

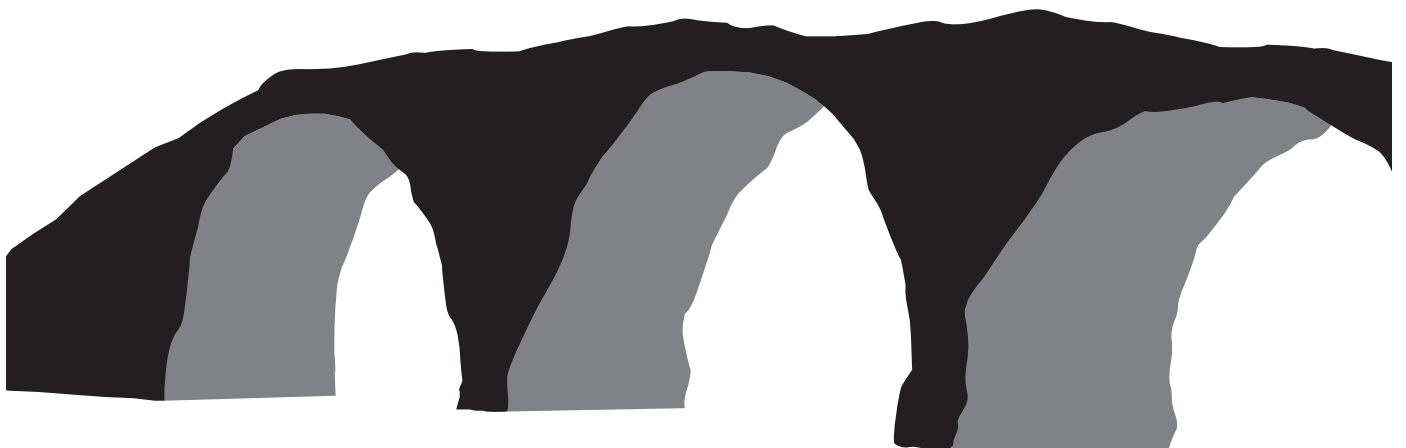
VESTÍGIOS – Revista Latino-Americana de Arqueología Histórica

Volume 5 | Número 1 | Janeiro – Junho 2011

ISSN 1981-5875

**LA EMERGENCIA DE LAS CIUDADES PUERTO-
PUERTA EN LA ACTIVIDAD Y DINÁMICA
ANTÁRTICA. EL CASO DE PUNTA ARENAS, CHILE.**

Nelson Soto Santibáñez



LA EMERGENCIA DE LAS CIUDADES PUERTO-PUERTA EN LA ACTIVIDAD Y DINÁMICA ANTÁRTICA. EL CASO DE PUNTA ARENAS, CHILE.¹

Nelson Soto Santibáñez²

RESUMO

A partir de elementos históricos e situações contemporâneas, o artigo relata uma sucessão de eventos que moldaram a cidade de Punta Arenas, como uma ligação internacional na dinâmica global dos fluxos antárticos. Assume-se que as cidades porto-porta são nós indispensáveis dentro da mesma atividade e ocupação humana da Antártica, o que implica que a dinâmica de ocupação necessita desses espaços intermediários. São aqui analisados como tais ligações têm sido gestadas entre Chile, Punta Arenas y Antártica, descrevendo o processo de surgimento e de montagem de instituições, instrumentos e associações entre agentes públicos e privados como sede em Punta Arenas. Espera-se contribuir para o conhecimento dessas cidades e seu papel na construção do espaço antártico.

Palavras-chave: Porto-Porta, Punta Arenas, Espaço antártico

RESUMEN

A partir de elementos históricos y de situaciones contemporâneas, el artículo da cuenta de una sucesión de eventos que han ido conformando a la ciudad de Punta Arenas como un eslabón de carácter internacional en la dinámica global de flujos antárticos. Se asume que las ciudades puerto-puerta son nodos indispensables dentro de la actividad y la misma ocupación humana de Antártica, insinuando que la propia dinámica de ocupación necesita de estos espacios intermedios. Se revisa como se han gestado las vinculaciones entre Chile, Punta Arenas y Antártica, describiendo el proceso de emergencia y montaje de instituciones, instrumentos y asociaciones entre agentes públicos y privados radicados en Punta Arenas. Se espera aportar al

1 Este trabajo se basa en fragmentos de mi tesis de maestría denominada Tentáculos Humanos hacia el Hielo. Actividad humana, flujos y ciudades puerto-puerta hacia Antártica. El caso de Punta Arenas. Chile. Universidad Católica del Norte y Universidad de Tarapacá. San Pedro de Atacama, Chile.

2 Antropólogo y Ma. en Antropología. Alumno becario MECESUP del Programa de Doctorado en Antropología del convenio Universidad Católica del Norte y Universidad de Tarapacá. Instituto de Investigaciones Arqueológicas y Museo, Le Paige 380, San Pedro de Atacama, Chile. Email: paleorock@yahoo.com

conocimiento de estas ciudades y su papel en la construcción del espacio antártico.

Palavras-clave: Puerto-puerta, Punta Arenas, Espacio antártico

ABSTRACT

Reviewing historical and contemporary situations, this article discusses a series of events that have shaped the city of Punta Arenas as an international link in the global dynamics of Antarctic flows. It is assumed that port-gate cities are critical nodes within the same activity and human occupation of Antarctica, implying that the dynamics of occupation require these spaces. This paper reviews how they have gestated the links between Chile, Punta Arenas and Antarctica, describing the process of emergence and assembly of institutions, tools and partnerships between public and private actors based in Punta Arenas. It is hoped that this discussion will contribute to the understanding about these cities and their role in the construction of the Antarctic space.

Key-words: Port-gate, Punta Arenas, Antarctic space

INTRODUCCIÓN

La actividad antártica internacional, relacionada con actividades científicas, logísticas, turísticas y pesqueras, representa hoy un flujo permanente de personas y carga por medio de aviones y navíos que operan fundamentalmente en los meses del estío austral. La distancia geográfica de Antártica desde los diversos Estados que son parte del Sistema del Tratado Antártico, implica travesías aéreas y marinas sobretodo, que pueden durar hasta más de un mes de viaje desde el punto de origen hasta el punto final del flujo. Entre puntos de origen y puntos de llegada, existen puntos intermedios que participan en la estructuración una red global de flujos antárticos. La ciudad de Punta Arenas es uno de estos puntos de articulación geográfica y logística.

Un ejemplo de esto es el flujo que realiza el PROANTAR³ de Brasil. Este contempla el uso de navíos que originan su viaje el mes de octubre en Río de Janeiro, pasan por Río Grande do Sul para hacerse de carga, pueden pasar por Buenos Aires para abastecerse de combustible, llegan a Punta Arenas, reciben carga y pasajeros y, posteriormente se dirigen hacia las Shetland del Sur, que es donde opera principalmente el PROANTAR. En el transcurso del verano, tanto el *Ary Rongel* como el *Maximiano* (los dos navíos polares de apoyo oceanográfico de la Marina de Brasil), transitan entre las Shetland del Sur y Punta Arenas.

En Punta Arenas se recibe a una buena parte de los científicos brasileros que irán a Antártica, ya sea por mar o por aire. Estos llegan a Punta Arenas por vía aérea militar desde el aeropuerto de Pelotas en Río Grande do Sul, o bien de vuelo comercial vía Brasil – Santiago – Punta Arenas. En Punta Arenas se hospedan, compran o pasean hasta esperar su viaje por mar o aire hacia Antártica. Si el viaje se realiza por aire, será un Hércules C-130 el que, dependiendo de las *ventanas* climáticas, transportará a los científicos desde Punta Arenas hacia Base Frei en isla Rey Jorge, para posteriormente ser trasladados vía helicóptero o navío hasta la Estación Antártica Comandante Ferraz de Brasil y ubicada también en isla Rey Jorge.

Si el viaje es por mar, el pasajero abordará el *Ary Rongel* o el *Maximiano* en Punta Arenas, ya sea para ser dirigidos hacia Base Frei, Estación Comandante Ferraz, o ser re-destinado en helicóptero hacia algún otro lugar de campamento científico. El mes de marzo, el PROANTAR finaliza sus actividades estivales y los navíos regresan siguiendo la misma ruta portuaria hasta Río de Janeiro donde llegan a fines del mes de abril. El ciclo se reinicia nuevamente el mes de Octubre. Este itinerario pone de relieve la temporalidad cíclica y por ende la permanencia del flujo antártico, como también el carácter intermodal del transporte hacia Antártica, encadenado en

3 Programa Antártico Brasilerero

eslabones aéreos y marítimos. En el ejemplo anterior, Punta Arenas participa como una plataforma intermedia o nexo aero-marítimo entre Río de Janeiro o Pelotas y la Estación Comandante Ferraz en isla Rey Jorge. Además del PROANTAR de Brasil otros 14 Programas Antárticos Nacionales utilizan a Punta Arenas como un nodo en donde se abastecen de combustible, víveres, y otros diversos bienes o servicios. O donde personas o carga cambian de transporte (intermodal) para llegar a Antártica o retornar desde ella a sus lugares de origen.

Junto con Punta Arenas las ciudades de Ushuaia, Cape Town, Hobart y Christchurch del hemisferio austral ostentan el estatus internacional de *Puertas de Enlace* hacia (y por qué no, desde) Antártica. Estas *Puertas de Enlace* han sido denominadas como ciudades antárticas, ciudades puente o ciudades puerta, principalmente. He incorporado el concepto de *ciudad puerto-puerta*, pues si Punta Arenas es una puerta hacia Antártica, es por su condición de puerto aero-marítimo. Las características de estas ciudades son la cercanía geográfica, su calidad de puertos aéreos y marítimos, y su concentración de agencias y agentes públicos y privados que participan como oferentes de bienes, servicios y en algunos casos de especialización científico-académica antártica.

El caso de Punta Arenas refleja la reciente implementación de instituciones y estrategias de planeamiento para el desarrollo de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, implementando estímulos e instrumentos públicos para la inversión civil y privada, con el propósito de transformar a la ciudad en un referente mundial como *puerta de enlace* y, en la atención y oferta de bienes y servicios logísticos antárticos. Considerando estos antecedentes, este artículo se concentra en el proceso de emergencia y montaje de estos elementos que han permitido que Punta Arenas, sea según ciertas categorías nativas de la ciudad, un espacio antártico.

Este trabajo es fruto de un proceso de trabajo documental y etnográfico realizado entre el año 2009 y 2010 en la ciudad de Punta Arenas.

BREVE RESEÑA HISTÓRICA DE PUNTA ARENAS

Punta Arenas es una ciudad-puerto que se ubica en Magallanes, zona austral de la Patagonia, al extremo sur del continente americano. Se emplaza en la ribera occidental del Estrecho de Magallanes, a una distancia de 3.090 kilómetros de Santiago y a unos 1.300 kilómetros de la Península Antártica. Hoy cuenta con una población sobre las 120.000 personas, concentrando el 80% de la población regional.



4



5

Es la ciudad capital de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena⁶, según la re-distribución político-administrativa establecida por el Proceso de Regionalización dictado bajo el Gobierno Militar (1973-1990). Allí, el territorio comprendido por el Estado de Chile es entendido por este como tricontinental, en tanto además de la parte continental, conforman también el territorio de Chile las islas oceánicas y el Territorio Antártico Chileno, con sus respectivos espacios marítimos y aéreos, lo que le da al país la característica de tricontinentalidad (Ministerio de Defensa, 2010: 36). Quedan claras aquí dos cuestiones, primero, Chile asume tener territorialidad en 3 continentes distintos (América, Oceanía, Antártica), segundo, el espacio al que nos referiremos constituye en la ordenación político administrativa del país, una región constituida por fracciones de dos continentes, siendo uno considerado la extensión o conexión natural del otro (América del Sur – Península Antártica), esto es la Región de Magallanes y Antártica Chilena.

4 Fuente: <http://img155.imageshack.us/i/xiirsy5.jpg>

5 Fuente: <http://www.walternieto.com.ar/store/antartida.jpg>

6 Algunos antecedentes importantes de la Región: *Es la región más austral y extrema del país. Sus límites son: por el norte, la Región de Aysén (48° 36'); por el sur, las aguas internacionales del Mar de Drake (56° 30'); por el este, la República Argentina; y por el oeste el Océano Pacífico Sur Oriental. / ... / La superficie regional alcanza los 1.382.033 km², siendo en su mayoría (1.250.000 km²) Territorio Antártico. Considerando este último antecedente, la densidad poblacional es baja, sólo 1,2 habitante por km². Una de las características singulares de Magallanes es que sólo un tercio de su territorio se encuentra habitado, correspondiendo al sector oriental de la Cordillera de los Andes. El resto del territorio es prácticamente inhabitable, debido a las altas precipitaciones, bajas temperaturas, falta de comunicaciones y abrupto relieve. Sin embargo, se puede incorporar a la actividad económica a futuro, especialmente para el turismo, por sus recursos naturales y paisajes excepcionales. Aproximadamente un 60% del territorio está totalmente despoblado en la parte occidental y sur, estando prácticamente todo ese territorio protegido legalmente como parques nacionales y reservas forestales. Son archipiélagos inhabitables, cubiertos de tundras o de bosques húmedos sometidos al clima lluvioso y frío con escasa insolación. Se calcula que una superficie de 6.738.491 hectáreas son hoy áreas protegidas ambientalmente por el Estado. Ver Política Ambiental Región de Magallanes y Antártica. En: <http://www.sinia.cl/1292/fo-article-26200.pdf>*

La historia de Punta Arenas comienza con el descubrimiento para el mundo europeo del Estrecho de Magallanes en 1520, cuya importancia radica en haber constituido un codiciado paso bi-oceánico para la corona española, previo al descubrimiento del Cabo de Hornos. Para los españoles representó un paso fundamental en el intento de mantener el control del tráfico naviero en su periplo de conquista y colonización del nuevo mundo americano. El intento español de control se vio mermado al fracasar dos intentos colonizadores por medio del asentamiento de grupos humanos, los que simplemente murieron al no saber como sobrevivir en las condiciones ambientales del extremo sur patagónico. Por otro lado, el descubrimiento del Cabo de Hornos, hizo perder la exclusividad del paso bi-oceánico atribuida al Estrecho y con ello, España simplemente perdía el control del tráfico naviero (Braun, 1997).

El próximo hito sucede después de trescientos años, cuando el proceso de consolidación y expansión republicana del Estado chileno⁷, fija un nuevo límite territorial por medio de la ocupación efectiva de Magallanes. Así, en 1843 se funda el Fuerte Bulnes, el primer asentamiento chileno en la zona y el que por medio de una dinámica articulada desde el norte del país, funcionó como un asentamiento que precisaba cíclicamente de materiales de construcción, alimentos, vestimentas, animales y personas, que fuesen permitiendo la mantención subvencionada de la nueva colonia (Martinic, 2002; Braun, 1997). Esta dinámica de dependencia generada desde el Estado, fue el mecanismo que permitió la continuidad del asentamiento humano en esta zona del país. Aun así, las condiciones ambientales del emplazamiento del Fuerte Bulnes, no eran las más propicias para la reproducción de la vida humana, por lo que entre 1848 y 1849, se decide cambiar de lugar el asentamiento, gestándose así Punta Arenas.

Punta Arenas se constituyó primero en colonia penal y posteriormente, mediante diversos procesos de colonización, chilota (chilena) y extranjera, se fue constituyendo en un bastión cosmopolita y capitalista en el sur americano. Su cualidad de puerto fue grandemente explotada, por lo que la ciudad sirvió posteriormente como un enclave utilizado en la colonización de la Patagonia tanto chilena como argentina. Así mismo, sus flujos navieros, cubrieron todo el cono

7 La ocupación del territorio comprendido como nacional, ha sido una permanente historia de expansión desde el centro o la capital del país. En la etapa colonial mediante ocupaciones españolas y misioneras, posteriormente en la etapa Republicana y por qué no, colonial también, por medio de colonos europeos y las fuerzas armadas principalmente. La historia de Magallanes, Punta Arenas y Antártica, esta íntimamente ligada con estos procesos de ocupación del territorio nacional mediante la implementación de asentamientos y colonias humanas en zonas aisladas, deshabitadas y hoy protegidas ambientalmente. Esta es parte de la historia de un espacio estratégico, territorial y geopolíticamente, en tanto su ubicación geográfica es privilegiada en la articulación de flujos en los pasos interoceánicos y en su proyección al continente antártico.

sur americano, conectando la ciudad con los puertos de Valparaíso y Buenos Aires principalmente, con Europa, así como con las islas Malvinas, Tierra del Fuego, los canales patagónicos e inclusive, las Shetland del Sur en Antártica (Martinic, 2002).

VINCULACIONES ENTRE PUNTA ARENAS Y ANTÁRTICA

Para comprender las vinculaciones establecidas entre Punta Arenas y Antártica, es necesario conocer las vinculaciones que Chile ha establecido como Estado con Antártica antes y después del funcionamiento del Sistema del Tratado Antártico. Presento una síntesis de los hitos que han configurado esta vinculación.

Considerando sus herencias coloniales de España, respecto a la propiedad de tierras asignadas por la Corona mediante Reales Cédulas, Chile argumentó desde sus inicios republicanos cierta convicción respecto a sus derechos territoriales en Antártica. (Pinochet de la Barra, 1955). Desde fines del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, Chile otorgó, mediante Decretos Legales del Ministerio de Industrias y Obras Públicas, y el Ministerio de Tierras y Colonización, concesiones de islas y aguas subantárticas del Cabo de Hornos y las Shetland del Sur, para actividades de pesca y caza de lobos, focas y ballenas principalmente. Participando del proceso de inclusión de Antártica en el sistema-mundo y la explotación indiscriminada de recursos naturales, ya en extinción en el Polo Norte (Berguño, 2004; Zarankin y Senatore, 2007). En esta época, el puerto de Punta Arenas fue permanentemente utilizado en el tránsito de cazadores y exploradores extranjeros para abastecimiento, reparaciones, descanso, comunicaciones y salvataje de personas, navíos⁸ (Berguño, 2003).

El año 1940, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio fija mediante el Decreto N° 1.747 los límites territoriales de Chile en Antártica hasta el Polo Sur, territorio que hoy es conocido en el país como Territorio Antártico Chileno. En

8 Desde las observaciones del Tránsito de Venus en 1882, Magallanes en general y Punta Arenas en particular, se constituyeron en espacios permanentes de observación científica multinacional y cosmopolita. Esto implicó y sigue implicando el uso de este territorio, como un espacio de flujo de fuerte presencia científica. Para el caso del Tránsito de Venus en 1882 (Empeaire, 2002), que coincide a la vez con el inicio del Primer Año Polar (Chapman, 1995), a Punta Arenas arribaron grupos científicos desde Francia y Brasil. Ambas delegaciones se establecieron por un período de dos meses en Punta Arenas y algunos puntos insulares como bahía Orange y Georgia del Sur, además de Ushuaia (Tierra del Fuego) y Port Stanley (Malvinas/Falkland), serían los puntos más australes para realizar sus observaciones científicas. Para el Segundo Año Polar, como aun no se contaba con estaciones científicas en Antártica, nuevamente son zonas insulares sub-antárticas las que se utilizan en la red de observatorios por las que comenzaría a gestarse una cadena planetaria de conocimiento científico. Para esta ocasión, en Punta Arenas se instalaría una Estación Magnética. Berguño (2004: 5) argumenta *En el período que se extiende entre el Primer y Segundo Año Polar, directa o indirectamente, el apoyo meteorológico, de abastecimiento o de asistencia de Chile en Punta Arenas había sido brindado a las expediciones antárticas de Gerlache, Nordenskjöld, Drigalski, Charcot y Shackleton. [...] En las posteriores décadas de los años treinta y cuarenta, la vocación antártica de Punta Arenas encontraría muchas oportunidades para manifestarse, desde la expedición antártica nacional de 1947, hasta la participación potente de Chile en el Año Geofísico Internacional (AGI 1957-58).*

1947, el Estado implementa la Base Soberanía (la primera base/ estación permanente del país y aun en funcionamiento bajo el nombre de Base Prat) y una agencia de correos en Isla Greenwich en las Shetland del Sur. A partir de aquí y hasta mediados de la década de los 50, Chile tendría 4 bases permanentes, 2 refugios temporales, 5 faros y 17 balizas y monolitos en este territorio (Pinochet de la Barra, 1955).

El año 1956, el Ministerio de Relaciones Exteriores implementa legalmente el Estatuto del Territorio Antártico Chileno, D.F.L. N°298⁹, que otorga al Intendente de Magallanes, con residencia en Punta Arenas, la administración del territorio antártico en la delegación de representantes militares; la regulación de actos civiles; y de los transportes y de la actividad productiva en el territorio (portuarias y de pesca). Para todos los fines administrativos, se fija la ciudad de Punta Arenas como el centro burocrático de estas labores.

A partir de 1961, año que entra en funcionamiento el Tratado Antártico, Chile como país signatario subordina sus intereses soberanos a la normativa del Tratado, sin renunciar a su pretensión territorial. Esto ha generado una doble estrategia de actividad antártica, la que por un lado debe respetar el consenso internacional no-soberano y por otro, que mantiene una administración efectiva y una presencia humana permanente, en el intento de generar no solo una soberanía territorial, sino también una *soberanía del conocimiento*¹⁰.

En 1963, se crea el Instituto Antártico Chileno (INACH), que depende del Ministerio de Relaciones Exteriores y que es *un organismo técnico del Ministerio de Relaciones Exteriores, dependiente del Ministro, que goza de plena autonomía en todo lo relacionado con asuntos antárticos de carácter científico, tecnológico y de difusión, y será el único organismo al cual le corresponda resolver sobre estas materias*¹¹. Actualmente, coordina el Programa Científico Antártico Nacional compuesto por 26 proyectos de investigación científica; coordina las acciones logísticas para el Programa Nacional y otros programas internacionales; representa a Chile en los organismos y reuniones internacionales; y realiza la difusión de la actividad antártica en Chile.

El año 1969, y después de las erupciones volcánicas de 1967 en isla Decepción,

9 En relación a este Estatuto, la Política Antártica Nacional del año 2000 plantea que: (...) constituye un marco general que, armonizado con el derecho internacional y el derecho interno serviría para adoptar las medidas necesarias que permitan desarrollar la infraestructura de Punta Arenas, transformándola en un centro internacional de actividades antárticas, útil y eficiente, que otorgue facilidades, servicios y espacio para científicos, turistas y visitantes. (MINREL, 2000: 5)

10 El documento denominado Agenda Antártica elaborado por el Gobierno Regional de Magallanes plantea lo siguiente: *Para consolidar nuestro carácter de país antártico, creemos que es preciso iniciar una nueva etapa y transitar de una visión antártica fundada en objetivos y acciones presenciales, hacia otra más robusta, cimentada en la soberanía del conocimiento, el fortalecimiento de la identidad cultural y la prestación de servicios antárticos.* Texto no disponible en impreso o en la Web. Facilitado digital y personalmente por directivos del Gobierno Regional.

11 Ver: http://www.dipres.cl/574/articles-15034_doc_pdf.pdf

Chile decide crear el centro meteorológico Presidente Frei a cargo de la Fuerza Aérea en isla Rey Jorge. Ya en 1978, se re-ordenan los límites administrativos nacionales y este sector del país pasa a ser denominado como Región de Magallanes y Antártica Chilena. La región se divide en cuatro provincias, una de ellas es la Provincia de la Antártica Chilena, que se divide en la comuna de Cabo de Hornos y la comuna Antártica Chilena, cuya capital es Villa Las Estrellas fundada en 1984¹² y ubicada junto a Base Frei, en las Shetland del Sur.

En 1978 se crea el Consejo de Política Antártica¹³, que es el

(...) organismo que tiene por función determinar las bases políticas, científicas, económicas y jurídicas de la acción nacional en el Territorio Antártico que depende administrativamente de la Subsecretaría de Relaciones Exteriores. EL CPA es un cuerpo colegiado integrado por ministros y autoridades ministeriales. Los ministros que participan en este Consejo son los de Relaciones Exteriores, que lo preside, de Defensa Nacional y de Hacienda¹⁴.

Por normativa, el Consejo de Política Antártica (CPA) define que INACH, junto al Departamento Antártico del Ejército, la División Antártica de la Armada y la División Antártica de la Fuerza Aérea de Chile, son los operadores¹⁵ de Chile en territorio antártico, en tanto son los ejecutores de la actividad antártica nacional. Es a ellos a quienes el CPA entrega los dineros que hagan posible las operaciones en el continente austral, y es al CPA a quien estos operadores deben rendir cuentas presupuestarias y administrativas.

Bajo la Dictadura Militar, se gestó en 1984 la Política Antártica Nacional la que según Waghorn (2007)

12 Argentina y Chile han experimentado formas de asentamientos distintas a cualquier otro intento de ocupación humana en Antártica. Esto al implementar poblados en 1978 en Base Esperanza (Argentina) y en 1984 en Base Frei (Chile), Villa Las Estrellas. Ambos son poblados que incluyen a mujeres y niños, por lo general familias de militares de alto rango que participan de las dotaciones antárticas anuales, y que viven allá por un periodo de uno o dos años. Estas Villas, cuentan con casas, escuela, correo, registro civil, radios y otros servicios, que permiten hacer de estos espacios de ocupación humana, lugares de experimentación de vida social, en donde científicos y operadores militares o civiles se enlazan en el frío o el hielo antártico, ensayando nuevas formas de asociación para habitar y pesquisar en áreas protegidas ambientalmente por ende restrictivas (y por que no, estimuladoras) para el comportamiento y creación humana.

13 Regido por el DFL N° 161 de RR.EE. de 1978 y su Reglamento DS 495 de RR.EE. de 1998

14 Ver: http://www.dipres.cl/574/articles-15034_doc_pdf.pdf pagina 2

15 El estatus de operadores implica que todas las acciones fiscales en Antártica serán realizadas por estos organismos. INACH coordina con estos agentes todo el movimiento hacia Antártica, que consiste en coordinar fechas, itinerarios, carga y precios, de una cadena logística que envuelve en distintos eslabones a múltiples agentes fiscales (Programas Antárticos Nacionales) y privados (Representantes Navieros, Operadores Logísticos y Turísticos).

(...) *definió los medios a utilizar y las acciones a desarrollarse para lograr el propósito de consolidar la soberanía nacional en la Antártica. Destacaban dentro de esa Política, los estudios de factibilidad de instalación de nuevas bases, el desarrollo de la infraestructura necesaria para convertir el complejo Punta Arenas - Marsh en el principal punto de partida y centro de apoyo internacional de la Antártica, intensificar la labor científica y lograr una efectiva ocupación a través de un asentamiento civil y militar.*

Esta Política fue la que propició la consolidación de Base Frei como un complejo logístico aero-marino y permitió la exploración y llegada continental de Chile hacia Patriot Hills y el Polo Sur. Finalmente, otro gran hito importante en la composición administrativa y legal de Chile respecto a Antártica, fue en el año 2000 la promulgación de la nueva Política Antártica Nacional, la que, mediante el planteamiento de 11 objetivos, se propone direccionar la actividad antártica nacional de manera convergente con el sistema internacional del Tratado Antártico, fomentando la actividad científica y resguardando los derechos antárticos de Chile.

A pesar de la existencia de estas atribuciones legales y administrativas locales del manejo de la actividad antártica chilena, por mantener un interés de Estado, esta actividad administrativa y legal estuvo concentrada hasta comienzos del siglo XXI en la ciudad de Santiago, la capital del país. Ejemplo de ello es que, hasta mediados de la última década, solo la Armada de Chile tenía su División Antártica situada en Punta Arenas, no existiendo otro organismo antártico funcionando en la ciudad.

Por otro lado, el interés científico de Magallanes y su vinculación con Antártica no solo permanecen sino que se fortalecen, pues la concepción de que es uno de los espacios más prístinos aun del planeta y en donde se puede acceder a una diversa gama de información científica, ha plasmado la figura representacional que valora a estos lugares como un *laboratorio natural*. Para comprender esta conceptualización, veamos lo que me expresó el Dr. Carlos Ríos, ecólogo de la Universidad de Magallanes:

...no conozco una definición de diccionario al respecto, pero lo mismo se habla de la región de Magallanes, y en términos geológicos por ejemplo uno sale a la calle y uno ve el modelo glaciológico que impuso la geoforma que nosotros estamos acostumbrados a ver en esta parte del planeta: las ondulaciones, los canales, los fiordos, los cerros, etc. El laboratorio está ahí afuera, yo no necesito recrear en ninguna unidad artificial condiciones ambientales, basta que yo salga y como dicen algunos colegas acá: en la sub-antártica, en el periodo cuaternario, pleistoceno, etc. Lo mismo se me ocurre que pasa en la Antártica, si yo voy a estudiar glaciología o temas relacionados a lo criogénico, basta que ponga un pie fuera de la Base y ya estoy en el laboratorio, no necesito recrearlo para tratar de entender los

procesos que hay en el continente. Ese es el laboratorio natural, está hecho, está realizado, está confeccionado, ahora, hay que meterse en el gran laboratorio y entender ciertas variables, que son las importantes o supuestamente importantes.

Esta apreciación es importante en tanto por un lado valora de manera especial las condiciones *naturales* y relacionales del ambiente Magallánico-Antártico en función de su extraordinaria bio-diversidad y el reflejo de procesos antiguos e interdependientes del planeta. Esto le da un *plus* o un especial interés científico planetológico y cosmopolita. Pero por otro lado, plantea una de las características básicas para comprender tanto la idea de laboratorio natural y las maneras estacionales de relacionarse y ocupar estos espacios. Pues el hecho de que no haya que *recrear en unidades artificiales las condiciones ambientales*, lo que si haría un laboratorio tradicional entre cuatro paredes, le da a este tipo de ambientes naturales, la característica de que para acceder a ellos y a su información, haya que ocuparlos por el tiempo suficiente para realizar las investigaciones y monitoreos. En estos términos debe ser comprendida la ocupación científica de este tipo de espacios naturales, y en relación a ella, aproximarnos a comprender las condiciones de movilidad de los agentes que ya sea para conocerlo o para facilitar (operación logística) su conocimiento se relacionan con ellos.

Hablando específicamente de Antártica, al parecer lo principal en la experiencia de ocupación es la actividad científica, logística y turística. La dinámica de esta actividad y presencia científico-logística principalmente, se basa en la movilidad de sus agentes y en la estacionalidad de su habitación. Pues Antártica es un lugar de paso, concebido como un laboratorio natural, por ende un espacio laboral que exige a sus investigadores y operarios una práctica de residencia temporal en asentamientos permanentes y estacionales, refugios y campamentos temporales o en navíos que se desplazan por sus mares y riberas. Así entendida, esta presencia humana no es en principio el objetivo mismo de esta actividad, sino un medio para que la actividad científica se lleve a cabo.

Estos lugares u asentamientos, como todo lugar, no son autosuficientes, precisando ser proveídos permanentemente de población, alimentos y equipamientos técnicos. Basando su existencia en la dependencia económica y cadenas logísticas provenientes de los respectivos países dueños de Estaciones/Bases. Precisa, además, de la generación de un flujo permanente de aviones y navíos que introducen o sacan diversa carga y pasajeros; y de la existencia de plataformas intermedias que provean servicios para el tránsito antártico. Estas plataformas intermedias están constituidas principalmente por las ciudades-puente de Cape Town, Christchurch, Hobart, Port Stanley, Punta Arenas y Ushuaia.

Los asentamientos antárticos son el sostén físico de la actividad antártica en

hielo o tierra, pues permiten la continuación estacional o permanente de las actividades científicas por medio de la residencia, pero a la vez funcionan como establecimientos bases, o sea, permiten la dispersión hacia otras áreas antárticas. Sus flujos entonces se establecen en sentido externo e interno, en tanto el encadenamiento de eslabones opera desde los países de origen, pasa por las ciudades-puente, llega a Antártica y así puede ser viceversa. El flujo interno en cambio, puede utilizar locaciones en Antártica, como Base Frei, Base Marambio o Patriot Hills para carga o descarga y redistribución de carga y personas, hacia otras locaciones antárticas, que por lo general no cuentan con la infraestructura para el recibimiento de embarcaciones de gran tamaño (navíos y aviones).

Así, también podríamos entender estos espacios de actividad antártica, como nodos de articulación espacial (Martner, 1999), insertos en redes que conectan vía marítima o aérea a distintos puntos geográficos, instituciones y personas del planeta, para cubrir las necesidades locales (antárticas) y globales (importancia y necesidad científica planetarias). La conformación de estas redes implica un complejo entramado que articula no solo tramos interoceánicos, sino también extensos tramos de regiones interiores, que son parte de un flujo integrado y sin rupturas por medio de transportes intermodales que conectan redes marítimas, aéreas y terrestres. En este contexto, pienso que las *ciudades puerto-puertas* hacia Antártica, debido a su localización geográfica estratégica en el hemisferio austral, se han transformado en nodos que permiten construir y controlar algunas actividades polares que físicamente se encuentran fragmentadas en espacios dispersos, asumiendo una función importante en la cadena de actividades antárticas (Martner, 1999) y en la integración y producción de un “nuevo” entramado de *asociaciones y colectivos* (Latour, 2005) que configuran el espacio de flujos antártico.

A partir de estas consideraciones de la movilidad de la actividad antártica y el espacio de flujos estructurado en función de asentamientos antárticos y ciudades puerto-puertas, creemos que la estructuración de la actividad antártica no solo puede y debe ser comprendida a partir del trabajo de campo y la comprensión del humano en Antártica, sino que también, debe ser abordada y comprendida desde los nodos científicos, burocráticos y logísticos desde los cuales esta actividad surge, se modela, planifica, financia y desde la cual se lleva a cabo. En adelante, me concentraré en la etapa contemporánea de uno de esos nodos: Punta Arenas.

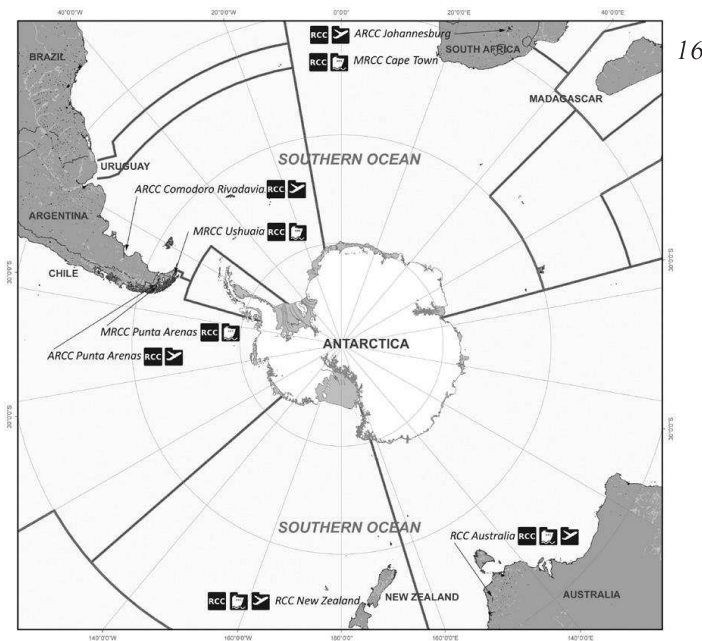
LAS CIUDADES PUERTO-PUERTA

Punta Arenas se ubica a unos 1.240 kilómetros de la isla Rey Jorge y Ushuaia (Argentina) a 980 kilómetros. Para ambas ciudades, isla Rey Jorge es el punto antártico más cercano. Ambas son las ciudades del planeta más próximas al

continente y a los asentamientos humanos de las Shetland del Sur y la Península Antártica. Otras ciudades cercanas son: Cape Town en Sudáfrica distante a 4.120 kilómetros de la Estación Rusa Novolazarevelkaya, su punto más cercano en Antártica; Christchurch en Nueva Zelanda a 3.230 kilómetros de la Estación Francesa Dumont d'Urville; y Hobart en Tasmania, Australia, distante a 2.720 kilómetros de Dumont d'Urville.

Dentro del Sistema del Tratado Antártico, estas cinco ciudades son consideradas como los puntos geográficamente más cercanos a Antártica. A la vez, estos cinco países son miembros consultivos del Tratado, por ende con intereses y actividad antártica permanente. Ambas situaciones, cercanía y participación, ha posicionado a estas ciudades como nodos de acceso hacia Antártica. Pues cada una de ellas, cuenta con infraestructura portuaria tanto para transportes marinos (puertos) como para transportes aéreos (aeropuertos), sirviendo de puentes para estos flujos que pueden ser científicos, logísticos, turísticos o pesqueros.

Mapa Búsqueda y Rescate en Antártica desde Ciudades-Puente



El Consejo de Administradores de Programas Antárticos Nacionales (Council of Managers of National Antarctic Programs – COMNAP) es el organismo que aglutina a los diversos Programas Antárticos, y en donde estos se encargan de gestionar cooperativamente la investigación científica en el área bajo regulación

16 Extracto mapa Search & Rescue COMNAP Fuente: https://www.comnap.aq/publications/maps/D8552_27_RCC_and_SRR_Map.pdf

del Tratado Antártico. Bajo el COMNAP, se ha establecido como una relevancia principal de estas ciudades, el hecho que estas operen en las tareas de búsqueda y rescate aéreo y marítimo antártico¹⁷, con el propósito de salvaguardar la vida humana. Según un documento de COMNAP

*Under international maritime and aeronautical agreements, Rescue Coordination Centres (RCCs) of five countries (Argentina, Australia, Chile, New Zealand and South Africa) share responsibility for the coordination of Search and Rescue (SAR) over the Antarctic region.*¹⁸

Gracias a las condiciones de cercanía, participación y reconocimiento internacional de estas ciudades como plataformas aero-marítimas para la actividad antártica, los gobiernos de estas ciudades han ido consolidando en estos lugares, una concentración de servicios administrativos y logísticos antárticos, tanto nacionales como internacionales, situando la emergencia de estas ciudades a nivel global como puntos conectores del hemisferio austral.

En este contexto por ejemplo, en Hobart se ha implementado desde 1981 el Australian Antarctic Division y en 1982 la sede (internacional) de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA), en funcionamiento hasta hoy. Desde Hobart zarpan los navíos del Programa Antártico Australiano, también es utilizado como plataforma logística para la actividad turística y científica hacia antártica por otros países¹⁹. Aquí funciona desde 1993 el Tasmanian Polar Network (TPN), red comercial que aglomera a los oferentes de bienes y servicios antárticos para científicos y exploradores. En el campus Hobart de la Universidad de Tasmania, funciona el Institute of Antarctic and Southern Ocean Studies (IASOS)²⁰, que imparte el Master of Antarctic Science.

En Christchurch, funciona Antarctic New Zealand, el Programa Antártico de

17 El espacio emergente de acción de cada una de estas unidades de salvataje ha sido circunscrito según las posibilidades de movilidad, en un tiempo y espacio que permita la efectividad de las operaciones de rescate, cuyos trazos-tramos de flujo pueden observarse en el mapa expuesto recién.

18 Ver: <https://www.comnap.aq/sar>

19 Según información del año 1993, por el puerto de Hobart transitaban los Programas Antárticos Nacionales de Australia, Canadá, Dinamarca, Alemania y Noruega, utilizando navíos polares de la División Antártica Australiana. Así mismo, otros Programas que utilizaban Hobart en los 80s fueron China, Francia, Italia, Japón, EEUU y URSS. También lo hizo Greenpeace. Según Kriwoken (1993: 99): *One of the most enduring maritime sights of Hobart has always been the number and type of polar vessels docked in Sullivan's Cove. The bustle of supply activities, ship farewells, and homecomings is a tradition for Hobartians. The Antarctic Division's chartered polar vessels from Australia, Canada, Denmark, Germany, and Norway have been part of this tradition. Chartering of Danish ships, owned and operated by the J. Lauritzen Line, began in 1953 with Kista Dan. /.../ The Danish vessel Nanok-S was also a regular visitor to Hobart. The German-owned Icebird has served the Antarctic Division since 1984 and continues to operate for Australia. The Norwegian Polar Queen and the Canadian Lady Franklin have both been used on occasion as supply vessels. /.../ Other nations operating in Antarctica that have used Hobart as a port include China, France, Italy, Japan, the United States, and the Soviet Union. Greenpeace ships Gondwana and Greenpeace have also used Hobart for supply activities in their Antarctic campaigns. In addition, Hobart has often been visited by many private adventure expedition vessels, including Southern Quest, Dick Smith Explorer, Cheynes II, and VAP.*

20 Ver: <http://fcms.its.utas.edu.au/scieng/iasos/contact.asp>

Nueva Zelanda dependiente del Estado²¹. Además, se implementó en 1992 el International Antarctic Centre, que sirve como atracción turística y de soporte logístico para los Programas Antárticos de Nueva Zelanda y EEUU principalmente, en tanto Christchurch, es un punto cercano al Mar de Ross, en donde se encuentra la Base Scott de Nueva Zelanda y McMurdo, una de las Estaciones estadounidense y la mas grande de Antártica. Así mismo, la sede de la Secretaría del COMNAP que funcionó en Hobart, desde septiembre del 2009 lo hace en Christchurch. La Universidad de Canterbury mantiene el Programa Gateway Antarctic en Christchurch. Este es un centro especializado en estudios antárticos y en la formación de investigadores antárticos por medio de 4 cursos de posgrado²².

En Cape Town, se ubica la oficina principal del SANAP²³ (South African National Antarctic Programme). Además, es utilizado por el turismo aéreo antártico y el apoyo logístico a la ciencia²⁴. Entre estos operadores, alberga a la compañía ALCI o Antarctic Logistics Centre International²⁵, que realiza viajes aéreos en verano entre Cape Town y la Estación Novolazarevelkaya, desde donde re-distribuye personal y equipamiento científico y logístico. Además opera la Russian Antarctic Logistics Support S.A. y la compañía de turismo antártico White Desert²⁶. A pesar de no tener la certeza, pero infiriendo de los miembros asociados de ALCI y considerando los Programas Antárticos que pasan por Punta Arenas, es supo- nible que Sudáfrica, Alemania, Rusia, Finlandia, India, Noruega, Suecia, Japón y los Países Bajos, utilizan a Cape Town como “Puerta de Enlace”²⁷ hacia Antártica.

Ushuaia, ubicada en el Canal Beagle es la capital de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico del Sur de la Argentina. No concentra orga-

21 *Antarctica New Zealand is the Crown Entity responsible for developing, managing and executing New Zealand Government activities in Antarctica and the Southern Ocean, in particular the Ross Dependency. Antarctica New Zealand manages Scott Base, New Zealand’s Antarctic research station. It maintains New Zealand’s operational presence in the Ross Dependency for the benefit of present and future generations of New Zealanders. Key activities include supporting scientific research, conserving the intrinsic values of Antarctica and the Southern Ocean and raising public awareness (in part through arts, media and youth programmes) of the international significance of the continent.* En: <http://www.antarcticanz.govt.nz/home>

22 Ver: <http://www.anta.canterbury.ac.nz/courses>

23 Ver: <http://www.sanap.org.za>

24 *In contrast, scientific activities in the region are increasing, with collaboration, especially with logistics, now taking place between a number of nations. This includes both the sharing of facilities aboard ship, and by air, utilizing a Norwegian blue-ice runway that can take wheeled aircraft. For both types of operations Cape Town is used as a gateway to Antarctica.* Ver: http://soer.deat.gov.za/dm_documents/Antarctica_and_Islands_-_Background_Paper_1DXK5.pdf

25 Ver: <http://www.alci.info>

26 Ver: <http://www.white-desert.com>

27 Ver: http://soer.deat.gov.za/dm_documents/Antarctica_and_Islands_-_Background_Paper_1DXK5.pdf

nismos nacionales antárticos. Cuenta con una gran actividad antártica asociada al turismo, por ese motivo, la ciudad es auto-representada como la Capital Mundial del Turismo Antártico, pues desde su puerto mas de 20 navíos polares realizan travesías turísticas hacia Antártica, lo que implicaría que el 90% de los turistas que viajan hacia allá, lo hagan desde o pasando por Ushuaia²⁸. Además de esto, se encuentra el Museo Antártico Ushuaia Dr. José María Sobral; el Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC) dependiente del CONICET, y encargado del fomento de la practica científica nacional e internacional en esta área austral.

PUNTA ARENAS Y SUS VINCULACIONES ACTUALES CON ANTÁRTICA:



29



30

En ese contexto, estas ciudades del hemisferio austral son parte de un circuito aero-marino que contribuye a la actividad antártica global, mediante la especialización de servicios antárticos³¹ y la fragmentación y dispersión de los flujos. Según la oficialidad, Punta Arenas concentra hoy el flujo de 15 (incluyendo a Chile) de los 29 Programas Antárticos Nacionales que se desplazan desde diversas partes del planeta hacia Antártica o viceversa, entre los meses de octubre y marzo principalmente. Además del Programa Antártico Chileno, transitan por Punta Arenas: China, Corea del Sur, Rusia, Uruguay, Polonia, Ecuador, Ucrania, Bulgaria, Brasil, Alemania, Perú, España, Estados Unidos y Republica Checa³².

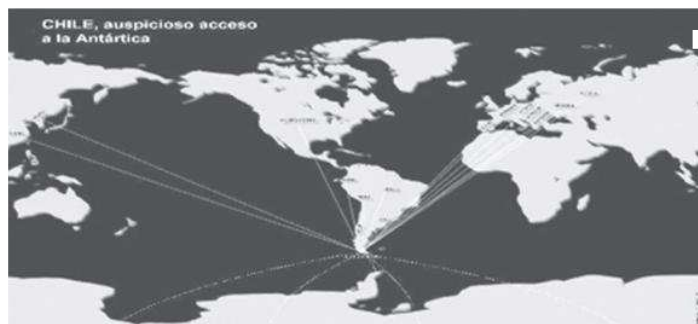
28 Ver: <http://www.turismoushuaia.com/es/quiero-saber>

29 Tótem. En locaciones antárticas se utiliza este concepto para referirse al artefacto que indica las distancias en kilómetros entre un punto antártico y algún otro lugar del planeta. En este caso entre la pista Marsh de Base Frei y Punta Arenas. Imagen captada por el autor.

30 Tótem. Estação Ferraz. Indica la distancia entre Ferraz y Punta Arenas. Imagen captada por el autor.

31 Esta configuración hemisférica tiene también otras lecturas geopolíticas. Para el analista internacional Rick Rozoff, la alineación de estos países para la acción conjunta en el océano austral, es parte las fuertes vinculaciones que estos países tienen con EEUU, configurando una nueva área de influencia norte americana, lo que Rozoff llama la NATO OfThe South. Ver: <http://www.globalresearch.ca/index.php?context=va&aid=13788>

32 Ver: <http://164.77.209.178/gorenew/ESTUDIOS/Archivos/ARCH/OTROS/Chain/INFORME%20FINAL.pdf>



33

A) EMERGENCIA DE INSTITUCIONALIDAD E INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

La utilización de Punta Arenas como ciudad-puerto o *ciudad-puerto-puerta* hacia Antártica data desde los orígenes mismos de la ciudad, unos años después de los inicios de la actividad antártica internacional. Sin embargo, es en la última década, que el Estado concibe la posibilidad de fortalecer a la ciudad bajo este estatus. La idea ya había sido propuesta por intelectuales comprometidos con la región de Magallanes y con Antártica. Martinic el año 1972 plantearía lo siguiente:

Se impone sin embargo en opinión de entendidos y para el objeto de vincular aún más al INACH, en el sentido geográfico se entiende, con el territorio materia de su estudio y cuidado, el traslado de su sede hasta Punta Arenas, la ciudad “antártica” por excelencia, tanto por tradición histórica, ya que en ella se originaron tantas actividades que vinieron a afirmar el derecho de Chile, como por cercanía geográfica al sexto continente, lo que la ha hecho indiscutiblemente el más importante puerto y base de apoyo para cualquier operación antártica en el cuadrante americano, como puede apreciarse por los permanentes zarpes y recaladas de naves que se dirigen o retornan de la Antártica, tanto nacionales, como norteamericanas, soviéticas y de otras banderas. (Martinic, 1972: 14)

Pasarían sin embargo muchos años hasta que el Gobierno Central decidiera considerar la doble idea planteada por Martinic, o sea que Punta Arenas era una ciudad *antártica* y que el INACH debía establecerse en la ciudad³⁴. La Política Antártica Nacional publicada el año 2000³⁵ ya concibe esta idea, asumiendo el

33 Fuente: INACH, 2010. Ver: http://www.inach.cl/InachWebNeo/Controls/Neochannels/Neo_CH6193/deploy/08.pdf

34 Una idea similar sería planteada en 1990 por el embajador Pinochet de la Barra: *Hay que crear algo permanente, yo creo que mientras en Punta Arenas no halla una filial importante y permanente del Instituto Antártico, establecido aquí en Punta Arenas para divulgar, para difundir y para interesar, y lograr apoyo, va a ser bien difícil de que Punta Arenas no sea sino el punto de recalada, el punto de pasada de expediciones o iniciativas, que deben partir de acá.*

35 Esta Política Antártica reemplaza a la antigua Política Antártica instaurada por Pinochet el año 1983. No me ha sido posible encontrar copia de este documento o menciones escritas hacia ella, solo he obtenido referencias de manera oral.

compromiso político de buscar e implementar las acciones que sirvan

(...) para adoptar las medidas necesarias que permitan desarrollar la infraestructura de Punta Arenas, transformándola en un centro internacional de actividades antárticas, útil y eficiente, que otorgue facilidades, servicios y espacio para científicos, turistas y visitantes³⁶.

La Política plantea el buscar las medidas necesarias para la consolidación de Punta Arenas en el flujo antártico, esto supone que ya desde antes Punta Arenas reúne una serie de condiciones “espontáneas” que es preciso consolidar. Un directivo del Gobierno Regional, con quien me entrevisté en Punta Arenas, plantea las motivaciones para elaborar el montaje de estas estrategias de fomento que fueran creando Instituciones, Instrumentos y asociaciones entre agentes diversos pero ligados en la actividad antártica de la ciudad:

El espíritu de todo fue diversificar la economía de la región, hacer que Puerto Williams funcionara y no por el turismo, sino que por apoyo logístico. Porque en el fondo, lo mismo que hablábamos de los Programas Antárticos, 14 para acá, de los 29 que hay, entonces sin competir teníamos de manera natural la llegada, entonces se buscaba en el fondo, ya monopolizar, o sea si podíamos llegar a los 28 o a los 29 programas que paren acá, impecable. Si podíamos darle la connotación a Punta Arenas como el puerto de entrada a la Antártica, mejor, y en el fondo yo creo que era una connotación netamente económica. [...] En el fondo de ir generando ofertas de trabajo, ampliando nuestro horizonte económico, nada más.

Esta situación fue visualizada y analizada estratégicamente por algunos planificadores del gobierno local y del gobierno central del país a comienzos del presente siglo. De esto se decidió que debían ser aprovechadas las condiciones naturales, espontáneas, y potenciales de Punta Arenas en el flujo internacional hacia Antártica. Los objetivos: administrar real y localmente la actividad antártica nacional; generar nuevas alternativas económicas para la región; y el posicionar competitivamente a Punta Arenas, como un oferente y proveedor de bienes y servicios antárticos en el contexto mundial (GORE, 2001). Comienza ahí un proceso de implementación de instituciones e instrumentos que van a ir conformando el escenario actual de actividad y vinculaciones antártica en Punta Arenas.

El año 2001 se oficializa desde el Gobierno Regional, la última Estrategia Regional de Desarrollo para el periodo 2001-2010 y vigente hasta hoy. Este instrumento público definió el planeamiento³⁷ de Magallanes y Antártica Chilena,

36 Ver: http://www.umag.cl/investigacion/dpa/docs/politica_antartica_nacional.pdf pag. 5

37 Esta Estrategia se constituye en un documento que identifica factores que puedan ser intervenidos estratégicamente, para generar cambios respecto a las tendencias de crecimiento económico negativo,

objetivando diversas acciones que se han ido implementando progresivamente en el tiempo. La intención de esta estrategia era:

Lograr el crecimiento de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, mediante la utilización integral y sustentable de sus recursos naturales, desarrollando su territorio, mejorando la calidad de vida de sus habitantes, mediante la incorporación de ciencia y tecnología, velando por la preservación del medio ambiente, y fortaleciendo su identidad regional con el necesario apoyo de un estado moderno y descentralizado (GORE, 2001).

En el segundo Ítem de la Estrategia, *Desarrollo Integral del Territorio* (Item B), las potencialidades visualizadas son de índole geográfica y geocultural, por lo que se persigue optimizar la Consolidación del Territorio Regional, el Desarrollo Antártico, y la Integración Patagónica. Así, una de las primeras consideraciones de las que se hace consciente el Gobierno Regional es que su posición geográfica:

Hace de esta una Región antártica, representa un potencial natural para el crecimiento de diversas actividades tanto científicas y turísticas, como de servicios de transporte, comercio, bodegaje y reparación de naves. Hoy Chile debe reordenar administrativamente su territorio antártico empleando los instrumentos que lo permiten y en el marco de las obligaciones que emanan de sus compromisos internacionales. Este proceso se está realizando y desde ese punto de vista resta consolidar en el uso del territorio antártico la instalación de operadores de la actividad turística o de servicios generales, en el marco de la iniciativa privada (GORE, 2001: 64).

Desde aquí, Antártica se vuelve una zona de interés económico, en tanto existe actividad humana chilena en aquel territorio, por lo que desde Punta Arenas debe aprovecharse esta *ventaja comparativa*, de cercanía geográfica y responsabilidades administrativas y presenciales. Para ello, la Estrategia plantea que se debe *propender a un mayor desarrollo civil del territorio Antártico Chileno a través del fomento a la actividad turística, exhibiendo una presencia más protagónica o activa en un territorio que no está plenamente incorporado al desarrollo.* (GORE, 2001: 59)

Cuando la Estrategia habla de Desarrollar el Territorio Antártico, asume en primer lugar que Chile a pesar de tener una *vocación antártica*, ha sido débil en enfrentar y asumir los desafíos que Antártica impone para el siglo XXI.

Esto significa que las actividades científicas, la protección de su medio ambiente y la descentralización o des-burocratización de las instancias relacionadas con la gestión antártica son temas prioritarios al momento de planificar el desarrollo de este territorio. En síntesis,

que identifica para la Región en la década de los 90. Formula entonces las directrices políticas y económicas, para generar acciones en pos del desarrollo de la Región. Los cinco grandes temas que abarca el Documento son: a) *Desarrollo Económico y Productivo*; b) *Desarrollo Integral del Territorio*; c) *Mejoramiento de las Condiciones Básicas de Vida*; d) *Identidad Cultural Regional*, y; e) *Modernización del Estado en la Región*. Cada uno de estos temas se transforma a la vez en los objetivos generales de la Estrategia. A la vez, en cada uno de estos temas identifica potencialidades regionales que deben ser consideradas para las acciones de cambio o fomento.

es posible determinar que la falta de claridad de la normativa aplicable, como también la falta de coordinación entre los entes públicos o privados, que intervienen en las actividades antárticas, impiden alcanzar los objetivos señalados (GORE, 2001: 76).

Frente a estos problemas, se plantean objetivos y acciones³⁸. Algunos de estos se han ido concretando en el periodo de ejecución de esta Estrategia de Desarrollo Regional 2001-2010, lo que permite un abanico de iniciativas emergentes que han ido implementándose y poniéndose en escena, produciendo un ensamble de nuevos agentes u operadores encargados o participantes de la actividad antártica.

En síntesis, esta Estrategia programática considera la integralidad del territorio biogeográfico de Magallanes y Antártica, asumiendo el GORE desde la capital regional, Punta Arenas, que tiene responsabilidades e ingerencias administrativas en la estructuración de la actividad y el territorio antártico. Así mismo, y como posteriormente lo expresaría la gestación de clusters³⁹ productivos en la Región, la actividad antártica como actividad económica se corresponde con un sector de

38 Por otro lado, los objetivos y acciones planteados se especifican en cinco puntos centrales:

a) *Readecuar la institucionalidad antártica.* Esto promueve la instauración de autoridades y organismos como INACH, CONAEIA y una Secretaría Regional del MINREL en Magallanes, como a la vez, dotar de mayores niveles de decisión en asuntos antárticos en la Región.

b) *Subsanar las deficiencias presupuestarias de los actores del desarrollo antártico.* Para lo cual se propone la creación legal de un Fondo Nacional de Desarrollo Antártico, que sea parte de las arcas fiscales.

c) *Perfeccionar disposiciones tributarias y administrativas en relación a la Antártica.* Las acciones aquí se relacionan con la implementación de un tratamiento especial para el transporte en dirección a Antártica, mediante franquicias tributarias y administrativas. Por otro lado se propone flexibilizar la Ley de Depósitos Francos, que permita establecer recintos libres de aduana en el aeropuerto y puertos de Punta Arenas.

d) *Lograr alternativas de tratamiento para desechos provenientes del continente Antártico.* Básicamente relacionado con la posibilidad de implementar un sistema normativo que permita el procesamiento de desechos antárticos nacionales y extranjeros en Chile Continental, pudiendo ser Punta Arenas un lugar propicio para ello. Por otro lado, la posibilidad de crear mayores ingerencias de gestión ambiental desde Magallanes.

e) *Ordenamiento territorial para el desarrollo de actividades turísticas y operacionales.* Se propone ordenar planificadamente el territorio antártico con el objeto de definir las futuras destinaciones de los operadores públicos y prestadores de servicios y las formas donde los operadores privados puedan desarrollar sus actividades productivas. Además, promover el Desarrollo de la Antártica Chilena en las actividades turísticas y operacionales de cualquier tipo en estricto cumplimiento al Protocolo de Madrid (GORE, 2001: 77).

39 En la última década en Magallanes se han implementado varios colectivos empresariales bajo una lógica de cluster promovida por el Estado y el Gobierno Regional. Estos clusters se diferencian por actividad y sector productivo. Así existen clusters Industriales y clusters de Servicios. En Magallanes los clusters industriales son el Cluster Minero, el Cluster Ovino y el Cluster Acuícola, los dos últimos catalogados como Clusters Exportadores Regionales. Por el otro lado encontramos los clusters de Servicios donde existen el Cluster de Turismo de Naturaleza y Aventura, y el Cluster Logístico Antártico.

bienes⁴⁰ y servicios⁴¹ y no industrial, lo que lo diferenciaría de otras actividades o sectores económicos impulsados mediante políticas públicas. Así entendido, el Desarrollo Antártico debería fomentarse en dos espacios distintos, uno situado en Punta Arenas, como nodo concentrador de agentes, instituciones y servicios antárticos; y otro situado en locaciones antárticas donde se realizan la actividad científica, la operación logística y el turismo.

Una de las primeras acciones para poner en marcha los objetivos de la Estrategia, comenzó con la negociación política de trasladar el INACH desde Santiago a Punta Arenas. Este proceso de negociaciones duró un poco más de tres años, hasta que se concretó el año 2004, año desde el cual INACH opera oficialmente desde Punta Arenas.

La instalación física del INACH se concretó con la compra y restauración de la mansión o Casa Blanchard,

ex Residencia de Juan Blanchard, directivo de la Sociedad Ballenera de Magallanes y principal apoyo de la expedición del Dr. Jean-Baptiste Charcot, quien lo recordó bautizando una isla antártica con su nombre. Es la actual sede del INACH⁴².

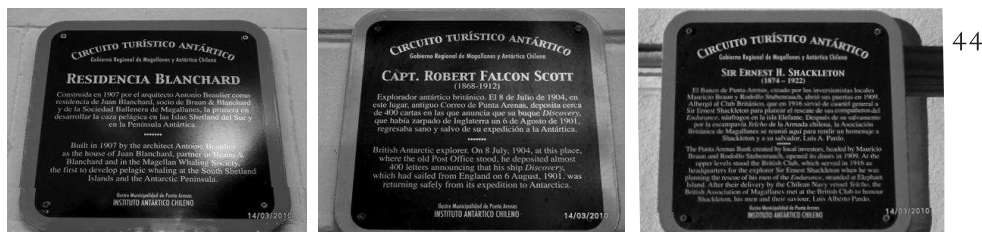
La ubicación del edificio es frente a la plaza de armas de Punta Arenas, llamada Muñoz Gamero. Junto a otras mansiones perimetrales de la plaza, forma parte del resguardo histórico de un pasado que conmemora a los grandes capitalistas de los inicios del siglo XX y que marcarían la historia, la economía y la configuración arquitectónica, espacial y simbólica del poder en Punta Arenas. Antes mansión de un capitalista ballenero, hoy sede del INACH. Esta mansión, junto a una veintena de lugares vinculados con esa historia inicial, oficial y de la época heroica de Antártica y de Punta Arenas, hoy son patrimonializados como atractivo turístico e histórico. De hecho el año 2005 se inauguró el Circuito Turístico Antártico. Este identificó estos sitios, los patrimonializó mediante placas informativas y así el visitante puede desplazarse por las calles de la ciudad con un mapa impreso, que indica la ubicación de cada sitio histórico⁴³

40 Según el Informe Final de la Consultoría del Centro de Negocios Logísticos Antárticos, las Categorías de Bienes Logísticos Antárticos son: Artículos de campamento; artículos deportivos y de recreación; artículos de oficina; botellas de gases comprimidos; Cartografía; Combustible y lubricantes; Consumos y Repuestos menores; Contenedores de carga; Equipos auxiliares; Equipos de buceo; Víveres; Equipos e insumos electrónicos; Equipos, instrumentos e insumos científicos; Herramientas; Implementos de primeros auxilios y seguridad; Material de Construcción; Médicos y Farmacéuticos; Menaje y Línea Blanca; Recipientes multipropósito; Repuestos mayores; Vestuarios y accesorios; Vehículos y Maquinaria.

41 Según el mismo Informe, las Categorías de Servicios Logísticos Antárticos son: Aeropuerto; Almacenamiento; Arriendo de contenedores; Arriendo de maquinaria y vehículos; Aseguradoras; Asesorías; Comunicaciones; Financieros; Limpieza Industrial; Construcción, mantenimiento y reparación; Manejo de desechos; Marítimos y portuarios; Médicos; Turismo; Transporte.

42 Ver: <http://www.inach.cl/inachwebneo/index.aspx?channel=6241>

43 Al respecto un documento de INACH plantea lo siguiente: *Durante el siglo XIX y la primera mitad*



44

Poco antes del traslado de INACH a Punta Arenas, el Comité Nacional para la Evaluación del Impacto Ambiental sobre el Medio Ambiente Antártico (CONAEIA) fue establecido en la ciudad. Posteriormente, el Ejército de Chile trasladó desde Santiago su Departamento Antártico y recién este año, 2010, la Fuerza Aérea trasladó su División Antártica a Punta Arenas. Con ello, la ciudad concentra hoy el ensamble inter-institucional de actividad antártica nacional que operativiza las diversas acciones estatales y privadas en este territorio austral.

Por el año 2007 comienza a gestarse bajo el Gobierno Regional el instrumento: Agenda Regional Antártica. Esta Agenda era un Plan Estratégico Inter-institucional con vistas a diseñar y coordinar políticas públicas que permitiesen ejecutar una serie de acciones en pro de consolidar el carácter antártico del país fortaleciendo a la Región como puerta de entrada a Antártica. La Agenda, retoma algunos puntos centrales de los aspectos antárticos pensados en la Estrategia de Desarrollo Regional ya referida. En este sentido, la Agenda como instrumento, implica una progresión lógica y específica para la actividad antártica en la Región. El objetivo general se planteó para

Consolidar a la Región de Magallanes, de cara al Quinto Centenario del Descubrimiento del Estrecho (1520-2020), como la principal puerta de entrada al Continente Blanco, con una institucionalidad moderna, flexible y descentralizada, con el capital humano requerido para abordar las tareas de ciencia, educación y cultura antártica y, con una infraestructura adecuada para la operación antártica, especialmente para el desarrollo del turismo sustentable.

del siglo XX, la historia antártica estuvo íntimamente ligada a la historia magallánica. Considerando este antecedente, hemos querido hacer un recorrido por las calles de Punta Arenas marcando con precisión los hitos históricos antárticos que aún conserva. La historia antártica no se ha detenido; nuevas instituciones, servicios y empresas comienzan a dirigir sus esfuerzos hacia el Continente Blanco. Ver: <http://www.inach.cl/inachwebneo/index.aspx?channel=6237>

44 Placas conmemorativas del Circuito Turístico Antártico. Punta Arenas. De izquierda a derecha: a) placa Residencia Blanchard; b) placa a Sir Ernest Shackleton; y c) placa a Robert Falcon Scott. Imágenes captadas por el autor.

Para lograr estos objetivos, la Agenda planteó cuatro lineamientos estratégicos con sus respectivos objetivos específicos, como a la vez planificó un Plan de Acción segmentado por cada lineamiento estratégico. Los lineamientos estratégicos implicaban:

*Competitividad y Territorio: Fortalecer las ventajas competitivas derivadas de la proximidad geográfica de Punta Arenas con el territorio antártico y consolidar a Magallanes como una Región Antártica y a Punta Arenas como su puerta de entrada por excelencia.*⁴⁵

*Integridad Territorial: Desarrollar actividades científicas que permitan explicitar la vinculación e interacción entre los sistemas antárticos y subantárticos, de la cual se desprende la relación biogeográfica entre la zona austral y el Continente Blanco.*⁴⁶

*Institucionalidad Antártica: Modernizar y actualizar la normativa nacional que regula la actividad antártica, promoviendo la coordinación de los servicios, el trabajo interinstitucional y la descentralización de las tareas que son propias del nivel regional.*⁴⁷

*Identidad Antártica: Promover la identidad antártica como parte la identidad cultural de la región e incrementar del tema antártico en los programas educativos, culturales y de promoción turística.*⁴⁸

Si bien con el correr de estos últimos años, se han ido implementando varias de estas iniciativas por organismos como el Gobierno Regional, el INACH, el Servicio de Cooperación Técnica, la Universidad de Magallanes o la Junta Nacional de Jardines Infantiles, esta Agenda nunca llegó a oficializarse como instrumento público, pues la renuncia de la Intendente a fines del 2008, la llegada de Mario

45 Esto implicaba básicamente intervenir y optimizar las infraestructuras portuarias y aeroportuarias en tres lugares distintos y estratégicos: Punta Arenas, Puerto Williams y Antártica. Pero por otro lado este lineamiento en pos de fortalecer la competitividad pensó en diseñar una plataforma de servicios logísticos antárticos ofrecidos por agentes privados. Lo que posteriormente se llamaría CHAIN.

46 Este lineamiento proponía fomentar tanto las actividades de investigación científica como de difusión y de implementación de infraestructura y equipamiento científico, considerando conceptos claves como *cambio climático y laboratorio natural*, o sea aprovechando las ventajas comparativas que tiene la Región para la observación de fenómenos naturales de importancia global. Por lo mismo, el último objetivo de este lineamiento era el fomentar tanto la formación especializada como la radicación de científicos en la Región y en la comuna de Cabo de Hornos particularmente.

47 Además de la preocupación descentralizadora de este lineamiento, uno de los objetivos específicos de éste, era el conseguir que en Punta Arenas pudiese radicarse algún organismo que formara parte del Sistema Internacional Antártico. Esto como una manera consciente de insertarse en la figuración y competencia por las ciudades *antárticas* de contar con algún organismo de este tipo. Entiendo que se realizaron intentos para que la secretaría de COMNAP se radicara por algún período de tiempo en la ciudad, lo cual no logró obtener resultados, pues este organismo optó finalmente por establecerse en la ciudad de Christchurch por el período 2009 – 2014.

48 A nivel simbólico-social, este lineamiento es quizás el más interesante para explorar en próximas prospecciones, pues involucra el diseminar el conocimiento antártico desde la infancia temprana hasta los planes turísticos, con el intento de crear una suerte de pertenencia antártica para el chileno, y un valor agregado para el turista.

Maturana para ocupar el cargo, el interés de la Presidenta Bachelet por ser ella quien oficializara la Agenda, sumado a las dificultades del tiempo burocrático, fueron elementos que jugaron a contrarreloj en la vorágine de las campañas electorales del año 2010, impidiendo su oficialización y con ello, la solidez política para concretar los objetivos propuestos. Hoy depende en gran medida del interés que el nuevo gobierno quiera darle al asunto antártico en la Región.

B) ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADOS EN LA ACTIVIDAD ANTÁRTICA:

Como fruto del acuerdo interinstitucional surgido de las negociaciones de la Agenda Regional Antártica, el año 2009 fue implementado el Chilean Antarctic Information Network (CHAIN), conocido en español como Centro de Negocios Logísticos Antárticos. El CHAIN

(...) es una plataforma de servicios que busca acercar la oferta y la demanda logística polar. Una red de información y oportunidades, orientada a los operadores antárticos que requieran suministros de bienes, insumos y servicios, utilizando como base de operaciones la ciudad de Punta Arenas, Chile⁴⁹.

Este Centro fue planificado por el INACH y el Servicio de Cooperación Técnica (SERCOTEC), organismo de fomento productivo a nivel nacional. Según el Informe Final de la Consultoría para la creación del CHAIN, la elaboración del modelo del CHAIN consideró estructuras existentes en otros centros mundiales. En particular el Tasmanian Polar Network ubicado en Hobart, se refiere también a la experiencia neocelandesa que lamentablemente no especifican, y a Centros de gestión similares en Chile como el Centro de Negocios de PROCHILE y el Centro de Agro-negocios del Instituto de Investigaciones Agropecuarias (INIA). Esto es importante, en tanto se asume la existencia de iniciativas similares y la posibilidad sin explicitar de innovar en ciertas áreas estratégicas por medio de la difusión e importación de modelos productivos y de gestión de negocios.

La idea central de este Centro de Negocios es agrupar sectorialmente a una serie de empresas que forman parte de la oferta de bienes y servicios logísticos antárticos e implementar un modelo de cluster económico, que permita la activación de una red coordinada y sinérgica entre las más de 70 empresas dedicadas a la logística antártica en Punta Arenas, como oferentes para los distintos usuarios de servicios antárticos. A más de un año de su constitución, el CHAIN aun no cuenta con el Gerente Comercial que el Estado implementaría como coordinador de esta red de servicios. Para A.M., operador logístico de una empresa naviera en Punta Arenas:

49 Ver: <http://www.chain.cl/index2.php#>

El Centro Logístico Antártico básicamente se creó para dar una visión de lo que es Punta Arenas e INACH desligarse un poco de lo que es todo este tema logístico. El problema de esto es que le dieron el tema a todos los operadores, pero básicamente hoy en día estamos prácticamente igual, porque como te decía no hay una cabeza, un líder que diga oye sabes que existen tantos grupos en tal lado llegando, con tal cantidad de personas, ¿quien lo puede ver?. -Nosotros podemos ver la parte marítima, de transporte, logística, lo que sea, otros operadores de Hotel pueden ver todo lo que es alojamiento y así sucesivamente, pero eso no existe hoy en día. Se habla del CHAIN pero claro, hay un montón de instituciones que integran el CHAIN, pero cada uno básicamente esta haciendo lo suyo, con lo cual ha desarrollado su empresa, ¿te fijas?, pero el CHAIN hoy en día no tiene mayor presencia, no ha sido bien desarrollado, no existe alguien que te diga como cada empresa puede ofrecer su servicio.

En este momento se ha estimulado sentar a la mesa a estos diversos empresarios, que idealmente debían corresponder con micro y pequeñas empresas (MIPes)⁵⁰ de Magallanes, con el propósito de encontrar confluencias en la gestación de este colectivo – cluster de negocios antárticos. El proyecto ha permitido nombrar una Presidencia y un Directorio. Estos son compuestos por representantes de grandes empresas y algunos representantes de agencias públicas (SERCOTEC, CORFO, INACH). Según el informe final *actualmente la cadena de valor de los productos logísticos antárticos se está desarrollando a través de Punta Arenas, como puerta de entrada a la Antártica; en virtud de las gestiones que realizan los propios empresarios, facilitadores, representantes y operadores científicos*. Tal como A.M. planteaba, cada cual *esta haciendo lo suyo, con lo cual ha desarrollado su empresa*. Al parecer, tal como en periodos históricos previos, es la actividad privada principalmente la que establece los vínculos con los flujos de carga y personas por medio de mar, aire y tierra, en este caso hacia Antártica. La propuesta pública funciona aquí como la implementación de un espacio de interacción y gerenciamiento colectivo y cooperativo entre las empresas de la región, que solidariamente generen a la par de competencias individuales, competencias para la Región como un polo de bienes y servicios antárticos.

Además de todo lo anterior, hoy en día funcionan en la ciudad algunas empresas importantes para la logística y el turismo antártico. Una es la Empresa Portuaria Austral (EPA). Esta es una empresa autónoma del Estado que administra dos terminales portuarios en Punta Arenas: puerto Arturo Prat y el puerto Santos Mardones. Ambos atienden naves de cruceros, buques científicos

50 El negocio antártico de las MIPes se concentra en la provisión de servicios de soporte logístico y mantención de instalaciones. La mediana y gran empresa tienen sus nichos en este mercado en la entrega de bienes antárticos, tales como alimentos, vestuario, equipamiento logístico y científico, y combustible.

y de la Armada de Chile, buques de carga y flotas pesqueras⁵¹. En este puerto se encuentra el Centro Antártico Internacional⁵² y, además, el Programa Antártico de EEUU arrienda dos bodegas en las dependencias del puerto para almacenar carga “antártica”, como a la vez utiliza de manera casi permanente el muelle para sus navíos científicos Nataniel Palmer y Laurence Gould.

Otra empresa importante que opera en Punta Arenas es Agencias Universales S.A. (AGUNSA)⁵³, la que cuenta con un operador especializado en la atención de navíos que se dirigen hacia Antártica atendiendo a distintos Programas Antárticos internacionales. Por ejemplo, es AGUNSA la que atiende de manera permanente al Programa estadounidense representado por la empresa Raytheon Company. Manteniendo la logística de los navíos Laurence Gould y Nataniel Palmer y de dos bodegas en el puerto Prat. El año 2010 AGUNSA se adjudicó la concesión del aeropuerto de Punta Arenas. Con ello, la empresa maneja el tráfico y la logística aérea de la ciudad, como también un importante porcentaje de la logística marítima.

Existen además tres importantes empresas turísticas (una internacional y dos regionales) que realizan viajes turísticos entre Punta Arenas y Antártica. La empresa estadounidense Antarctic Logistics & Expeditions trabaja en la ciudad desde 1987 realizando viajes aéreos entre Punta Arenas – Rey Jorge y Punta Arenas Patriot Hills. Mientras que las empresas regionales son Aerovías DAP S.A. que realiza vuelos turísticos y logísticos entre Punta Arenas y Rey Jorge y la empresa Antarctica XXI que realiza vuelos-cruceiros, utilizando la combinación intermodal entre aviones y navíos en sus tours antárticos.

C) ACTIVIDAD CIENTÍFICO-ACADÉMICA:

Por otro lado, el año 1994 la Universidad de Magallanes creó la Dirección de Programas Antárticos (DPA). Este organismo fue creado para potenciar la

51 De esta forma, estos terminales portuarios cubren cuatro áreas de negocios: carga, pesca, turismo de cruceiros y logística antártica (Gómez, 2003). La Empresa Portuaria Austral se encuentra asociada al Sistema Portuario privado, que en Punta Arenas está conformado por 10 Compañías Navieras y 5 empresas Proveedoras de Naves. Ver: http://www.soc.cl/epa/doc2010/memoria_2009_epa_baja.pdf

52 El año 2007 se implementó en el Puerto Arturo Prat el Centro Internacional Antártico. Esta iniciativa fue importada desde Christchurch, ciudad que concentra la actividad antártica neo-zelandesa. Allí existe el International Antarctic Centre desde los años 90. Esta idea fue importada gracias a un viaje que uno de los directivos de la Empresa Portuaria Austral realizó a Nueva Zelanda, le gustó la idea y promovió implementar un espacio logístico internacional en el puerto de Punta Arenas. Recientemente, la nueva Intendencia de la región anunció la implementación de un nuevo Centro Antártico Internacional, que tendrá un museo antártico y un departamento de investigación científica en manos del gobierno regional. Ver: http://www.minrel.gov.cl/prontus_minrel/site/artic/20080710/pags/20080710114032.php

53 Esta empresa nacional hoy funciona como un *holding* que por 51 años se ha especializado en atención a carga, pasajeros y medios de transporte en terminales marinos, terrestres y aéreos.

participación de la UMAG en el concierto científico y tecnológico de carácter planetario, respecto a las áreas antárticas y subantárticas⁵⁴. Desde hace unos años comenzó a dictar el Diplomado en Gestión de Programas Antárticos y el año 2009 implementó el Programa de Magíster en Ciencias Antárticas, con Mención en Glaciología, el cual forma parte de una red mundial de formación académica antártica denominada International Antarctic Institute (IAI). Otras universidades partes de esta red son: Universidade Federal do Paraná (Brasil), University of Tasmania (Australia), University of Canterbury (Nueva Zelanda), entre otras⁵⁵.

Asimismo, la DPA está asociada al Centro de Estudios del Cuaternario Fuego-Patagonia y Antártica (CEQUA) perteneciente a la UMAG, pero que funciona como un Centro abierto en donde también participan representantes del mundo político y económico de la Región. La DPA es un espacio científico-académico reducido en capital humano, lo que no quita que cuente con una gran capacidad de gestión y asociación con otros científicos y agentes ya sea dentro de la UMAG, el CEQUA e INACH. A nivel internacional una de las asociaciones mas importantes es con el Alfred Wergner Institute de Alemania, lo que ha permitido en términos de investigación científica, que los investigadores de la DPA han podido participar de exploraciones científicas alemanas o internacionales tanto en las áreas de biología y ecología marina, como en las de ingeniería y glaciología. También existen vinculaciones con el Programa Antártico estadounidense y la NASA inclusive.

Estando en Punta Arenas, pude asistir a dos eventos científicos de carácter internacional, organizados por la DPA con el apoyo del INACH. El primero de ellos fue el Coloquio Internacional de Cambio Climático en la Región de Magallanes y Antártica: Evidencia y desafíos para el futuro, realizado a fines de octubre del 2009. Este evento fue realizado en inglés y transmitido en vivo por la Web.

Terminado el encuentro académico en la Universidad, los organizadores, autoridades y científicos se reunieron en las aguas del glaciar Grey en el área de Torres del Paine, unos 160 kilómetros distantes de Punta Arenas. De este almuerzo/reunión surgió la Declaración de Magallanes, escrita y firmada por científicos⁵⁶ de 7 países y autoridades públicas de Magallanes. Esta Declaración da cuenta de la falta de estudios sistemáticos y coordinados en la zona biogeográfica magallánica y la península antártica, siendo ésta la zona que expresaría un rápido influjo del cambio climático. Se consensuó implementar una Red de Cambio Climático e Investigación de Biodiversidad de Magallanes, con la idea de

54 Ver: <https://www.umag.cl/investigacion/dpa.php#>

55 Ver: <http://www.iai.utas.edu.au/cms/partners>

56 Como expositores participaron un total de 11 científicos, pertenecientes a Alemania, Australia, Brasil, Chile, EEUU, Inglaterra y Nueva Zelanda. Las áreas científicas cubiertas por estos científicos fueron agronomía, biología, climatología, geofísica, glaciología, oceanografía y meteorología.

desarrollar un Programa de Investigación Científica Integral, que permita elaborar recomendaciones científicas para medidas políticas de mitigación y adaptación al cambio climático⁵⁷. Esta declaración fue difundida por prensa escrita (impresa y digital), radial y dispuesta en la Web para su descarga.

El segundo evento se realizó en abril del 2010 y tuvo como nombre Polar Human Settlements: Territory, Technology and Heritage. Fue organizado por el International Polar Heritage Committee (IPHC), Consejo Internacional de Monumentos y Sitios CHILE (ICOMOS) y la DPA de la UMAG, apoyado también por el INACH. Al encuentro asistieron 17 expositores, la mayoría biólogos, arqueólogos y arquitectos (15) que dieron a conocer sus investigaciones en el Ártico y Antártico respecto a la conservación de sitios humanos antiguos no-indígenas⁵⁸. También hubo presentaciones de un diplomático y un militar⁵⁹, ambos chilenos. En su mayoría, el encuentro fue realizado en inglés. Aquí no hubo declaraciones, pero sí hubo consenso a la necesidad casi ontológica, de preservar los sitios polares, enfrentados a las crudas condiciones climáticas antárticas; a la dinámica ocupacional o destructiva muchas veces, por parte de la fauna antártica; la acción de *aliens*⁶⁰ (Olech, 1996); y el uso turístico de estos lugares.

En ambos eventos, la Dirección de Programas Antárticos (DPA) de la Universidad de Magallanes se inscribe en el circuito de elaboración de una ciencia planetaria y antártica. La circulación de científicos internacionales muestra que en estos eventos, países como Australia, Nueva Zelanda, EEUU, Brasil, además del organizador Chile, son frecuentes y partes de una red de conocimientos y propuestas científicas respecto a un espacio en común, Antártica. Lo importante es considerar como estos eventos forman parte también del modelamiento de la ciencia, bajo una internacionalización y cooperación, como a la vez a la red de flujos científicos en los que se inserta Punta Arenas en sus confluencias antárticas.

57 Ver: http://www.inach.cl/InachWebNeo/Controls/Neochannels/Neo_CH6139/deploy/DECLARACION%20DE%20MAGALLANES.pdf

58 El evento reunió a científicos dedicados a estudiar y generar modos de conservar lo que han denominado como Patrimonio Polar, por lo general sitios arqueológicos e históricos de una data no mayor a los 200 años. Similar al como se hace con “el medio natural”, estos sitios “culturales” se someten a criterios de *legibilidad*, pues son lugares identificados, estudiados, inscritos, divulgados, monitoreados y proyectados a su conservación, o sea a su perduración en el tiempo mediante la protección científico-racional y técnica. Son patrimonializados y propuestos para su manejo por organismos multinacionales y a categorías de estatus como monumento histórico y bajo protección.

59 Los expositores participantes provenían desde Nueva Zelanda, Australia, EEUU, Noruega, Argentina, Países Bajos, Inglaterra, Chile y Alemania, respectivamente.

60 En ciencia antártica se utiliza la acepción de *aliens* para referirse a especies exóticas de flora que han sido introducidos por el hombre de manera involuntaria, se les llama también *anthropophytes*.

COMENTARIOS FINALES

Con este tipo de acciones, es patente que Punta Arenas es un espacio que está buscando por distintos mecanismos el cumplir con los objetivos que tanto el Estado como la Región se han propuesto para hacer de ella una *ciudad antártica* o lo más cercano a eso. Pues como vimos, instrumentos como la Política Antártica Nacional, la Estrategia de Desarrollo Regional y la Agenda Antártica Regional, han ido emergiendo en una correlación progresiva de concepciones y propuestas para la Región de Magallanes y Antártica Chilena. En este sentido, la actividad antártica como fenómeno emergente, es de gran importancia para ir comprendiendo la configuración contemporánea de la ciudad, pues en ella se expresa parte del pasado en una co-valencia temporal con el delineamiento futuro de la ciudad de Punta Arenas y el territorio antártico.

En términos investigativos, sabemos de la emergencia de otros estudios que están comenzando a explorar las diferencias y semejanzas entre las ciudades puerto-puerta y sobre todo su papel en el escenario del turismo antártico. Esperamos que este trabajo sirva de incentivo para realizar nuevos trabajos etnográficos en estas ciudades que nos permitan establecer futuras comparaciones en pos de la comprensión de la dinámica global que hace uso y construye el espacio antártico.

BIBLIOGRAFÍA:

- BERGUÑO, J. 2003. Punta Arenas, Ciudad Antártica. Boletín Antártico Chileno, Vol.: 22 N°2: 2-8. Punta Arenas.
- BERGUÑO, J. 2004. Punta Arenas, el Tránsito de Venus y los Años Polares. Boletín Antártico Chileno, Vol.: 23 N°1: 2-6. Punta Arenas.
- BRAUN, A. 1974. Pequeña Historia Antártica. Ed. Francisco de Aguirre S.A. Buenos Aires.
- BRAUN, A. 1997. Fuerte Bulnes. Ed. Francisco de Aguirre S.A. – Ed. Antártica. Santiago
- CHAPMAN, A. 1995. Cap Horn 1882-1883. Rencontre avec les indiens Yahgan. Éditions de la Martinière. Paris.
- GÓMEZ, P. 2003. Los Puertos Chilenos y el Comercio Exterior. En: http://emisordigital.files.wordpress.com/2008/07/los-puertos-chilenos-y-comercio-exterior_5887_.pdf
- GORE. 2001. Estrategia Regional de Desarrollo 2001-2010. Región de Magallanes y Antártica Chilena. Documento de Trabajo Institucional. Punta Arenas.
- KRIWOKEN, L. & WILLIAMSON, J. 1993. Hobart, Tasmania: Antarctic and Southern Ocean connections. Polar Record, Vol. 29: 93-102
- LATOUR, B. 2005 Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red. Manantial. Buenos Aires.
- MARTINIC, M. 1972. ¿Qué hacer en la Antártica?. Instituto de la Patagonia. Punta Arenas.
2002. Breve Historia de Magallanes. Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas.
- MARTNER, C. 1999. Puertos, redes globales y territorio en el Pacífico mexicano. Rev. Espiral, Vol.: V N°15: 157-185.
- Ministerio de Defensa. 2010. El Libro de la Defensa. Santiago.
- MINREL. 2000. Política Antártica Nacional.

- OLECH, M. 1996. Human impact on terrestrial ecosystems in west Antarctica. Proc. NIPR Symp. Polar Biol., 9, 299-306. En Contributions to The Coastal and Shelf Ecosystem Of Maritime Antarctica. 2005. Editorail Board – Warsaw University Press. Warsaw.
- PINOCHET DE LA BARRA, O. 1955. La Antártica Chilena. Editorial del Pacifico. Santiago.
- WAGHORN, R. 2007. Análisis y Proyecciones de la Política Antártica Nacional. Tesis de Magíster en Política Exterior. Universidad de Santiago de Chile.
- ZARANKIN, A. & SENATORE, X. 2007. *Historias de un pasado en blanco*. Argvmentvm. Belo Horizonte.

