complementar a otros de mayor jerarquía en el desarrollo, funcionamiento de cualquiera de las unidades que integran el espacio turístico.

Nuestro país se caracteriza por contar con atractivos de alta jerarquía fundamentalmente de tipo natural y en muchos casos con una alta potencialidad.

#### - Planta y Servicios Turísticos.

La planta turística conforma la estructura de producción del sector y comprende el equipamiento necesario para generar los servicios que consume el turista. Este equipo denominado Equipamiento Turístico, a su vez se subdivide en las siguientes categorías: Alojamiento, alimentación y otros servicios.

Lo que se denomina como alojamiento comprende tanto el alojamiento hotelero (hoteles, moteles, pensiones, etc.) y el extra hotelero (camping, albergues, viviendas ocasionales.

La categoría alimentación comprende lo relacionado con los restaurantes, bares y cafeterías.

Los servicios turísticos se refieren básicamente a las Agencias de Viaje, (fundamentales para el desarrollo de la actividad) el transporte turístico, Oficinas de Información, los servicios de guías, etc.

#### - Infraestructura y Servicios Complementarios.

La infraestructura se refiere a todo el sistema que permite que pueda operar la denominada Planta Turística como son los sistemas

de comunicación, transportes y provisión de energía, agua potable y alcantarillado.

Respecto a los servicios complementarios son todos aquellos que sin tener una connotación eminentemente turística permiten su uso por los participantes de la actividad, como puede ser una casa de cambio, comercio, taxis, etc.

El volumen de la demanda efectiva se puede medir:  
El Mercado Interno.

A través del número de llegados y/o número de pernотaciones de pasajeros en establecimientos de alojamiento turístico. Con esto se determina el total de pasajeros o días de estancia tanto el volumen de vacaciones como de excursiones, lo cual permite realizar proyecciones estadísticas.

Otro método para medir el volumen de la demanda se refiere al número de turistas llegados a Chile a través de los puertos de los frenteros y puertos de entrada al país.

En este caso sólo se refiere a los extranjeros y chilenos residentes en el extranjero.

En Chile, en los últimos cuatro años se ha logrado trazar el siguiente volumen de llegados de pasajeros a establecimientos de alojamiento turístico:

AÑO	TOTAL	CHILENOS	EXTRANJEROS
1980	1.148.199	904.979	243.220
1981	1.202.629	932.656	270.973
1982	976.101	787.273	188.828
1983	974.644	785.288	189.356
1984	1.118.037	882.267	235.770

Fuente: Instituto Nacional de Estadística  
Edición: Departamento de Planificación Económica  
El Mercado Interno.

El siguiente gráfico muestra la evolución del mercado interno en el período 1980-1984. En el período 1980-1984 la participación de chilenos creció de un 77,5% a un 77,5% del total de turistas llegados.

### 3. LA DEMANDA TURISTICA.

Se entiende por Demanda Turística al conjunto de servicios y atractivos efectivamente solicitados por el consumidor.

La demanda se puede medir a través de los flujos o volúmenes de consumidores que efectivamente han requerido de servicios. En este caso se denomina Demanda Efectiva.

El volumen de la demanda efectiva se puede medir:

- A través del número de llegados y/o número de pernoctaciones de pasajeros en establecimientos de alojamiento turístico.

Con esto se determina el total de pasajeros o bien se puede desglosar tanto el volumen de nacionales como de extranjeros, lo cual permite realizar posteriores análisis.

- Otro mecanismo para medir el volumen de la demanda se refiere al número de turistas llegados a Chile a través de los distintos pasos fronterizos y puertos de entrada al país.

En este caso sólo se refiere a los extranjeros y chilenos residentes en el exterior.

En términos globales, en los últimos cuatro años se ha registrado el siguiente volumen de llegadas de pasajeros a establecimientos de alojamiento turístico:

<u>AÑO</u>	<u>TOTAL</u>	<u>CHILENOS</u>	<u>EXTRANJER.</u>
1980	1.248.195	904.929	343.266
1981	1.202.629	932.656	269.973
1982	976.101	787.573	188.528
1983	976.644	785.286	191.358
1984	1.108.037	885.767	222.270

Fuente : Instituto Nacional de Estadística

Edición : Departamento de Planificación SERNATUR.

#### El Mercado Interno.

El turismo interno o nacional representa un importante mercado en el contexto general. En el período 1980-1984 la participación de chilenos creció de un 72,5% a un 80% del total de turistas llega

dos a establecimientos de alojamiento turístico.

Los flujos del turismo interno se originan fundamentalmente en las Regiones, Metropolitana y de Valparaíso, distribuyéndose en las distintas regiones del país.

En cuanto a los destinos, la zona central es la de mayor atracción para los turistas nacionales, concentrándose allí aproximadamente un 56% del total de pasajeros llegados a establecimientos de alojamiento turístico.

#### El Mercado Externo.

El volumen de turistas que ingresan al país ha experimentado en los últimos años diversos cambios que son propios de restricciones coyunturales tanto en nuestro país como en Argentina, que es el principal país emisor de turistas a Chile.

El turismo receptivo presenta una fuerte estacionalidad entre los meses de enero a marzo.

En los últimos años con excepción de 1980 que es un año atípico, el ingreso de turistas en el primer trimestre de cada año varía de un 38% a un 48%.

La estacionalidad en esta época del año está dada por el comportamiento de la demanda Argentina, siendo aproximadamente el 50% del total del flujo proveniente del vecino país el que ingresa en los meses de enero a marzo.

El origen del turismo receptivo está dado fundamentalmente por turistas provenientes de países sudamericanos, correspondiéndole a este segmento un 68% del total.

El mercado de turistas europeos ha sido variable en los últimos cinco años, siendo su participación relativa del orden del 10% a 12%.

Por otra parte el mercado norteamericano también es importante en el contexto global, puesto que en promedio ha representado un 10% aproximadamente en los últimos 10 años.

En cuanto a la permanencia, el turismo receptivo presentó una estadía promedio cercana a los 9 días.

4. EFECTOS GENERADOS POR LA ACTIVIDAD TURISTICA.

El desarrollo del turismo genera toda una serie de efectos sobre el medio ambiente dentro del cual se desenvuelve. Efectos que han sido, precisamente los que dieron origen al interés de los distintos países para el fomento de su desarrollo, los cuales pueden manifestarse tanto sobre la economía nacional, como sobre la sociedad y su cultura o sobre el medio ambiente natural sobre el cual se lleva a cabo tal actividad.

↳ Efectos económicos.

Los efectos del turismo sobre la economía nacional, son, tal vez, los más conocidos y han sido los que en mayor grado han estimulado el interés de los países por el turismo. Estos efectos pueden manifestarse de diferentes formas.

a. El turismo como fuente generadora de divisas.

Este es quizás el más notable de todos los posibles beneficios del turismo, y por consiguiente, el que con más frecuencia ha sido estudiado. Ya desde 1911 se tienen antecedentes de estudios tendientes a analizar la aportación del sector a la balanza de pagos.

Los ingresos resultantes del gasto realizado por los turistas en los países contribuyen significativamente en la balanza de pagos, especialmente en los países en vías de desarrollo.

Esta contribución puede ser analizada tanto desde el punto de vista económico, que ha sido por otra parte el enfoque que tradicionalmente se ha empleado, como desde el punto de vista estrictamente contable, a los efectos de establecer el resultado operacional neto del intercambio turístico.

b. El turismo y sus efectos sobre el ingreso nacional.

Los efectos del turismo sobre el ingreso nacional se manifiestan de diversas formas; a través de su contribución al producto interno, como instrumento de redistribución del ingreso y en los efectos multiplicadores resultantes del gasto de los visitantes.

c. El turismo como fuente generadora de empleos.

La importancia del turismo como fuente generadora de empleo está íntimamente ligada al grado de importancia que aquél revista como fuente generadora de ingresos para el país. Por esta causa, en aquellos países donde el producto interno producido por el turismo es relativamente bajo, el empleo en este "sector", generalmente representa una pequeña proporción del empleo total. En cambio en los países donde el turismo tiene una gran significación como fuente generadora de ingresos, dicha actividad aumenta su importancia como fuente generadora de empleos.

Normalmente los empleos generados por el turismo tienen su origen en el gasto del visitante y, por tanto, los mismos se generan no sólo en el propio "sector" turístico y en los sectores proveedores de éste, sino que este gasto da origen, también, a empleos adicionales que se derivan de los efectos multiplicadores, lo que da origen a empleos, además, en actividades conexas, fundamentalmente en aquellas relacionadas con la construcción de la infraestructura y el desarrollo de las facilidades turísticas, tales como la construcción de hoteles, centros de amenidades, comercio, etc.

La medición del empleo generado por el turismo presenta una gran dificultad debido, sobre todo, al hecho de que los conceptos de empleo directo, es decir, aquellos que se originan en el propio "sector" y en los sectores proveedores y de empleo indirecto, o sea, el derivado de los efectos multiplicadores y las actividades conexas, no han sido muy bien definidos todavía y, por consiguiente, no se utilizan de manera uniforme en todos los países.

Los efectos económicos mencionados anteriormente tienen una evidente connotación social: Creación de empleos, redistribución del ingreso, efectos multiplicadores. Ellos constituyen los impactos cuantificables del turismo sobre la sociedad. Pero el turismo da origen también, a otro tipo de efectos que se manifiestan sobre los valores sociales y culturales de los pueblos, los cuales caen dentro del campo de estudio de la sociología y de la antropología y evaluables únicamente desde un punto de vista Cualitativo, estos son los que normalmente se identifican con el nombre de efectos socioculturales del turismo.

- Efectos socioculturales del Turismo.

Los estudios tendientes a analizar los efectos del turismo sobre los valores socioculturales tienen su origen más recientemente y, aunque no es posible generalizar, demuestran que efectivamente el desarrollo de esta actividad puede dar origen a cambios significativos en la estructura social, así como en los patrones culturales de la comunidad receptora. En los siguientes puntos se exponen los aspectos más significativos relacionados con este tipo de efectos.

a. El turismo y sus efectos sobre la estructura social.

En general, puede decirse que el impacto del turismo sobre la estructura social varía en función de la relación existente entre el número de visitantes y el número de habitantes de un país, o del área visitada por el turista. Cuando el número de visitantes es muy grande el efecto demostración tiende a alentar expectativas y pautas inapropiadas de consumo para el medio y contribuye a acentuar las diferencias sociales.

Esto sucede principalmente en aquellos lugares donde el número de turistas que se recibe sobrepasa el número de habitantes locales. Por el contrario, cuando el número de turistas es pequeño el efecto del turismo es mínimo e, incluso, puede llegar a ser absorbido por la actividad normal del lugar.

En lo particular los efectos pueden presentar distintas características en función del lugar, los usos y costumbres, el nivel de vida imperante y la etapa de desarrollo en que se encuentra el turismo.

b. El turismo y sus efectos sobre el patrimonio cultural.

Respecto a los efectos del turismo sobre el patrimonio cultural de los pueblos debe decirse que éstos también presentan distintas características, según se trate de los valores historicoculturales o de los usos y costumbres imperantes en la población local.

El turismo contribuye activamente a la protección y preservación de monumentos arqueológicos y testimonios de culturas pasadas, los cuales constituyen la herencia cultural de la civilización actual.

En este sentido puede decirse que el turismo ha sido el instrumento tradicionalmente empleado para revalorizar culturas, y lograr que las mismas sean conocidas por la humanidad. En el caso particular de América existen un sinnúmero de ejemplos muy claros en este sentido, entre los más significativos encontramos la puesta en valor de los vestigios de las civilizaciones prehispánicas en varios países del continente.

Al estimular la protección de las ciudades históricas, la arquitectura tradicional, los monumentos y otras manifestaciones el turismo ayuda a que los pueblos adquieran conciencia de sus propios valores culturales y contribuye a fortalecer el orgullo nacional. En este campo es, quizás, donde el turismo realiza su mayor aporte en beneficio de la sociedad.

- Efectos sobre el medio ambiente natural.

Dado que el turismo está íntimamente relacionado con el traslado y la acomodación de personas, por lo general en un gran volumen, es uno de los principales causantes del desarrollo que en un momento dado puedan experimentar los transportes y la urbanización.

El turismo exige el desarrollo de vías de acceso a la zonas de atracción turística y de facilidades que permitan la permanencia del visitante en el lugar. La construcción de la infraestructura y las facilidades para este fin, inevitablemente transforman el aspecto físico del lugar y si aquéllas no han sido adecuadamente planificadas pueden llegar a afectar la calidad del medio ambiente natural que constituyó al atractivo inicial para el visitante, lo que convierte al turismo en una actividad autodestructora.

Existen en este sentido muchos ejemplos, erosión de playas, polución de las aguas, alteración de los ecosistemas, afectación de la ecología, extinción de la flora y de la fauna, sin contar la destrucción del paisaje natural por la denominada polución visual.

En contrapartida debe decirse que gracias al turismo ha sido posible la conservación de innumerables áreas naturales las cuales han permitido proteger la flora y la fauna, tanto en el continente Americano como en otras regiones del mundo, así como lograr la recuperación y revitalización de regiones de menor desarrollo económico relativo en varios países, incluso en países desarrollados.

No puede decirse, en realidad, que el turismo sea menos o más depredador del medio ambiente natural que otras actividades humanas, por cuanto las repercusiones ecológicas resultantes del desarrollo turístico prácticamente han comenzado a ser objeto de estudios en años muy recientes y en consecuencia, la información de que dispone hasta el momento es muy reducida. Lo cierto es que si eventualmente el turismo llega a presentar aspectos negativos en este sentido, ello es culpa exclusiva de una mala planificación de su desarrollo, o de su inadecuada conducción.

El turismo no es el responsable del desarrollo descontrolado de los centros turísticos, del inadecuado uso del suelo por falta de reglamentaciones destinadas a este fin, de la contaminación de las aguas causada por la falta de alcantarillado o por el vertido de aguas residuales sometidas a poco o ningún proceso de tratamiento previo, o del desarrollo de una actividad náutica que, sin control, contribuya a incrementar esta contaminación por arrojar al mar los residuos de los carburantes. Tampoco puede ser el responsable de la destrucción de la flora y de la fauna, cuando no se han establecido sistemas y controles que permitan hacer un uso racional de los espacios naturales.

Todos estos aspectos, como se mencionara, son resultado de una mala planificación, y no del turismo como actividad humana.

B. TURISMO EN LA REGION DE AISEN.-

1. ANALISIS DE LA OFERTA.

- Principales Atractivos.

En el plano de los atractivos turísticos naturales, la región entera es una fuente inagotable de ellos. Sin embargo, la carencia de equipamiento adecuado, las dificultades para su accesibilidad (en cuanto a costo y facilidades) la hacen estar por el momento casi al margen de la corriente de visitantes que sin duda de searían conocerle. Los recursos turísticos de la región presentan partes interesantes y en algunos casos aspectos únicos, como lo es el fenómeno del hielo continental con sus innumerables glaciares y ventisqueros.

No menos variable son sus sistemas fluviales cuyas hoyas hi drográficas están formadas por fuertes de deshielos, desagües lacustres y vertientes que, en su mayoría ocurren de este o oeste desde las cadenas occidentales de la Cordillera de Los Andes. Es te fenómeno de ríos que naciendo por el lado oriental de la Cordi llera vacían sus aguas al Pacífico, horadando el macizo andino en profundos cañadones, solo se puede observar un esta parte de la Pa tagonia Central.

Entre los principales atractivos de la Región y que han sido clasificados con la mayor jerarquía, se encuentran:

- El Parque Nacional Laguna San Rafael ubicado aproximadamente a unas 16 horas de navegación desde Chacabuco.

El principal atractivo del parque para los turistas lo constituye el conjunto Laguna-Ventisquero, en los que destacan las masas de hielo flotante que varían gradualmente de forma y tamaño.

Ofrece además una variada gama de avifauna destacándose las gar zas cucas, los cisnes de cuello negro, el pato vapor, la Caranca y otros.

A este lugar se puede llegar por vía marítima o aérea ya que existe una cancha de aterrizaje para naves menores.

Entre las principales actividades que se pueden realizar está la

observación de flora y fauna, y excursiones, además existe un sendero de interpretación y una cafetería habilitada por Conaf.

- La pesca en la región es uno de los atractivos de mayor jerarquía para ofrecer a nivel internacional y a segmentos específicos. La pesca se da en los principales lagos como, el General Carrera, Atravesado, Elizalde, Frío, Pollux y en diversos ríos como el Simpson, Baker y Cisnes. Existen especies salmonídeas de gran tamaño y en lugares de difícil acceso, lo cual junto con constituir una dificultad, también es parte del atractivo para el visitante, ya que puede internarse por lugares que no son frecuentados y no ofrecen peligro.
- Quizás uno de los atractivos más interesantes con que cuenta el país lo constituye la zona de los canales, la cual comienza al sur de la Isla Grande de Chiloé, y se extiende hasta la Laguna San Rafael donde se interrumpe para proseguir hacia la zona de Magallanes.

Los canales presentan una extensa gama de atractivos específicos como son la observación de flora y fauna locales, cascadas de agua, innumerables islas, algunas de ellas habitadas por pescadores. Temas como las de Quitralco, y el placer que significa navegar por mansas aguas en medio de una exuberante vegetación y de insólitos paisajes.

- Centro de Esquí el Fraile. Este centro de esquí presenta como principal característica el tipo de nieve polvo y onda, lo cual para los visitantes que requieren de canchas de buena calidad los satisface plenamente.

Se ha incorporado como parte de la oferta en los últimos 3 años y cuenta con modernos andariveles y una dotación de servicios que satisfacen necesidades básicas de alimentación.

Se encuentra a tan solo 29 kilómetros de la ciudad capital Coihaique, lo cual permite al visitante realizar excursiones por el día.

- Finalmente y como uno de los atractivos importantes de la Región se encuentra la Carretera Longitudinal Austral.

Este atractivo que en sí es un corredor de traslado y estadía ha permitido y permitirá a futuro -en la medida que se implemente

una red vial-, poner en valor a una parte muy rica en atractivos de la región, área a la que no se podrá acceder hasta la puesta en funcionamiento de esta senda.

Desde el año 1982, fecha de su apertura, ha sido el gran recurso motivador para acceder y motivar los viajes a la región. Sin embargo el hecho de denominarle Carretera y que además no siempre ha existido una información oportuna, clara y veráz, ha significado que el visitante espere mucho más de lo que encuentra en definitiva, lo cual implica un algunos casos un efecto multiplicador negativo.

Desde el punto de vista turístico, la región ha comenzado a tener un rol más relevante en el acontecer nacional, ya que ha sido dada a conocer a los nacionales del país y ha permitido motivar una corriente de turistas que no habría tenido la posibilidad de visitar esta parte del territorio nacional.

Turísticamente se han implementado circuitos terrestres combinados con tramos marítimos, lo cual conlleva a una diversificación de la oferta.

Como característica de esta apertura hacia lugares inhóspitos, es que el viajero puede encontrarse con una secuencia de panoramas no usuales en el resto del país, tales como lagunas solitarias, donde vive una fauna ornitológica abundante, bosques de diversas especies de robles, canelos y maños más que centenarios, roqueríos impresionantes, picachos y cumbres, vegas rodeadas de cerros, testimonios de la presencia de los pioneros que entraron a pie o a lomo de caballo hace ya 70 años o más, por senderos aparentemente inaccesibles, flores como el copihuito, quilineja, chilco, aves bulliciosas que viven en la espesura, todo ello acompañado del viento, la soledad y las distancias que hacen que Aisén ya no quede tan lejos..

- Planta Turística

La planta turística corresponde al equipamiento turístico-hoteles, agencias de viajes, transporte, establecimientos gastronómicos - que son las instalaciones necesarias para la producción de los servicios,

Los hoteles, moteles, hosterías y residenciales, son formas de equipamiento que prestan el servicio de alojamiento sin perjuicio de brindar el de alimentación.

La mayor concentración de establecimientos de alojamiento turístico se encuentra en la comuna de Coyhaique con un total de seis establecimientos, una capacidad de 98 habitaciones y 194 camas en la temporada 84-85.

El total de establecimientos en la región en la temporada 84-85 fue de 16, notándose una disminución respecto a la temporada anterior que tuvo un total de 18 establecimientos.

El número total de habitaciones disponibles en la región durante la temporada alta 1984-1985 fue de 185 lo que representa un 1,1% respecto al total del país que es de 16.570 habitaciones. En cuanto al número de camas, fueron 342 plazas, representando un 0,9% de las camas disponibles en el país, las cuales son 36.025.

El bajo número de establecimientos de hospedaje y su alto grado de concentración geográfica que no guarda relación con la localización de sus principales atractivos turísticos, representa una fuerte restricción para el desarrollo del turismo regional, del 100% de las plazas en estos establecimientos el 19% se encuentra en Aysén, y el 51% en Coyhaique.

Una característica importante del servicio de alojamiento es que se presta en establecimientos de reducido tamaño, lo que estaría indicando, como en el resto del país, que los establecimientos son unidades económicas pequeñas o empresas de tipo familiar. Probablemente el tamaño de los establecimientos es consecuencia directa, principalmente, de la estacionalidad de la demanda turística, acrecentada por una fuerte estacionalidad climática.

Otra desventaja en la operación de la planta de alojamiento está dada por los bajos índices de ocupación los que en las temporadas altas 83-84 y 84-85 fueron de un 19,8% y un 19,2% respectivamente.

- Estos índices de ocupación aparentemente se sostienen por el reducido tamaño de los establecimientos, en los que el nivel de los costos fijos, tiene una baja incidencia en la estructura de costos, lo que haría económicamente rentable su operación, aún con los bajos niveles de ocupabilidad.

- Servicios Turísticos

Agencias de Viajes:

Corresponden a los organismos profesionales que se dedican a la venta de servicios turísticos en carácter de intermediarios, entre los turistas, los prestadores de servicios tales como: transporte, alojamiento, espectáculos, alimentación, etc.

En el último período, se han incorporado dos agencias de viajes completando así un total de tres que operan en la región. De estas, sólo una de ellas, opera en conjunto con agencias de Santiago y ello se debe fundamentalmente a que puede ofrecer el servicio de transporte en el destino.

Observaciones realizadas respecto del funcionamiento de estos intermediarios, permiten establecer bajos niveles de operatividad, lo que repercute en una mínima incidencia respecto de los flujos que se mueven en el interior de la región como los que vienen del resto del país y del exterior.

Establecimientos de Alimentación:

Se distinguen como establecimientos de alimentación, aquellos que preferentemente prestan el servicio de alimentación y de degustación de platos típicos de la región. Se reconocen como tales a aquellos ubicados en los alrededores de los establecimientos de alojamiento, a los que se localizan en las principales vías de comunicación que constituyen corredores turísticos y a los que por tradición tienen la calidad de tales.

El servicio de alimentación (restaurantes, cafeterías, fuentes de soda), en la región, en general es de niveles medianos y bajos, lo que es consecuencia de lo intermitente e inestable de la demanda.

En el último período el número de establecimientos de alimentación ha aumentado, sin embargo, el alto costo de sus ofertas

produce por una parte, una baja en la demanda por parte de los residentes y por otra un deterioro de imagen y rechazo por parte de los restantes.

#### Transporte Turístico :

En relación a los servicios de transporte utilizados por el sector turismo, podemos distinguir dos grandes tipos: El transporte turístico propiamente tal, es decir, aquel que tiene como finalidad el transporte exclusivo de turistas..

El transporte público, que no siendo turístico en su origen y operación presta un fundamental apoyo a la operación de las empresas turísticas y da un mejor desenvolvimiento y desarrollo del sector.

En el caso de la Región de Aisén, el transporte turístico y público es muy reducido, siendo de un alto costo, y en la mayoría, de los casos (Transporte público) no existe una conciencia turística que contribuya a prestar un servicio de calidad.

## 2. ANALISIS DE LA DEMANDA

### - Volumen de los flujos Internos y externos

Para estimar el volumen que alcanza el turismo en la región - se puede recurrir a las llegadas de pasajeros a establecimientos de alojamiento turístico, los que disponen de las cifras de mayor confiabilidad. De acuerdo a estos datos, llegaron a dichos establecimientos en los años 1983 y 1984 7.648 y 8.788 turistas, respectivamente.

Es importante mencionar que se estima que el volumen de turistas que llega a la región es mucho mayor por cuanto no se han considerado las llegadas a otro tipo de establecimientos como son casas particulares, familiares, amigos, arriendo ocasional, etc.

Del volumen total de pasajeros llegados a la región entre los años 78-84, a establecimientos de alojamiento turístico en promedio, un 86,9% corresponde a chilenos, lo cual refleja que el principal mercado para la región actualmente lo constituye el turismo nacional, siendo el turismo receptivo un 13,1% del total. El volumen de turistas extranjeros que capta la región entre los años

78-84 es un 0,26% del total de turistas extranjeros que llegaron al país.

La región ha visto aumentar el volumen de turistas con la habilitación y apertura de la Carretera Longitudinal Austral, lo cual ha significado que desde el año 1982 (fecha de su apertura) - ha habido un aumento de un 82% en la llegada de pasajeros a establecimientos de alojamiento.

La región de Aisén capta el 0,4% del total de llegadas de pasajeros a establecimientos de alojamiento del país.

En los últimos cinco años (1980-1984) el volumen total de turistas en la región aumentó en un 75,4%. Esto se debe fundamentalmente a la apertura de la carretera austral y a las diferentes acciones promocionales emprendidas, tanto por el sector privado como por el Organismo Oficial de Turismo.

LLEGADA DE PASAJEROS CHILENOS Y EXTRANJEROS A ESTABLECIMIENTOS DE ALOJAMIENTO TURISTICO.

Cuadro N° 1

AÑO	CHILENOS	% DEL TOTAL	EXTRANJERO	% DEL TOTAL	TOTAL	% Δ
1978	2.646	85,2	460	14,8	3.106	-
1979	2.522	86,6	392	13,4	2.914	(-) 6,2
1980	4.149	82,8	861	17,2	5.010	(+) 72,0
1981	4.116	85,4	705	14,6	4.821	(-) 3,8
1982	4.801	92,2	405	7,8	5.206	(+) 8,0
1983	6.775	88,6	873	11,4	7.648	(+) 47,0
1984	7.642	87,5	1.096	12,5	8.788	(+) 14,9

FUENTE: INE.

Elaboración Departamento de Planificación SERNAATUR

- Origen de la demanda

Santiago, Osorno y Puerto Montt fueron los centros emisores más importantes de turistas nacionales que llegaron a establecimientos de alojamiento de alojamiento turístico de la Región de Aisén en el período Enero-Febrero 1981 a Enero-Febrero 1984. Estas ciudades aportaron en conjunto un 63,8% (promedio) del total de pasajeros llegados a dichos establecimientos.

Cabe señalar el fuerte incremento de visitantes nacionales que ha

tenido la región.

Por otra parte, los turistas extranjeros más frecuentes que solicitaron servicios de alojamiento turístico muestran como país de residencia habitual, Argentina.

Cuadro Nº 2

Principales Centros de Emisores de Turistas que llegaron a establecimientos de hospedaje de la XI Región y Participación Relativa dentro del flujo total.

Período: Enero-Febrero 1981 - Enero-Febrero 1984

PRINCIPALES	P E R I O D O			
	Ene.Feb. 1981	Ene. Feb. 1982	Ene. Feb. 1983	Ene. Feb. 1984
De Chile:				
- Santiago	591(44,4%)	834(58,2%)	1.168(48,8%)	2.217(58,9%)
- Osorno	47( 3,5%)	36( 2,5%)	51( 2,1%)	76( 2,0%)
- Puerto Montt	43( 3,2%)	39( 2,7%)	75( 3,1%)	111( 2,9%)
De Otros Países:				
- Argentina	280(21,0%)	81( 5,7%)	78( 3,3%)	196( 5,2%)

FUENTE: Instituto Nacional de Estadísticas

- Medios de Transporte

El principal medio de transporte para llegar a la Región es el terrestre, le siguen en importancia el aéreo y marítimo.

En el cuadro Nº 3 se puede apreciar el volumen de las dos últimas temporadas en cuanto al ingreso y salida de pasajeros según medio de transporte, lo cual no implica que todos los pasajeros sean considerados como turistas.

Es del caso señalar sin embargo, que pese a las situaciones económicas coyunturales que ha afectado al país, se percibe un aumento en los flujos que ingresen a la Región a través del camino Longitudinal Austral del orden del 4,3%.

PASAJEROS ENTRADOS Y SALIDOS, SEGUN MEDIO DE TRANSPORTE Y LUGAR DE INGRESO UTILIZADO, ALTA TEMPORADA AÑOS 1983 - 1984 y 1984 - 1985

	ENTRADOS		SALIDOS	
	83 - 84	84 - 85	83 - 84	84 - 85
	TOTAL	30.181	30.786	31.768
TERRESTRE	13.343	15.052	14.111	16.409
CAMINO AUSTRAL	4.504	4.697	4.489	4.685
COYHAIQUE	4.933	6.155	5.439	7.280
CHILE CHICO	3.906	4.200	4.183	4.444
MARITIMO	8.365	7.795	8.085	7.261
PUERTO CHACABUCO	8.365	7.795	8.085	7.261
AEREO	8.473	7.939	9.572	8.750
BALMACEDA	4.291	3.827	4.454	3.709
TTE. VIDAL	4.182	4.112	5.118	5.047

- Principales destinos y motivaciones

Los principales destinos turísticos de la región, coinciden con los lugares dotados de atractivos de mayor relevancia o jerarquía y en donde es posible realizar actividades turísticas de atractivos turísticos de atracción para quienes los visitan.

En esta situación se puede mencionar el Parque Nacional Laguna San Rafael, el área de Puyuhuapi, la cual ha visto incrementar el interés por visitar este lugar debido a las facilidades dadas por el camino austral, las áreas lacustres y de ríos en general en donde la actividad de pesca, de observación de flora, fauna y paisaje motivan los principales desplazamientos.

Recientemente se ha integrado como un lugar de destino el sector del Centro de Esquí el Fraile, el cual motiva fundamentalmente una corriente de turistas provenientes del vecino país, de la región misma y regiones vecinas.

Se considera también, destinos turísticos, en forma natural a los centros urbanos principales, los que actúan como núcleos receptores y distribuidores de los turistas que acceden a la región.

- Otras Características.

- Estacionalidad de la demanda

La actividad turística se caracteriza por ser estacional, característica que coincide con los meses de mejor clima, en donde los desplazamientos tienden a concentrarse. Tomando como referencia las llegadas de pasajeros a establecimientos de alojamiento turístico, la demanda se concentró como promedio en un 37,2% en los tres primeros meses del año, para el período 1978-1984. Esta es una situación que se repite en otros lugares del país.

- Permanencia o Estadía

La estadía promedio de los turistas en la región, considerando solamente su permanencia en los establecimientos de alojamiento turístico es de 2,7 días como promedio para el período 1978-1984, siendo para los chilenos de 2,8 días y para los extranjeros de 2,4 días.

Sin embargo, si se consideran otros factores, tales como, excursiones a diferentes puntos de la región, llegada a establecimientos no clasificados como de alojamiento turístico, a las características del mercado externo (principalmente argentino), la permanencia tiene que aumentar en un grado significativo llegando a una estimación del orden de los 8.5 a 9 días.

### 3. RESTRICCIONES AL DESARROLLO

- Los principales factores que a nivel regional restringen el desarrollo de la actividad turística de la región, se pueden agrupar y clasificar como sigue:

- Restricciones físicas.

- La situación geográfica de la región, alejada de los principales centros emisores nacionales y parcialmente desvinculada de las vías a través de las cuales normalmente se mueven los flujos turísticos de mayor volumen.

- La configuración geográfica de la región plantea serias dificultades para el establecimiento de una red importante, del transporte y de las comunicaciones. La conformación de archipiélagos de la franja litoral obliga a implementar sistemas de transporte y comunicaciones de un alto costo.

- La rigurosidad del clima en la región, determina una fuerte estacionalidad para la realización de actividades turísticas, limitando, además, el acceso a los diferentes recursos turísticos.

- La ubicación de los atractivos turísticos de mayor jerarquía de la región, distante de los principales centros urbanos regionales. (Laguna San Rafael, Puyuhuapi, Canales, etc).

- Restricciones de la Planta Turística

- No existen buenas condiciones de transitabilidad y mantenimiento de la Red Vial existente, acentuado esto por las condiciones climáticas especialmente en la temporada de invierno.

- Ausencia de servicios básicos en los lugares de atracción turística.

El déficit de equipamiento turístico (hoteles, hosterías, restaurantes, agencias de viaje, transporte turístico) y su alto grado de concentración geográfica, que no guarda relación con la localización de sus principales atractivos.

- Ausencia de instalaciones de infraestructura (por ejemplo embarcaderos) y equipamiento complementario (zonas de picnic), necesario para el desarrollo de actividades de espar

cimiento en la casi totalidad de los sectores recreacionales.

- Restricciones económicas.

- Condiciones económicas coyunturales del país que determinan escasez de recursos financieros al corto y mediano plazo, exigiendo una óptima y rigurosa asignación de recursos hacia actividades más rentables y restringiendo las posibilidades de inversión del sector privado.

- Ausencia de mercados turísticos y de una demanda actual lo suficientemente sólida y amplia, que permitan un rápido despegue del sector, sin exigir grandes inversiones promocionales.

- Altos costos de instalación y operación del equipamiento turístico, los que inciden mayormente en las bajas estacionales.

El problema de los costos coarta al posible visitante quizás más que la distancia, ya que en general parecen inadecuados, especialmente en los rubros alojamiento, alimentación y transporte aunque éste último se justifica más por las distancias e inaccesibilidad de algunos sitios.

- Restricciones Institucionales.

- Bajo nivel de calificación de los recursos humanos que laboran en el sector.

- Escasa conciencia en el sector público y privado para reconocer la importancia económica y social de la actividad turística.

#### 4. PERSPECTIVAS DE DESARROLLO

El desarrollo turístico definitivo de la región, esto es, un aumento considerable de los flujos y un mejoramiento en cantidad y calidad de la oferta de equipamiento y servicios turísticos, está ligado estrechamente a una solución a los problemas de accesibilidad terrestre y marítima hacia la región, que permitan integrarla definitivamente al sistema turístico nacional. Depende también, de la implementación de un sistema de caminos y transporte que vincule a las áreas turísticas, centros urbanos y lugares de atracción turística.

Si bien el camino longitudinal austral ha solucionado en parte el aislamiento, existe aún una gran barrera que salvar y es el tramo Chonchi-Chaitén.

- La región cuenta con atractivos de una alta capacidad competitiva tanto en el mercado nacional como extranjero, como lo es la pesca deportiva y por otra parte posee atractivos de una alta jerarquía, como son los Parques Nacionales y Ventisqueros. El desarrollar estos recursos con una dotación de equipamientos y servicios adecuados permitirá consolidar una demanda potencial insatisfecha hasta este momento,
- El desarrollo del turismo regional, se podrá basar en un sistema de áreas turísticas, centros urbanos de apoyo y circuitos turísticos intraregionales y que se consolidarán a medida que el desarrollo interno de la región lo haga factible.
- En el corto plazo se podrá aprovechar el mejoramiento de las relaciones con Argentina a fin de efectuar una efectiva integración mediante la consolidación de circuitos internacionales, lo que implica una diversificación de la oferta.
- La existencia de un sin número de atractivos inexplorados y que no han sido puestos en valor ya sea por falta de accesibilidad o equipamiento, hacen que la región tenga un potencial de desarrollo turístico insospechado.

## 5. CONCLUSIONES

- La región de Aisén posee atractivos turísticos de gran jerarquía y competitividad que le permiten aspirar a ser un lugar de destino prioritario dentro del país.
- La ausencia de equipamiento turístico estable e instalaciones para una mejor implementación de las actividades, resulta una seria limitante para la consolidación e incremento de los flujos hacia los principales destinos de la región.
- El transporte público en la actualidad se podría considerar que satisface los requerimientos de la demanda actual, que es bastante baja comparada con el resto del país, sin embargo, cualquier incremento en los niveles actuales de la demanda debe hacer mejorar las condiciones de operación y coordinación de estos servicios.
- La carretera austral ha favorecido el aumento de los flujos, lo cual se irá incrementando cada vez más. Esto deberá traer consigo un mejoramiento y un aumento de la oferta de camas disponibles en la región, la cual comparativamente con el resto del país es mínima.
- El tramo Chonchi-Chaitén constituye una barrera en tiempo y facilidades para acceder a la región y aunque administrativamente no pertenece a la Región de Aisén, es fundamental que se busque el financiamiento para lograr un medio moderno y rápido para un mejor traslado, tanto, de personas como vehículos.
- El hecho que la carretera austral conecte lugares de gran interés turístico y poblados que se encuentran a grandes distancias entre ellos, llevará en una primera etapa a un surgimiento espontáneo de servicios de alimentación y alojamiento, lo cual en un corto plazo permitirá tener una mejor y variada oferta de servicios.

C H A R T A

TITULO: "La Colonización en la XI Región"  
(Plan Piloto de Puyuhuapi)

ESQUEMA:

TEMA : LA COLONIZACION EN LA XI REGION  
(Plan Piloto de Puyuhuapi)

CONFERENCIANTE : JORGE CALDERON FIGUEROA  
ABOGADO  
Subsecretario de Bienes Nacionales.

\*\*\*

**C H A R L A**

---

**TITULO :** "la Colonización en la XI Región"  
\_\_\_\_\_ (Plan Piloto de Puyuhuapi)

**ESQUEMA:**

---

- 1.- Introducción.
- 2.- Antecedentes Históricos y Legales
- 3.- Asentamientos Humanos, labor del Ministerio en esta materia
- 4.- Regiones con prioridad para ser colonizadas X, XI, y XII Regiones - Carretera Austral
- 5.- XI Región - Normalización (ley 18.270)
- 6.- Plan Piloto Puyuhuapi
  - a) Razones de su elección
  - b) Trabajos realizados
  - c) logros obtenidos
  - d) Metas por conquistar, consolidación del Plan Piloto
- 7.- Ambitos de la Colonización
  - a) En torno a terrenos fiscales silvoagropecuarios
  - b) En torno a fuentes de trabajo
  - c) Terrenos particulares en base a incentivos
- 8.- Objetivos de la Colonización
  - a) Asentamientos Humanos
  - b) Retención del flujo migratorio
  - c) Creación de Polos de desarrollo

1.- INTRODUCCION:

Me corresponde cerrar este ciclo de charlas sobre la Carretera Austral.

Como los anteriores conferencistas y en especial el señor Ghisolfo, se han referido exhaustivamente sobre ese tema, voy a referirme en esta ocasión a algunas ideas generales sobre colonización y en especial sobre el Plan Piloto de Colonización de Puyuhuapi en la XI Región.

Sin embargo, es preciso partir señalando que una de las tareas más trascendentes que haya efectuado el Supremo Gobierno, es la construcción de la Carretera Austral, la que permitirá integrar al desarrollo del país, un vasto sector del territorio nacional, que durante siglos se vió imposibilitado de aportar sus inmensas riquezas en toda clase de recursos naturales, y facilitar el acceso a ese mismo desarrollo, a sus esforzados habitantes y a nuevos colonos que pasen a ocupar esos territorios deshabitados o mal explotados debido a las dificultades topográficas y climáticas que presenta la zona.

Pero un esfuerzo de tal magnitud no puede quedarse sólo en eso. Una carretera como la Austral no puede quedarse sólo como una gran obra de la ingeniería chilena. Debe servir a las regiones que atraviesa. Debe ser el detonante para lograr el desarrollo de esas regiones. Y para ésto, es fundamental lograr el asentamiento de grupos humanos a su alrededor. Pero un asentamiento que sea definitivo. Y para que este ocurra, se deben cumplir necesariamente, dos propósitos: el primero, regularizar la tenencia de la tierra de los antiguos pobladores y colonizar sus territorios despoblados con nuevos colonos.

Ambos propósitos, se enmarcan dentro de los planes de regionalización que impulsa S.E. el Presidente de la República, y se efectúan a través del Ministerio de Bienes Nacionales.

¿ Porqué el Ministerio de Bienes Nacionales?

Para dar respuesta a esto, es preciso reseñar brevemente los antecedentes históricos y legales de esta Secretaría de Estado, en materia de colonización.

## 2.- ANTECEDENTES HISTORICOS Y LEGALES:

Históricamente el Ministerio de Tierras y Colonización, actualmente de Bienes Nacionales, ha ejecutado directamente las funciones de colonización y poblamiento en el territorio nacional, traducándose tal labor en una incorporación efectiva de los espacios físicos vacíos al proceso de desarrollo económico y social del país.

Esta acción, se ha reflejado en las diversas materias de orden jurídico, técnico y administrativo, insertas en las disposiciones legales emanadas de este Ministerio y de las instituciones que le precedieron.

En mayo de 1931, al crearse el Ministerio de Tierras y Colonización se le asignaron funciones relativas al poblamiento, estudios de títulos, regularización y creación de centros poblados, constituir el dominio particular a los colonos beneficiados, etc.

Las sucesivas disposiciones legales dictadas con posterioridad, constituyeron un gran paso hacia la colonización de los terrenos vacíos de las regiones sur y austral de Chile.

A partir de 1974, el Supremo Gobierno preocupado por la consolidación y desarrollo de las regiones australes, dispuso la construcción del Camino Longitudinal Austral en 1977, y en 1979 la creación de la Comisión Coordinadora para el Desarrollo y Colonización de la Zona Austral (CODECOLZA), la cual no dió los resultados esperados.

Con la dictación de la Ley Orgánica del Ministerio de Bienes Nacionales, que lo reestructuró en 1980, se le reasignaron las funciones de poblamiento, las cuales están estipuladas en el Art. 1º Letra C del Decreto Ley Nº 3.274 de ese año:

ARTICULO 1º El Ministerio de Bienes Nacionales es la Secretaría de Estado encargada de aplicar, controlar y orientar las políticas aprobadas por el Supremo Gobierno, como asimismo aplicar la legislación correspondiente y controlar su cumplimiento, en las siguientes materias; sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República:

c) La coordinación de las demás entidades del Estado, cualquiera que sea su naturaleza, en la elaboración de las políticas destinadas al aprovechamiento e incorporación de terrenos fiscales al desarrollo de zonas de escasa densidad de población, y disponer la ejecución de los actos de su competencia encaminados a su realización, y le corresponderá, además, en esta materia, la proposición y ejecución de las políticas, planes y programas destinados al asentamiento humano en aquellas áreas del territorio nacional de escasa densidad poblacional.

Estas atribuciones han sido ratificadas por S.E. el Presidente de la República, a través del D.S. 479 de 04.08.83, que estableció que este Ministerio de Bienes Nacionales, es el encargado de la ejecución de las políticas de poblamiento y tenencia de la tierra en la X, XI, y XII Regiones, actuando los demás Ministerios en coordinación con éste.

Más aún, en diciembre de 1983, se promulga la ley 18.270, con el objeto de normalizar la tenencia de la tierra en la XI Región, y que permite además, detectar terrenos fiscales disponibles para colonización, iniciativa surgida en este Ministerio.

Asimismo, los Programas Ministeriales a partir de 1981, han dispuesto que este Ministerio iniciara las gestiones para realizar una política de desarrollo y poblamiento de la Zona Austral, las que han sido ratificadas en los Programas de este año, como una de las acciones preferentes del Gobierno, y encargando su coordinación a este Ministerio, contando con la aprobación de ODEPLAN.

Para llevar a cabo estas tareas, se necesitaba contar con la orgánica adecuada y con las facultades legales necesarias, por lo que hubo de modificarse la Ley Orgánica del Ministerio, creándose la División de Colonización correspondiéndole a ésta, las facultades de estudiar y proponer la planificación de las medidas destinadas a procurar el asentamiento humano en las áreas del territorio nacional de escasa densidad poblacional, impartir las instrucciones correspondientes y evaluar la ejecución de éstas. (Ley 18.427. D.O. del 10.08.85.)

Por otra parte, cuenta con la División del Catastro Nacional de los Bienes del Estado, Unidad Técnica de Apoyo, cuyo objetivo es entregar un conocimiento cabal del patrimonio fiscal a través de la ubicación geográfica, extensión y descripción física de la propiedad y que permite la adecuada y más profesional mensura de la tierra, subdivisión y loteamiento de las mismas, apoyado por una mapoteca que cuenta con más de 200.000 documentos cartográficos, que constituye el patrimonio gráfico de la Historia de este Ministerio, en torno a la formación de asentamiento humano en el país, y además, con un computador y un sistema de Microfilmación que permite el uso más racional de estos recursos.

Es preciso agregar, que se cuenta con una gama de expertos profesionales en distintas áreas como por ejemplo, Geógrafos, Cartógrafos, Geomensores, Ingenieros Agrónomos, Pesqueros y Comerciales; Constructores Civiles, Topógrafos, etc. lo que viene a demostrar la preparación de este Servicio para afrontar las tareas de Colonización.

3.- ASENTAMIENTOS HUMANOS LABOR DEL MINISTERIO EN ESTA MATERIA  
¿ Cual es la labor del Ministerio en materia de asentamientos humanos?

Este Ministerio, de acuerdo a la tradición y a las actuales disposiciones legales que posee en materia de administración y disposición de bienes fiscales, permanentemente ha estado y está asentando grupos humanos en zonas de baja densidad demográfica, mediante la transferencia de tierras fiscales a título oneroso y gratuito, de acuerdo con condiciones socioeconómicas. Asimismo, el Ministerio está llevando a cabo una política de saneamiento de la propiedad raíz, en terrenos particulares, los que alcanzan a 120.000 títulos de dominio.

Todo lo anterior, ha implicado consolidar definitivamente el poblamiento en todo el país y en especial en aquellas zonas más deshabitadas, promoviendo así, un efectivo desarrollo socioeconómico.

Esto se puede dividir en las siguientes áreas:

Saneamiento de Títulos: Mediante la aplicación por este Ministerio, del D.L. Nº 2695/79, se ha logrado regularizar el dominio de 120.000, inmuebles particulares, los que se verán

incrementados a fin de año, en 20.000 más, abarcando propiedades urbanas, y en general rurales y agrícolas, beneficiando a un numeroso grupo de personas.

Bienes Nacionales:

- Otra de las tareas que permanentemente ha estado efectuando esta Secretaría de Estado, consiste en la venta de activos físicos prescindibles, lo que ha permitido también, el logro de conseguir un efectivo asentamiento humano en el país.

- Dentro de esta labor, se destacan, las ventas en pública subasta; propuestas públicas contra proyectos para absorción de mano de obra cesante y ventas directas a quienes cumplan con los requisitos exigidos por la ley.

- Otra forma de asentar grupos humanos en determinadas localidades de escasa densidad demográfica, es la entrega de títulos gratuitos a personas de bajos recursos socio-económicos y que trabajan la tierra fiscal, reuniendo los requisitos legales pertinentes.

Como se puede apreciar todas las Divisiones con que cuenta el Ministerio de Bienes Nacionales, apuntan entre otros hacia un objetivo principal: el de realizar un efectivo asentamiento humano en todo el territorio nacional, ya sea directamente, a través de las Divisiones de Colonización, estudiando y proponiendo las medidas destinadas a este fin, como Bienes Nacionales, a través de la venta de activos físicos prescindibles o de títulos gratuitos de dominio, o Constitución de Propiedad Raíz, a través del Programa masivo de Saneamiento de títulos, y contando además con la Unidad de Apoyo en la División del Catastro Nacional.

Los demás logros en esta materia serán reseñados más adelante y corresponden a la normalización de la tenencia de la tierra y al Plan Piloto de Colonización de Puyuhuapi.

Ahora bien, como se señaló al principio, la Carretera Austral es un instrumento que debe servir al desarrollo de las regiones que atraviesa, por lo que la colonización debe partir necesariamente en esas zonas y especialmente, la XI Región Aysén del General Carlos Ibañez del Campo, ya que es precisamente, la de más baja densidad poblacional en todo el territorio del país (0,6 hab./Km<sup>2</sup>). ( 66.000 hab. ).

4.- REGIONES CON PRIORIDAD PARA SER COLONIZADAS (X, XI, y XII )

De acuerdo al D.S 479/83, como se dijo antes, las regiones para ejecutar planes de colonización son las 3 últimas. A continuación se dará una buena referencia de las Regiones X y XII.

X REGION

Superficie : 6.708.980 hás.  
Habitantes : 847.075  
Población Urbana: 493.476  
Población Rural : 353.599  
Densidad : 12,6 hab p/Km2.  
Areas Protegidas: 481.019 hás (7% )

Fiscal disponible: (Chiloé y Palena) 250.000 hás. aprox ( 4% )(En el resto de la región, lo fiscal disponible es poco significativo para planes de colonización). Esta superficie presenta problemas de tenencia, y se está efectuando un plan de normalización que se señalará mas adelante.

XII REGION

Superficie : 13.203. 350 hás.  
Habitantes : 133. 732  
Población Urbana: 120.818  
Población Rural : 12.914  
Densidad : 0.98 hab./Km2.  
Protegida : 6.907.779 hás. (49%)  
Fiscal Disponible: 1.268.534 hás ( 9%)

Esta región, por sus características de zona estratégica, ha sido beneficiada con una ley de franquicias que apuntan principalmente al fomento del desarrollo industrial, minero, de transporte, turismo y explotación de recursos marinos, no contemplándose las faenas de tipo ganadero ni forestal. (Ley 18.392).

El territorio beneficiado excluyendo el Territorio Antártico, tiene una superficie de 3.724.210 hás, de las cuales 1.953.000 son protegidas (52%). Este territorio comprende la comuna de Navarino, parte de la provincia de Tierra del Fuego y la zona Archipiélagica Sur del Continente.

Las franquicias que otorga esta ley son de exención del impuesto a la 1ª Categoría de la ley de Impuesto a la Renta por 25 años, exención de pago de derechos impuestos y tareas aduaneras, para la importación de mercaderías extranjeras que sirvan al proceso productivo, materias primas, etc; bonificación equivalente al 20% del valor de las ventas de los bienes producidos o del valor de los Servicios etc.

Pero, como se señaló anteriormente es en la XI Región, por sus características, donde se ha iniciado el plan de colonización actual.

5.- NORMALIZACION: (ley 18.270)

La XI Región, tiene una superficie de 10.800.000 hás. aproximadamente, y una población (de acuerdo al CENSO 1982) de 66.300 habitantes, de los cuales 51.068 (77%) viven en zonas urbanas y 15.232 (sólo un 23%) habitan las zonas rurales.

La superficie antes indicada, de acuerdo a la tenencia de la tierra, se puede dividir de la siguiente manera:

- 5.263.000 hás aprox. (49%) corresponde a áreas protegidas (Parques Nacionales, Reservas Forestales).
- 1.900.000 hás aprox. (18%) de superficie inprovechable para asentamientos humanos (cumbres, lagos, ríos, etc.).
- 1.870.000 hás (17%) ocupados por particulares, de las cuales no se conocía efectivamente si contaban o no con títulos definitivos de dominio.
- 1.737.000 hás (16 %) de terrenos fiscales presuntivamente disponibles (con posibles ocupaciones).

Debido a la irregular tenencia de la tierra, para iniciar una colonización en la región, había que comenzar por normalizar el dominio, con lo que se cumplían dos objetivos principales: uno, asentar definitivamente a los antiguos colonos, los que una vez dueños de la tierra podían acceder al crédito para poder explotar sus predios, y el segundo, detectar terrenos fiscales disponibles para colonización.

A fines del año 1982 el Ministerio de Bienes Nacionales inició la investigación de la situación actual de la propiedad particular en la XI Región para obtener una clara delimitación de los territorios que aún están bajo la tuición del Estado.

El estudio aludido constituyó una herramienta básica de planificación al entregar valiosos antecedentes estadísticos y cartográficos relativos a los terrenos posibles de incorporar a planes de poblamiento.

Un importante complemento al estudio antes señalado lo constituyó la investigación encargada por la Intendencia de la XI Región y la Serplac Regional, actuando la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales como Unidad Técnica, a la Empresa Geoexploraciones para la investigación de los títulos gratuitos otorgados desde 1920 hasta 1983 en la región, mediante la investigación de los Conservadores de Bienes Raíces y cuyos resultados se están procesando por medios computacionales y se representará cartográficamente.

El volúmen de información analizada es el siguiente:

- Total títulos investigados	:	8.560
- Títulos otorgados	:	8.298
- Títulos inscritos	:	7.128
- Títulos no inscritos	:	1.170
- Destinaciones	:	228

La investigación consideró también la búsqueda de información relativa a transferencias posteriores ejecutadas en terrenos concedidos a título gratuito, lo cual es útil para los fines de conocer el grado de subdivisión predial que ha afectado estas propiedades y evolución en el tiempo.

Los resultados finales de la investigación están en proceso de representación cartográfica.

En suma, esta información constituye un valioso aporte al conocimiento del problema de la tenencia de la tierra en la XI Región por cuanto conocer el volumen de propiedades particulares y su situación permitirá conocer por descarte los terrenos fiscales disponibles al complementarse lo anterior con la cartografía de los terrenos fiscales administrados por el Estado.

Mediante la promulgación de la Ley 18.270 que entró en vigencia el 12 de enero de 1984, se han abierto posibilidades a la incorporación de nuevas áreas al poblamiento.

En lo que a esta materia se refiere la ley ha dado facultades al Ministerio para que sin necesidad de Acta de Radicación, otorgue títulos gratuitos de dominio a las personas naturales chilenas que, a la fecha de vigencia de esta ley, estuvieran ocupando y trabajando desde 5 años, a lo menos, personalmente y por cuenta propia tierras fiscales rurales situadas en la XI Región, y condonando rentas de arrendamientos a los deudores morosos.

los excedentes de terreno producto del otorgamiento de títulos gratuitos a los ocupantes de tierras fiscales de Aysén, que daron como terrenos susceptibles de ser incorporados al poblamiento.

Por otra parte, la normalización de la tenencia contribuye al asentamiento definitivo de la población y por ende al poblamiento de la zona.

Cabe hacer notar además, que una de las causas de la irregular tenencia de la tierra, se debía a que los beneficiarios de títulos de dominio, no inscribían estos títulos en los Conservadores de Bienes Raíces, ya sea por motivos de distancias, climáticos o socioculturales. Hoy en día y de acuerdo a esta ley, es el propio Ministerio quien les inscribe, por lo que esta situación no debiera volver a producirse.

Es necesario señalar un hecho que reviste esencial importancia. Esta normalización del dominio en terrenos rurales beneficia a unas 6.000 personas aproximadamente es decir, casi el 40% de la población rural de la región, dándose así un significativo avance en la consolidación del dominio, abriendo al mercado crediticio y al de la asistencia técnica, a miles de hectáreas, con el consecuente beneficio para sus dueños y para el desarrollo regional.

Dentro de esta política de normalización, se ha puesto énfasis en la X Región, y especialmente en Chiloé-Continental, ya que en los últimos 5 años se ha entregado 14.000 títulos de dominio, abarcando una superficie aproximada de 200.000 hectáreas.

En la actualidad se está trabajando en dar solución a aquellas personas que ocupan terrenos que fueron abandonados por sus dueños y que adquirieran plusvalía por la construcción de la carretera, induciéndolos a recuperar sus tierras. Hasta la fecha se han regularizado 1.181 casos de un total de 1.350, quedando sólo 169 casos por resolver.

#### 6.- PLAN PILOTO DE COLONIZACION DE LA XI REGION

El programa de colonización de la XI Región Aisén del General Carlos Ibañez del Campo, tiene como objetivos, por una parte asentar grupos humanos en las áreas fiscales disponibles y factibles de habitar y por otra mediante este poblamiento integrar los espacios deshabitados y la región en su conjunto al resto del país, de modo de lograr un desarrollo en aspectos socio-económicos, culturales, físicos y de soberanía.

Se asignó primera prioridad a la XI Región para iniciar los planes de poblamiento, en atención a su baja densidad poblacional y condiciones especiales de aislamiento que la convierten en un territorio virtualmente vacío, el que desde el punto de vista geopolítico y de desarrollo, es necesario poblar.

En lo referente a "Selección del Area", la primera acción, que en el ámbito de su competencia desarrolló el Ministerio, fue iniciar los estudios tendientes a determinar las áreas fiscales disponibles para el poblamiento. Resultado de aquellos estudios, fue la elección del sector Puyuhuapi. Dicho sector fue elegido por la existencia de recursos naturales factibles de ser explotados económicamente, a saber: suelos aptos para la ganadería, masas forestales de interés económico (aproximadamente un 50% de la superficie total de Puyuhuapi posee algún interés económico-forestal), recursos marinos abundantes, etc. todo ello unido a la inexistencia de población en el área y a la desafectación de que había sido objeto.

Se suma a las razones señaladas, que como quiera que una colonización debe efectuarse en terrenos vacíos, debía ubicarse una zona de estas características, pero sin olvidar que también se tiene en cuenta el factor que Puyuhuapi se encuentra dentro

de un cuadrángulo formado por La Junta, Puerto Raúl Marín Balmaceda, Puerto Cisnes y Puerto Puyuhuapi y Melinka.

Además, si se eligió un sector costero, fue por dos razones fundamentales, una el recurso marino y por otra parte, que como ya se dijo antes, el sector aledaño al camino longitudinal se encontraba con problemas de tenencia de la tierra, por lo que no se contaba con terrenos fiscales disponibles.

Por último la Ex-Reserva Forestal de Puyuhuapi está ubicada en la comuna de Cisnes abarca 171.593 hás y sus ventajas respecto de las otras áreas desafectadas son las siguientes: reúne una mayor cantidad de superficie, lo cual se traduce en una localización más ventajosa para los trabajos a realizar, el acceso al área, si bien es difícil, tiene alguna facilidad de comunicación respecto de las otras. Las clases de capacidad de uso de la tierra de las otras áreas, no permiten el asentamiento de un número relativamente significativo de familias, lo que habría implicado implementar separadamente esfuerzos técnicos y económicos en cada una de ellas. A futuro esta zona tiene posibilidades de conectarse al transporte carretero, pues cerca de su margen oriental está localizada la Carretera Longitudinal Austral.

#### TRABAJOS REALIZADOS:

Con dichos antecedentes, además de los ya recopilados, se efectuó en gabinete un anteproyecto de loteamiento del área de Puyuhuapi. Se delimitaron 30 lotes en una superficie 197.176 hás, entre los cuales se dejó uno fiscal de 2.500 hás, para un futuro centro poblado o villa.

En atención a las características especiales del sector, fue necesario delimitar mediante accidentes geográficos y líneas divisorias de aguas, pues permitía y facilitaba el replanteo en terreno.

Desde septiembre de 1983 se llamó a los interesados que espontáneamente habían presentado solicitudes en que manifestaban su interés en participar en el poblamiento de la zona austral.

Con el fin de seleccionar a los postulantes se confeccionó una ficha que consignaba los antecedentes de los peticionarios y colaboradores conjuntamente con la actividad que pretendían desarrollar en la zona y se procedió a evaluarlas conforme a una pauta. De esta selección sólo fueron considerados como plan experimental 6 grupos de familias que se constituyeron en primera instancia en enero de 1984, y su radicación definitiva se efectuó en abril de ese año.

Para los lotes restantes se confeccionaron bases de postulación y presentación de proyectos las que se encontraron a la venta desde febrero de 1984, el plazo de presentación de los proyectos venció el 29 de junio del mismo año.

Los grupos del plan experimental fueron seleccionados mediante una pauta de evaluación que consideraba en términos generales lo siguiente: proyecto; conocimiento de la región; nivel educacional y experiencia; fundamentación y disposición; situación económica y aspectos personales. Sobre la base de estos antecedentes fueron considerados 6 grupos que en total constituyen 16 familias actualmente radicadas en 6 lotes.

Para la adjudicación de los lotes restantes se seleccionaron los proyectos que presentaban las mayores ventajas desde el punto de vista técnico-económico, y al mismo tiempo se consideraban entre otros, aspectos tales como: conocimiento de la zona, nivel cultural, capital con que cuentan y aspectos ecológicos que involucra el proyecto.

Para llevar a cabo dicha colonización, el Ministerio debió proceder a la Mensura y loteamiento de 200.000 há.s. Para ello fue necesario realizar 3 campañas de 2 meses cada una de duración, las que fueron dirigidas y ejecutadas por profesionales de este Ministerio.

Estas campañas además, se han logrado con el concurso del personal de la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales de la XI Región, y con recursos propios del Ministerio.

LOGROS:

Dentro de los planes de colonización en que está empeñado el Ministerio en la ex-Reserva Forestal de Puyuhuapi en la XI Región, se han efectuado hasta el momento tres llamados, en los dos primeros, a 80 familias se les ha asignado un total de 27 lotes, que en conjunto comprenden una superficie de 110 mil hectáreas.

Próximamente se conocerán los resultados del tercer llamado para el cual se han ofrecido 10 lotes con una superficie de 39 mil hectáreas. A la fecha se encuentran, en proceso de evaluación 30 proyectos que fueron presentados dentro del plazo establecido en las Bases y Antecedentes. Para las personas que ya están instaladas en la zona, el Gobierno otorgó un subsidio habitacional especial, para viviendas de hasta 300 UF. logradas mediante el contrato con empresas o por sistema de autoconstrucción. Para este año, el Ministerio de la Vivienda y Urbanismo otorgará 80 subsidios. En una primera fase la División de Colonización de Bienes Nacionales ya asignó 47 subsidios para colonos pertenecientes al primero y segundo llamado, quedando el resto a disposición de los que participarán en la tercera etapa de selección.

Además de este subsidio los colonos cuentan para su abastecimiento con una sub-agencia de la ECA, instalada en el Campamento Base en Bahía Marchant. Se han construido además, 4 helipistas, se instaló un equipo de radio y se están realizando sondeos batimétricos a fin de dar facilidades portuarias. La motonave Río Baker recala 2 veces al mes en Bahía Marchant y Seno Gala y la Patrullera de Carabineros Cirujano Videla, cumple rondas periódicas de salud. Se encuentra también en proyecto la construcción de un camino que unirá la Junta, Puerto Raúl Marín Balmaceda y Seno Melimoyu.

Este tendrá 115 Kilómetros de longitud.

Por su parte personal de la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales de la XI Región (Coyhaique) realiza visitas periódicas a los lotes asignados con el objeto de conocer las diversas inquietudes de los pobladores.

Además de lo señalado anteriormente se pueden destacar entre los logros del Plan Piloto los siguientes:

- 1.- Construcción de 7 viviendas rústicas básicas para los pobladores, hechas por el Ministerio con el apoyo presupuestario del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo.
- 2.- Construcción de una bodega de 60 m<sup>2</sup> para la instalación de una Sub-Agencia de la E.C.A. en actual funcionamiento, atendido por un funcionario de esa Empresa (Alimentos, vituallas, herramientas, botiquines, etc.).
- 3.- Acondicionamiento del Campamento Base en Bahía Marchant, construyéndose una vivienda adicional para el funcionario de E.C.A. y refacción de la vivienda existente utilizada como central de Radiocomunicaciones y Posta de Primeros Auxilios.
- 4.- Construcción de una senda de penetración de 900 metros, que une Campamento Base con Lote Marchant Poniente.
- 5.- Construcción de 4 Helipistas, en conjunto con técnico de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.
- 6.- Estudio para la construcción de pista aérea con apertura de faja de 800 metros de largo por 6 metros de ancho, con técnicos de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.
- 7.- Instalación de un equipo de Radio facilitado por el SAG, para establecer comunicación radial del área de Puyuhuapi con estaciones de radio de Coyhaique y Puerto Aysén y radio de acción hasta Valdivia por el Norte.
- 8.- Construcción de una senda de penetración de 3 Km de extensión, que comunica Bahía Marchant con Seno Gala y otra de 21 Km. en Río Marchant.
- 9.- Motonaves de EMPREMAR están recalando dos veces al mes en Bahía Marchant y Seno Gala.
- 10.- Sondeos batimétricos efectuados por la Armada de Chile, para la construcción de Facilidades Portuarias, en lugares que determinen los estudios.

- 11.-Estudio preliminar para abrir camino de penetración entre la Junta y Bahía Marchant de 108 Km. de longitud, uniendo de paso Puerto Raúl Marín Balmaceda. Construcción comenzará en Octubre de 1985, por el Cuerpo Militar del Trabajo, Obras Públicas y Bienes Nacionales.
- 12.-Visitas periódicas cada 40 días a los lotes asignados, con el objeto de conocer los problemas de los pobladores y buscar las soluciones a ellos. Estas visitas las efectúa personal de la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales de Coyahique.
- 13.-Se ha coordinado con CORFO la atención crediticia de los colonos, lo que podrá sólo operar una vez que sean dueños de la tierra.
- 14.-Por otra parte, CONAF ya ha visitado a los colonos con la finalidad de confeccionar gratuitamente para ellos los planes de manejo que permitan la explotación legal del recurso forestal existente.
- 15.-Dictación de decreto supremo que regula el otorgamiento de 80 subsidios habitacionales para el presente año, especialmente concebidos en conjunto con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, en orden a satisfacer en forma definitiva las necesidades habitacionales de los pobladores (300 UF.). El subsidio faculta al colono para autoconstruir o contratar los servicios de una empresa constructora.
- 16.-Se consiguieron en coordinación con Ferrocarriles del Estado, rebajas en las tarifas de pasajeros y carga para el traslado de colonos desde Santiago hasta Puerto Montt.
- 17.-De igual manera, en coordinación con EMPREMAR, se rebajaron pasajes y carga en un 50%.
- 18.-Ensanche de la senda de 4 Km. de longitud que une los Senos Gala y Melimoyu, quedando en 8 mts.
- 19.-Mediante la coordinación entre el Ministerio de Obras Públicas y esta Secretaría de Estado se logró materializar la construcción de una senda de comunicación de 5 Kms. a partir de Seno Melimoyu hasta Río Marchant, bordeando la ribera sur de este río.

20.-Conjuntamente con la Intendencia Regional, se llamó a concurso y se seleccionó a una empresa constructora que elaboró proyecto de casa de 56 mts<sup>2</sup> para construir en la zona de colonización en el evento que el beneficiario optase por ese sistema.

21.-La venta de los terrenos se efectúa con un 10% al contado antes de suscribirse la escritura pública y el saldo en 12 años, los tres primeros de gracia, siendo el plazo total de 15 años.

No obstante todo lo anteriormente señalado es preciso aclarar las características del terreno en que se está llevando a cabo la colonización.

Efectivamente, no todo el terreno es plano, ya que existen pendientes de hasta 45°. Sin embargo, se debe señalar que el área presenta las características propias del sector montañoso de Aysén, en que es dable encontrar superficies de pronunciada pendiente, pero ellas se alternan con valles de superficie plana y semiplana, quedando, de esta manera, los lotes debidamente equilibrados en su topografía, es decir, montaña, superficies planas y semiplanas.

Por otra parte, es necesario señalar que la mayoría de los menores del sector, están en edad escolar básica, razón por la cual se ha establecido con el Ministerio de Educación, que ésta se imparta por una colona profesora, pudiendo revalidar dichos estudios según un Programa Especial de dicha Secretaría de Estado. En todo caso, en coordinación con esa misma Secretaría de Estado y Gobierno Regional, se construirá una escuela en el sector.

Además, en el mediano plazo, se ha contemplado la creación de un poblado con infraestructura básica de Servicios y en el corto plazo la instalación de un poder comprador para los productos obtenidos por los colonos, sin perjuicio de su comercialización en forma independiente.

7.- AMBITOS DE LA COLONIZACION:

La colonización de zonas de escasa o nula densidad poblacional puede abordarse de varias maneras, no siendo excluyentes unas de otras.

Una primera forma es en torno a terrenos fiscales silvoagropecuarios y que pretende la explotación de los recursos naturales de las áreas que se pueblen. Esta explotación debe ser racional y controlada a fin de proteger dichos recursos y mantener el delicado equilibrio ecológico de la región.

Para ello, se exige a los postulantes la presentación de un proyecto de inversión que es debidamente evaluado y se entrega a los colonos una serie de normas sobre la ecología del área.

Hasta la fecha se han presentado variados proyectos, tales como la explotación de recursos marinos-la mayor parte- y otros tales como crianza de mulares, gansos, de apicultura y cunicultura, etc.

Otra forma es en torno a las fuentes de trabajo. Esta puede tomar dos modalidades, una en el sector rural, explotando recursos tales como el fomento turístico de caza y pesca, o de la explotación de recursos mineros como por ejemplo lavaderos de oro en la zona del Queulat, etc. y una forma urbana que podríamos llamar de fomento poblacional, llevando gente a poblar centros urbanos pero con oficios específicos (por ejemplo Herreros, Talabarteros, etc), de que carezcan dichos poblados, en base a un estudio ocupacional que deberían realizar las Municipalidades del sector conjuntamente con la Intendencia Regional y SERPLAC.

Una tercera variante de colonización es la acción en terrenos particulares. Con el objeto que se incorporen a este proceso. Esto se logra con incentivos de tal naturaleza que hagan que a los dueños de esos terrenos les sea más fácil y rentable su explotación, o que debido a la plusvalía que alcancen los mismos, entren en el mercado de la tierra y puedan asignarse a fines de Colonización.

Para ello, está en estudio un proyecto de ley que otorgue franquicias en las áreas que esten en proceso de colonización.

8.- OBJETIVOS DE LA COLONIZACION:

a) Asentamientos Humanos:

Como se ha reiterado, uno de los objetivos fundamentales del proceso de colonización es el definitivo asentamiento humano, que el colono no sólo se sienta dueño de la tierra, sino que tome conciencia de su trascendental tarea de incorporar al desarrollo del país, terrenos hasta ahora inutilizados y hacer posible una efectiva soberanía.

Este Ministerio, con su quehacer y como lo demuestra su estructura orgánica (sus Divisiones tienen como fin último lograr asentar a los chilenos en sus tierras) ayuda a cristalizar este fundamental y trascendental propósito.

b) Retención del Flujo Migratorio:

Otro de los objetivos que se deduce del anterior es la retención del flujo migratorio hacia centros urbanos, idea básica del Plan de regionalización del país que impulsa el Gobierno.

El proceso de colonización no termina sino cuando el colono se siente parte de la tierra que habita, es decir, estando asentado y lo que por consecuencia, pone un importantísimo freno a la migración.

c) Creación de Polos de Desarrollo:

Finalmente, un tercer objetivo, y absolutamente relacionado con los anteriores, es que la colonización (no solo en la XI Región) sirva como polo de desarrollo que irradie sus beneficios a todo el país.

Sábado 10 de Agosto de 1985.

Colonizar no significa un simple cambio de residencia. Significa un notable y gigantesco esfuerzo personal por incorporar nuevos territorios al desarrollo nacional y que requiere de una gran cuota de esfuerzo y sacrificio, compartido y apoyado por el Estado, pero que tiene una meta trascendental. Hacer de este país, una nación más grande, más rica y más soberana.

Artículo 19. - Reemplázase la letra c) del artículo 19 del decreto Ley N° 21.274 de 1980 por la siguiente:  
"c) La Gobernación de las demás entidades del Estado, cualquiera que sea su naturaleza, en la elaboración de las políticas de fomento al aprovechamiento e incorporación de terrenos fiscales al desarrollo de zonas de escasa densidad de población, y demás que la ley o los actos de su competencia encaminen a su realización, la correspondiente además, en esta materia, la programación y ejecución de las políticas, planes y programas dirigidos al asentamiento humano en aquellas áreas del territorio nacional de escasa densidad poblacional".

Santiago, Agosto de 1985.-

Artículo 20. - Créase los siguientes cargos en los escalafones de la Subsecretaría de Bienes Nacionales, fijada por el decreto con fuerza de ley N° 250 de 1981, de la Subsecretaría de Bienes Nacionales:  
1.- Escalafón de Directivos Superiores.  
1.- Director de Colonización. Nivel III E.N.T. grado 40.  
2.- Escalafón de Directivos.  
1.- Jefe del Departamento de Estudios Territoriales, Nivel II E.N.T. grado 35.  
2.- Jefe del Departamento de Asentamiento Humano, Nivel III E.N.T. grado 30.  
Artículo 21. - Corresponde al Jefe de la División de Colonización, estudiar y proponer la planificación de las medidas destinadas a promover el asentamiento humano en las áreas del territorio nacional de escasa densidad poblacional, impartir las instrucciones correspondientes y evaluar la ejecución de estas.  
Artículo 22. - El Jefe del Departamento de Estudios Territoriales deberá estudiar los estudios de factibilidad de las áreas de escasa densidad poblacional y estudiar, proponer y mantener actualizadas las zonas de estudio que permitan establecer una adecuada coordinación administrativa.  
Artículo 23. - Al Jefe del Departamento de Asentamiento Humano le

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE CHILE.

Sábado 10 de Agosto de 1985.

MINISTERIO DE BIENES NACIONALES.

LEY NUMERO 18.427.

MODIFICA LA LEY ORGANICA DEL MINISTERIO DE BIENES NACIONALES  
Y AUMENTA SU PLANTA DE PERSONAL.

---

La Junta de Gobierno de la República de Chile ha dado su aprobación al siguiente

Proyecto de ley

Artículo 1º. - Reemplázase la letra c) del artículo 1º del decreto ley Nº. 3.274 de 1980 por la siguiente:

"c) La coordinación de las demás entidades del Estado, cualquiera que sea su naturaleza, en la elaboración de las políticas destinadas al aprovechamiento e incorporación de terrenos fiscales al desarrollo de zonas de escasa densidad de población, y disponer la ejecución de los actos de su competencia encaminados a su realización. Le corresponderá además, en esta materia, la proposición y ejecución de las políticas, planes y programas destinados al asentamiento humano en aquellas áreas del territorio nacional de escasa densidad poblacional".

Artículo 2º. - Créanse los siguientes cargos en los escalafones que se indican de la Planta del Personal del Ministerio de Bienes Nacionales, fijada por el decreto con fuerza de ley Nº. 260 de 1981, de la Subsecretaría de Bienes Nacionales.

1.- Escalafón de Directivos Superiores.

1 Jefe de División de Colonización. Nivel III EUR, grado 4º.

2.- Escalafón de Directivos.

1 Jefe de Departamento de Estudios Territoriales, Nivel II EUR, grado 6º.

1 Jefe de Departamento de Asentamiento Humano, Nivel III EUR Grado 7º.

Artículo 3º. - Corresponderá al Jefe de la División de Colonización estudiar y proponer la planificación de las medidas destinadas a procurar el asentamiento humano en las áreas del territorio nacional de escasa densidad poblacional, impartir las instrucciones correspondientes y evaluar la ejecución de estas.

Artículo 4º. - El Jefe del Departamento de Estudios Territoriales deberá efectuar los estudios de factibilidad de las áreas de escasa densidad poblacional: y estudiar, proponer y mantener sistemas de información que permitan establecer una adecuada coordinación intra y extraministerial.

Artículo 5º. - Al Jefe del Departamento de Asentamiento Humano corresponderá:

a) Estudiar y proponer los programas y gestiones productivas, económicamente autosoportantes de la actividad humana, que sea factible desarrollar en las áreas de escasa densidad poblacional, preservando la armonía de hábitat y velando por la racional explotación y conservación de los recursos naturales, y

b) Estudiar, proponer y coordinar aquellas infraestructuras básicas que, tanto por la vía intersectorial como por la intraministerial, aseguren las condiciones mínimas necesarias para el asentamiento humano con el carácter de permanente.

Artículo 6º.- Aumentanse en tres plazas la dotación máxima del personal del Ministerio de Bienes Nacionales establecida en la Ley de Presupuestos del Sector Público para el año 1985.

Artículo 7º.- El mayor gasto que representa esta ley se financiará con cargo a los fondos o recursos destinados al Ministerio de Bienes Nacionales en la Ley de Presupuestos vigente.

JOSE T. MERINO CASTRO, Almirante, Comandante en Jefe de la Armada, Miembro de la Junta de Gobierno.

FERNANDO MATTHEI AUBEL, General del Aire, Comandante en Jefe de la Fuerza Aerea. Miembro de la Junta de Gobierno.

CESAR MENDOZA DURAN, General Director de Carabineros. Miembro de la Junta de Gobierno.

CESAR RAUL BENAVIDES ESCOBAR. Teniente General de Ejército. Miembro de la Junta de Gobierno.

Por cuanto he tenido a bien aprobar la precedente ley, la sanciono y la firmo en señal de promulgación. Lévese a efecto como Ley de la República.

Regístrese en la Contraloría General de la República, publíquese en el Diario Oficial e Insértese en la Recopilación Oficial de dicha Contraloría.

Santiago, 31 de Julio de 1985. AUGUSTO PINOCHET UGARTE, General de Ejército, Presidente de la República. René Peri Fagerstrom, General Inspector de Carabineros. Ministerio de Bienes Nacionales. Ricardo García Rodríguez. Ministerio del Interior. Patricio Carvajal Prado, Vicealmirante Ministro de Defensa Nacional. Hernán Buchi Buc, Ministro de Hacienda.

Lo que transcribo a Ud., para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud.- Jorge Calderón Figueroa, Subsecretario de Bienes Nacionales.