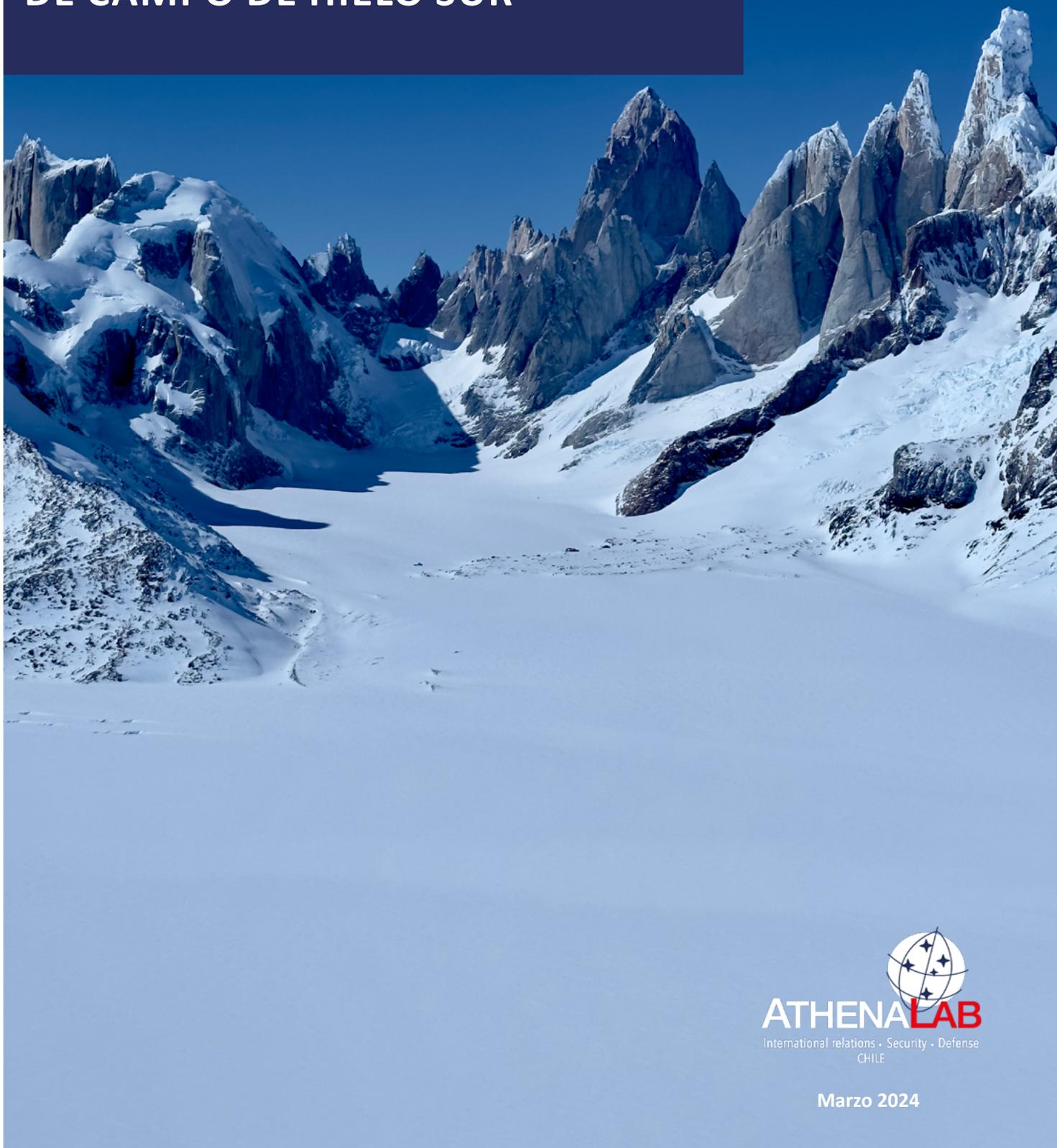


Documento de Trabajo N°27

# ACTUALIZACIÓN GEOPOLÍTICA DE CAMPO DE HIELO SUR



**ATHENALAB**  
International relations • Security • Defense  
CHILE

Marzo 2024

Portada: Circo de los Altares, en Campo de Hielo Patagónico Sur, Chile. Fotografía realizada por el Equipo de AthenaLab en septiembre 2023.

Los comentarios y opiniones expresadas en este documento representan el pensamiento de sus autores, no necesariamente de la institución.

# ACTUALIZACIÓN GEOPOLÍTICA DE CAMPO DE HIELO SUR

John Griffiths  
Marcelo Masalleras



## 0.0

---

### Contenidos

Introducción.....	7
Descripción geográfica de la zona norte del CHPS.....	9
Características de la zona general .....	9
Descubrimiento y exploración.....	12
Vías de comunicación .....	13
Situación de delimitación fronteriza .....	17
Análisis de la situación geopolítica .....	19
Débil presencia del Estado .....	19
Fragilidad geopolítica .....	22
El asunto sobre el límite con Argentina .....	26
Conclusiones sobre el impacto geopolítico.....	30
Falta de visión estratégica .....	30
Soberanía (in)efectiva.....	31
Pasividad política y diplomática .....	32
Rol especial de la Defensa .....	32
Consideraciones finales .....	34
Riesgos .....	34
Amenazas.....	34
Oportunidades.....	34
Recomendaciones.....	35
Autores.....	36
Agradecimientos .....	37



## 0.1

---

### Introducción

El presente trabajo surge de la necesidad de centrar el estudio y análisis en las zonas extremas de nuestro país, con la finalidad de identificar sus principales desafíos geopolíticos y de seguridad. Ciertamente, ambos factores son relevantes al minuto de prospectar su desarrollo con el objetivo de contar con un área geográfica de soberanía consolidada, en donde el nivel de bienestar de los ciudadanos constituya una condición asegurada y no en construcción. Esta es la razón por la que un equipo de AthenaLab estuvo diez días en esta zona patagónica, con el propósito de visitar en terreno el área geográfica objeto de estudio.

El Campo de Hielo Patagónico Sur (CHPS)<sup>1</sup> es una gran masa de hielo que se ubica en dos regiones del país. Presenta una de las densidades poblacionales más bajas de Chile y es un territorio donde no se ha consolidado una red de comunicaciones ni tampoco infraestructura básica para su integración. Por cierto, posee enorme potencial como una de las zonas más prístinas del planeta, con una riqueza geográfica, una fauna sin igual y una flora que sobrecoge a todo visitante, convirtiéndola en un área geográfica de enormes posibilidades turísticas, en donde deben convivir, por un lado, las posibilidades de desarrollo y, por otra parte, la imperiosa necesidad de sustentabilidad de una zona geográfica a nivel mundial por sus bellezas naturales, resultado de la evolución de la naturaleza en miles de años.

Es relevante destacar los esfuerzos de desarrollo en infraestructura caminera, materializada por la Carretera Austral de Chile, como un eje de integra-

ción longitudinal de nuestro país. Dicho proyecto ha sido una obra titánica del Cuerpo Militar del Trabajo del Ejército de Chile (CMT) y de su respectivo mandante, el Ministerio de Obras Públicas (MOP). No obstante lo anterior, en la zona es fácil percibir la sensación de aislamiento y, muchas veces, de lejanía del centro de poder nacional. Las particularidades de una geografía desmembrada, un clima muy adverso y una presencia estatal débil configuran una delicada situación que afecta a los chilenos residentes, desincentiva la inversión de privados y, lo peor de todo, debilita el ejercicio de la soberanía nacional de manera efectiva. Lo anterior no es una sorpresa, pues ha sido la característica durante décadas, demostrando pasividad y una clara falta de visión y pensamiento estratégico de Chile.

En consecuencia, este trabajo se centrará en analizar la situación del CHPS, considerada como una zona de especial interés nacional, tanto por sus recursos naturales, particularmente hídricos, como por su innegable atractivo y potencial económico, así como para evaluar la integración física de este territorio. Después de realizar una descripción general del área y analizarla desde la perspectiva geopolítica, este trabajo deduce algunas conclusiones que se consideran de interés, identifica riesgos, amenazas y oportunidades, para finalmente proponer algunas medidas tendientes a mejorar la situación.

En esta oportunidad, para llevar adelante el desafío de recorrer la zona en estudio, junto a la tripulación del helicóptero Airbus H-145 (Pablo Blanco,

---

1 En términos generales, existen dos campos de hielo patagónicos en el país. El Campo de Hielo Patagónico Norte (CHPN), de 4.000 km<sup>2</sup>, situado en la Región de Aysén, y el Campo de Hielo Patagónico Sur (CHPS), de 13.000 km<sup>2</sup>, objeto de este estudio que se ubica en las dos regiones más australes de Chile: Región de Aysén y Región de Magallanes, respectivamente.



Sebastián Gaete y Nelson Cartes), el equipo de AthenaLab estuvo integrado por Fernanda Muñoz, John Griffiths, Marcelo Masalleras y el experto en montaña Eugenio Guzmán. Junto con el reconocimiento en terreno, el grupo tuvo la oportunidad de conversar con pobladores y autoridades, evaluar en primera persona las características particulares de la zona, dimensionar el impacto de una pobre visión de Estado y obtener conclusiones para la proposición de políticas públicas.

## 0.2

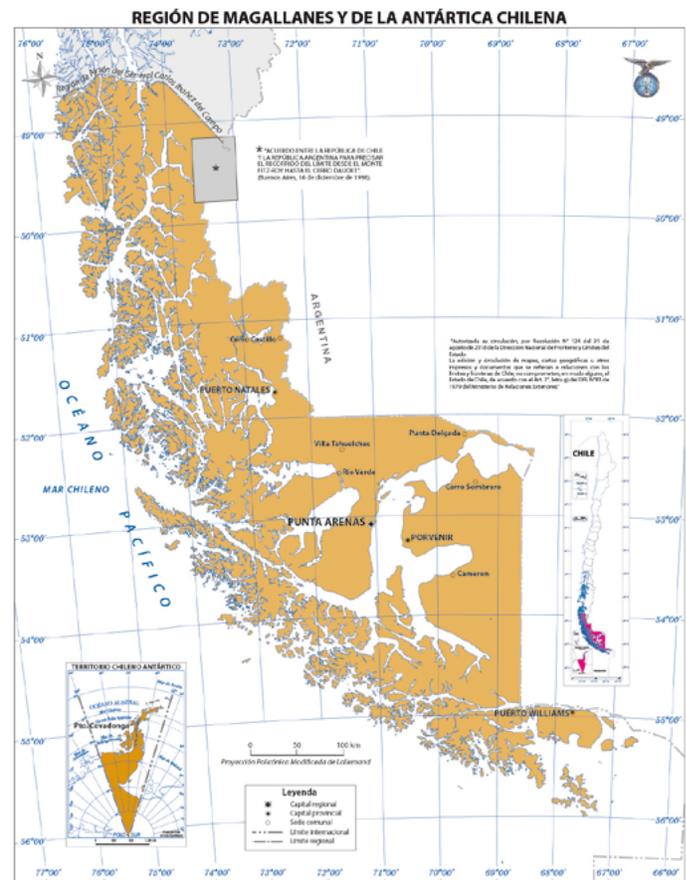
### Descripción geográfica de la zona norte del CHPS

#### CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA GENERAL

El Campo de Hielo Patagónico Sur (CHPS) se ubica tanto en la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo (Provincia Capitán Prat, que considera las comunas de: Cochrane, Tortel y O'Higgins) como en la Región de Magallanes y la Antártica Chilena (Provincia de Última Esperanza, que considera las comunas de Natales y Torres del Paine). Específicamente, se ubica —en Chile— dentro de los parques nacionales Bernardo O'Higgins y Torres del Paine, constituyendo la tercera mayor superficie de masa de hielo del planeta después del continente Antártico y de Groenlandia. Por su parte, en Argentina este campo de hielo se encuentra en el parque nacional Los Glaciares<sup>2</sup>.

El CHPS se extiende longitudinalmente en sentido norte-sur, a lo largo de unos 370 kms, y posee un ancho promedio de 35 kms, con un mínimo de 9 kms. Se ubica, aproximadamente, entre los 48°15' y 51°35' de latitud sur y se estructura en torno al meridiano 73°30' de longitud oeste. Morfológicamente, está formado por 48 grandes glaciares y más de un centenar de otros de menor tamaño que fluyen desde la cordillera de los Andes al occidente y oriente<sup>3</sup>. El 80% de toda esta reserva de glaciares pertenece a Chile, y el 20% restante, a Argentina<sup>4</sup>.

Las mesetas del CHPS miden en promedio 1.350 ms.n.m., y los picos de las montañas y cordilleras más altas pueden alcanzar hasta los 3.600 ms.n.m., tal como el monte Fitz Roy que, siendo



#### MAPA DE LA REGIÓN DE MAGALLANES Y LA ANTÁRTICA CHILENA

Fuente: Currículum Nacional. Disponible en [https://www.curriculumnacional.cl/614/articles-132557\\_recurso\\_jpg.jpg](https://www.curriculumnacional.cl/614/articles-132557_recurso_jpg.jpg).

2 Urrejola Dastres, S. "La Geografía de los Campos de Hielo". Memorial del Ejército de Chile. Número 460. Págs. 125-126.

3 Casassa, Gino y Andrés Rivera. "Campo de Hielo Patagónico Sur: Su Historia". *Anales Instituto Patagonia*, Serie Cs.Hs. Chile 2001. Volumen 29. Págs. 29-78.

4 Figueroa Ehlers, Julián. En torno al Campo de Hielo Patagónico Sur. Editorial LEM-DIME, Santiago, Segunda Edición, 2014. Pág. 123.

el de mayor altura, mide 3.405 m s.n.m. En su extensión se destacan los siguientes glaciares: Jorge Montt, O'Higgins, Chico, Pío XI, Viedma, Upsala, Témpano, Perito Moreno, Frías, Dickson, Olvidado, Grey, Amalia, Pingo, Tyndall, Balmaceda, entre otros<sup>5</sup>.

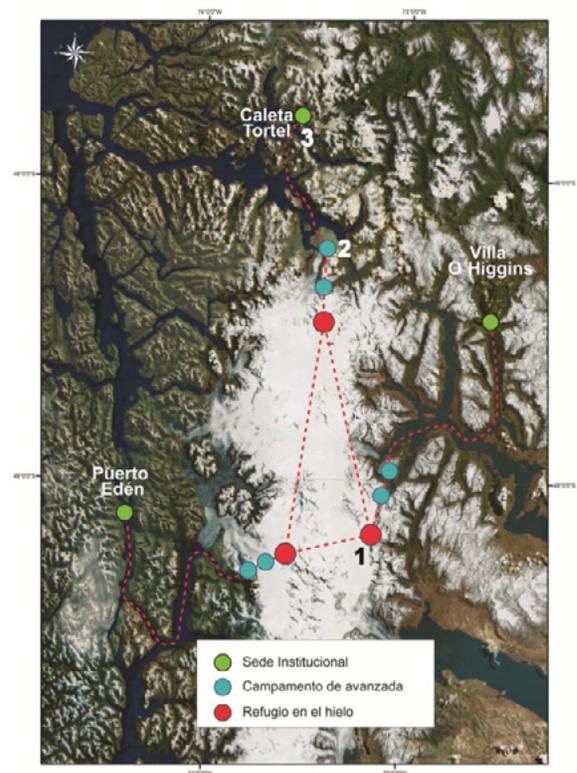
De acuerdo con estudios realizados por glaciólogos del Centro de Estudios Científicos de Santiago (CECS), entre 1975 y 2000 la tasa de reducción promedio de los glaciares del CHPS fue de 1,0 m/año, pero en el período 1995-2000 se aceleró a 2,6 m/año. Sin embargo, en algunos glaciares se han determinado tasas anuales de disminución de hasta 28m/año<sup>6</sup>. Ello —sin lugar a duda— es evidencia concreta del permanente cambio de la geografía y paisaje, tanto en el CHPS como en las zonas aledañas.

La superficie de este campo de hielo (13.000 kms<sup>2</sup>), representa un área equivalente a la Región Metropolitana de Chile. A partir del estudio de Julián Figueroa, del total de 48 glaciares principales, 42 están retrocediendo, cuatro se encuentran en equilibrio y solo dos están aumentando su superficie, el glaciar Pío XI, con 1.265 kms<sup>2</sup> que se vuelca al Pacífico, y el Perito Moreno, con 258 kms<sup>2</sup> que se vuelca en el lago Argentino<sup>7</sup>.

Los glaciares más grandes en el CHPS son el Pío XI (1.265 kms<sup>2</sup>), el Viedma (945 kms<sup>2</sup>), el Upsala (902 kms<sup>2</sup>), y el O'Higgins (810 kms<sup>2</sup>). El más pequeño es el glaciar Snowy<sup>8</sup>, de solo 23 kms<sup>2</sup>.

Sin lugar a dudas, uno de los mayores obstáculos que presenta la zona en estudio está dado por la adversidad del clima en el área geográfica y por las cambiantes condiciones del tiempo atmosférico. De igual manera, las abundantes grietas en los sectores bajos de los glaciares constituyen otro obstáculo relevante a tener en cuenta en toda empresa exploratoria.

Constituye una zona de muy difícil acceso, muy compartimentada e invertebrada geográficamente.



#### PUNTOS DE ACCESO A CHPS DESDE CHILE

Fuente: Instituto Chileno de Campos de Hielo. Horacio Toro Iturra.

te. El CHPS se compone, básicamente, de una meseta, o *plateau*, entre las alturas más relevantes de los Andes australes, desde donde irradian lenguas glaciares que se desbordan y desprenden en todas direcciones. Desde el territorio chileno se puede acceder a esta área geográfica desde tres direcciones: Villa O'Higgins, Caleta Tortel y Puerto Edén, siendo Villa O'Higgins el lugar que por apoyos logísticos y administrativos presenta la mejor opción, contando adicionalmente con un aeródromo, para facilitar su acceso, y un puerto pequeño denominado puerto Bahía Bahamondes, desde donde salen embarcaciones por el lago O'Higgins hacia la localidad de Candelario Mancilla (a dos horas y media de Villa O'Higgins en barcaza), estancia La Carmela, estancia Ventisquero Chico, glaciar O'Higgins y glaciar Chico.

5 Laboratorio de Glaciología. Disponible en <https://glaciologia.cl/glaciares/zona-austral/campo-de-hielo-sur/>.

6 *Op. Cit.* Figueroa Ehlers, Julián. *Ibid.* 123.

7 *Ibid.* 124.

8 *Op. Cit.* Laboratorio de Glaciología.



Cordón Mariano Moreno. Fuente: AthenaLab.

Respecto de las cumbres, las más relevantes son<sup>9</sup>:

nº	CUMBRES	ALTITUD (m s. n. m.)
1	Fitz Roy	3.405
2	Volcán Lautaro	3.380
3	Torre	3.102
4	Bertrand	3.064
5	O'Higgins	2.920
6	Murallón	2.656

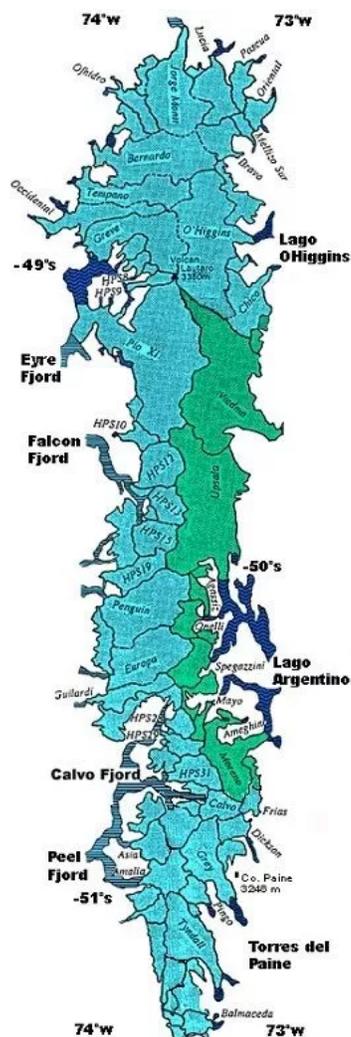
De estas cumbres, llama la atención el volcán Lautaro, identificado fehacientemente en 1961 por el geógrafo y explorador británico Eric Sipton, quien fue la persona que consiguió hacer la identificación y confirmación del cono eruptivo<sup>10</sup>.

La parte central del CHPS está conformada por una serie de altiplanicies, o mesetas, mencionadas anteriormente, de las cuales se pueden nombrar las siguientes, de norte a sur:

nº	NOMBRE DEL ACCIDENTE GEOGRÁFICO
1	Meseta Superior
2	Meseta de Todas las Madres
3	Meseta de los Cinco Glaciares
4	Altiplano Caupolicán
5	Altiplano Italia
6	Altiplano Japón
7	Altiplano Polonia
8	Altiplano de los Franceses

9 *Op. Cit.* Figueroa Ehlers, Julián. Pág. 125.

10 *Ibid.* 126.



## CUENCAS PRINCIPALES DEL CHPS

Fuente: Laboratorio de Glaciología. Disponible en: <https://glaciologia.cl/glaciares/zona-austral/campo-de-hielo-sur/>.

## DESCUBRIMIENTO Y EXPLORACIÓN

Según el conocido historiador nacional Mateo Martinic<sup>11</sup>, la primera exploración de la zona de interés fue efectuada en 1557 por encargo del gobernador de Chile García Hurtado de Mendoza. Este envió dos naves, a cargo de los capitanes Juan Fernández Ladrillero y Francisco Cortés de Ojea, a explorar el Estrecho de Magallanes, efectuando en su trayecto reconocimientos separados en una amplia zona de canales y fiordos del sector occidental del CHPS. En tanto, por el sector oriental del CHPS, la primera exploración fue efectuada por el capitán español Antonio de Viedma, en 1782<sup>12</sup>, quien penetró desde la bahía de San Julián hasta el oeste, descubriendo el lago que lleva su nombre, divisando por primera vez el monte Fitz Roy.

Ahora bien, respecto del primer reconocimiento cartográfico de la zona occidental del CHPS, este fue realizado por las expediciones hidrográficas inglesas de los capitanes Phillip Parker King y Robert Fitz Roy, durante los años 1826 y 1841<sup>13</sup>, respectivamente.

Por su parte, Julián Figueroa<sup>14</sup> afirma que las principales expediciones en el CHPS son:

- La del geólogo Dr. Rudolph Hauthal, del Museo de La Plata, quien exploró la zona aledaña al glaciar Perito Moreno en 1899 y 1900.
- La del Dr. Federico Reichert y el botánico Cristóbal Hicken, en 1913-1914. El Dr. Reichert, acompañado por la botánica Ilse von Rentzell en 1932-1933, detectó el elusivo volcán de los hielos, el que más tarde, al ser redescubierto, recibiría el nombre de volcán Lautaro.
- En la década de 1930, el padre Alberto de Agostini realizó varias excursiones al CHPS, en las que ingresó por el glaciar Upsala y por los pasos Marconi y del Viento.

11 Martinic, Mateo. *Hielo Patagónico Sur*. Ediciones Instituto de la Patagonia. Punta Arenas. Edición 1982. Pág. 119.

12 *Op. Cit.* Casassa, Gino y Andrés Rivera. Pág. 34.

13 *Ibid.* Pág. 34.

14 *Op. Cit.* Figueroa Ehlers, Julián. Pág. 129.



#### RUTA CH-7, ENTRE PUERTO MONTT Y VILLA O'HIGGINS

Fuente: La Carretera Austral. Rolando Toloza et al. *La Carretera Austral*. Santiago: Ocho Libros Editores, 2012, 12. Disponible en: <https://www.rewindingchile.org/web/wp-content/uploads/2021/08/Carretera-Austral-El-camino-mas-espectacular-de-Sudamerica.pdf>.

- En 1955-1956, el militar británico Harold William Tilman y el andinista chileno Jorge Quinteros efectuaron la primera travesía transversal completa del CHPS, entre el fiordo Calvo y el lago Argentino (60 km).
- La primera expedición en completar el cruce longitudinal norte-sur fue la compuesta por los chilenos Pablo Besser Jirkal, Rodrigo Fica Pérez, José Pedro Montt Monckeberg y Mauricio Rojas Nef, quienes cruzaron desde el glaciar Jorge Montt, por el norte, al glaciar Balmaceda, por el sur, entre el 24 de octubre de 1998 y el 30 de enero de 1999.

#### VÍAS DE COMUNICACIÓN

Sin dudas, la vía más importante de la zona es la Carretera Austral de Chile, o Ruta 7 (CH-7), la que se extiende 1.430 kms entre Puerto Montt y Punta Pisagua. Esta carretera permitió dar unidad, tanto

física como simbólica, al territorio nacional, al conectar decenas de pequeñas comunidades aisladas del resto del país, lo que favoreció la actividad económica y la calidad de vida de sus habitantes.

Si bien la Ruta 7 es muy importante para la Región de Aysén, el diseño de vertebración nacional está aún incompleto ante la falta de conexión con la Región de Magallanes. Ambas regiones cuentan con una morfografía muy diversificada, al contar desde el extremo oeste con una extendida línea costera y en el extremo este, con un área que colinda con el espeso cordón cordillerano, dejando un área geográfica extremadamente compartimentada y fragmentada. Dicho enlace terrestre se proyectó a través de la Ruta 8 (CH-8), entre Punta Pisagua (cerca del glaciar Jorge Montt) y Puerto Natales. Esta nueva carretera tendría una extensión de 652 kms y contemplaría al menos siete puntos de cruce en transbordador. La concreción de este pro-

## CUADRO RESUMEN DE PRINCIPALES RUTAS EN LA REGIÓN DE AYSÉN

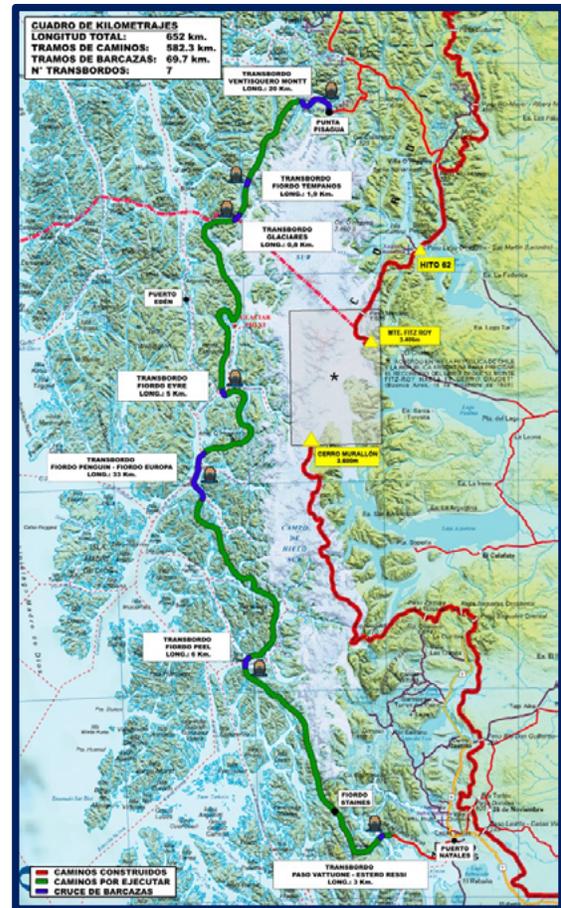
Fuente: Elaboración propia con información de Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Vialidad, en Red Vial Nacional. Disponible en (acceso el 14 diciembre de 2023): <https://sitministerial.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=ccc8ce73d80d4b48a4cbce97ff89d74c>.

NOMBRE	LONGITUD (m)	TIPO	RECORRIDO
Ruta 7	1.429.949	Pavimento, grava tratada y ripio	Puerto Montt-Chaitén, Coyhaique, Cochrane, Punta Pisagua.
X-12	62.941	Ripio	Cruce Ruta 7 (La Junta)-puerto Raúl Marín Balmaceda.
X-13	74.983	Ripio	Cruce Ruta 7 (La Junta)-Lago Verde-Paso Las Pampas.
X-24	29.580	Pavimento	Cruce Ruta 7 (puente Steffen)-Puerto Cisnes
X-25	106.850	Ripio	Cruce Ruta 7 (Cisne Medio)-La Tapera-Paso Appeleg
X-421	39.530	Ripio	Cruce Ruta 7-mina El Toqui-El Gato-cruce X-45 (Ñirehuao).
X-423	24.966	Ripio	Cruce Ruta 7 (villa Mañihuales)-cruce X-421 (El Gato).
X-45	61.761	Grava tratada	Cruce Ruta 7 (villa Ortega)-Ñirehuao-paso Pampa Alta (Puesto Viejo).
X-500	28.103	Pavimento	Cruce Ruta 7 (cruce Cabezas)-Viviana-cruce Ruta 240 (El Balseo).
Ruta 240	50.689	Pavimento	Cruce Ruta 7 (Alto Baguales)-Puerto Aysén-Puerto Chacabuco.
Ruta 243	29.660	Grava tratada	Cruce Ruta 7 (Coyhaique)-paso Coyhaique.
X-565	13.680	Grava tratada	Cruce Ruta 243 CH (Coyhaique Alto)-punta El Monte-Cruce X-45 (puente Ñirehuao).
X-59	7.215	Grava tratada	Cruce Ruta 243 CH (cuesta Colorada)-paso Triana.
X-608	59.491	Ripio	El Claro-lago Atravesado-lago Portales.
X-686	55.200	Grava tratada y ripio	Cruce Ruta 7 (valle Simpson)-lago Elizalde-lago Caro.
X-687	24.813	Ripio	Cruce Ruta 7 (El Blanco)-cerro Galera-río Huemules-Cruce X-695 (Galera Chico).
Ruta 245	19.744	Pavimento	Cruce Ruta 7-Balmaceda-paso Huemules.
X-65	48.862	Pavimento y ripio	Cruce Ruta 7 (Bajada Ibáñez)-Puerto Ibáñez-paso Ingeniero Ibáñez-Pallavicini.
X-723	31.421	Grava tratada	Cruce Ruta 7-lago Las Ardillas-cruce X-735 (salto río Ibáñez).
X-735	29.197	Ripio	Cruce X-65 (Puerto Ibáñez)-península Levicán.
X-731	27.827	Ripio	Cruce Ruta 7 (Bahía Murta)-Puerto Sánchez.
X-728	85.937	Ripio	Cruce Ruta 7 (río Tranquilo)-Bahía Exploradores.
Ruta 265	114.850	Grava tratada	Cruce Ruta 7 (El Maitén)-Chile Chico-paso Río Jeinimeni.
X-775	22.779	Ripio	Cruce Ruta 265 CH (puente El Maitén)-El Furioso.
X-83	74.099	Ripio	Cruce Ruta 7-Entrada Baker-paso Roballos.
X-894	24.594	Ripio	Cruce X-890 (balsa Baker)-Colonia Norte.
X-899	38.456	Grava tratada y ripio	Cochrane-lago Cochrane
X-901	47.809	Ripio	Cruce Ruta 7-pampa Calluqueo.
X-903	27.403	Ripio	Cruce X-901-lago Brown.
X-84	22.586	Ripio	Cruce Ruta 7 (Vagabundo)-Caleta Tortel.
X-905	43.350	Ripio	Cruce X-91-entrada Mayer-paso Río Mayer, Ribera Norte.
X-91	97.739	Ripio	Cruce Ruta 7 (río Bravo)-Villa O'Higgins-Bahía Bahamonde.
X-911	7.907	Ripio	Cruce X-905 (entrada Mayer)-lago Christie.

yecto significaría, finalmente, tener al país integrado continentalmente por primera vez desde Arica a Punta Arenas, conectando la Ruta 7 (CH-7) por el norte con la Ruta 9 (CH-9) por el extremo sur. Adicionalmente, permitiría terminar con la relación de dependencia terrestre por territorio argentino y así poder alcanzar, por vía terrestre, el extremo austral chileno.

Una mención aparte, dentro de las vías de comunicación, requiere la situación existente en el paso Mayer, en la zona general de Villa O'Higgins y distante de esta última localidad en 41 kms, unidos por un camino de ripio bien consolidado y mantenido, subsidiario de la Carretera Austral como camino transversal. Este camino llega a la aduana de río Mayer, donde se ubica una instalación de Carabineros de Chile, la que cuenta con un aeródromo cercano cuya pista es de ripio para aeronaves menores.

La relevancia de este paso está dada por el potencial mejoramiento en la conectividad de Villa O'Higgins, a través de territorio argentino, con las localidades de Cochrane y Coyhaique, respectivamente, disminuyendo sustantivamente la distancia y tiempo de desplazamiento entre estas tres localidades nacionales. La obra que falta por concretar su construcción en territorio argentino es un puente sobre el río Mayer y un camino —en una extensión aproximada de 5 kms faltantes— para que tanto la ruta chilena como la argentina queden conectadas. El actual estado de la situación es el mejor ejemplo de una falta de voluntad política, para contar con una verdadera integración binacional entre Chile y Argentina.



### PROYECTO DE RUTA 8 (CH-8)

Fuente: Cuerpo Militar del Trabajo, Ejército de Chile.



Instalación de Carabineros de Chile, camino paso río Mayer, y aeródromo, al fondo. Fuente: AthenaLab.



MAPA DEL PASO RÍO MAYER, EN DONDE SE APRECIA LA DISTANCIA ENTRE EL CAMINO EN ARGENTINA Y EL PASO INTERNACIONAL

Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Chile. Disponible en <https://mapas.mop.gov.cl/cc2016/xi.jpg>.

## SITUACIÓN DE DELIMITACIÓN FRONTERIZA

A continuación, se presenta —de manera resumida— la evolución de la delimitación fronteriza en la zona en estudio, afirmándose que esta fue definida tanto por Chile como por Argentina, a partir de las Actas de Peritos de 1898. Sin embargo, en una acción innecesaria y difícil de comprender, Chile accedió a revisar dicha condición en el protocolo de 1998, firmado por los presidentes Eduardo Frei y Carlos Menem.

### TRATADO DE 1881 Y LAUDO ARBITRAL DE 1902

Este tratado solucionó las controversias bilaterales entre Chile y Argentina surgidas entre 1847 y 1881, por la soberanía en la Patagonia. Fue suscrito en Buenos Aires, el 23 de julio de 1881. En su esencia, sostenía lo siguiente:

El límite entre Chile i la República Arjentina es, de Norte a Sur, hasta el paralelo cincuenta y dos grados de latitud, la Cordillera de los Andes. La línea fronteriza correrá en esa extensión por las cumbres más elevadas de dichas Cordilleras que dividen las aguas i pasará por entre las vertientes que se desprendan a un lado i otro. Las dificultades que pudieran suscitarse por la existencia de ciertos valles formados por la bifurcación de la Cordillera i en que no sea clara la línea divisoria de las aguas serán resueltas amistosamente por dos peritos nombrados uno de cada parte. En caso de no arribar éstos a un acuerdo, será llamado a decidir las un tercer perito designado por ambos gobiernos<sup>15</sup>.

La realidad geográfica demostró, prontamente, que la línea divisoria de aguas no siempre coincidía con la línea de altas cumbres. En su momento, Chile privilegió el principio de *divortium aquarum* (“divorcio de aguas”), mientras que Argentina favoreció el precepto orográfico de las cumbres más elevadas. Como existió divergencia de posiciones, motivadas por exploraciones al territorio, se firmó

en 1893 un protocolo que estableció en su Artículo II la siguiente norma:

La soberanía de cada Estado sobre el litoral respectivo es absoluta, de tal suerte que Chile no puede pretender punto alguno hacia el Atlántico, como la República Argentina no puede pretenderlo hacia el Pacífico<sup>16</sup>.

Como las divergencias continuaron y en conformidad a los acuerdos, se sometieron las controversias a la Corona británica para su arbitraje. En 1902, el rey Eduardo VII, emitió un laudo arbitral que dio solución a una serie de controversias entre el paso de Pérez Rosales (41º L.S.) hasta la Sierra Baguales (52º L.S.).

Respecto de este particular segmento del CHPS, el laudo de 1902 es extremadamente relevante, ya que plantea, en su artículo III, que:

Desde el Monte Fitz Roy hasta el Monte Stokes la línea fronteriza ha sido ya determinada<sup>17</sup>.

Está línea fronteriza ya establecida es la que presentaron los peritos designados de cada país —por Chile, Diego Barros Arana, y por Argentina, Francisco Moreno— en las actas de 1898.

### ACTAS DE PERITOS DE 1898

En este documento oficial, firmado el 1 de octubre de 1898 en la ciudad de Santiago, por Francisco Moreno y Clemente Onelli, de Argentina, así como por Diego Barros Arana y Alejandro Bertrand, de Chile, se acordó la frontera que une los puntos 331 (monte Fitz Roy) y 332 (actualmente, cerro Stokes) en el sector lago Dickson. De esta forma, se acordó el encadenamiento principal de la cordillera de los Andes en el sector indicado y que se usaría como referencia de tema ya resuelto en el laudo arbitral de 1902. En consecuencia, el laudo de 1902 reconoce la frontera desde el Fitz Roy hasta el cerro

15 Tratado de Límites entre la República de Chile y la República Argentina, disponible en la Biblioteca del Congreso Nacional (acceso, 14 de diciembre de 2023), <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=400050>.

16 Protocolo de límites de 1893, disponible en sitio web de la Dirección de Fronteras y Límites del Estado de Chile (acceso, 14 de diciembre de 2023), en: <https://www.difrol.cl/download/protocolo-de-limites-1893/>.

17 Fallo arbitral de su majestad el rey Eduardo VII, como árbitro entre la República Argentina y la República de Chile, 1902, disponible en sitio web de la Dirección de Fronteras y Límites del Estado de Chile (acceso, 14 de diciembre de 2023), en: <https://www.difrol.cl/tratados-de-limites/#argentina>.

Stokes como asunto resuelto en función de las Actas de 1898, ya acordadas por Chile y Argentina.

#### ARBITRAJE DE LAGUNA DEL DESIERTO

En 1991, los presidentes de Chile y Argentina, Patricio Aylwin y Carlos Menem, respectivamente, acordaron resolver la totalidad de los asuntos limítrofes pendientes. Como resultado de esta negociación diplomática directa, se resolvieron 22 puntos de controversias a lo largo de la frontera binacional<sup>18</sup>. Sin embargo, hubo dos temas que se dejaron por resolver de forma distinta. El primero, referido a Campos de Hielo quedó por definirse de acuerdo a una comisión mixta, y el segundo, sobre Laguna del Desierto, se acordó someterlo a arbitraje de un Tribunal Internacional ad-hoc de carácter regional. Este tribunal, integrado por cinco juristas latinoamericanos, funcionó en la sede del Comité Jurídico Interamericano, en Río de Janeiro y condujo un procedimiento al que las partes no dieron carácter público. Lamentablemente, el fallo de dicho tribunal fue contrario a la posición de Chile, por tres votos contra dos, dejando la superficie en litigio en poder de Argentina<sup>19</sup>.

#### ACUERDO DE 1998

El 16 de diciembre de 1998, Chile y Argentina firmaron el Acuerdo de 1998, aprobado por ambos congresos en junio de 1999. Dicho acuerdo pretende precisar el recorrido de límites desde el monte Fitz Roy hasta el cerro Daudet. Este acuerdo divide la zona en una sección A, desde el cerro Murallón hasta el cerro Daudet, y otra sección B, desde el cerro Fitz Roy al cerro Murallón. Seguidamente, se estableció una comisión mixta binacional para dirimir la controversia, cuando en estricto rigor no existía un *impasse*, ya que la frontera había sido

delimitada por las actas de peritos de 1898 y re-frendada en el laudo de 1902 como asunto acordado.

Sin embargo, en la sección A se acordó una traza limítrofe constituida por 36 puntos, en la que existían diferencias menores. Es en la sección B donde las divergencias fueron mayores, existiendo dos posturas respecto de la interpretación limítrofe. Hasta la fecha, ello constituye un tema considerado como “pendiente” para determinar la traza limítrofe definitiva y concordada binacionalmente. Ciertamente, esta sección B se extiende en 57 km, en sentido norte-sur, desde el cerro Fitz Roy al cerro Murallón. De allí que el mismo acuerdo de 1998 estableciera que:

Las Partes encomiendan a la Comisión Mixta de Límites Chile-Argentina la realización del levantamiento a fin de confeccionar conjuntamente la carta a escala 1:50.000 ... como requisito imprescindible para llevar a cabo la referida demarcación<sup>20</sup>.

#### SITUACIÓN ACTUAL

A la fecha, según lo observado y con la poca información disponible, en las tratativas diplomáticas, la sección A estaría delimitada (acuerdo jurídico), faltando su demarcación (representación física en terreno). En tanto, la sección B todavía estaría pendiente de ambos trámites. Tal como ya ha sido planteado en este trabajo, esto constituye un grave error, pues la delimitación es cosa zanjada por tratados anteriores y solo podría faltar una eventual demarcación. No obstante, Argentina en diversas publicaciones cartográficas presenta su pretensión completa en la sección B. Esto contraviene directamente el acuerdo de 1998 y es claramente una violación flagrante y reiterada de dicho instrumento.

18 Cabe mencionar que mientras el debate legislativo en Argentina fue público, en Chile fue objeto de total reserva.

19 Para más información, ver la minuta técnica del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, denominada *El fallo arbitral de Laguna del Desierto: Antecedentes*, de fecha 24 de octubre de 1994 y disponible en: <https://archivopatrimonial.uahurtado.cl/uploads/r/archivo-institucional-universidad-alberto-hurtado/e/7/a/e7ae3351330285e26f7424a8b09820463622e750502c1ec6059e36c81b5ea7ce/45-1-3.pdf>.

20 Decreto N.º 1.155. Acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina para precisar el recorrido del límite desde el monte Fitz Roy hasta el cerro Daudet. Disponible, al 13 de diciembre 2023, en <https://www.bcn.cl/historiadelaley/historia-de-la-ley/vista-expandida/6223/>.

## 0.3

### Análisis de la situación geopolítica

A partir de la descripción y antecedentes presentados hasta ahora, en esta sección se desarrollará un análisis sobre la situación geopolítica, abordando tres temáticas fundamentales: la débil presencia por parte del Estado de Chile; la fragilidad geopolítica que se evidencia a raíz de las características del área en comento, y la situación sobre el límite internacional.

#### DÉBIL PRESENCIA DEL ESTADO

El ejercicio de una soberanía efectiva exige la presencia activa del Estado, la que se puede manifestar en distintas formas. La principal y más evidente es la presencia física directa, a través de diferentes instituciones y servicios desplegados en todo el territorio nacional, con la finalidad de brindar beneficios a la población, así como el ejercicio jurisdiccional y la imposición de la ley. Lo anterior, por cierto, se debe conjugar con la efectividad de dicha presencia, pues no basta con “estar” en una zona, sino que además se debe ser efectivo en las tareas que se desempeñan.

En el caso del área en estudio, tal como se pudo apreciar y reconocer durante la visita de Athena-Lab y de acuerdo con la información expuesta, la presencia física de organizaciones estatales, si bien no es inexistente, es modesta. Un problema mayor que se manifiesta en esta zona en particular y que la diferencia de otras áreas fronterizas con problemas similares respecto de la presencia del Estado, es que la debilidad en el ejercicio de la soberanía por parte de Chile —además de las consecuencias internas y efectos sobre la población nacional en la zona— tiene potenciales efectos negativos en la posición del Estado en una zona en que se evidencia un claro interés argentino por disputar la propiedad territorial. Todo lo anterior, no obstante se

rechaza cualquier intento artificial trasandino por perseverar en un tema que, como ya se relató con detalle en este trabajo, está resuelto por ambos países hace más de 120 años.

La falta de presencia física de instituciones, sin plantear alternativas de otras características, se ve agravada por una oferta de infraestructura a la cual le falta mucho por desarrollar para equiparar los beneficios que tiene la población nacional en la zona central de Chile. Esto redundaría en una muy baja densidad poblacional, ya que el acceso a esta zona, los servicios limitados y la vida en general resulta más compleja y agreste. Lo anterior, se estima que, además, reduce el interés político general, pues se trata de una región con una muy baja representatividad en términos de votos. A modo de ejemplo, se puede mencionar el hecho que los nacimientos de personas en la Región de Aysén deben concentrarse en Coyhaique, obligando el traslado de mujeres desde otras provincias, todo a través de una red de caminos deficiente.

#### DATOS GENERALES DE LA REGIÓN DE AYSÉN

Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Disponible en <https://www.bcn.cl/siit/nuestropais/region11/indica.htm>.

SUPERFICIE	108.494,4 km <sup>2</sup> (14,3% del total de Chile continental)
POBLACIÓN	108.306 habitantes (0,54% del total de la población nacional)
DENSIDAD POBLACIONAL	0,95 hab./km <sup>2</sup>

## DESPLIEGUE DE ALGUNOS SERVICIOS PÚBLICOS EN LA REGIÓN DE AYSÉN

Fuente: Poder Judicial (Disponible en <https://www.pjud.cl/tribunales/tribunales-de-primera-instancia>) y Banco Estado (Disponible en <https://www.bancoestado.cl/content/bancoestado-public/cl/es/home/home/red-de-atencion/sucursales-.html#/>).

ENTIDAD	UBICACIÓN
Tribunal de Juicio Oral en lo Penal Primer Juzgado de Letras Juzgado de Familia Juzgado de Letras del Trabajo Juzgado de Garantía	Coyhaique
Juzgado de Letras y Garantía	Aysén
Juzgado de Letras y Garantía	Puerto Cisnes
Juzgado de Letras y Garantía	Cochrane
Juzgado de Letras y Garantía	Chile Chico
Sucursales de Banco Estado	Coyhaique Puerto Aysén Puerto Cisnes Chile Chico Cochrane

Todo lo anterior denota un problema que no recae solamente en el gobierno de turno, sino que corresponde a un asunto que trasciende las administraciones y se ha transformado en un tema más bien estructural y que se relaciona con la falta de visión estratégica nacional. Esta insuficiencia de mirada a largo plazo y con sentido de Estado ha impedido que, por décadas, las autoridades políticas otorguen la importancia que adquiere una zona aislada como esta y que, a su vez, fomenten una integración adecuada, oportuna y progresiva. Se reconoce los intentos de avance con la aprobación en el año 2023 de la “Política Nacional de Zonas Extremas” (D/S N° 43.652) y la “Política de Zonas en Desarrollo en Materia Social” (D/S N° 43.646), en especial, para la promoción de inversión en este tipo de áreas. No obstante, resulta claramente insuficiente<sup>21</sup>.

La acción del Estado es fundamental para la protección de los intereses nacionales, siendo el ejercicio de la soberanía y el resguardo del territorio los más relevantes. Al completar los reconocimientos terrestres y aéreos de la zona del CHPS, es posible afirmar que existen lugares donde el Estado ha cedido su responsabilidad, generando espacios o vacíos de autoridad nacional. Esta afirmación se

basa en el hecho de que algunos accesos a sectores de CHPS están siendo controlados únicamente por autoridades argentinas y, por ende, explotados comercialmente desde El Chaltén. Para clarificar lo anterior, se puede mencionar que el libro de registro que se mantiene en el refugio Eduardo García Soto, en pleno territorio chileno, está firmado prácticamente en su totalidad por turistas que ingresan por Argentina, sin que autoridades ni instituciones chilenas lo supervisen. Si bien existirían acuerdos de control entre ambos países para el acceso a esta zona, dichas fiscalizaciones demandan una comunicación permanente entre los dos lados de la frontera, cosa que no ocurre en estos términos. Lo anterior, sin mencionar que un Estado no se puede abandonar completamente ni ceder en su obligación de controlar el propio territorio, cosa que aparentemente aquí ocurre.

La debilidad en la presencia del Estado tiene, además, efectos en el bienestar de las personas. Primero, en los ciudadanos que habitan este segmento de Chile. El país, para ayudar a su progreso geopolítico, requiere poblar, ocupar y desarrollar su territorio, todas muestras del ejercicio de una soberanía efectiva. El abandono parcial y la dificultad con que las personas viven en la Región

21 Para más información sobre estas políticas, visitar: <https://www.subdere.gov.cl/sala-de-prensa/entran-en-vigencia-pol%C3%A1ticas-de-zonas-extremas-y-zonas-en-desarrollo-en-materia>.

REGISTRO DE PASAJEROS									
MES: <i>Septiembre</i> AÑO: <i>2023</i> 03									
Paseo N°	NOMBRE	Caravel de Identidad o Pasaporte	Nacionalidad	Profesión	DOMICILIO	Fecha de Salida	Fecha de Retorno	FIRMA	
	<i>MAXI FRANZINI</i>	<i>FRANCESE</i>	<i>FRANCESE</i>	<i>YACAN</i>	<i>Montevideo</i>			<i>X</i>	
	<i>Jon Soto Descapote</i>	<i>CHILENO</i>	<i>CHILENO</i>	<i>INGENIERO</i>	<i>La de Hues</i>	<i>14 Sep 23</i>			
	<i>David Pizarro</i>		<i>ARGENTINO</i>	<i>INGENIERO</i>	<i>La de Hues</i>	<i>14 Sep 23</i>			
	<i>Telhuca Terray</i>		<i>ARGENTINO</i>	<i>INGENIERO</i>	<i>La de Hues</i>	<i>14 Sep 23</i>			



IMAGEN DE LIBRO DE REGISTRO DE PASAJEROS EN EL REFUGIO EDUARDO GARCÍA SOTO, EN TERRITORIO CHILENO

Fuente: Fotografía del equipo de AthenaLab (28 de septiembre de 2023).

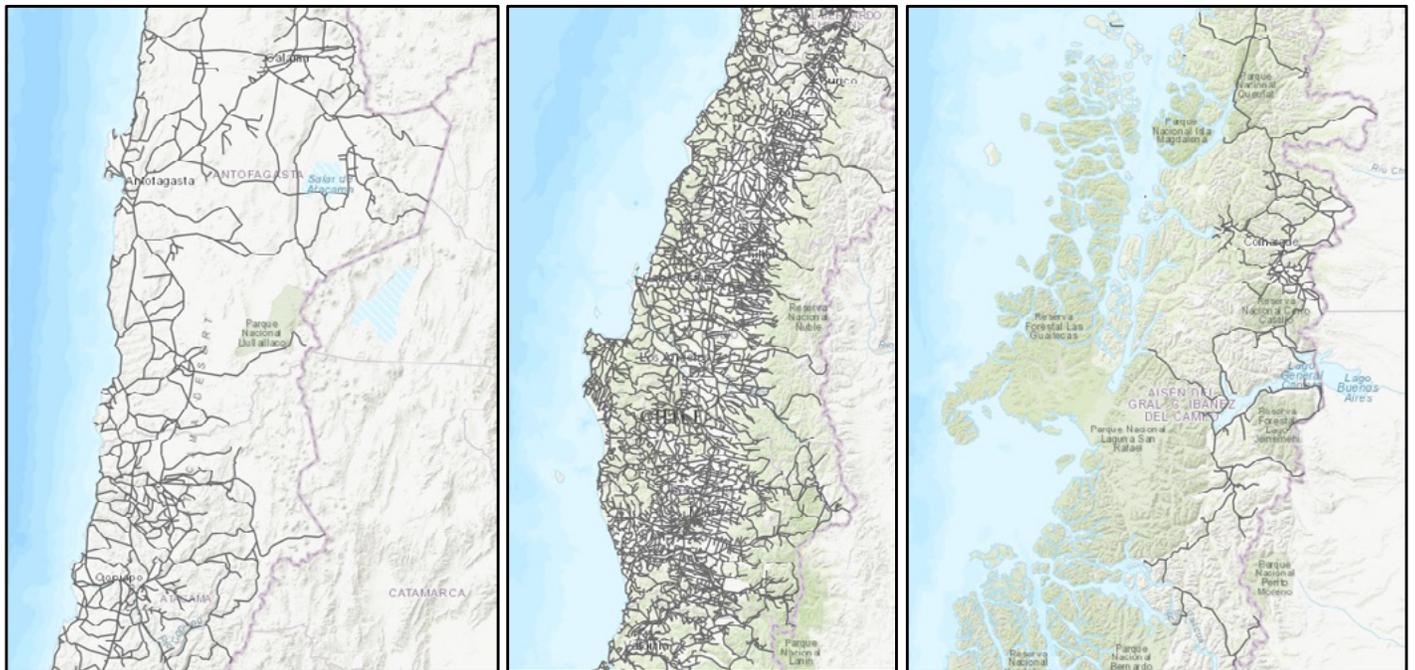
REFUGIO EDUARDO GARCÍA SOTO, EN TERRITORIO CHILENO  
Fuente: Fotografía del equipo de AthenaLab (28 de septiembre de 2023).

de Aysén, particularmente en el área sur de esta, se convierte en un claro desincentivo para mantenerse en el lugar. Así como los ciudadanos de las grandes ciudades reciben las mayores comodidades de los servicios públicos (servicios básicos, transporte, seguridad, etc.), es el Estado el llamado a prestar las condiciones esenciales para una mejor vida, a pesar de que lo anterior se dificulte por la geografía y demande un costo económico superior. Así como en la Región Metropolitana se gastan millones de dólares anualmente para hacer viable el necesario transporte público a un valor asequible, con la misma determinación las autoridades políticas deben agotar los recursos para asegurar medios de comunicación en localidades tan aisladas, como Villa O'Higgins, Caleta Tortel o Candelario Mancilla, entre otras.

Por otra parte, está el efecto para que chilenos o extranjeros se sientan llamados a trasladarse a vivir y emprender en la región. Un Estado ausente, sin infraestructura adecuada ni servicios apropiados —que describe la situación actual—, no facilita ni incentiva la ocupación del territorio por ciudadanos inquietos y visionarios. Al contrario, si dicho Estado genera las mejores condiciones para la instalación y desarrollo de distintas actividades despertará el interés de personas y empresas por

instalarse en el área y comenzar a empujar el desarrollo. Al final, los ciudadanos y empresas se benefician de las bondades de tener un Estado fuerte y preocupado de su bienestar y, por su parte, el Estado se beneficia de ciudadanos dispuestos a sacrificarse en zonas aisladas y complejas, favoreciendo el ejercicio de la soberanía.

En este sentido, el Estado de Chile debe explotar todas las herramientas e instrumentos a su disposición para implementar un control efectivo —aunque no sea permanente— de la zona de CHPS, integrando medios humanos de distintas organizaciones, así como otros materiales y, de manera especial, tecnología que facilite las tareas. La acción activa del Estado refuerza su presencia y asegura la soberanía en lugares que, de lo contrario, generan espacios vacíos que son aprovechados por otros grupos de interés. Un Estado como el chileno, cuya economía creció y se robusteció por décadas; avanzó en la fortaleza de sus instituciones; se desarrolló en las capacidades estratégicas de sus fuerzas armadas, y progresó en el prestigio político y diplomático, no tiene excusas para no traspasar dicho crecimiento a su presencia en el territorio propio hasta el límite de sus fronteras. La expansión del Estado en otras áreas obliga a expandir el despliegue estatal y mejorarlo progresivamente.



IMÁGENES QUE MUESTRAN LA DIFERENCIA EN LA DENSIDAD DE RUTAS EN LA ZONA NORTE, CENTRO-SUR Y LA REGIÓN DE AYSÉN

Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Vialidad, Red Vial Chile. Disponible en (acceso, 14 de diciembre de 2023) <https://hub.arcgis.com/maps/esrichile::red-vial-chile/explore?location=-34.504973%2C-73.063499%2C5.34>.

Esto es parte de una visión geopolítica básica, en la cual el crecimiento en distintas áreas debe trasladarse a zonas especialmente valiosas, como es el CHPS.

**FRAGILIDAD GEOPOLÍTICA**

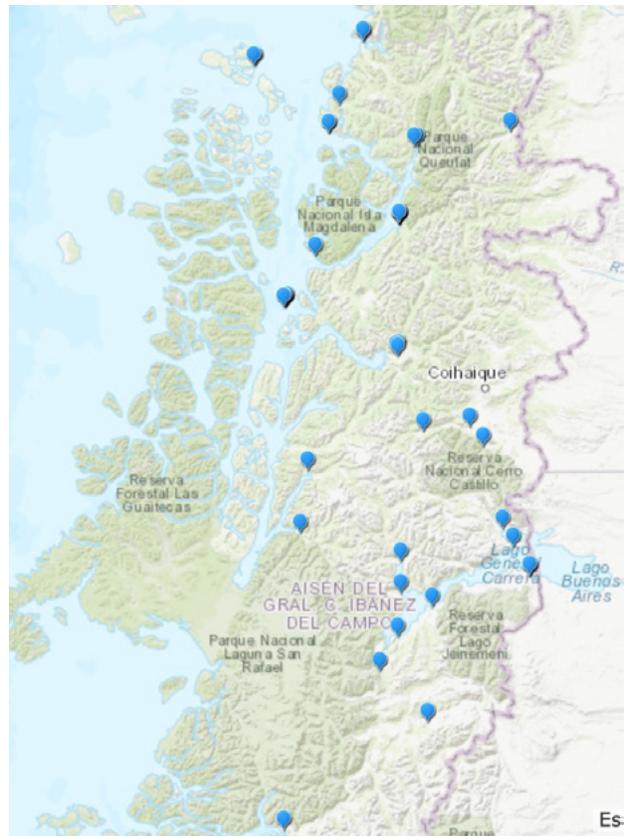
El evidente desmembramiento geográfico que sufre el territorio nacional al sur de la Región de Los Lagos impone exigencias superiores para mantener una adecuada integración. El no hacerlo y ceder ante las condiciones topográficas, significa generar un debilitamiento en la administración del territorio y la consecuente fragilidad geopolítica. En consecuencia, ante las condiciones de un escenario fragmentado, es deber del poder central el arbitrar distintas medidas que aseguren la conectividad intra e interregional, de manera de reducir el efecto geográfico. Es así que, ante estas condiciones, se esperaría una variada oferta de vías de

comunicaciones terrestres, así como una adecuada infraestructura portuaria y aeroportuaria que asegure las comunicaciones marítimas y aéreas.

Lamentablemente, tal como se revisó anteriormente, esta no es la realidad. La red de caminos es limitada, poco flexible, de regular calidad y, lo peor, interrumpida en su curso hacia la Región de Magallanes, área que se mantiene aislada del resto del territorio nacional, carente de conexión terrestre con el resto de Chile. La conocida Ruta 7, descrita anteriormente —de gran y positivo impacto, pero que requiere ser fortalecida y complementada—, es la única vía en sentido norte-sur, no asfaltada en la mayor parte de su trayecto, que no se mantiene en las mejores condiciones una buena parte del año y que tiene su punto final en la desembocadura del río Pascua.

Dicha condición, obviamente, dificulta los traslados, los hace más lentos y menos seguros, desin-

centivando, nuevamente, el poblamiento de la zona por parte de ciudadanos chilenos y, asimismo, desalentando la atracción de actividades económicas relevantes, incluido el turismo. Al mismo tiempo, se evidencia una precaria oferta aérea, limitada fundamentalmente al aeródromo de Balmaceda<sup>22</sup>, sin alternativas relevantes en el resto de la Región de Aysén. Si bien existen otras pistas, como el aeródromo Teniente Vidal<sup>23</sup> en Coyhaique, la mayoría de las pistas repartidas en la región son cortas, sin servicios (especialmente, abastecimiento de combustible) y con poco mantenimiento que asegure su operatividad todo el año. Ni hablar en la operación de aeronaves de mayor tamaño. Según información disponible en la página web del MOP, además de los dos terminales aéreos anteriores, la Región de Aysén cuenta con un total de 27 “pequeños aeródromos”, de distintas características, distribuidos por la región, los cuales “posibilitan principalmente las operaciones no regulares del transporte público de pasajeros y carga, de pequeña escala”, “permiten operar a la aviación militar de menor envergadura y general” y “aumentan la conectividad y desarrollo local”<sup>24</sup>.



#### INFRAESTRUCTURA DE OBRAS PORTUARIAS EN REGIÓN DE AYSÉN

Fuente: Dirección de Obras Portuarias, MOP. Disponible en (acceso, 14 de diciembre de 2023) <https://www.arcgis.com/apps/OnePane/basicviewer/index.html?appid=b6dff8b285b34b9f97dccc5e246f2be2>.

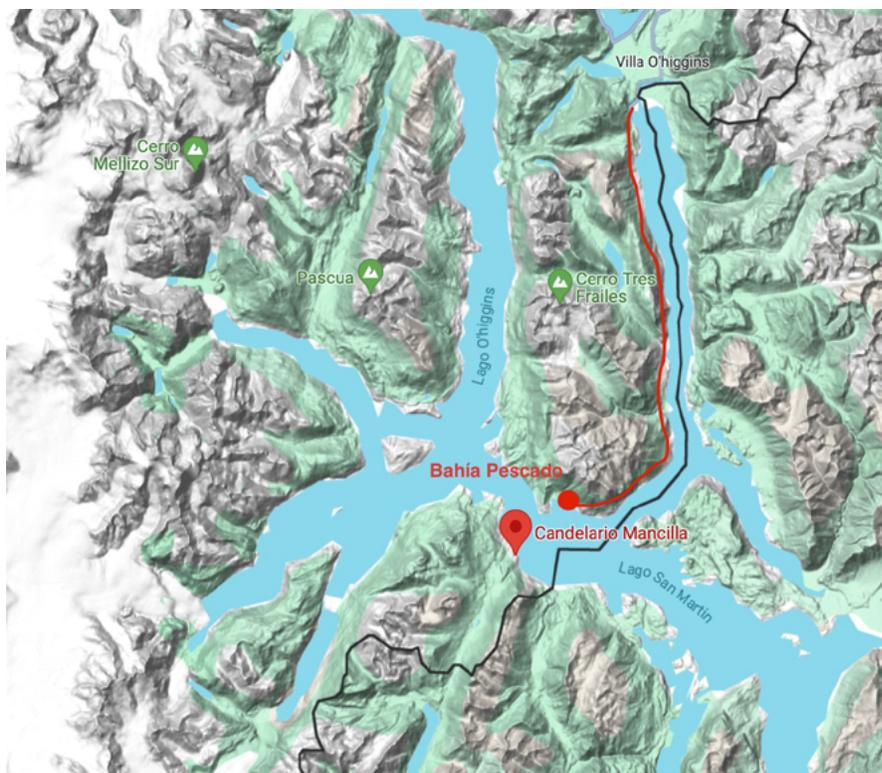
Cabe detenerse en la mencionada discontinuidad en las comunicaciones nacionales terrestres. Si bien este tema fue tratado en el Documento de Trabajo N.º 23, “Actualización geopolítica de la zona austral de Chile: Región de Magallanes y la Antártica Chilena”<sup>25</sup>, de AthenaLab, resulta indispensable insistir en la necesidad estratégica de concluir el trabajo de unión de la totalidad del territorio de Chile, vía terrestre. Este proyecto, denominado Ruta 8, cuyas obras ya han sido visualizadas y dimensionadas por el Ministerio de Obras Públicas para ejecutarse por el CMT, se convierte en el desafío geopolítico más relevante para el Estado de Chile y permitiría consolidar e

22 Único terminal aéreo de la red aeroportuaria primaria nacional en la Región de Aysén, según expone el MOP en (acceso, el 14 de diciembre de 2023) <https://aeropuertos.mop.gob.cl/redeaeroportuaria/Paginas/default.aspx>.

23 Único aeródromo de la red secundaria nacional, según expone el MOP en (acceso, el 14 de diciembre de 2023) <https://aeropuertos.mop.gob.cl/redeaeroportuaria/Paginas/RedSecundaria.aspx>.

24 Dirección de Aeropuertos, Ministerio de Obras Públicas. “Pequeños aeródromos”. Disponible en: <https://aeropuertos.mop.gob.cl/redeaeroportuaria/Paginas/Redpequenos aerodromos.aspx>.

25 AthenaLab. Documento de Trabajo N.º 23 “Actualización geopolítica de la zona austral de Chile: Región de Magallanes y la Antártica Chilena”. Junio de 2023.



SEGMENTO DE CAMINO ENTRE PUERTO BAHAMONDES Y BAHÍA PESCADO (EN ROJO), LO QUE FACILITARÍA EL ACCESO AL LAGO O'HIGGINS Y AL CHPS  
Fuente: Elaboración propia, proyección de Athenalab sobre mapa de Google Maps.

independizar su conectividad, integrando extensas áreas geográficas de un valor incalculable para el país; no obstante, a la fecha no hay seguridad de materializarse. Noruega, por ejemplo, ya hizo lo propio, conectando su territorio, de características similares a la Región de Aysén, por medio de una combinación de caminos y trasbordos, incorporando tecnología en su construcción<sup>26</sup>.

La desconexión geográfica terrestre constituye una debilidad geopolítica del Estado que extrañamente se ha extendido en el tiempo. La decisión de continuar y completar la vertebración terrestre, por medio de un camino que permita trasladarse desde Arica, por el norte, hasta el canal Beagle, por el sur, no puede postergarse más tiempo. A estas alturas, se cuenta con la tecnología, experiencia y capacidades para hacerlo, sólo falta la voluntad política de implementarlo.

Un Estado que progresa debe agotar sus esfuerzos por ocupar y disponer de todo su territorio. El hecho de que la Región de Magallanes dependa de las rutas argentinas para el abastecimiento terrestre, es una realidad que no puede dejar tranquila a ninguna autoridad nacional, máxime si existen los instrumentos para evitarlo. Esta es una decisión estratégica con impacto geopolítico pues, junto con unir el territorio nacional, permite la extensión del Estado y beneficia a los ciudadanos de estas zonas, incentiva el traslado de nuevos habitantes, y atrae la instalación e inversión de empresas de distinto tipo, como se ha planteado en este documento. No hay que desconocer, por ejemplo, el impacto que tuvo y sigue teniendo la Ruta 7 en las regiones de Los Lagos y Aysén. Esto es evidente y autoexplicable: favoreció el traslado de personas y bienes por territorio chileno; fomentó el poblamiento de la zona; facilitó el emprendimiento local

26 John Griffiths, "La inmensidad austral de Chile y la vertebración de un territorio invertebrado: Una mirada desde la geopolítica", en *Una nueva australidad para Chile*, Teodoro Ribera Neumann (Santiago: Universidad Autónoma de Chile, Junio de 2022), 34.



Lancha "Capitán Ihl" del Ejército de Chile, en Puerto Bahamondes. Fuente: AthenaLab

y la llegada de nuevos recursos, y permitió al Estado llegar a lugares que eran complejos y otorgar beneficios y bienestar a los chilenos que habitaban estas regiones.

Del mismo modo, la Región de Aysén y la zona de CHPS en particular, carece de un sistema de líneas de comunicaciones flexible. Todo se limita, fundamentalmente, a la ya mencionada Ruta 7. En consecuencia, junto con incrementar las condiciones existentes, vale decir, mejorar la calidad de la misma ruta, haciéndola transitable todo el año y con cualquier condición atmosférica, el Estado debe explorar la construcción de rutas alternativas. Un ejemplo de ello es una ruta alternativa entre Cochrane y Paso Mayer, la que se encuentra en fase de proyecto, pero no se ha completado. Otro ejemplo de integración, o que facilita la vida de las personas y el acceso al CHPS, es construir el segmento de camino entre Puerto Bahamondes y Bahía Pescado, con lo que se facilitaría el cruce del lago O'Higgins, acortando de manera importante la distancia hasta su ribera sur, hacia el sector de Candelario Mancilla, o incluso para visitar los gla-

ciars Chico u O'Higgins, simplificando el acceso al campo de hielo mismo.

Asimismo, la debilidad estatal, la desconexión geográfica y la precariedad de la infraestructura impactan las capacidades estratégicas para ejercer la soberanía y defender el territorio. Una red de caminos poco flexible, además de su baja calidad, dificulta el adecuado despliegue operacional y el abastecimiento y atención logística y administrativa de nuestras fuerzas militares, aumentando la ya evidente fragilidad geopolítica. La presencia permanente de las fuerzas armadas en la Región de Aysén se limita, fundamentalmente, a unidades del Ejército. Estas se concentran, mayoritariamente, en Coyhaique y Puerto Aysén, pues se retiraron los medios que alguna vez estuvieron asentados en Chaitén y en Santa Lucía. Más recientemente, en una decisión estratégica, se desplegó una unidad permanente en Cochrane, la que a su vez mantiene medios menores en Villa O'Higgins; incluye, por ejemplo, la lancha de transporte "Capitán Ihl", en el lago O'Higgins. Si bien el costo y las dificultades administrativas de mantener otras unidades de mayor envergadura en la zona resultan altamente

complejas, este despliegue avanzado viene a solucionar, al menos en parte, las carencias estratégicas. Ahora bien, considerando que una presencia más permanente puede verse dificultada, existen otras alternativas para demostrar presencia militar.

Una de las opciones es incorporar tecnología para suplir deficiencias, pero no puede ser la única. Si bien es cierto que los avances tecnológicos, como satélites, aeronaves no tripuladas y otros sensores remotos, pueden ser de gran utilidad, ninguno reemplazará la presencia física. De esta forma, incrementar la participación de unidades y personal de las fuerzas armadas en actividades en la zona es fundamental. Ya sea por medio de despliegues estacionales o patrullajes, cuarteles móviles, ejercicios con otras instituciones armadas y/u otras agencias del Estado, incluso fuerzas de otros países para entrenar en un área de particulares condiciones topográficas y atmosféricas, todas actividades que se materializan en una región que, por su naturaleza, es la zona de empleo lógica de las fuerzas armadas, presentando beneficios a corto, mediano y largo plazo. Un ejemplo de ello fue la expedición ejecutada por personal del Ejército de Chile y el de España, durante noviembre de 2023<sup>27</sup>. Si bien son actividades por destacar positivamente, la regularidad de esta y otras acciones debería ser mucho mayor, transformándose en una verdadera rutina, tanto para la fuerzas armadas como para otras instituciones del Estado.

## EL ASUNTO SOBRE EL LÍMITE CON ARGENTINA

El mero análisis sobre la situación fronteriza en la zona de CHPS resulta un tema extremadamente complejo, pues se estima que es una materia resuelta hace más de un siglo y reconocido por ambos Estados por décadas. En consecuencia, si no hay materias pendientes, no debió abrirse un

espacio de negociación para un asunto zanjado. A partir de esto, surgen cuestionamientos sobre los motivos por los cuales autoridades de la época accedieron a la petición argentina y abrieron un debate que no se justifica ni en los hechos ni en el derecho.

Al respecto, como se ha planteado insistentemente, no puede existir obligación de delimitar un espacio que ya se encuentra delimitado. Textos de estudio chilenos sobre las controversias territoriales históricas con Argentina publicados antes de 1990, como son *¡Dialogando con Argentina...! 1819-1978*<sup>28</sup> (1979) y *El caso del canal Beagle: biografía de esa y otras controversias*<sup>29</sup> (1988), no dan cuenta de ninguna reclamación de Buenos Aires respecto de CHPS, lo que muestra lo reciente del asunto. El abrirse a negociar algo ya acordado entre ambos países, es un grueso error político, diplomático, estratégico y jurídico que atenta en contra de los intereses nacionales permanentes. Adicionalmente, se plantea la inquietud de que un asunto de tal relevancia, después de más de 25 años, se presenta sin mayores avances observados y con un hermetismo particular. Se reconoce la complejidad y sensibilidad de las materias, así como la obligación de reserva en temas de estas características; sin embargo, el excesivo secretismo solo alimenta especulaciones, las que, sumadas a los resultados desafortunados en las tratativas limítrofes, generan incertidumbre sobre el proceso y respecto de la capacidad del Estado para ejercer una de sus funciones esenciales: el cuidado y la defensa del propio territorio.

El exacerbado celo con que se lleva este asunto redundando en decisiones difíciles de comprender. Un ejemplo de ello son los mapas de la zona. Al preparar los reconocimientos, el equipo de AthenaLab intentó adquirir cartografía oficial que reuniera la

---

27 <https://www.ejercito.cl/prensa/visor/ejercito-de-chile-y-espana-comienzan-travesia-en-campo-de-hielo-sur>.

28 Hormazábal, Manuel. *¡Dialogando con Argentina...! 1819-1978: Síntesis histórica de las desmembraciones territoriales de Chile*. Santiago: Ejército de Chile, 1979.

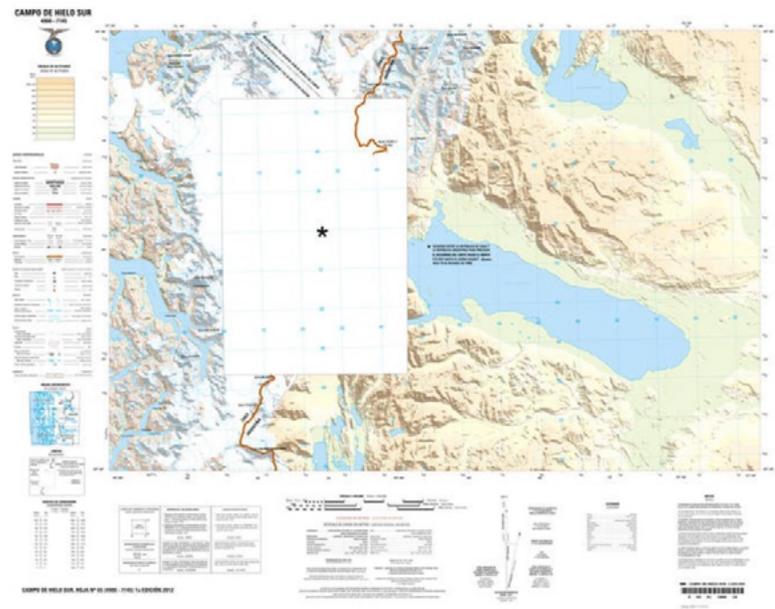
29 Marín, Alberto. *El caso del canal Beagle: biografía de esa y otras controversias*. Santiago: Ejército de Chile, 1988.

zona en estudio; sin embargo, no fue posible compararlos, pues existe restricción de venta de cartas topográficas que representen algunos sectores en el segmento entre monte Fitz Roy y cerro Muralón. Se reconoce que ambas partes acordaron en 1998 no incluir en sus mapas la delimitación en cuestión, representado por un rectángulo blanco en los mapas chilenos, claramente visible. No obstante, esta restricción no significa dejar de representar el terreno que hay en él, pues sirve para fi-

nes variados. Además, menos se justifica que Chile y sus instituciones sigan respetando dicho punto, si su contraparte argentina no lo hace. A continuación, se muestra una imagen de un mapa chileno confeccionado con levantamientos del IGM. Del mismo modo, se presentan mapas argentinos de la misma zona, pudiendo advertir que estos últimos no solo tienen el dibujo del terreno, sino que además muestran la delimitación pretendida por la República de Argentina.

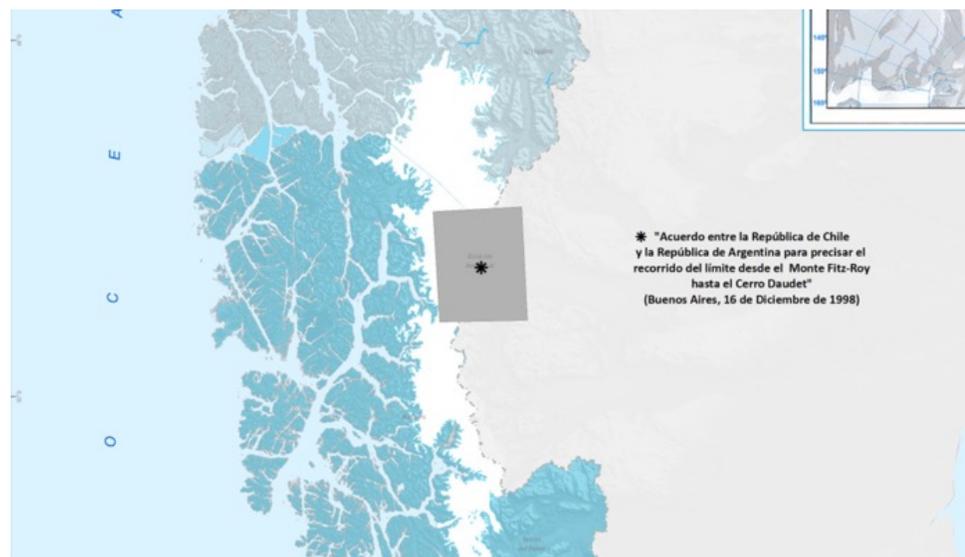
### CARTA 1:250.000 "CAMPO DE HIELO SUR" DEL IGM

Fuente: Instituto Geográfico Militar.  
Disponible (acceso, 18 de diciembre de 2023) en <https://www.igm.cl/tiendaonline/inicio/5760-campos-de-hielo-sur-jpg.html>.



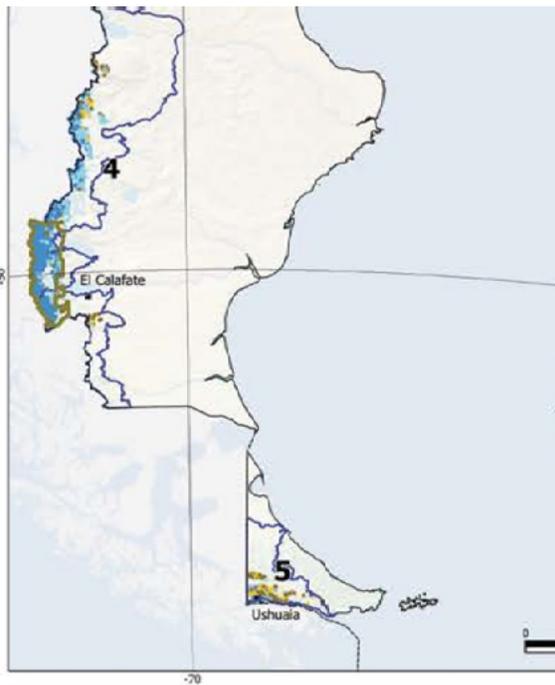
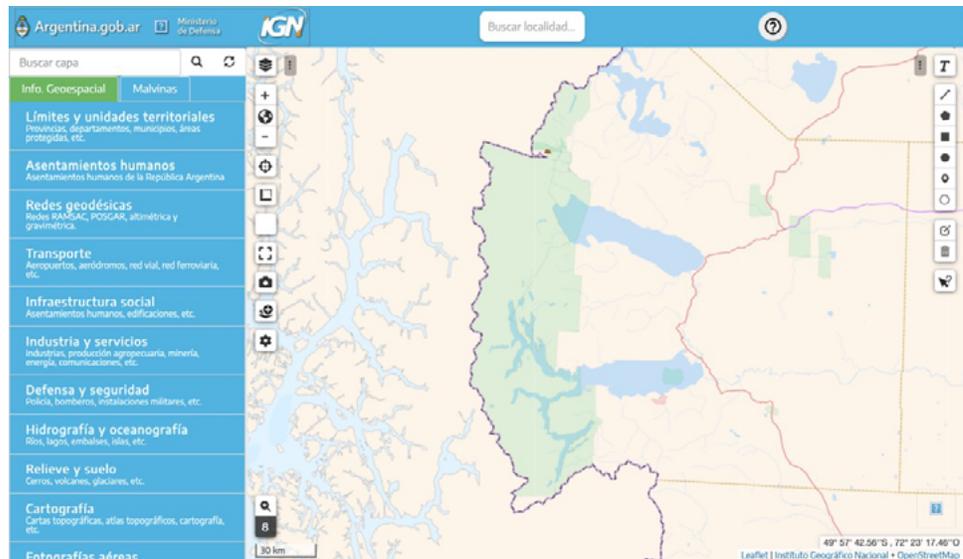
### MAPA DE CHPS ENTRE LAS REGIONES DE AYSÉN Y MAGALLANES

Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional. Disponible (acceso, 18 de diciembre de 2023) en: [https://www.bcn.cl/siit/nuestropais/imagenes/chile\\_fisico.jpg](https://www.bcn.cl/siit/nuestropais/imagenes/chile_fisico.jpg).



## REPRESENTACIÓN DEL LÍMITE INTERNACIONAL (VERSIÓN ARGENTINA) EN EL SECTOR DE CHPS

Fuente: Instituto Geográfico Nacional de Argentina. Disponible en (acceso 14 de diciembre de 2023): <https://mapa.ign.gov.ar/?-zoom=8&lat=-49.9212&lng=-72.6442&layers=argen-map>.



## SECCIÓN DEL MAPA DEL ATLAS DE GLACIARES DE ARGENTINA, PUBLICADO POR LA SECRETARÍA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, ARGENTINA

Fuente: Atlas de Glaciares de la Argentina. Disponible en (acceso el 14 de diciembre de 2023): [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/atlas\\_glaciares\\_parte\\_1.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/atlas_glaciares_parte_1.pdf).



## SECCIÓN DE IMAGEN DE MAPA PUBLICADO EN EL LIBRO BLANCO DE LA DEFENSA 2023, ARGENTINA

Fuente: Ministerio de Defensa de Argentina. Disponible en (acceso el 14 de diciembre de 2023): [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/11/libroblancodeladefensa2023\\_.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/11/libroblancodeladefensa2023_.pdf).

El autocensurarse con la no representación del terreno propio en la zona de CHPS —no se habla de la línea fronteriza ya mencionada— afecta, además, otros intereses, como es la educación y el turismo, pues la limitación impide mostrar amplias secciones del territorio a estudiantes y turistas, lo que en ningún caso pasa al otro lado de la frontera.

Dentro de la defensa de los intereses nacionales a la que están obligadas todas las autoridades, se destaca la defensa de la soberanía y los asuntos territoriales. Esta función es primordial, indelegable e impostergable, debiendo trascender a las administraciones de cada gobierno. En este caso, no solo está en juego una porción importante de territorio que nunca debió estar siquiera sometida a discusión, sino que, además, peligra la continuidad geográfica de Chile por quedar el límite pretendido por Argentina a escasos kilómetros del océano Pacífico, prácticamente cortando a Chile en dos. La defensa del interés nacional siempre se debe constituir como la *ultima ratio* de la obligación del Estado y anteponerse a cualquier otra consideración.

### Conclusiones sobre el impacto geopolítico

#### FALTA DE VISIÓN ESTRATÉGICA

La carencia de visión estratégica, deficiencia que se observa en distintas áreas críticas de la gestión estatal, ya lamentablemente característico en el Estado de Chile, ha dificultado de forma sostenida identificar y definir algunos problemas complejos que afectan al país de manera adecuada y oportuna, reduciendo la capacidad de establecer políticas apropiadas que se sostengan en el tiempo. Esto también dificulta el contar —en el más alto nivel— con una visión global que analice y evalúe los problemas en su conjunto e integralmente, dimensión que permite definir apropiadamente las prioridades y objetivos en el largo plazo.

De esta manera, tal como se ha revisado en este trabajo, Chile padece de este mal, particularidad que se refleja en múltiples aspectos. Por ejemplo, la falta de integración terrestre por medio de rutas apropiadas, llegando incluso a mantener a parte del territorio nacional aislado de manera terrestre. Si se tiene en consideración la escasas vías de comunicación existentes en esta zona, podemos afirmar que el área en estudio presenta una invertebración geográfica que impacta en la desarticulación física del territorio, tanto en la región como también respecto del núcleo vital del país, y sin duda de los grandes centros internacionales. Se debe recordar que el valor absoluto de un área geográfica, más que depender de sus propias potencialidades, depende del contexto en el que se encuentra, así como su conexión e integración con lo global. Ahora bien, desde la perspectiva de la defensa, es evidente que el área en estudio no posee profundidad estratégica —por lo angosto y compartimentado de su geografía—, carece de infraestructura relevante terrestre, marítima y aérea. En consecuencia, no solo es compleja de vigilar, sino que de defender ante eventuales riesgos y

amenazas. Desarrollar las vías de comunicación en esta zona se convierte en un requisito básico para mejorar la conectividad y posibilitar el desarrollo y bienestar de una zona de gran valor ambiental, turístico, económico y militar, dentro de nuestra soberanía efectiva. En otras palabras, se convierte en un imperativo geopolítico.

La discusión de temas tan relevantes para la nación, como son sus límites y las aspiraciones de otros Estados sobre ellos, no puede ser un tema tabú que se restrinja a ámbitos exclusivamente técnicos. Por experiencia, los chilenos saben que no basta con tener la razón y abundantes argumentos jurídicos, pues en el caso sobre el límite marítimo con Perú, habiéndose reconocido el meridiano como límite, la Corte Internacional de Justicia innovó, otorgándole a Lima una porción importante de los derechos hasta ese momento de Chile sobre una extensa área de la zona económica exclusiva. Estos asuntos son política pública y deben ser parte del debate público, por lo que el Estado tiene la obligación de educar a la ciudadanía en ello, tal como hacen nuestros vecinos. Ciertamente, las restricciones en el acceso a mapas o la limitación de representar el terreno en el segmento de CHPS no favorecen en nada. Al final, estos asuntos no se mencionan, no se tratan, no se discuten ni se enseñan de manera general, por lo que terminan en el olvido.

La carencia de visión estratégica impacta, además, en la dificultad para identificar los problemas, riesgos, amenazas y oportunidades que se presentan al Estado, lo que en el caso nacional, se suma a la ausencia de una arquitectura de seguridad nacional que se preocupe de ello. La implementación de tal estructura, no solo ayuda a administrar y enfrentar inconvenientes, sino que permite, eventualmente, evitarlos o disminuir sus efectos, además de

colaborar en la consecución de los objetivos permanentes del país. Como ya ha sido mencionado, esto afecta en el mediano y largo plazo, como son los temas abordados en este texto. Con lo anterior, se dificulta enormemente concentrar los valiosos recursos del Estado en aquellas áreas, objetivos e intereses prioritarios.

La sensibilidad sobre esta materia aumenta al cerciorarse que no se trata de un problema reciente, sino más bien, de un mal de más larga data. Ya a fines de la década de 1940, Benjamín Subercaseaux manifestaba una crítica a la falta de visión de los chilenos, expresando que están *“Paralogizados en cuestiones de detalle; provisto de una visión pueril que los limita a un presente inmediato y mal enfocada”*, para concluir que los chilenos actúan como ciegos o distraídos *“sin la menor relación con la finalidad última”*. Lo anterior, sólo puede alertar y llamar a tomar conciencia a autoridades, al mundo académico y centros de estudio, con la finalidad de desarrollar nuevas generaciones de chilenos entendidos y comprometidos en la defensa de los intereses nacionales, partiendo por su expresión territorial. Ejemplos de personas como Óscar Pinochet De la Barra y el General Ramón Cañas Montalva, quienes —sobre la base de un conocimiento profundo, visión de largo plazo y un alto sentido patriótico— demostraron una visión geopolítica y estratégica valiosa que no ha sido adecuada ni suficientemente reconocida, mantenida ni menos explotada.

### SOBERANÍA (IN)EFECTIVA

Nuevamente —este concepto fue observado antes en trabajos similares de Athenalab, en el extremo norte y en el extremo sur—, se concluye que el ejercicio de la soberanía por parte del Estado es más bien débil, lo que la hace poco efectiva. La escasa presencia, especialmente física, por parte de las distintas organizaciones estatales, sumado a una oferta muy limitada de servicios públicos, no contribuye a la protección de los ciudadanos y de los intereses nacionales, por lo que no se facilita ni

incentiva mayormente a la población de la zona ni se fomenta la inversión privada.

El control efectivo del territorio nacional exige la posibilidad de imponer la soberanía nacional en todas partes, lo que es imposible si el Estado no está presente. Esta situación, que genera verdaderos vacíos de autoridad, siempre serán utilizados por grupos con distintos objetivos, normalmente ajenos al interés general de la población. Peor aún, una situación en la que la soberanía no esté regularmente asegurada podría ser utilizada por otros Estados con intereses en la zona, tal como ya se ha discutido a lo largo de estas líneas.

La falta de presencia del Estado e inversión pública en la zona podría tener razones de orden económico a ojos de autoridades —baja densidad poblacional—, sin embargo, dicha aproximación carece de visión estratégica y geopolítica pues, la conectividad intra e inter regional mejora las condiciones físicas y la posibilidad de ejercer soberanía de manera efectiva. Aunque resulte oneroso si se analiza el costo por habitante, es la presencia permanente, especialmente del Estado, la que permitirá ejercer derechos y defender políticamente la soberanía nacional, no solo por necesidades inmediatas evidentes, sino porque en el largo plazo, la continuidad territorial y la presencia estatal pueden ser cruciales para resguardar recursos naturales, tanto los que conocemos como aquellos que aún desconocemos en la zona.

En consecuencia, debe ser el Estado primero —los ciudadanos y privados después— el que despliegue las iniciativas necesarias para asegurar el ejercicio de una soberanía efectiva y permanente en zonas aisladas, como es el CHPS. En este sentido, la construcción y el mejoramiento permanente de la red caminera —en particular, la pretendida Ruta 8 que unirá las regiones de Aysén y Magallanes por tierra— corresponde a una medida básica. Del mismo modo, el aumento de la presencia estatal —ya sea permanente o no, pero programada— de variadas organizaciones e instituciones del Estado también es una colaboración determinante.

El ejercicio de la soberanía es indelegable e intransferible, no es cedible a otros agentes o Estados.

### PASIVIDAD POLÍTICA Y DIPLOMÁTICA

Así como la falta de visión estratégica es evidente, también lo es la pasividad política para enfrentar los desafíos en la parte sur de la Región de Aysén. Esta pasividad política se expresa en la falta de prioridad con que se encarán los problemas regionales a lo largo de los años. No es un tema exclusivo de un gobierno o sector político en particular, sino que ha sido la actitud generalizada en la mayoría de los gobiernos y autoridades en las últimas décadas, con escasas excepciones, como el caso del fallecido exsenador Antonio Horvath, quien impulsó variadas iniciativas para la zona. Es cierto que la Región de Aysén es una de las que cuenta con menor población y, por ende, una menor representatividad en términos electorales; no obstante, es de vital importancia, al igual que otras regiones del país.

Esta pasividad política se ha reflejado en una pasividad diplomática, sin resultados visibles en materias limítrofes en más de 25 años desde que se firmó el acuerdo de 1998. La misma pasividad, como se ha expresado en el estudio, afecta el tratamiento de la información respecto de la zona, limitando la discusión interna. Si bien la negociación —totalmente infortunada de acuerdo a los elementos planteados hasta ahora— es una actividad eminentemente técnica (diplomática y jurídica), no es por ello exclusiva, sino que por sobre todo, política. En este sentido, las autoridades trasandinas han sido más consistentes en velar por los intereses de su país, lo que se espera repliquen los representantes chilenos.

El gran objetivo de mantener siempre buenas relaciones con todos los Estados, particularmente nuestros vecinos, en ningún caso y en ninguna circunstancia puede sacrificar los intereses superiores de Chile. No resulta conveniente continuar dilatando la solución a un problema artificialmente creado al otro lado de la cordillera, pues nunca será un buen momento para cerrarlo. Si a lo largo de los años algo no se hizo bien, debe buscarse una solución, no esconder el problema. La solución de

temas tan complejos requiere una tratativa transversal, que incluye elementos políticos, diplomáticos, económicos, informacionales, estratégicos; en resumen, todos los elementos del poder nacional. Pensar que la solución a este tema será exclusivamente jurídica, aunque cueste entenderlo, es un error. Ejemplos como el de Laguna del Desierto o el límite marítimo con Perú muestran que no es suficiente tener la razón junto con los respectivos argumentos, hay otros elementos que también intervienen.

Se puede entender que Chile en 1881, o incluso hasta entrada la segunda mitad del siglo XX, haya tenido una actitud más bien pasiva, o bien que se haya adaptado a la realidad impuesta por Argentina en esa época; sin embargo, dado el progreso económico, cultural, político e incluso estratégico de Chile, esa actitud no es entendible hoy. No se trata de buscar un conflicto o adoptar una posición agresiva, sino que solo de tomar una postura firme en defensa de los intereses nacionales. La actitud reiterada de nuestro Estado y sus dirigentes, por mucho tiempo, ha demostrado una clara inconciencia geopolítica.

### ROL ESPECIAL DE LA DEFENSA

Dentro de los múltiples instrumentos que dispone el Estado para mejorar las condiciones en el sector de CHPS, las fuerzas armadas constituyen uno de los que están en mejores condiciones de colaborar. En primer lugar, pues cuentan con capacidades especiales, ya sea de transporte, organización y equipamiento, para su despliegue en la zona. Estas capacidades únicas, demostradas en variadas situaciones y de manera permanente, es posible explotarlas de mayor manera. La presencia de medios del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea de Chile han sido históricos y trascendentes en los procesos de colonización del territorio nacional y de la Patagonia en particular. Así, capacidades como el despliegue en zonas aisladas, el transporte de carga aérea y marítima, el patrullaje en parajes aislados, son factibles casi exclusivamente con los medios disponibles por las instituciones de la defensa.



Ahora bien, más allá del interés específico que una de las instituciones pueda demostrar, como fue la instalación de la unidad adelantada en Villa O'Higgins o de la capitanía de puerto en Puerto Bahamondes, debe ser el nivel ministerial el que, junto a otras carteras, defina cómo las fuerzas armadas pueden apoyar la acción del Estado; por cierto, sin descuidar sus tareas fundamentales. Así, se podrán desplegar medios de las tres instituciones en distintos puntos de manera programada, coordinada y estacional. Del mismo modo, el entrenamiento conjunto de unidades especiales en lugares inhóspitos, como CHPS, es una actividad natural que debe ser promovida. En resumen, hay que explotar las capacidades a disposición del Estado y los ciudadanos.

Mención especial merece el MOP y el CMT. Estas organizaciones cuentan con los medios, capacidades y experiencia suficiente para llevar adelante la tarea de construir la mencionada Ruta 8, cumpliendo así el desafío geopolítico de unir a Chile por Chile.

### Consideraciones finales

#### RIESGOS

En términos generales, se visualizan los siguientes riesgos derivados de la situación actual:

- ✦ La falta de ocupación de espacios territoriales y el consecuente control de espacios físicos impiden el ejercicio de la soberanía nacional efectiva.
- ✦ Una inconclusa integración, falta conectividad nacional y flexibilidad, combinada con una precaria infraestructura, dificultan la acción del Estado, incluyendo la entrega de bienestar, desarrollo y seguridad a los ciudadanos.
- ✦ La escasa o nula conectividad afecta la preparación para hacer frente a situaciones de emergencia, como desastres naturales, así como la preparación estratégica de la defensa.
- ✦ Una inefectiva soberanía debilita la posición nacional a la hora de defender los derechos territoriales ante desafíos externos.

#### AMENAZAS

Respecto del análisis geopolítico realizado, se visualizan las siguientes amenazas para el Estado:

- ✦ Ante la ausencia del Estado en determinadas áreas y el ejercicio inefectivo de soberanía, existe la posibilidad de ocupación del territorio por parte de grupos con intereses contrapuestos al Estado de Chile, incluyendo aquellos de características delictuales o criminales.
- ✦ No finalizar la delimitación y demarcación definitiva de las zonas fronterizas constituye una permanente amenaza a los intereses nacionales, incluyendo el uso de recursos binacionales, como son los recursos hídricos compartidos.

#### OPORTUNIDADES

Del mismo modo, es posible identificar las siguientes oportunidades:

- ✦ Integrar la zona sur de la Región de Aysén y la zona norte de la Región de Magallanes, a través de una ruta terrestre que bordee CHPS (Ruta 8), significaría la unión de Chile por Chile, dejando de depender de rutas fuera del territorio nacional.
- ✦ La construcción de nuevas vías de comunicación terrestres —principalmente, caminos transversales—, así como el mejoramiento permanente de la actual Ruta 7 longitudinal austral, significaría otorgar flexibilidad a la red caminera, mejorando la calidad de vida de los habitantes de la zona, atrayendo además a nuevos pobladores e inversiones para potenciar el desarrollo de la región, sin considerar los positivos efectos estratégicos para la defensa de la zona.
- ✦ Educación en distintos niveles sobre el territorio de Chile, sus fronteras y límites, sus objetivos nacionales permanentes y los intereses del Estado, generando conciencia de lo que le pertenece a todos los chilenos.
- ✦ La zona en estudio ofrece un real potencial turístico, considerando que se trata de un área de conservación natural única.

## 0.6

---

### Recomendaciones

- ✦ Avanzar en la solución de los asuntos limítrofes en estudio, resguardando el interés nacional respecto de los límites terrestres, marítimos y aéreos, empleando todos los instrumentos del poder nacional.
- ✦ Desarrollar una estrategia nacional para el desarrollo de zonas de interés geopolítico, sobre la base de los intereses nacionales, permitiendo el ejercicio de una soberanía efectiva y permanente en todo el territorio nacional.
- ✦ Fomentar la formación de liderazgos jóvenes en materias y áreas que faciliten el desarrollo del pensamiento estratégico, la planificación a largo plazo y la visión de conjunto de los problemas del Estado.
- ✦ Desarrollar e implementar una arquitectura de seguridad nacional que vele por la identificación y seguimiento de los riesgos, amenazas y oportunidades para el país, desde el más alto nivel de la conducción política del Estado, permitiendo visualizar potenciales problemas y enfrentarlos con mayores y mejores posibilidades de éxito.
- ✦ Completar la conexión terrestre a través de la construcción de la Ruta 8 por parte del CMT, uniendo Villa O'Higgins/Punta Pisagua con Puerto Natales, integrando definitivamente el territorio nacional, en forma longitudinal.
- ✦ Complementar la red caminera desde Puerto Montt al sur de la Región de Aysén —longitudinal y, especialmente, transversal— mediante la construcción de rutas alternativas que conformen redes, como puede ser la que une Cochrane con Paso Mayer, otorgando flexibilidad a las comunicaciones terrestres y mejorando las condiciones de vida de los ciudadanos.
- ✦ Si verdaderamente existe ánimo de integración binacional que facilite la interdependencia, resulta lógico completar la conexión vial con la construcción de la sección caminera restante por el lado argentino de Paso Mayer.
- ✦ Generar iniciativas e instancias para acercar los distintos servicios y funciones básicas del Estado a los ciudadanos que habitan esta zona, facilitando y mejorando la calidad de vida de las personas.
- ✦ Asegurar la presencia del Estado en las áreas fronterizas, incrementando las actividades coordinadas de distintas funciones públicas; en especial, la acción de las fuerzas armadas, ya sea permanente, programada o estacional.

### **Autores**

#### **JOHN GRIFFITHS**

Jefe Área de Estudios en Seguridad y Defensa AthenaLab

Ex oficial del Ejército de Chile. Licenciado en Ciencias Militares. M.A. en Seguridad Internacional de la Universidad de Georgetown. Doctor en Estudios Americanos con mención en Asuntos Internacionales de la USACH. Se ha desempeñado como docente en la Pontificia Universidad Católica de Chile, ANEPE y la Universidad Adolfo Ibáñez en temas relacionados con Estudios Estratégicos, Seguridad y Defensa Nacional. Estudios adicionales en dichos ámbitos en Harvard University, King's College y Universidad de Amberes (UFSIA). Es Distinguished Fellow en Royal United Services Institute (RUSI, Londres UK).

#### **MARCELO MASALLERAS**

Investigador AthenaLab

Ex oficial del Ejército de Chile. Licenciado en Ciencias Militares. Graduado como Oficial de Estado Mayor en las academias de guerra del Ejército, Fuerza Aérea de Chile y del US Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth, Kansas, USA. Magíster en Ciencias Militares de la ACAGUE. M.A. en Seguridad Internacional de la Universidad de Georgetown. Ha desempeñado actividades docentes en la Academia de Guerra del Ejército y en la Fuerza Aérea de Chile, así como en la Academia Militar de West Point de los Estados Unidos, impartiendo clases en los departamentos de Instrucción Militar y Estudios de Defensa y Estratégicos.

---

## Agradecimientos

El equipo de AthenaLab desea agradecer el apoyo recibido para la confección de este trabajo, sin el cual no se hubiera completado en la forma prevista, el que fue brindado por las siguientes organizaciones y personas: Empresa Aviasur y la tripulación del helicóptero Airbus H-145: Pablo Blanco, Sebastián Gaete y Nelson Cartes; IV División y Cuerpo Militar del Trabajo del Ejército de Chile; Tenencia de Carabineros de Chile Tte. Hernán Merino C., en Candelario Mancilla; Sr. Eugenio Guzmán, empresa Vertical; Srta. Isidora Miranda, alumna practicante de la Universidad Alberto Hurtado, quien colaboró en la recopilación de información para este trabajo, y el Sr. Roberto Recabal, exalcalde de Villa O'Higgins.

Av. El Bosque Norte 0177, oficina 1101, Las Condes, Santiago, Chile  
[www.athenalab.org](http://www.athenalab.org) | [contacto@athenalab.org](mailto:contacto@athenalab.org)

