



UNIVERSIDAD DE CHILE

Facultad de Arquitectura y Urbanismo  
Departamento de Urbanismo

**Desarrollo urbano en la Patagonia: Factores influyentes en la disparidad  
de Ushuaia y Puerto Williams**

Tesis para optar al grado de Magíster en Urbanismo

AUTOR: CAMILO JOSÉ PAREDES ARANCIBIA

PROFESORA GUÍA: LUZ ALICIA CÁRDENAS JIRÓN

Santiago, 22 de marzo de 2017

## **DEDICATORIA**

A mi compañera que amo, mi familia y amigos de la pega, que me apoyaron, dieron animo y me tuvieron paciencia durante estos dos años de estudio.

Muchas gracias.

## **AGRADECIMIENTOS**

- Al personal de III Zona Naval de la Armada de Chile por la información histórica proporcionada sobre Puerto Williams.
- A la Ilustre Municipalidad de Cabo de Hornos por la información de desarrollo urbano proporcionada, específicamente por la dirección de obras.
- Al Museo del Fin del Mundo por la información y gran cooperación para la recopilación de antecedentes históricos sobre Ushuaia.
- A Cecilia Mancilla por la ayuda desinteresada para contactar fuentes de información en Puerto Williams y Ushuaia.
- A mi profesora guía Luz Alicia Cárdenas por la dedicación y orientación en este proceso.

## ÍNDICE

1. Capítulo I: Introducción.....	12
1.1. Introducción y fundamentación de la investigación.....	12
1.2. Objetivo general, específicos e Hipótesis de Investigación .....	16
1.2.1. El Problema.....	16
1.2.2. Pregunta.....	16
1.2.3. Hipótesis .....	16
1.2.4. Objetivo General .....	16
1.2.5. Objetivos Específicos .....	17
2. Capítulo II: Marco Teórico.....	19
2.1. Concepto de Desarrollo .....	19
2.2. Modelos de Desarrollo .....	21
2.2.1. Concepto Modelo de Desarrollo.....	21
2.2.2. Modelos de Desarrollo en América Latina.....	22
2.2.3. Modelos de Desarrollo en Chile y Argentina .....	23
2.3. Antecedentes de la Patagonia .....	25
2.3.1. Historia de la Patagonia .....	25
2.3.2. Clima .....	26
2.3.3. Rol Geopolítico de la Patagonia.....	26

2.3.4.	Industria en la Patagonia.....	30
2.3.5.	Polos de Desarrollo en la Patagonia .....	31
2.3.6.	Ocupación del Territorio .....	31
2.3.7.	Desarrollo del turismo .....	33
2.3.8.	Interregion Patagónica .....	35
2.4.	Planificación Estratégica.....	37
3.	Capítulo III: Metodología.....	42
3.1.	Tipo de Investigación .....	42
3.2.	Delimitación de la investigación y variables.....	42
3.2.1.	Variable dependiente .....	43
3.2.2.	Variables independientes .....	43
3.3.	Matriz de operacionalización de variables .....	44
3.4.	Descripción de técnicas .....	44
3.4.1.	Entrevistas dirigidas .....	45
3.4.2.	Conversaciones informales .....	46
3.4.3.	Observación directa .....	46
3.4.4.	Revisión bibliográfica .....	46
3.5.	Recolección de datos.....	47
3.6.	Metodología .....	47

3.6.1.	Tablas comparativas .....	47
3.6.2.	Gráficos.....	48
3.6.3.	Líneas de tiempo.....	48
3.6.4.	Mapas .....	48
4.	Capítulo IV: Desarrollo y Presentación de Resultados .....	50
4.1.	Ocupación territorial en el Canal de Beagle.....	50
4.1.1.	Pueblos originarios.....	50
4.1.2.	Colonización occidental.....	52
4.1.3.	Chile y Argentina en el siglo XX .....	53
4.2.	Marco regulatorio y planificación .....	72
4.2.1.	Modelos de desarrollo de Chile y Argentina.....	72
4.2.2.	Políticas públicas.....	78
4.2.3.	Planificación estratégica.....	82
4.3.	Crecimiento urbano .....	86
4.3.1.	Crecimiento demográfico de Ushuaia y Puerto Williams.....	86
5.	Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones .....	100
5.1.	Objetivo específico 1: Estudiar la ocupación del territorio en la zona extrema del Canal de Beagle .....	100
5.1.1.	Pueblo Originarios.....	100

5.1.2.	Colonización Occidental.....	100
5.1.3.	Chile y Argentina en el S.XX.....	101
5.2.	Objetivo específico 2: Comprender cómo la planificación en relación al marco institucional han determinado el desarrollo de la industria de cada ciudad.....	101
5.2.1.	Modelos de desarrollo.....	101
5.2.2.	Políticas públicas de desarrollo industrial.....	102
5.2.3.	Planificación estratégica.....	102
5.3.	Objetivo específico 3: Estudiar cómo el desarrollo de la industria ha repercutido en el crecimiento de cada ciudad.....	103
5.3.1.	Demografía.....	103
5.3.2.	Urbano.....	103
5.4.	Principales razones del desarrollo dispar entre Puerto Williams y Ushuaia.....	104
6.	Bibliografía.....	108
7.	Anexos.....	116

## TABLA DE CUADROS Y FIGURAS/ IMÁGENES

<b>Figura</b>	<b>Descripción</b>	<b>Página</b>
1	Mapa contexto Canal de Beagle	15
2	Matriz de operacionalización de variables	44
3	Tabla comparación pueblos originarios de la Patagonia	50
4	Tabla comparación pueblos originarios de la Patagonia	51
5	Mapa de la ocupación indígena de la Patagonia en relación a Punta Arenas, Ushuaia y Puerto Williams	51
6	Tabla con principales hitos de la colonización occidental en el Canal de Beagle	52
7	Línea de tiempo entre 1850 y 1930 en relación a la ocupación de Chile y Argentina sobre el Canal de Beagle, principalmente Ushuaia y Puerto Williams.	68
8	Línea de tiempo entre 1930 y 2010 en relación a la ocupación de Chile y Argentina sobre el Canal de Beagle, principalmente Ushuaia y Puerto Williams	69
9	Zonas de turbales próximos a la ciudad de Puerto Williams.	71
10	Zonas de deforestación debido a crecimiento desregulado de Ushuaia.	72
11	Tabla comparativa modelos de desarrollo Chile y Argentina	77
12	Línea de tiempo modelos de desarrollo Chile y Argentina	77
13	Gráfico evidencia impacto de Ley de Promoción en la industria de Ushuaia	79
14	Gráfico evidencia crecimiento del turismo en Ushuaia en la década de 1990	80
15	Gráfico evolución industria en relación a Ley Navarino	82
16	Registro histórico de habitantes de Ushuaia y Puerto Williams	87
17	Gráfico registro histórico de habitantes de Ushuaia y Puerto Williams	88
18	Registro histórico de la tasa de crecimiento de habitantes de Ushuaia y Puerto Williams	88
19	Registro histórico del crecimiento en superficie de Ushuaia	89
20	Registro histórico del crecimiento en superficie de Puerto Williams	90
21	Registro histórico del crecimiento en superficie de Ushuaia y Puerto Williams en hectáreas	91
22	Registro histórico del crecimiento en superficie de Ushuaia y Puerto Williams en hectáreas	92
23	Registro histórico de la tasa de crecimiento en superficie de Ushuaia y Puerto Williams por década	92
24	Gráfico del registro histórico de la tasa de crecimiento en superficie de Ushuaia y Puerto Williams por década	93
25	Infraestructura vial en la Patagonia	95

## **Resumen**

La Patagonia ha sido un territorio difícil de habitar, una zona con condiciones climáticas y geográficas que han generado históricamente un fuerte aislamiento, dificultando la ocupación efectiva del territorio por parte de Chile y Argentina.

El caso particular de estudio se centra en la zona del Canal de Beagle que es compartido por ambos países, y a la vez es de gran interés geopolítico y estratégico para la relación con el continente antártico. Debido a esto ha sido un territorio en disputa y en el cual se han realizado grandes esfuerzos por parte de Chile y Argentina en el desarrollo urbano de este sector.

Debido a esto podemos ver cómo la ciudad de Ushuaia, por parte de Argentina, y Puerto Williams, por parte de Chile, han tomado diversas estrategias para generar una verdadera ocupación del territorio en el canal, y así ejercer soberanía.

Sin embargo los resultados son dispares, por una parte la ciudad de Ushuaia tiene una población de casi 60.000 habitantes, mientras tanto Puerto Williams posee una población de solo 2.500 habitantes. Curiosamente a mediados del S.XX. estuvieron solo a 3.000 habitantes de diferencia, pero por diversas razones se generó este desarrollo dispar de ambas ciudades.

Y esta es la interrogante que motiva la investigación, identificar los factores que han determinado el desarrollo dispar de estas dos ciudades que comparten una vocación geopolítica, en una misma zona geográfica donde las tensiones

fronterizas son recientes y las condiciones extremas generan particularidades que hacen relevante el análisis de este caso.

El campo de esta investigación fue desarrollado en ambas ciudades por medio de entrevistas, observación empírica, conversaciones informales y recopilación de documentación de gran valor patrimonial que fue proporcionada por instituciones o habitantes de estas ciudades, para luego ser analizadas de manera comparativa y encontrar las respuestas a la pregunta inicial.

La recopilación de antecedentes y conclusiones de este caso de estudio comparado, puede aportar al aprendizaje en la ocupación territorial y desarrollo urbano en zonas extremas en futuras planificaciones estratégicas que se realicen. Por ejemplo para el caso de Pampa Guanaco en Chile, proyecto de una villa para 450 civiles en la zona sur de la Isla Grande de Tierra del Fuego, dependiente de la municipalidad de Timaukel y que pretende partir este asentamiento de cero. O bien ser un aporte para una planificación estratégica del mismo Puerto Williams, y así para más casos que compartan la condición de zona extrema.

**Palabras claves:** Desarrollo Urbano, zonas extremas, planificación estratégica.

# **CAPÍTULO I**

## **INTRODUCCIÓN**

## 1. Capítulo I: Introducción

### 1.1. Introducción y fundamentación de la investigación

Gracias a los avances tecnológicos, el mundo es cada vez más pequeño, nuestros vecinos son cada vez más cercanos y las fronteras tienden a desaparecer. Podemos perfectamente comunicarnos al instante con cualquier persona en casi cualquier parte del mundo, viajar de un continente a otro en menos de un día y dentro de este nuevo mundo las ciudades pasan a incorporarse a un circuito global. Ciudades como Londres, New York o Tokio son capitales internacionales del mundo financiero, Roma es una ciudad que destaca en el circuito cultural o Viena que es clave en la política internacional. (Sassen, S., 2001)

Una de las preguntas que nos debemos hacer es **¿Cuál es el potencial que tienen las ciudades chilenas en un circuito global?** Por ejemplo las regiones del norte tienen un perfil muy marcado por la extracción y exportación de minerales, el centro por la producción y exportación de frutas, el sur por madera y transversalmente hay un gran potencial para el desarrollo del turismo. (Sernatur, 2015)

Las regiones que se relacionan con la exportación de la fruta también juegan un rol relevante a nivel internacional, pero hasta el momento, en gran medida con la exportación y no con el procesamiento de la materia prima para entregar un producto con valor agregado, **¿no será posible detectar una necesidad a**

**nivel internacional y enfocar el desarrollo de nuestras ciudades para satisfacer esa demanda?**

En Chile existe un gran potencial desaprovechado principalmente en relación al turismo, a lo largo del país podemos ver diferentes ciudades que la industria turística va tomando cada vez mayor protagonismo y podría ser utilizado como una manera eficaz para la ocupación del territorio, el fomento de la economía y la descentralización del país.

Es evidente al compararnos con nuestro vecino que compartimos la mayor parte de la frontera, Argentina, que estamos al debe con el desarrollo de las ciudades que no son Santiago principalmente por la fuerte centralización que existe en Chile. Casos a lo largo de la frontera son varios, por ejemplo en el extremo norte, Salta, que posee una población de 535.303 habitantes según el censo de 2010 y mientras, Calama tiene solo 136.600; Mendoza tiene 114.822 según censo de 2010, mientras Los Andes solo 60.198 según censo 2002. En el caso de la Región de Magallanes en Chile y de Tierra del Fuego en Argentina, se tiende a comparar Punta Arenas, que posee 123.401 habitantes según el censo de 2002, con Ushuaia, con 56.593 habitantes según el censo de 2010. (Guyot, S., 2013)

Si bien las dos ciudades son las capitales de sus respectivas regiones y comparten un interés por el continente antártico, para ambos países existe un caso aún más interesante de comparación y tiene que ver con la cuenca del Canal de Beagle, una zona de geografía y clima extremos que para ambos

países les ha sido muy difícil ocupar efectivamente. El sector del Canal de Beagle ha sido de gran interés geopolítico para Chile y Argentina por tres razones principalmente:

- La cercanía y facilidad que existe para acceder al continente antártico.
- El canal es un corredor que permite conectar el comercio del Pacífico con el del Atlántico.
- El acceso que las Islas Nueva, Picton y Lenox le dan a Chile para acceder al océano Atlántico.

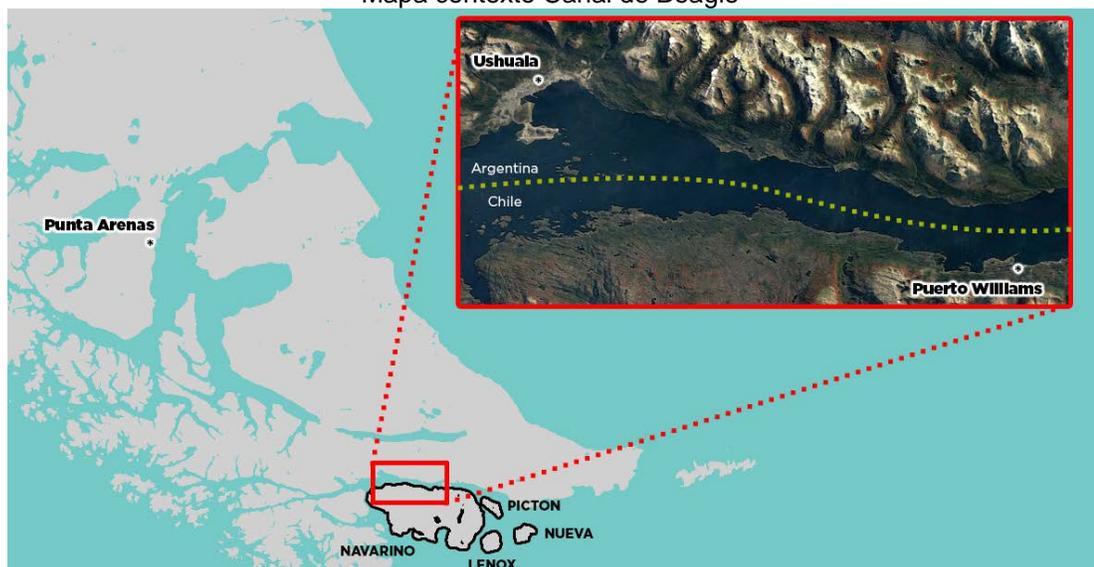
Esta última razón fue la que tuvo a los dos países al borde de un conflicto armado a fines de la década de 1970. Esto debido a que en el tratado de 1881 en el cual se definieron las fronteras de Chile y Argentina, no se consideraron estas tres islas y no se especificó exactamente por donde pasaba la frontera en el sector del canal. Esto llevó a que en un tribunal arbitral a cargo del Reino Unido en 1977 fallara a favor de Chile, lo cual lleva al punto más álgido el 22 de diciembre de 1978, cuando Argentina se aprontaba a ocupar las islas en disputas, pero una mediación papal llevó a que en 1984 ambos países firmaran el Tratado de Paz y Amistad que definió los límites como los conocemos ahora, entregando a Chile las islas Nueva, Picton y Lenox y así la frontera en el canal quedaría definida por una equidistancia entre ambas costas. (Smink, 2008)

En la zona del canal existen dos ciudades fronterizas como sucede en varios sectores de la frontera entre Chile y Argentina, pero la particularidad de Ushuaia y Puerto Williams está determinada por lo complejo de habitar y generar una

ocupación efectiva por medio de una ciudad en una zona tan hostil desde el punto de vista de conectividad, geografía y clima. También comparten la vocación de hacer soberanía real en la tierra más austral del mundo, con toda la carga geopolítica que esto representa.

Sin embargo podemos ver cómo estas dos ciudades que tienen varias particularidades en común, que comparten una vocación geopolítica y que en algún momento fueron muy similares en tamaño y población, actualmente distan mucho en esos aspectos y también en la manera en que han ocupado el territorio. Y en razón de esto es que esta investigación pretende hacer una recopilación de los hechos que han determinado a estas dos ciudades para comprender cuáles han sido los factores que determinaron este crecimiento desigual y finalmente ser un aporte al conocimiento de experiencias de desarrollo urbano en zonas extremas.

Figura 1  
Mapa contexto Canal de Beagle



Fuente: Elaboración propia

## 1.2. Objetivo general, específicos e Hipótesis de Investigación

### 1.2.1. El Problema

La dificultad del desarrollo urbano en la Patagonia, particularmente en la zona del Canal de Beagle considerando su gran interés geopolítico, caracterizado por su aislamiento, compleja geografía e inclemencias climáticas que conforman su condición de zona extrema.

### 1.2.2. Pregunta

Dentro de esta dificultad para el desarrollo urbano que queda en evidencia en esta investigación, aparecen dos casos que generan interés; Ushuaia con un gran desarrollo urbano y Puerto Williams con un desarrollo menor; entonces la pregunta que motiva esta investigación es **¿Qué factores han influido en el dispar desarrollo urbano entre Ushuaia y Puerto Williams?**

### 1.2.3. Hipótesis

El dispar crecimiento urbano de Ushuaia y Puerto Williams se explica debido a diferentes estrategias en la planificación para cada ciudad, insertas en dos modelos de desarrollo distintos en tanto a Argentina y Chile, lo que ha repercutido en la industria local, por ende, en la ocupación del territorio en el Canal de Beagle y en el desarrollo urbano de Ushuaia y Puerto Williams.

### 1.2.4. Objetivo General

Estudiar cómo la planificación estratégica de estas dos ciudades en relación con los modelos de desarrollo y políticas públicas de ambos países, han

repercutido en la industria, la ocupación del territorio y el desarrollo urbano de Ushuaia y Puerto Williams.

#### 1.2.5. Objetivos Específicos

- Estudiar la ocupación del territorio en la zona extrema del Canal de Beagle.
- Comprender cómo la planificación en relación al marco institucional han determinado el desarrollo de la industria de cada ciudad.
- Estudiar cómo el desarrollo de la industria ha repercutido en el crecimiento de cada ciudad.

# **CAPÍTULO II**

## **MARCO TEÓRICO**

## **2. Capítulo II: Marco Teórico**

### 2.1. Concepto de Desarrollo

Cuando hablamos del término o concepto de desarrollo, debemos asumir que su definición resulta variable en el tiempo. Con ello, hemos de dar cuenta que existen múltiples enfoques que buscan ofrecer una definición del mismo, y en que estos han tenido su propia progresión a lo largo del tiempo. En un primer lugar, y con el inicio de la consolidación de la economía como disciplina autónoma, el desarrollo fue entendido como un concepto estrechamente vinculado al crecimiento. Este crecimiento se ve afectado, ya sea por el incremento de las riquezas materiales de una sociedad determinada, como por el aumento de los bienes y servicios que se ofrecen en un mercado dado. Esta visión del desarrollo que constituye, a todas luces, un paradigma que abarca un extenso periodo de pensamiento en las ciencias sociales (pudiendo ser llamado economicista) fue utilizado durante gran parte del s. XIX, experimentando variaciones progresivas a lo largo de los años. Su principal impulsor fue el economista y pensador liberal A. Smith (Smith, A. 2000 [1776]), recogiendo su aporte por autores como F. Zweig (Zweig, F. 1954) y F. Hayek (Hayek, F. 1993).

En un segundo lugar, podemos identificar visiones que añaden factores al mínimo de identificación economicista del desarrollo, progresando hacia un paradigma multifactorial. Esto fue incluyendo otros aspectos que nos hablan del desarrollo de las capacidades de las personas o individuos que integran cierto

grupo social, incluyendo dimensiones educativas, culturales y de salud. Aquello enriqueció importantemente el debate suscitado sobre los modelos de desarrollo económicos que fueron aplicados o experimentados esencialmente en Latinoamérica, construyendo una mirada que también puso en tela de juicio el modo en que se practicaban las mediciones del mismo. Así, la sola medición de índices cuantitativos como el PIB, fue perdiendo protagonismo y pasó a ser una cifra más dentro de una compleja relación de factores. Se puede identificar como uno de sus principales expositores de este paradigma a T. Schultz (Schultz, T. 1960).

En tercer lugar, hemos de reconocer la consolidación de nociones de desarrollo institucionalizadas de cara al s. XXI, como es el paradigma del desarrollo humano. Este paradigma, en consonancia con la época de expansión conceptual antes descrita, coloca su atención sobre el fenómeno que afecta a las personas, pero las identifica como la principal prioridad a la hora de valorar la misma riqueza de una comunidad. De esta manera, son las personas (vistas de cierta forma como recursos humanos) los principales productores y generadores de desarrollo, ante lo cual hemos de preocuparnos no sólo de la generación por medio del trabajo, sino de todas las condiciones de vida que rodean al individuo. Aquello impacta necesariamente en la generación y consolidación de capacidades, siendo éste un objetivo esencial que va más allá de la mera construcción del crecimiento propiamente tal: la expansión de las capacidades humanas en su amplio sentido aporta, de manera sustantiva, a

una situación de desarrollo más sostenible. En la actualidad es el paradigma imperante y se valora su origen en función de los aportes de H. ul Mahub (Mahub, H. 1987) y A. Sen (Sen, A. 1990)

El último de estos paradigmas es el actualmente utilizado por el Programa de las Naciones Unidas (PNUD) y concentra su medición en los parámetros de salud, educación e ingresos.

## 2.2. Modelos de Desarrollo

### 2.2.1. Concepto Modelo de Desarrollo

El concepto de modelo de desarrollo hace referencia a los mecanismos adoptados por un sistema social y político para concretar sus objetivos bajo una modalidad dinámica y concreta (Graciarena, 1976)

*“Desde una perspectiva dinámica e integradora un estilo de desarrollo es, por lo tanto, un proceso dialéctico entre relaciones de poder y conflictos entre grupos y clases sociales, que derivan de las formas dominantes de acumulación de capital, de la estructura y tendencias de la distribución del ingreso, de la coyuntura histórica y la dependencia externa, así como de los valores e ideologías.”<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Graciarena, J. (1976). “Poder y estilos de desarrollo. Una perspectiva heterodoxa”. Revista de la CEPAL, p.189.

### 2.2.2. Modelos de Desarrollo en América Latina

Los modelos de desarrollo en América Latina han estado fuertemente influenciados por corrientes ideológicas externas al continente y que han marcado fuertemente diferentes etapas. (Artal Tur, A. 2002)

Una primera etapa continuará el modelo colonial en las naciones constituidas principalmente hacia fines del S. XIX y comienzos del S.XX y estaba compuesta por una base económica enfocada principalmente a la exportación agrícola, un **modelo Agro Exportador**. Este modelo entra en crisis en los años de la gran depresión. (Artal Tur, A. 2002)

A partir de los años 30, Latinoamérica entra en una segunda etapa enfocada en la **industrialización a través de la sustitución de las importaciones**, que los primeros años obtuvo éxito, pero debido a la estrechez del mercado interno, se evidencia las limitaciones de este modelo que entra en crisis en el último tercio del S. XX. (Artal Tur, A. 2002)

En la década de 1980, Latinoamérica sufre una serie de cambios políticos, sociales económicos y de pérdida de libertades debido a las dictaduras que se instalaron en sus países. A partir de esta década y del shock vivido por estas sociedades, se comienzan a sentar los cimientos de lo que sería el resurgir económico latinoamericano en la década de 1990, basado en una inserción en la economía mundial, encontrando estabilidad y pasando a democracias parlamentarias que podemos denominar como la tercera etapa de desarrollo económico latinoamericano. (Artal Tur, A. 2002)

### 2.2.3. Modelos de Desarrollo en Chile y Argentina

#### 2.2.3.1. Chile

Durante la primera mitad del S.XX, en Chile se intentó aplicar un modelo desde Europa; el Estado de Bienestar, que consistía principalmente en cambios en la economía y política para asegurar la protección social. En Chile fue aplicada fundamentalmente a la protección de los riesgos laborales y se extendió de manera parcial al resto de la población desde una perspectiva de carácter asistencialista (Parada, 2004)

Posterior a la crisis de 1929, el modelo de Sustitución de Importaciones es aplicado en Chile. Este modelo implica una gran participación del estado en la economía y su producción, denominado como el Estado Empresarial (Salazar, 2003), siendo una de las grandes obras la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) en 1939, que promovió una creación importante de industrias privadas o semi estatales que eran protegidas aduaneramente de la competencia proveniente del extranjero (Góngora, 1981). Mientras en 1934 se conforma la Confederación de la Producción y el Comercio (CPC) que funcionaba como una respuesta del sector privado al fomento productivo estatal. (Salazar, 2003)

Debido a diversas razones explicadas anteriormente, el modelo de Sustitución de Importaciones y el Estado de Bienestar va en retirada en América Latina, pero en el caso Chileno es en 1973, con el golpe de estado, que se deja atrás el estado protector y participe de la industria nacional para dar paso a un modelo

neoliberal que sienta sus bases teóricas en “El Ladrillo”, documento elaborado por economistas chilenos como programa económico liberal alternativo al proyecto de la Unidad Popular. (memoriachilena.cl, 2016)

En el caso de Chile el modelo neoliberal se ha instalado bajo un dominio del sector privado por sobre el sector público, creando un Estado sobre otro Estado, llegando a tal punto que se ha instalado en la sociedad la idea que no hay otro modelo económico posible. (Ríos, 2004)

#### 2.2.3.2. Argentina

Al igual que Chile y Latinoamérica, se compone en un inicio por Liberalismo Clásico a partir de la segunda mitad del S.XIX, centrado en un modelo Agro-Exportador, dependiente del capitalismo mundial marcado fuertemente por una hegemonía Británica, donde las principales exportación salían desde el puerto de Buenos Aires. Tiene como consecuencia una apropiación de recursos estratégicos para Argentina por parte de capitales extranjeros, con un estado policial altamente represivo que garantiza este libre mercado. En aspectos internacionales, con una alta subordinación a la política Inglesa. Una política de desmovilización social con una democracia altamente aristocrática y elitista. (Recalde, 2009)

En una segunda etapa, a partir de 1930, se implanta un Modelo de Sustitución de Importaciones, pasando de un modelo extractivo a uno que desarrolla la industria, principalmente en manos de las elites y capitales extranjeros, y corresponde a la decadencia del imperio Inglés y el ascenso del

Norteamericano. Con un estado neocolonial que considera nuevas instituciones y reglamentos para el funcionamiento de la economía, lo que permite la entrada de sectores medios de la sociedad al aparato estatal. En el ámbito internacional se depende de potencias emergentes del S.XX como Estados Unidos. En tanto al desarrollo de la industria significa el crecimiento de la población urbana dando paso a un desarrollo cultural que fomenta la participación política de los trabajadores en los partidos existentes. (Recalde, 2009)

El modelo neoliberal llega a Argentina el año 1989 abriendo el país a la economía internacional y a la privatización, con la llegada de Carlos Saúl Menem quien realizó un drástico proceso de reformas estructurales de mercado, privatizando gran parte de las empresas estatales, liberalizando el mercado interno y reduciendo el gasto estatal en protección social. (Recalde, 2009)

### 2.3. Antecedentes de la Patagonia

#### 2.3.1. Historia de la Patagonia

En un comienzo, cuando esta zona recién estaba siendo poblada, era vista como un lugar de castigo, con condiciones climáticas adversas para la habitabilidad humana, donde la compleja geográfica hacía muy difícil el desplazamiento de sus habitantes. Todo aquello dista mucho de la percepción que tenemos de la Patagonia actualmente, la relacionamos con la aventura, atractivos naturales y más bien con un destino paradisíaco para visitar y vivir (Gatica, M.; López, S.; Monedero, M.L.; Pérez Álvarez, G.; 2005).

La conquista de la Antártida ha jugado un rol fundamental en la ocupación de la Patagonia, se compone de tres fases claras: primero identificamos la territorial y militar, que transcurre entre el descubrimiento del continente (S.XIX) y 1950; segundo, una conquista que se vincula más con la ecología y la investigación a partir de 1959; para luego dar paso a partir de 1990, a una tercera que se denomina la multiforme que está fuertemente marcada por el turismo y se centra en la península antártica (Guyot, S., 2013).

### 2.3.2. Clima

De acuerdo al Laboratorio de Climatología de la Universidad de Magallanes, el clima de la zona es principalmente de Tundra Isotérmico, con precipitaciones que llegan a 2.456 milímetros por año con temperaturas medias anuales que llegan a los 5,5°C y con promedios de 8,9°C para el mes más cálido y con 4,4°C para el mes más frío según datos proporcionados por la estación Evangelistas. (PLADECO Cabo de Hornos 2012-2017)

### 2.3.3. Rol Geopolítico de la Patagonia

Si revisamos a nivel internacional los principales accesos a la Antártida, podemos ver tres que destacan; Cabo de Hornos (Chile y Argentina) que está a una distancia de 1.000 km; luego viene Christchurch en Nueva Zelanda, a una distancia de 2.600 km; y finalmente Sudáfrica a una distancia de 4.000 km. Pero también hay que considerar las últimas reivindicaciones territoriales en la zona como las Islas Malvinas que enfrentó en conflicto a Argentina con el Reino

Unido y con el enfrentamiento que no alcanzó a estallar entre Chile y Argentina por el control del Canal de Beagle (Guyot, S., 2013).

Las ciudades de Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile) tienen una clara vocación antártica, ambas compiten por ser cabezas de puentes antárticos y cumplen un rol muy importante para los dos países, ya que son las puertas de acceso al territorio antártico en cuatro formas principales: turismo, militar, ecológico y científico (Guyot, S., 2013).

Y esto es interesante porque su vínculo con el continente blanco no se relaciona necesariamente con una actividad meramente productiva sino que principalmente con la investigación científica, la protección de la naturaleza, el turismo y el ocio. (Guyot, S., 2013)

Existe también una percepción sobre Ushuaia que no ha sido habilitada completamente como cabeza de puente de la Antártica por parte de Argentina, esto debido al choque que existe entre una administración federal pero a la vez muy centralizada que

*“desconfía a priori de delegar demasiados poderes a una capital provincial lejana y relativamente mal desarrollada (Braumann y Stadel, 2009), aunque la utilice como plataforma logística.”<sup>2</sup>*

---

<sup>2</sup> Guyot, S. (2013). La construcción territorial de cabezas de puente antárticas rivales: Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile). Revista Transporte Y Territorio, 9, 26.

También por parte de Argentina, en la última década han existido expresiones nacionalistas por parte del estado, como por ejemplo de la promulgación de la ley 26.651.<sup>3</sup>

*“Uso obligado en cualquier comunicación oficial y educativa el mapa bicontinental argentino, publicado por el Instituto Geográfico Nacional (IGN). Este mapa representa, a la misma escala, el sector argentino y las islas Malvinas y del Atlántico Sur en continuidad de la Argentina continental, situando a Ushuaia en el centro geográfico del país.”<sup>4</sup>*

Como también la incorporación de territorio antártico e islas del atlántico sur, incluyendo las Malvinas, al texto de la ley 23.968 de Límites de Tierra del Fuego. Así mismo las políticas nacionales de Argentina en la Antártida, también se basan en la constante excavación arqueológica que luego le permite decretar zonas de protección matrimoniales controladas por la Dirección Nacional de la Antártida, desde Buenos Aires. (Guyot, S., 2013)

En el caso chileno, Punta Arenas, sí ejerce completamente como cabeza de puente para Chile, optimizando el control territorial de la península antártica, ya que concentra

---

<sup>3</sup> Ley 26.651 Obligatoriedad del uso del Mapa Bicontinental de la República Argentina | Instituto Geográfico Nacional. (2016). Ign.gob.ar. Recuperado el 26 Octubre 2016, desde <http://www.ign.gob.ar/areainstitucional/normativa/leyes/leybicontinental>

<sup>4</sup> Guyot, S. (2013). La construcción territorial de cabezas de puente antárticas rivales: Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile). Revista Transporte Y Territorio, 9, 29.

*“La localización de diversas funciones de mando antártico al servicio de misiones internacionales, la posibilidad de conectar la península por avión y la identificación de la ciudad con el continente blanco son bazas que respaldan una política antártica chilena que no tiene gran necesidad de afirmarse en el nacionalismo para ser eficaz”<sup>5</sup>*

La posición de Punta Arenas tiene un potencial muy grande para la cuenca del pacífico, fundamentalmente por tres razones: es la puerta de entrada para el comercio con el atlántico, segundo, es una plataforma de entrada a la Antártida, y por último, posee un extenso territorio no poblado con importantes recursos naturales. (Arenas, F., Aliaga, G., Marchant, C., Sánchez, R. 2005)

También queda evidenciado el latente conflicto entre Argentina y el Reino Unido por la disputa del territorio austral en el que una de las últimas situaciones que se vivió tiene que ver con el bloqueo de cruceros Británicos que quisieron atracar en el puerto de Ushuaia el verano de 2012. (Guyot, S., 2013)

El puerto más cercano del continente antártico es el de Ushuaia, ubicado a solo 1.131 km, y luego lo sigue el puerto de Punta Arenas que se ubica a 1.371 km.

---

<sup>5</sup> Guyot, S. (2013). La construcción territorial de cabezas de puente antárticas rivales: Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile). Revista Transporte Y Territorio, 9, 29.

#### 2.3.4. Industria en la Patagonia

Las primeras actividades económicas de Ushuaia estaban ligadas a la ganadería, aunque la actividad ganadera estaba concentrada con mayor fuerza en el sector norte de la isla de Tierra del Fuego. Hasta la segunda década del S.XX, Ushuaia dependía de Punta Arenas en gran medida, ya que era el centro neurálgico de la sociedad y la economía en la Patagonia Austral. En los 70' comienza una importante explotación petrolera en la isla, lo que genera un importante aumento en los ingresos que serían invertidos en infraestructura en la zona. Pero gracias a un Régimen Aduanero Especializado que se aplicó en 1972, se produjo un cambio en la estructura productiva, diversificándose a un perfil más industrial, lo que provocó grandes cambios en el territorio. A partir de 1978 debido al próspero escenario económico nacional y a la legislación promocional Argentina, comienzan a instalarse industrias en el campo de la electrónica, electrodomésticos, textil y alimentaria, importando insumos para terminar la confección de productos que luego eran colocados en el mercado interno argentino. Y el impacto que tiene esto en la isla es un incremento importante en el aumento de la población. Pero a comienzo, de la década de los noventa, debido a la hiperinflación, variaciones en el consumo interno y la apertura a la economía internacional, se produce un colapso en el proceso de industrialización de la Patagonia argentina diversificando la industria lo que permite dar un fuerte vuelco al turismo. (Artesi, L. 2003)

El proyecto de desarrollo industrial en la Patagonia vivió sus propias contradicciones y dificultades como en gran parte del mundo, enfrentando la lucha intermitente entre los dominantes y los trabajadores (Gatica, M.; López, S.; Monedero, M.L.; Pérez ,G., 2005).

Ushuaia desde 1995 que posee un puerto que concentra el 90% de los cruceros con destino a la Antártida, mientras tanto Punta Arenas concentra las operación de la logística relacionada con la investigación en la Antártida. (Artesi, L. 2003)

#### 2.3.5. Polos de Desarrollo en la Patagonia

Nacen polos de desarrollo con la instalación de la industria, en los lugares que existía mano de obra, se realizó una inversión en infraestructura, equipamiento y servicios como también en conectividad, lograrían convertirse en detonantes del desarrollo a otras regiones y pueblos principalmente del lado argentino como Neuquén en petróleo y energía, o bien Chubut con la industria textil. (Gatica, M.; López, S.; Monedero, M.L.; Pérez ,G., 2005)

#### 2.3.6. Ocupación del Territorio

Para transitar por vía terrestre entre las ciudades de la Patagonia argentina, específicamente en las que quedan en la isla de Tierra del Fuego, es necesario hacerlo cruzando a Chile y también es lo mismo para Puerto Williams. (Guyot, S., 2013)

Cabe destacar que la localidad más austral del mundo es Puerto Williams, y se encuentra solo a 50 km de Ushuaia, ciudad con la que históricamente han existido rivalidades.

*“El proyecto de desarrollo del aeropuerto y puerto de Puerto Williams, en la isla chilena de Navarino, situada frente a Ushuaia, que podría competir de manera más directa con Ushuaia por el turismo de cruceros. Ese proyecto parece enterrado en el día de hoy. De momento, las autoridades de ambos países discrepan sobre la manera de conectar Ushuaia y Puerto Williams”<sup>6</sup>*

*“Por su parte, el Estado chileno tiene un proyecto de desarrollo de Puerto Williams que podría ser transformado en puerto antártico satélite de Punta Arenas, gracias a la construcción de un aeropuerto internacional o al establecimiento de una buena conexión con Ushuaia, situada a poca distancia. De este modo, podría captar una parte del tráfico de cruceros hacia la Antártida, que verían reducido el tiempo de trayecto. No obstante, Ushuaia solo aceptará mejorar su conexión fronteriza con Puerto Williams, si Chile permite a sus barcos el paso por el canal Murray –situado frente a Ushuaia pero perteneciente a Chile-, para acortar la distancia con la península Antártica”<sup>7</sup>*

La ciudad de Punta Arenas posee una concentración muy importante de servicios, población y equipamiento, lo que produce un poder de atracción muy

---

<sup>6</sup> Entrevista con D. Leguizamón, director de turismo de Ushuaia, en Ushuaia, el 30/10/2009.” (Guyot, S., 2013).

<sup>7</sup> Entrevista con D. Leguizamón, director de turismo de Ushuaia, en Ushuaia, el 30/10/2009.” (Guyot, S., 2013).

importante en los poblados de la región e incluso en Argentina. Si bien los poblados en la región de Magallanes están repartidos uniformemente en el territorio, Punta Arenas es por mucho la ciudad predominante. (Arenas, F., Aliaga, G., Marchant, C., Sánchez, R. (2005)

Es relevante tener en cuenta las intensas relaciones entre las ciudades de Chile y Argentina debido a las condiciones geográficas que son únicas en la frontera de estos dos países en esta zona, ya que la cordillera de los andes es prácticamente inexistente, lo que permite un traspaso de la frontera muy fácil, también por la gran cantidad de canales con carácter bioceánico que comunican diferentes localidades de la Patagonia, también los variados pasos fronterizos hacen que estos intercambios sean múltiples y la dependencia entre ellos una constante. (Arenas, F., Aliaga, G., Marchant, C., Sánchez, R. (2005)

#### 2.3.7. Desarrollo del turismo

En el diagnóstico del Plan Estratégico Municipal de Ushuaia 2013, en el capítulo que se habla sobre el desarrollo del turismo, se plantea que si bien han existido importantes inversiones por parte del sector público y privado, son esfuerzos que se han desarrollado de manera desordenada y sin una conducción clara que considere la explosión urbana que se generó a partir de los ochenta. Dando como resultado un desorden urbano que restringe el desarrollo y consolidación de la actividad turística para el éxito de las inversiones. (Artesi, L. 2003)

Existe un gran trabajo por parte de Argentina en generar un conocimiento a nivel internacional de la Patagonia austral como parte de ese país, esto queda

en evidencia en el documento sobre Políticas y Estratégicas para el Desarrollo de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, existe un capítulo sobre el Desarrollo Turístico donde se expresa claramente la idea de fortalecer el posicionamiento turístico nacional e internacional de la zona por medio del diseño de nuevas rutas y circuitos turísticos. Y también se hace la autocrítica que no se ha logrado concretar el crecimiento de la industria del turismo que se esperaba (Artesi, L. 2003).

Existe una crítica también al rol que ha cumplido el estado como coordinador del desarrollo de la zona

*“requiere una mayor intervención de Estado en su rol de coordinador y articulador, así como en el diseño e implementación de una política de turismo común en la que se conjuguen los objetivos empresariales con los beneficios económicos y sociales del conjunto de la comunidad”<sup>8</sup>*

En 1997 nace la Cámara de Turismo de Ushuaia que logra agrupar a todos los prestadores de servicios turísticos, empresas e instituciones intermedias relacionadas con esta actividad. Sus principales objetivos son

*“promover y desarrollar sustentablemente la actividad turística, procurando la jerarquización de la actividad y la planificación y ejecución de políticas y estrategias que permitan la optimización*

---

<sup>8</sup> Desarrollo turístico en Ushuaia. (2016). United Nations Publications, 18, 16.

*del producto, representando al sector dentro de la política municipal, provincial y nacional.”<sup>9</sup>*

Cuentan con más de 40 socios y no solo inciden en las políticas de desarrollo local, sino que también se vinculan con la comunidad por medio de actividades y proyectos en conjunto. (Artesi, L. 2003).

Cabe destacar también como en temas formativos también hay un impulso importante por medio de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco de Chubut, que posee sede en Ushuaia desde 1985 y que ofrece dentro de sus carreras de pregrado una Tecnicatura en Turismo y como carrera de grado la licenciatura en turismo. Por medio de esto, sus estudiantes quedan habilitados para actuar como guías de turismo, pero uno de las principales desventajas para ejercer en la zona es el idioma ya que no es impartido dentro del currículo los idiomas extranjeros, es por esto que la agencias prefieren la contratación de afuerinos. (Artesi, L. 2003).

#### 2.3.8. Interregión Patagónica

Debe existir una colaboración definida de manera institucional, por medio de políticas públicas y planes de desarrollo entre las ciudades de la Patagonia (Guyot, S., 2013).

*“Punta Arenas ha de abrirse definitivamente al turismo y el Estado y la Región deben desarrollar el anexo portuario de Puerto Williams, en el canal de Beagle, para hacerse con una parte de la*

---

<sup>9</sup> Desarrollo turístico en Ushuaia. (2016). United Nations Publications, 18, 16.

*cuota de mercado turístico de Ushuaia. Ambas ciudades mantienen una rivalidad, casi siempre a través del prisma de sus tuteladas nacionales, en su intento por controlar la península Antártica. Son también complementarias en términos de funcionalidad y saldrían muy beneficiadas si promovieran estrategias comunes de desarrollo transfronterizo, particularmente en la zona del canal de Beagle.”<sup>10</sup>*

Si vemos el carácter funcional de la Patagonia, podemos ver un sistema integrado donde los límites políticos-administrativos son completamente sobrepasados por la lógica y dinámicas de la zona, esto genera una integración transfronteriza de los dos países que no se da en otro punto de la frontera (Arenas, F., Aliaga, G., Marchant, C., Sánchez, R. (2005). Dicho lo anterior podemos visualizar un gran potencial de una interregional en la zona

*“Si se elabora un escenario probable para la región analizada, se puede anticipar la tendencia a que este histórico contacto aumente y los límites político-administrativo sean cada vez más difusos y permeables, lo que nos debe llevar a pensar una concepción de frontera que supere la de línea divisoria impuesta de manera*

---

<sup>10</sup> Guyot, S. (2013). La construcción territorial de cabezas de puente antárticas rivales: Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile). Revista Transporte Y Territorio, 9, 32.

*vertical por la geografía institucional y se acerque a la de zona de integración física y cultural.”<sup>11</sup>*

#### 2.4. Planificación Estratégica

*“Se entiende como un proceso orientado a fijar las bases de una acción integrada con metas a largo plazo, identificando cursos de acción específicos e indicadores de seguimiento de los resultados.”<sup>12</sup>*

Fue utilizada en un comienzo por compañías privadas a fines de los años setenta, posteriormente en la década de 1980 se comenzó a utilizar en ciudades como San Francisco, en Estados Unidos y algunas en Francia. (i Esteve, J. M. P., & i Foxà, M. D. F.; 1999)

Podemos enumerar una serie de características principales para la planificación estratégica en ciudades y territorios (i Esteve, J. M. P., & i Foxà, M. D. F.; 1999):

- Determinar objetivos estratégicos para una ciudad o territorio (4 a 8 años), enfocados en buscar una mejor calidad de vida y competitividad económica, tomando como referencia ciudades próximas.
- Plan de acción concreto.
- Debe alinear a los actores claves dentro del territorio (Empresas, autoridades, organizaciones, ciudadanos, etc).

---

<sup>11</sup> El Espacio Geográfico Magallánico: Antecedentes Acerca de su Estructura y Funcionamiento. Revista Tiempo y Espacio, 15, 12.

<sup>12</sup> Blanco, A. & Briceño, H. (2014). Planificación Estratégica (1st ed.). Buenos Aires: Teoría Urbana IIS 2014.

- Consensuado entre los actores claves debido a que en la ciudad no existe una relación jerárquica.
- Plan comunicacional que genere ilusión en torno al plan estratégico.
- Diagnóstico se debe desarrollaron en torno a análisis externo e interno (Que depende del municipio y que no).
- Debe tener en cuenta diferentes aspectos de la ciudad (Educativos, económicos, sociales, culturales, etc)
- Deben definirse pocos objetivos, que sean posibles y deseables.
- Es necesario comparar recursos disponibles y obstáculos para no convertirse en una planificación ficticia.

La planificación estratégica presenta beneficios como el establecimiento de prioridades, concentrar los esfuerzos, avanzar hacia la objetividad, sistematizar objetivos para el territorio, colaboración público/ privado, potenciar una cultura estratégica común, refuerza el liderazgo de la institución municipal, identificar de manera más clara recursos y fondos públicos necesarios lo que permite mayor facilidad para postular a ellos. (i Esteve, J. M. P., & i Foxà, M. D. F.; 1999)

Pero también presenta riesgos como la no ejecución del plan, no cumplir con expectativas, objetivos muy generales, utilización y manipulación con intereses políticos del plan, recortes de presupuestos que hagan fracasar el plan. (i Esteve, J. M. P., & i Foxà, M. D. F.; 1999)

En Chile los primeros 20 Planes Urbanos Estratégicos comenzaron a comienzos de 2012 por medio de una iniciativa del Ministerio de Vivienda y Urbanismo en conjunto con el Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo en el cual el foco de estos planes era la regeneración urbana por medio de intervenciones en el espacio público y las ciudades contempladas eran Arica, Iquique, Alto Hospicio, Tocopilla, Mejillones, Taltal, Copiapó, Vicuña, Tongoy, Los Vilos, Alerce, Chaitén, Osorno, Quellón, Castro, Ancud, Puyehue, Aysén, Coyhaique y Puerto Natales. ("Minvu lícita Planes Urbanos Estratégicos para mejorar espacios públicos y equipamiento de 20 ciudades", 2012)

En el caso específico de la zona de estudio, existe el Plan Estratégico Antártico que dentro de sus tres objetivos tiene uno que indica "Fortalecer el posicionamiento de Chile como País puente y a la Región de Magallanes y la Antártica Chilena como la puerta de entrada a la Antártica" y dentro de ese indican dos objetivos específicos que consideran la ciudad de Puerto Williams:

- Fortalecer a la Región de Magallanes y la Antártica Chilena en su vinculación a la Antártica
  - Acción 1: "En conjunto con otros Ministerios, estudiar incentivos tributarios, aduaneros y portuarios, entre otros, que aumenten la competitividad de Magallanes en su rol de acceso a la Antártica."
  - Acción 2: "Desarrollar una política proactiva de promoción de inversiones en la Región de Magallanes y Antártica Chilena."

- Acción 3: “Mejorar las capacidades de infraestructura portuaria, aeroportuaria, tele comunicacional y de servicios en Punta Arenas y Puerto Williams.”
- Acción 4: “Concluir la construcción del camino Vicuña – Yendegaia.”
- Acción 5: “Concluir la construcción del camino Vicuña – Yendegaia.” (Tramo faltante para unir terrestremente Punta Arenas y Puerto Williams)
- Acción 6: “Favorecer el asentamiento humano en los puntos de entrada a la Antártica.”
- Generar cultura e identidad antártica
- Acción 1: “Potenciar a Punta Arenas y Puerto Williams como ciudades con identidad antártica.”
- Acción 2: “Aumentar y difundir el conocimiento de la vinculación de Chile con la Antártica en la “Imagen País” y en la oferta turística.”

# **CAPÍTULO III METODOLOGÍA**

### **3. Capítulo III: Metodología**

#### **3.1. Tipo de Investigación**

El tipo de investigación a realizar se trata de un estudio de casos comparados, en el cual se revisa bajo mismos parámetros diversos indicadores que nos darán luces respecto el fenómeno o la serie de fenómenos que han provocado un crecimiento desigual entre Ushuaia y Puerto Williams, considerando que son dos ciudades que responden a una categoría de ciudad fronteriza en zona extrema de gran importancia geopolítica a nivel mundial.

#### **3.2. Delimitación de la investigación y variables**

Los límites de la investigación han sido determinados principalmente en base a la escala de la investigación que debe responder a plazos y a un conocimiento o tema que sea un aporte a la materia urbana. Es por esto que hablamos de una investigación acotada que responda a comprender los factores que han determinado el dispar desarrollo urbano de Ushuaia y Puerto Williams y sus particularidades considerando su condición de zona extrema.

### 3.2.1. Variable dependiente

- Dispar desarrollo urbano de Ushuaia y Puerto Williams

### 3.2.2. Variables independientes

- Ocupación territorial
  - Pueblos originarios
  - Colonización occidental
  - Chile y Argentina en el S.XX
- Marco regulatorio y planificación
  - Modelos de desarrollo
  - Políticas públicas de desarrollo industrial
  - Planificación estratégica
- Crecimiento Urbano
  - Demografía
  - Urbano

### 3.3. Matriz de operacionalización de variables

A partir del objetivo general de la tesis, obtenemos tres objetivos específicos, los cuales a su vez nos dan paso a las cinco variables anteriormente especificadas. Estas variables dan paso a un total de 14 indicadores con los cuales se va a desarrollar esta tesis. Todo esto se expresa en la siguiente matriz de operacionalización de variables.

Figura 2  
Matriz de operacionalización de variables

Objetivo General	Objetivos Específicos	Variables	Dimensiones	Indicadores		
Estudiar cómo la planificación estratégica de estas dos ciudades en relación con los modelos de desarrollo y políticas públicas de ambos países han repercutido en la industria, la ocupación del territorio y el desarrollo urbano de Ushuaia y Puerto Williams.	Estudiar la ocupación del territorio en la zona extrema del Canal de Beagle	Ocupación territorial	Pueblos Originarios	Primeros asentamientos Zonas y formas de ocupación		
			Colonización occidental	Motivaciones y principales zonas de ocupación Hitos de la colonización occidental Principales dificultades		
			Chile y Argentina en el S.XX	Motivaciones de la fundación de Ushuaia y Puerto Williams Año de fundación, principales hitos y actividades de Puerto Williams y Ushuaia Condiciones geográficas de Ushuaia y Puerto Williams		
			Comprender cómo la planificación en relación al marco institucional han determinado el desarrollo de la industria de cada ciudad.	Marco regulatorio y planificación	Modelos de desarrollo	Principales características Cronología 1970 a 2010
					Políticas públicas de desarrollo industrial	Principales características Ley Navarino, Ley de Promoción y su impacto en la industria local
					Planificación estratégica	Principales características de la planificación en Ushuaia y Puerto Williams
	Estudiar cómo el desarrollo de la industria ha repercutido en el crecimiento de cada ciudad.	Crecimiento Urbano	Demografía	Crecimiento demográfico de Ushuaia y Puerto Williams		
				Crecimiento urbano en Ushuaia y Puerto Williams		
			Urbano	Infraestructura vial, transporte y conectividad Infraestructura Portuaria y Aeronáutica		
				Educación Salud		
				Servicios Básicos Vivienda		

Fuente: Elaboración propia.

### 3.4. Descripción de técnicas

Todos los indicadores especificados en la tabla anterior se procesan con diferentes herramientas que son detalladas a continuación.

### 3.4.1. Entrevistas dirigidas

Esta investigación contempla la realización de 9 entrevistas dirigidas a una serie de actores claves para el desarrollo de esta investigación y que han sido escogidos mediante dos mecanismos:<sup>13</sup>

- Que respondan a indicadores específicos determinados con en la matriz de operacionalización de variables:
  - Director de Obras Municipalidad Puerto Williams- Darío Soto
  - Cónsul de Chile en Ushuaia- Luciano Parodi
  - Personal de Armada en Puerto Williams- Alexander Eberhard (Jefe Destacamento Aeronaval)
  - Sector Turismo Ushuaia- Fernando Moreno (Ushuaia Boating)
  - Sector Turismo Puerto Williams- Cecilia Mancilla (Refugio El Padrino)
- Que respondan a temas que no fueron considerados en la matriz de operacionalización de variables, pero que en el trabajo de campo aparecieron como actores relevantes para esta investigación:
  - Sindicato de Pescadores Puerto Williams- Nelson Inostroza
  - Personal Museo fin del Mundo en Ushuaia- Analía Arroyo
  - Investigadores Parque Omora Puerto Williams- Javiera Urrutia
  - Comunidad Yámana Puerto Williams- Julia González

---

<sup>13</sup> Ver Anexo 1

#### 3.4.2. Conversaciones informales

La realización de conversaciones informales en ambas ciudades es muy relevante para la realización de este trabajo ya que permite generar una idea y marco contextual sobre el funcionamiento, las dinámicas y las lógicas que existen en Ushuaia y Puerto Williams. Estas conversaciones fueron principalmente con habitantes relacionados con el sector del comercio y el turismo en Puerto Williams y Ushuaia, nuevos trabajadores del Juzgado de Letras de Puerto Williams, Colegio de Arquitectos de Ushuaia, personal del Museo del Presidio de Ushuaia y residentes antiguos de Ushuaia.<sup>14</sup>

#### 3.4.3. Observación directa

Para la comprensión de la realidad que se vive en estas dos ciudades, es fundamental estar un tiempo en ellas observando las lógicas de sus vidas cotidianas, las relaciones que existen entre ellas y las ventajas y dificultades que enfrentan al ser las dos ciudades más australes del mundo.<sup>15</sup>

#### 3.4.4. Revisión bibliográfica

La revisión de documentos obtenidos en el trabajo de campo, gracias a la cooperación de instituciones de ambas ciudades como Armada de Chile en Puerto Williams y el Museo del Fin del Mundo en Ushuaia, es esencial para la comprensión del fenómeno estudiado. También la revisión de bibliografía en relación al fenómeno estudiado.

---

<sup>14</sup> Ver Anexo 2

<sup>15</sup> Ver Anexo 2

### 3.5. Recolección de datos

Debido a la escasa información que existe sobre estas dos ciudades en términos de desarrollo urbano, es necesario visitarlas, principalmente para comprender la visión de sus habitantes en torno al fenómeno, también para entender las lógicas que existen en la zona y para recolectar documentos necesarios para el desarrollo de la investigación.

- Trabajo de campo en Ushuaia
  - Desde el lunes 5 al jueves 8 de diciembre de 2016
- Trabajo de campo en Puerto Williams
  - Desde el sábado 3 al lunes 5 de diciembre y desde el jueves 8 al lunes 12 de diciembre.

Gracias a la visita en terreno fue posible acceder a una serie de documentación como fotografías, planimetrías, bibliografías, documentos que fueron proporcionados principalmente por Armada de Chile, Municipalidad de Cabo de Hornos y el Museo de Fin del Mundo en Ushuaia.

### 3.6. Metodología

Para el procesamiento de la información obtenida de las diversas fuentes consultadas, esta investigación propone los siguientes métodos para la obtención de conclusiones.

#### 3.6.1. Tablas comparativas

El uso de tablas comparativas lo utilizamos para procesar los indicadores de se ocupaba la zona del Canal de Beagle por los pueblos originarios, las principales

dificultades que enfrentaron los colonos occidentales, las razones de la fundación de cada ciudad, las principales características de los modelos de desarrollo de Argentina y Chile, las principales políticas públicas que han determinado el desarrollo de Ushuaia y Puerto Williams, las planificaciones estratégicas de que ha ejecutado cada ciudad, el crecimiento industrial de cada ciudad, el crecimiento económico, el crecimiento demográfico y el urbano.

### 3.6.2. Gráficos

Los gráficos serán utilizados en esta investigación para analizar el crecimiento industrial, económico, demográfico y urbano de cada ciudad.

### 3.6.3. Líneas de tiempo

Las línea de tiempo nos permitirán revisar los años de ocupación de los pueblos originarios, los hitos de la colonización occidental, los hitos de cada ciudad, los modelos de desarrollo de cada país y la planificación estratégica de cada ciudad.

### 3.6.4. Mapas

Con los mapas podremos analizar la forma en que los pueblos originarios ocuparon la zona, las principales zonas de ocupación de los colonos occidentales, y el crecimiento urbano de Ushuaia y Puerto Williams.

# **CAPÍTULO IV DESARROLLO Y PRESENTACIÓN DE RESULTADOS**

## 4. Capítulo IV: Desarrollo y Presentación de Resultados

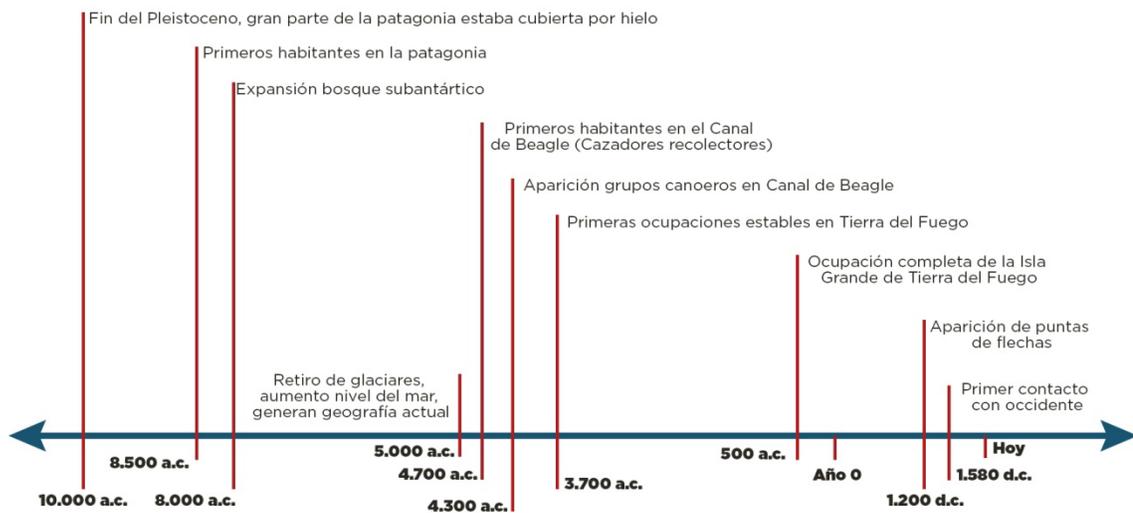
### 4.1. Ocupación territorial en el Canal de Beagle

#### 4.1.1. Pueblos originarios

##### 4.1.1.1. Primeros asentamientos

A continuación podemos revisar una línea de tiempo que presenta los principales hitos en la historia de la Patagonia abarcando una escala que va desde hace 12.000 años hasta la actualidad. Con presencia de los primeros habitantes del Canal de Beagle hace unos 6.700 años atrás, principalmente por la cultura Yámana de los cuales solo quedan 300 descendientes de esta cultura en la villa Ukika de Puerto Williams.<sup>16</sup>

Figura 3  
Tabla comparación pueblos originarios de la Patagonia



Fuente: Elaboración propia con información del Museo del Fin del Mundo en Ushuaia.

<sup>16</sup> Ver Anexo 3

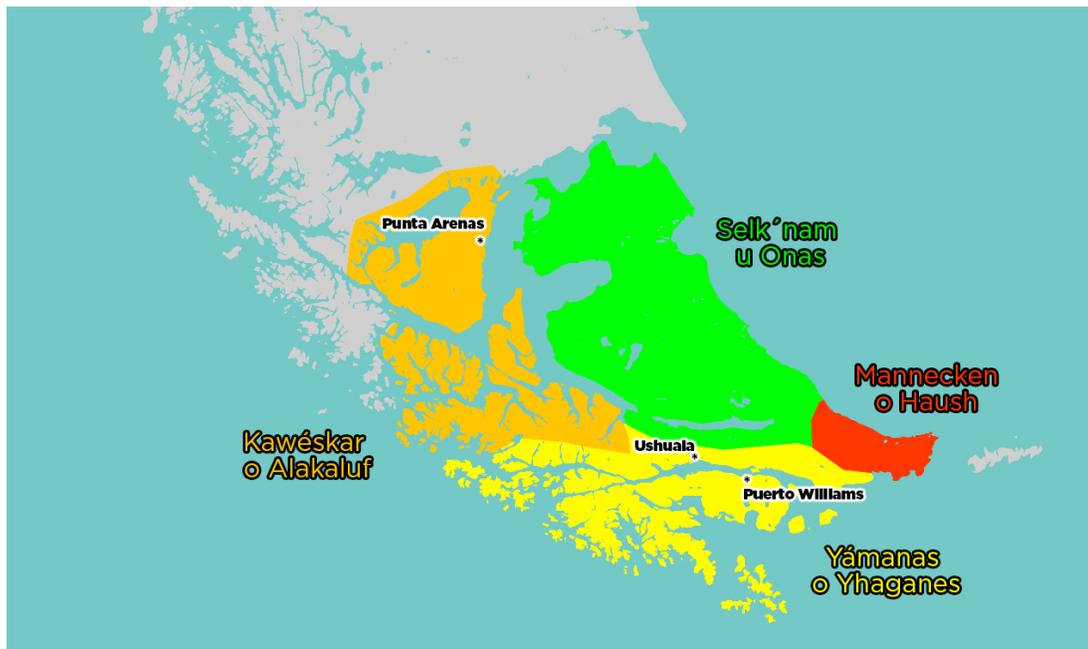
#### 4.1.1.2. Zonas y formas de ocupación

Figura 4  
Tabla comparación pueblos originarios de la Patagonia

Pueblo	Zona que habitaron	Forma de vida
Yámanas o Yaganes	Islas que componen archipiélago Magállanico, principalmente el Canal de Beagle	Nómadas del mar, que vivían principalmente de lobos marinos y bivalvos
Selk'nam u Onas	Estepa norte y bosques centrales de la Isla Grande de Tierra del Fuego	Nómadas terrestres, vivían principalmente de cacería de Guanaco
Manekenk	Extremo este de la Isla Grande de tierra del Fuego	Nómadas terrestres, vivían principalmente de cacería de Guanaco
Kawésqar o Alakalufe	Noreste de la región occidental del Estrecho de Magallanes	Nómadas del mar, que vivían principalmente de lobos marinos y bivalvos

Fuente: Elaboración propia con información del Museo del Fin del Mundo en Ushuaia.

Figura 5  
Mapa de la ocupación indígena de la Patagonia en relación a Punta Arenas, Ushuaia y Puerto Williams.



Fuente: Elaboración propia con información del Museo del Fin del Mundo en Ushuaia.

#### 4.1.2. Colonización occidental<sup>17</sup>

##### 4.1.2.1. Motivaciones y principales zonas de ocupación

Las principales motivaciones para la ocupación de la zona del Canal de Beagle en un comienzo estaban estrechamente relacionadas con el **control del tráfico marítimo sobre el Canal**, donde los ingleses desde un comienzo han tenido una presencia marcada y que actualmente se reduce a Islas Malvinas. (Museo del Fin del Mundo, 2016)

##### 4.1.2.2. Hitos de la colonización occidental

Figura 6  
Tabla con principales hitos de la colonización occidental en el Canal de Beagle.

Año	Hito
1832	Primer intento misionero Almirante Richard Mathews
1850	Desembarcó de misioneros Anglicanos en sureste de Isla Grande de Tierra del Fuego
1869	Stirling se instala con misión en lo que actualmente es Ushuaia
1871	Llegan las familias Bridges, Lawrence y Whites Ushuaia
1881	Definición de límite sobre el Canal de Beagle
1884	Instalación Subprefectura Argentina en Ushuaia/ Fundación Ushuaia
1900	Preocupación del gobierno Chileno ante el éxito de Ushuaia en la soberanía de la zona del Beagle
1916	Deja de funcionar la misión Anglicana en Ushuaia
1920	Se le entrega completamente la Isla de Navarino a Armando Hinojosa
1927	Se le caduca la concesión de la Isla a Armando Hinojosa
1929	Primeros proyectos de asentamientos en la Isla de Navarino por parte de Chile
1930	Instalación de la primera subdelegación chilena en Puerto Navarino
1938	Primeras regularizaciones de terrenos en Isla Navarino por parte de Chile
1940	Nuevos estudios por parte del gobierno Chileno para establecer un poblado en la Isla Navarino
1952	Se funda Puerto Luisa, actual Puerto Williams

Fuente: Elaboración propia con información del Museo del Fin del Mundo en Ushuaia.

<sup>17</sup> Ver anexo 4

#### 4.1.2.3. Principales dificultades

Las principales dificultades que enfrentaron los primeros colonos occidentales en la zona eran principalmente el aislamiento, las inclemencias climáticas y las hostilidades de los habitantes originarios.

#### 4.1.3. Chile y Argentina en el siglo XX

##### 4.1.3.1. Motivaciones de la fundación de Ushuaia y Puerto Williams.

En un comienzo por parte de Argentina existe el interés por ejercer soberanía en la zona ante la inminente presencia de los misioneros ingleses. Posteriormente Chile al sentir una amenaza respecto al crecimiento de Ushuaia y la presencia de navío de la armada argentina en territorio chileno comienza a ejercer acciones que le permitan la instalación de un poblado en el sector. Actualmente la mayor motivación por ocupar la zona del Canal de Beagle es la posición estratégica que posee para acceder a la antártica. (Cárcamo, 2007)

##### 4.1.3.2. Principales hitos y actividades de Puerto Williams y Ushuaia

###### Ushuaia

El primer asentamiento humano occidental en la ciudad, fue realizado por la Misión Anglicana a cargo del reverendo W.H. Stirling, de la Patagonian Missionary Society en la península de Osinaia en 1869, construyendo la primera casa del sector conocida como la “Casa de Hierro” por sus materiales de construcción. Posteriormente en 1871, fue el Reverendo Thomas Bridges quien con toda su familia se traslada desde el sector de Islas Malvinas a la bahía de Ushuaia, siendo inicialmente 7 personas y llegando en 1884 a 20 habitantes

quienes contaban con una docena de construcciones de madera, bastante simples, con techos de una o dos aguas y pertenecían a viviendas, lugares de trabajo, estudio y estaban divididos con cercos de madera. Cabe destacar también que habían algunas viviendas de poblaciones Yagán formadas con postes y cubiertas en su exterior por cuadrados de tierra. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

Posteriormente en 1884, fueron inaugurados los edificios de la Subprefectura Marítima, que se ubicó en el sector norte de la bahía, cercano a la desembocadura del riachuelo Rodríguez. Este sector pese a no ser tan conveniente para el desarrollo de un asentamiento, por las condiciones ambientales y climáticas, fue elegido porque facilitaba el control visual del canal de Beagle, y fue a partir de este momento que comenzaron a llegar las embarcaciones de la marina argentina dando inicio a una comunicación lenta pero efectiva con el resto del país, creando también la ley mediante la cual se creaba la gobernación de Tierra del Fuego, siendo designada el 27 de junio de 1885 como capital de este territorio a Ushuaia. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

Desde la instalación de la Subprefectura, la iniciativa privada comenzó a desarrollarse con mayor fuerza, esto atrajo a la ciudad un mayor número de habitantes, destacando entre ellos Luis Figue quien en 1888 desarrolló una sociedad comercial para comprar ovejas y establecer una estancia en las cercanías de la ciudad, también abrió un aserradero el cual en conjunto con el trabajo del presidio fueron construyendo la ciudad y dieron inicio a la

explotación de madera en el sector que fue una de las primeras actividades industriales de Ushuaia. Dos años más tarde comenzó con la explotación comercial de mariscos y su procesamiento.

En 1885 con los rumores de descubrimiento de oro en Cabo Vírgenes la zona se vió invadida por innumerables buscadores de oro que no impactaron fuertemente en el desarrollo de la ciudad, ya que ahí solo se abastecían para sus campamentos, lo que duró unos 15 años hasta que los yacimientos se agotaran y la fiebre por el oro llegó a su fin. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

Las dos primeras gobernaciones, entre 1885 y 1893, no lograron hacer prosperar la ciudad debido a el aislamiento pero también a los conflictos internos entre funcionarios y el influyente concesionario minero Julio Popper. Pero el tercer gobernador, Pedro Godoy, inició hacia 1893 un mayor incremento en el desarrollo edilicio, construyendo la sede de la gobernación gracias a un aserradero que instaló y que a su vez sirvió también para la construcción de vivienda para empleados públicos, una capilla, sede policial, oficina postal y la primera escuela. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

La primera iglesia de Ushuaia que estuvo en pié por lo menos hasta 1898 estaba revestida exteriormente por hierro galvanizado, en su interior revestida por madera, contaba con un campanario, en su interior podían caber hasta 200 personas y era el gran hito urbano de la ciudad. El año 1904 se le adosó el colegio Salesiano. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

También el gobernador Godoy promovió la instalación de nuevos pobladores en tanto a la actividad ovina, esto debido al gran auge que había demostrado esta actividad en Malvinas y la estancia Harberton, que definitivamente fue base del desarrollo económico de la ciudad.

El crecimiento de Ushuaia fue respetando cotas naturales y definiendo los caminos por las líneas de cotas de menor pendiente, pero no existía ningún catastro de la situación. Es por esto que se contrata al agrimensor Jorge Butza la elaboración de un plano de catastro en 1894 lo que da como resultado la presencia de 18 edificaciones en la ciudad. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

Pero también se le encomendó la tarea de proponer un trazado el que consintió básicamente en un damero de catorce cuadras de largo por 3 de ancho y que respetaba las construcciones existentes. Este diseño se alteraba al encontrarse con el arroyo, es por esto que 7 manzanas se cortan en el diseño original. A las calles paralelas a la costa se les dio 20 metros de ancho y a las transversales 15 metros. Las manzanas se diseñaron de 80 por 80 metros, excepto las mencionadas anteriormente y las que se ubicaban frente a la costa ya que se les aumentaron 8 metros quedando de 88 por 80 metros para incluir las casas de quienes estaban establecidos ahí con anterioridad. Este trazado también consideraba una amplia plaza frente a los edificios gubernamentales, vinculando el muelle de la gobernación con el cabildo. Este proyecto sería aprobado el 19 de febrero de 1896, autorizando al Gobernador a recibir

solicitudes de lotes para remitirlas a la Dirección de Tierras mientras se organizaba la municipalidad local. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

En 1895 se establece una ley en la cual los criminales que reincidían en sus delitos deberían cumplir sus condenas en territorio austral, esto da paso a la instalación del presidio de Ushuaia que fue clave para el crecimiento de la ciudad pero no su reputación. En 1900 con la designación del ingeniero Catello Muratgia como director de la cárcel, comienza un proceso de construcción del nuevo presidio que consta de 9 galerías de dos pisos que convergen en una plaza central llamado el ovalo, rescatando el modelo panóptico, pero también instalando un aserradero y un taller de obras que serían fundamentales para la construcción de la ciudad. Los materiales se sacaban de la tala del bosque y de una cantera, se traían por medio de un pequeño tren que recorría la calle Maipú de oriente a poniente. Más adelante, el presidio llegaría a tener una panadería, aserradero, talleres mecánicos, fragua, horno, fundición, carpintería, usina eléctrica (Que proveía de energía eléctrica a la ciudad), taller fotográfico, imprenta sastrería, zapatería, farmacia y servicio médico. También los reclusos participaron de la instalación de telefonía en la ciudad, servicio de bomberos, creación de infraestructura vías como la primera sección de la ruta 3 a Río Grande. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

Fue en 1902 cuando se decide homogeneizar el trazado, encausando el arroyo, ocupar relleno hacia la costa y cortar los 8 metros que se habían dado a las construcciones instaladas previamente frente a la costa, fue así como Ushuaia

perdió las particularidades de su trazado urbano que reconocía cierta topografía para dar paso a un damero rígido. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

*“Cuando yo llegué por primera vez a Ushuaia en febrero de 1910, no había más que una modesta agrupación de casas de madera revestidas con láminas de zinc entre las cuales sobresalía la sede del gobernador y pocas casas de comerciantes”... “La población de Ushuaia, que entonces alcanzaba a unos seiscientos habitantes, estaba formada en su mayor parte por los empleados de la cárcel, sus familias, y cierto número de almaceneros que vivían de la venta de víveres y bebidas alcohólicas, de las que se hacía enorme consumo. El desarrollo y la vitalidad de Ushuaia dependía entonces casi exclusivamente del mayor o menor número de empleados de la cárcel que vivían del sueldo del gobierno; pues ni la industria ganadera ni la madera podían ser fuentes de riquezas, por la escasez de terreno apto para la cría del ganado y por el escaso valor de la madera que se extraía de la selva, no siendo todavía conocidas las modernas industrias de la celulosa y madera terciada”<sup>18</sup>*

En 1911 el presidio civil se fusionó con el militar, que había sido establecido en 1902 en Ushuaia y el régimen de puertas abiertas y de colaboración del presidio al desarrollo de la ciudad provocó un importante efecto de reinserción de los

---

<sup>18</sup> Relato que data de 1910 del padre Alberto M. de Agostini (Gómez Crespo & Vita, 1979)

reclusos a la sociedad lo que dio como resultado que una parte importante de quienes cumplían sus condenas se fueron estableciendo en la ciudad debido al arraigo que generaron dedicándose al comercio o trabajando en actividades relacionadas con el presidio. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

Entre 1914 y 1948, Ushuaia fue desarrollándose de a poco en la medida que sus comunicaciones, comercio, explotaciones ganaderas y pesquera iban tomando fuerza. En el caso de la extracción de centolla, cabe destacar que la primera planta de envasado se abre en 1922. En 1926 se fundó el hospital rural de Ushuaia. En 1934 comienza a funcionar la conexión aérea con la primera pista de aterrizaje. En 1930 se abre la oficina de Tierra y Bosques, donde se tramitarían las obtenciones de títulos de propiedad y arrendamiento de lotes rurales y urbanos. Fue en este periodo en que la ciudad se fue poblando y las construcciones excedieron los límites propuestos a comienzos de siglo, principalmente hacia el norte y el oeste, sin embargo en el damero inicial solo se llegó a definir un tejido compacto en algunos sectores reducidos. Es por esto que en 1941 se hace crecer el trazado de la ciudad sumando dos hileras de manzanas al norte y otras dos al oeste. También se propuso la creación de dos parques. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

En 1947 con el cierre del presidio y la fundación de la base aeronaval, comienza una nueva era para Ushuaia, reconociendo el alto valor estratégico para Argentina y el control del Canal de Beagle. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

Luego, en 1948, comienza la construcción de nuevos barrios que ampliarían el área urbana de la ciudad, ese año llegó un contingente de inmigrantes italianos que fueron contratados para el desarrollo de vivienda para funcionarios públicos y de la base. En aquella época la ciudad era un conjunto de edificaciones que se diluía de a poco hacia las partes altas de la ciudad, las construcciones eran similares en cuanto a sus materiales y alturas, lo único que sobresalía en el paisaje urbano era el campanario de la iglesia y el Colegio de Nuestra Señora de las Mercedes, construido en 1949. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

La base naval se instaló de manera definitiva en 1950 en las instalaciones donde estaba el presidio, fue en esos años que la península de Ushuaia fue destinada a barrios para viviendas de oficiales de la Armada, equipamiento de aeronáutica civil, naval, y la construcción de dos nuevas pistas de aterrizaje. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

Posteriormente en las décadas del 50` y el 60` la ciudad fue olvidando el estigma del presidio y fue incrementando sus servicios y equipamientos, inaugurando escuelas colegios secundarios, centros culturales recreativos y de investigación regional. En 1950 se completaron las obras sanitarias y en 1965 las de gas natural. En 1954 se completa la Ruta Nacional N°3 que unía Ushuaia con Río Grande y los sectores ganaderos del norte de la región. En 1956 se aumentan los incentivos para la radicación en la zona y el turismo con la declaración de “zona franca” y un año más tarde, en 1957, queda constituido el territorio nacional de tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico sur. En

1966 se inician los vuelos regulares a la ciudad y a su vez en 1969 se amplía el puerto de la ciudad. Las nuevas transmisiones radiales iniciadas en 1961 y las televisivas en 1967 incorporan antenas al paisaje urbano de la ciudad. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

Cabe destacar que a partir de los 60` comienza el desarrollo del turismo con la habilitación de parques, atractivos y la construcción del Hotel Albatros, las Hosterías Alakuch, Kaikèn y Petrel entre 1964 y 1968. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

A partir de los años 70` los barrios de vivienda comienzan a aumentar de manera explosiva, algunos se siguen ajustando al trazado original pero otros simplemente son crecimientos espontáneos. (Gómez Crespo & Vita, 1979)

En 1972 la Ley de Promoción Económica 19.640 provoca un gran aumento en la economía, industria y demografía, gracias a esto se comienzan a instalar las primeras fábricas de ensamblaje electrónico. (Museo Antigua Casa de Gobierno de Ushuaia, 2016)

En 1980 se realiza un censo que da como resultado 11.443 habitantes, lo que equivale a que se duplicó la población de la ciudad en menos de 10 años. (Museo Antigua Casa de Gobierno de Ushuaia, 2016)

En 1990 se aprueba la Ley Nacional que transforma el Territorio Nacional de Tierra del Fuego en Provincia, incluyendo la Antártida, Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur, esto lleva a que en 1991 la Convención Constituyente redacte y

sancione la constitución de la provincia. (Museo Antigua Casa de Gobierno de Ushuaia, 2016)

### Puerto Williams

El sector donde actualmente se ubica la ciudad de Puerto Williams antiguamente era llamado por los Yámanas como Usphashun. Su primer poblador fue Federico Lawrence, quien provenía de una familia ligada a las misiones en Ushuaia y que se instaló en la zona a comienzos del S. XX. (Behnke, 2013)

Federico junto a su esposa, una descendiente directa Yámana, tuvieron 6 hijos de los cuales, su hija llamada Luisa murió a corta edad siendo enterrada en el lugar donde actualmente se emplaza la ciudad, es por esto que en un comienzo este lugar llevaba su nombre. Esto hasta que el 22 de agosto de 1956 fue cambiado su nombre a Puerto Williams en homenaje a Juan Williams Wilson, un oficial de la armada que concretó la toma del estrecho de Magallanes al mando de la Goleta Ancud en 1843. (Cárcamo, 2007)

Luego de un largo proceso para revisar la factibilidad de un asentamiento estable en la isla, se define que el sector de Puerto Luisa sería el óptimo para esta ocupación como parte del Plan Austral impulsado por Carlos Ibáñez del Campo en 1953 que tenía como objetivo impulsar la soberanía y presencia Chilena en aquel territorio. Esta decisión fue principalmente tomada debido a la incursión de una nave Argentina en territorio chileno, como se describe en el

siguiente párrafo correspondiente a una carta escrita por el Vicealmirante Fernando Camus Scherrer quien participó de la fundación: (Cárcamo, 2007)

*“Hasta el año 1953, la Armada no tenía ninguna instalación de vigilancia en, lo que podríamos llamar “Zona del Beagle”, esto es, desde el paso Brecknock hacia el este y sur este. Con motivo que el patrullero Lientur, efectuando una ronda por esa zona, sorprendiera a una nave de la Armada Argentina fondeada en bahía Orange y con personal en tierra efectuando control de mareas y reconocimiento y sondaje de dicha bahía, el comandante en jefe de la III Zona Naval, contraalmirante Mac Intyre, dispuso que a la brevedad se instalara un PVS en dicha zona [...] No recuerdo con exactitud la fecha en que se inició el cumplimiento de la comisión, pero fue durante el mes de octubre de 1953. Para ello se eligió en Puerto Luisa un lugar elevado con amplia visibilidad para este primer PVS naval en la zona del Beagle, casa que todavía existe y a la que durante mi mando como jefe del Distrito Naval Beagle, entre los años 1974 y 1976, se le colocó un letrero que indicaba ser la 1ª casa naval en Puerto Williams.”<sup>19</sup>*

Esta tarea fue encomendada a la Armada, específicamente a la Comandancia en Jefe de la III Zona Naval, a cargo del contraalmirante Donald Mac Intyre

---

<sup>19</sup> Cárcamo Velázquez, E. (2007). Fundación de Puerto Luisa, actual Puerto Williams, el 2 de Noviembre de 1953 (pp. 1- 21). Puerto Williams: Historia Naval

Griffiths, quien ordenó en octubre de ese año la fundación del primer centro habitacional de Puerto Luisa, comisionando las barcasas Grumete Díaz y Guardiamarina Contreras para el traslado de personal y materiales para la ejecución de las primeras obras. (Cárcamo, 2007)

Es así como el 13 de octubre de 1953 zarpa desde Punta Arenas a Puerto Luisa un grupo de 100 personas aproximadamente; correspondientes a personal del Arsenal Naval de Magallanes, dentro de los cuales habían carpinteros, albañiles, fontaneros, electricistas; también personal de la IV compañía de Infantería de Marina y personal de la Maestranza de la Armada con especialistas en calderas, máquinas, etc. El ejército también colaboró esos años con las tareas de agrimensura, levantamientos hidrográficos y topográficos. También el departamento de obras militares comisionó al constructor civil Luis Jeria que estuviera encargado de las primeras construcciones del lugar, entregando la primera casa el 2 de noviembre de 1953 al capitán de puerto, sargento 1° Moises Villalon, declarada monumento nacional en 2011, como la “1° Casa Naval de Puerto Williams”. (Cárcamo, 2007)

Para la construcción de la ciudad a cada repartición se le designó una tarea específica; al personal de Maestranza de la Armada quedó encargado de la reparación del galpón donde funcionaba el antiguo aserradero y dejar funcionando las máquinas que existían en el lugar; al Arsenal Naval de Magallanes se le asignó la tarea de construir la primera casa, llegando a fines

de 1954 a tener cuatro casa habitacionales para los primeros pobladores del lugar, albergando 4 familias de población naval que sumaban 20 habitantes. Cabe destacar que a comienzos de 1954 paralelamente se avanzaba en la construcción de un refugio para el personal soltero de la base y de la casa del gobernador. (Cárcamo, 2007)

Por otra parte la IV Compañía de Infantería Marina estuvo encargada del reconocimiento general de la base y luego de la realización de un sendero para llegar a la cascada a 2 kilómetros del puerto donde posteriormente se instalaría una turbina que entregaría electricidad a la base hasta un par de décadas. (Cárcamo, 2007)

Al personal de la barcaza Díaz le tocó la tarea de trasladar áridos desde Punta Gusanos, traer rollizos desde el sector Ukika para el aserradero, realizar excavaciones para los cimientos de las casas, alcantarillados y agua potable. (Cárcamo, 2007)

Hacia 1955, las primeras obras de alcantarillado, postes eléctricos, el muelle naval y la casa del Jefe Naval ya estaban terminadas. Ese mismo año se iniciaron las obras para una radio- estación y antenas metálicas para el funcionamiento de esta. (Cárcamo, 2007)

Para 1956 se había comenzado con la construcción de una escuela mixta que contaba con un internado para 80 alumnos, y consideraba un gimnasio cercado, capilla y teatro. También comenzaron a funcionar algunos servicios públicos como la Subdelegación Civil, correos, telégrafo, hospital, almacén, aserradero y

varadero. También equipamiento como depósito de combustibles y de agua potable. (Cárcamo, 2007)

El siguiente año sería construido el segundo refugio, una panadería, generador de energía y la pista de aterrizaje que sería inaugurada el 22 de febrero de 1957 por el General Carlos Ibáñez del Campo. (Cárcamo, 2007)

En 1959 se construye la plaza de armas Arturo Prat (Armada, 2016)

En los años 60 se realizó una pequeña villa al este del estero Ukika para albergar a los últimos descendientes del pueblo Yámana, quienes fueron trasladados por la armada principalmente desde la localidad de Mejillones a este lugar que es llamado Villa Ukika y donde actualmente reside la última descendiente directa de Yamana, Cristina Calderón, junto a medio centenar de descendientes Yamanas. (Radio Magallanes, 2011)

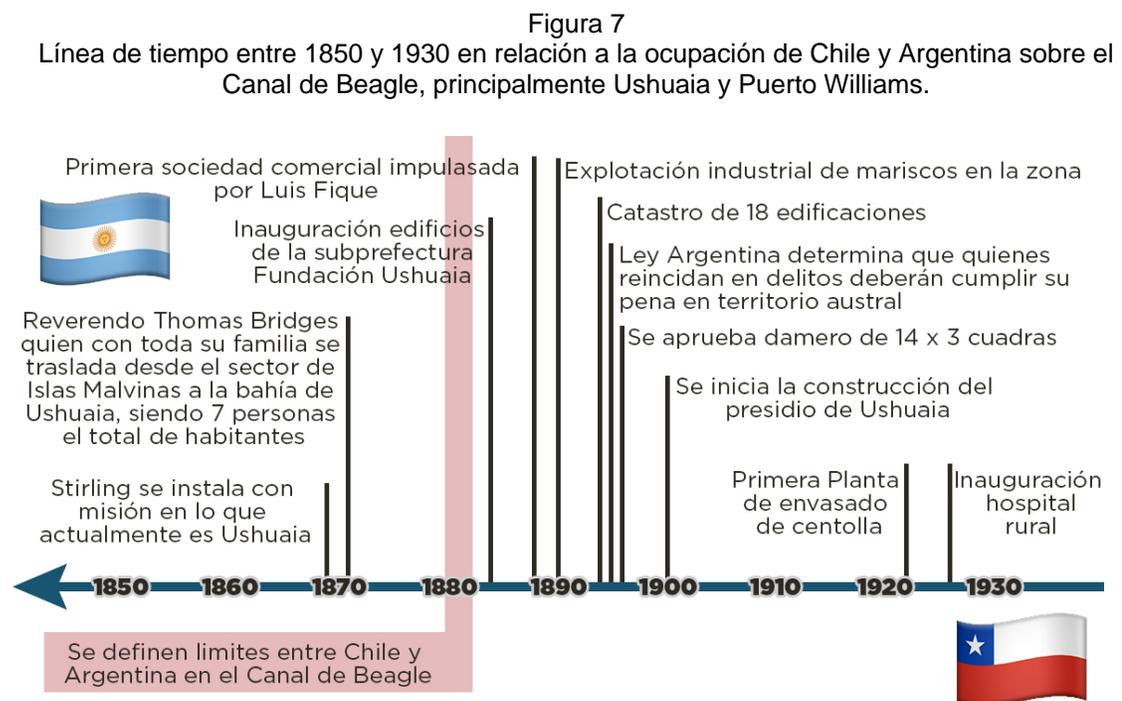
En 1967 se inaugura el primer supermercado naval de Puerto Williams. En 1970 se inaugura la primera escuela pública de puerto Williams y luego en 1982 se entregó a la autoridad educacional el colegio Donald Mc Intyre Griffiths. En 1975 se inaugura la sucursal del Banco de Chile y la central telefónica de la ciudad. En 1978 comienza la explosión de la industria de la centolla, llegando a 250 embarcaciones en la zona y a la instalación de la industria más austral de Chile, la pesquera Mac- Lean, ese mismo año llega la televisión con el Canal 8 y TVN. En 1980 la aerolínea comercial Aerovías DAP comienza con sus operaciones en la zona. (Armada, 2016)

La base naval de Puerto Williams comenzó a experimentar un crecimiento en población civil a partir de 1982, año en que el gobierno decide generar un paquete de medidas que consideraba crear servicios públicos, disponer más viviendas (1985) y promulgar la Ley Navarino que establece franquicias tributarias. (www.puertowilliams.cl, 2010)

En 1986 es traspasado por parte de la Armada el aeródromo a la Dirección General de Aeronáutica Civil pasando a llamarse Aeródromo Zañartu Guardiamarina. (Armada, 2016)

Desde el aspecto político administrativo de la ciudad han habido varios mecanismos, en un comienzo desde 1881 cuando recién se definen los límites entre Chile y Argentina, la administración de lo que hoy corresponde a la Comuna de Cabo de Hornos era administrado por la Gobernación de Magallanes, más adelante con las olas migratorias desatadas por la extracción de oro y la industria ganadera se crea por decreto con fuerza de ley N° 8583 del 30 de diciembre de 1927 el Departamento de Tierra del Fuego de la Provincia de Magallanes, que luego cambiaría a la Provincia de la Antártica Chilena, pasando a ser Puerto Williams el centro administrativo de la nueva provincia el 4 de noviembre de 1975 que sería traspasada en 1994 a las autoridades civiles, y que finalmente en el año 2001 pasaría a ser la Comuna de Cabo de Hornos como la conocemos actualmente. (Subsecretaría de Desarrollo Regional, 2016)

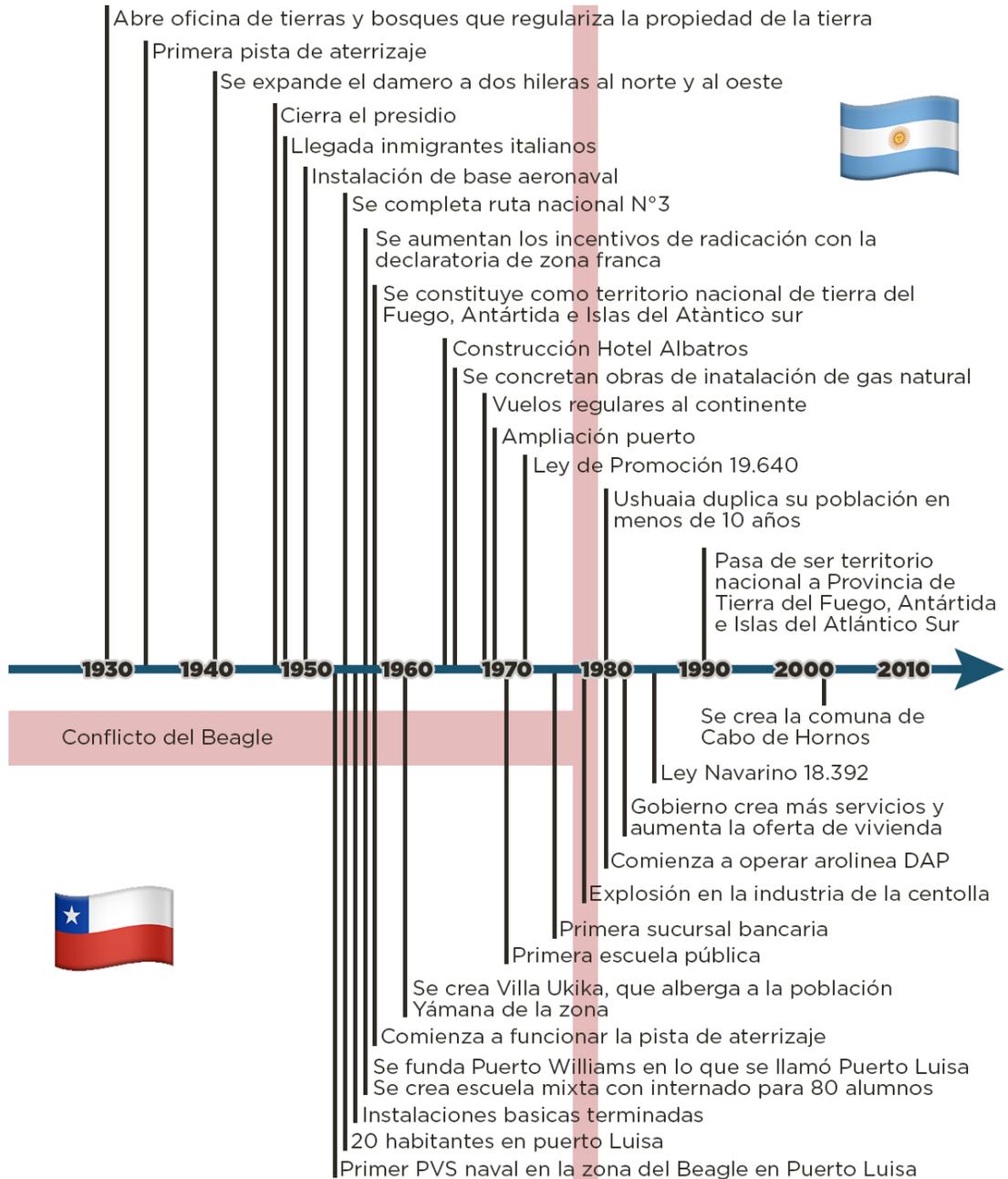
Actualmente la comuna de Puerto Williams está viviendo un fuerte avance respecto a su desarrollo debido principalmente a la industria del turismo que los últimos 10 años ha comenzado a desarrollarse cada vez de mayor manera, cabe mencionar que los alojamientos que se disponen actualmente en la ciudad hay días que no dan abasto y con la llegada de cruceros el impacto en la ciudad se puede percibir a simple vista con gran cantidad de pasajeros recorriendo la ciudad sin tener una oferta clara de actividades o puntos que visitar. También podemos ver con claridad una fuerte inversión estatal en el desarrollo de la ciudad con la inauguración de importante infraestructura para la zona como el hospital, el juzgado de letras, el muelle para pescadores y un muelle multipropósito que podrá recibir cruceros de gran envergadura.



Fuente: Elaboración propia con información del Museo del Fin del Mundo en Ushuaia.

Figura 8

Línea de tiempo entre 1930 y 2010 en relación a la ocupación de Chile y Argentina sobre el Canal de Beagle, principalmente Ushuaia y Puerto Williams



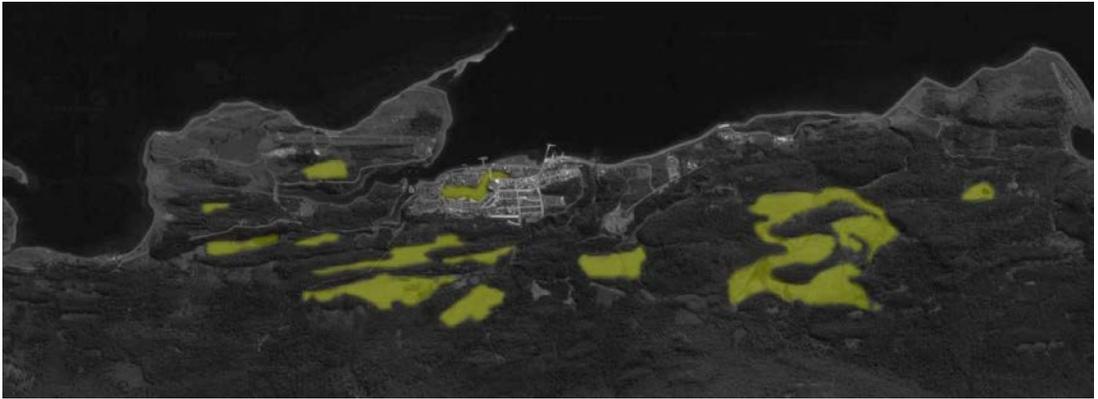
Fuente: Elaboración propia con información del Museo del Fin del Mundo en Ushuaia.

#### 4.1.3.3. Condiciones geográficas de Ushuaia y Puerto Williams

El territorio de la región de Magallanes (Chile) y de la región de Tierra del Fuego (Argentina) se compone por una geografía muy compleja compuesta por canales, fiordos, golfos, estuarios, islas y archipiélagos. La zona específica de la comuna de Cabo de Hornos destaca por una geomorfología compuesta por sedimentos fluvioglaciares y de playa generados por el cuaternario. Su costa se caracteriza por variados suelos debido a la acción de glaciares que generaron un relieve rebajado con superficies de roca barridas y ausencia de suelos orgánicos. (PLADECO Cabo de Hornos 2012-2017)

En la ciudad de Puerto Williams la geografía se presenta como una zona abierta protegida del fuerte viento que viene del oeste por un islote donde se ubica el aeropuerto. Posee una leve pendiente desde la playa hacia el sur de la ciudad que se sortea por medio de crecimiento en mesetas. Cabe destacar también la particularidad de turberas que son humedales ácidos que acumulan materia vegetal y agua que se acumula durante miles de años, estos elementos de la geografía son fundamentales para ecosistema ya que están estrechamente relacionados con el sistema hídrico de la isla y son fundamentales para la filtración del agua del sector que está catalogada como el agua más pura del planeta (Investigadores Parque Omora, 2016)

Figura 9  
Zonas de turbales próximos a la ciudad de Puerto Williams.



Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por investigadores de Parque Omora e imágenes satelitales de google..

En tanto la ciudad de Ushuaia pese a que no cuenta con turberas posee una geografía similar, la cual comienza a subir en pendiente inmediatamente desde la orilla del canal hacia las formaciones montañosas, en la construcción de la ciudad esto fue sorteado con la construcción de mesetas lo que da la impresión que la ciudad fuera una escalera gigante. Actualmente el crecimiento de la ciudad ha avanzado sin control sobre el piedemonte arrasando con bosques y generando un riesgo ambiental que tiene que ver con la erosión de esos suelos que podrían dar paso a aluviones o desprendimientos de tierra. (Ushuaia Futura, 2014)

Figura 10  
Zonas de deforestación debido al crecimiento desregulado de Ushuaia.



Fuente: Elaboración propia e imágenes de google.

## 4.2. Marco regulatorio y planificación

### 4.2.1. Modelos de desarrollo de Chile y Argentina

#### 4.2.1.1. Principales características y periodos de tiempo

##### Modelo Primario- Exportador

Consiste en una economía basada en exportación de materias primas, principalmente mineros y agrícolas. (Martinic, 2014)

En Chile está presente en un periodo entre el S.XIX hasta 1930 y se caracterizó por medios de producción en manos de oligarquía nacional y capitales extranjeros, empresas privadas que impulsan la economía, un estado no interviene en la economía sino solo recauda impuestos, este modelo agudiza

desigualdades. La crisis de 1929 hace colapsar este modelo ya que caen las exportaciones. (Martinic, 2014)

Por su parte en Argentina estuvo presente en el mismo periodo y estaba enfocado principalmente en exportación de cereales y ganadería debido a las extensas pampas, praderas naturales y clima templado del país. A comienzos de 1900 Argentina se transforma en una potencia agroexportadora, llegando a su fin con la crisis de 1929. (Santilli, 2010)

#### Modelo de Industrialización por Sustitución de importaciones (ISI)

Estamos hablando de una política económica proteccionistas, restringe, limita o sube el precio de productos extranjeros estimulando su sustitución por productos nacionales, fomentando la industria nacional y el empleo. (Martinic, 2014)

En Chile estuvo presente desde 1930 a 1973 y se caracterizó por la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) en 1939, que promovió una creación importante de industrias privadas o semi estatales que eran protegidas aduaneramente de la competencia proveniente del extranjero (Góngora, 1981). Mientras en 1934 se conforma la Confederación de la Producción y el Comercio (CPC) que funcionaba como una respuesta del sector privado al fomento productivo estatal. (Salazar, 2003). El estado impulsa un desarrollo planificado de la economía enfocado en mejorar la calidad de vida de las personas, transformándose en un Estado Benefactor o Estado de Bienestar, crea leyes que garantizan derechos ciudadanos, educación , salud, vivienda,

con trabajo y remuneraciones justas para todos. Este modelo fracasa (O se profundiza) en Chile dando paso en 1970 a la "Vía chilena al socialismo", con un fuerte giro a un estado protagonista. (Martinic, 2014)

En Argentina estuvo presente entre 1930 y 1976 pero se superpone con el modelo agroexportador debido a que los dueños de la tierra intentan seguir este modelo sin mayores innovaciones, mientras que comienza a emerger la industria argentina para satisfacer el mercado nacional principalmente en el sector textil, energético y posteriormente electrónico. Este modelo llega a su fin con el golpe de estado de 1976. (Rapoport, Madrid, Musacchio, Vicente, 2006)

#### Modelo Neoliberal

*"La mejor manera de promover el bienestar del ser humano consiste en no restringir el libre desarrollo de capacidades y de las libertades empresariales del individuo dentro de un marco institucional caracterizado por derechos de propiedad privada fuertes, mercados libres y libertad de comercio"<sup>20</sup>*

**En el caso de Chile el modelo neoliberal se instala de manera débil con el golpe de estado de 1973 y se profundiza con la crisis de 1982 y el programa económico de "Los Chicago Boys".** Se ha instalado bajo un dominio del sector privado por sobre el sector público creando un Estado sobre otro Estado, llegando a tal punto que se ha instalado en la sociedad la idea que no hay otro modelo económico posible. (Ríos, 2004)

---

<sup>20</sup> Harvey, D. (2007). Breve historia del neoliberalismo (Vol. 49). Ediciones Akal.

Por otro lado en Argentina se compone de dos etapas, la primera desde 1976 a 1982 con una marcada desregularización del mercado a manos del gobierno militar, para ser continuadas por el gobierno de Alfonsín entre 1983 y 1989, y luego una segunda etapa liderada por Menem a partir de 1989 con una profunda privatización y apertura a los mercados internacionales. (Ferrer, 2012) Fue determinante la implementación en 1989 la implementación del “Plan Bunge & Born” que impulsó entre otras cosas medidas de **apertura al capital extranjero y suspensiones de beneficios otorgados en el régimen de promoción industrial, derogando restricciones a la Ley de Inversiones Extranjeras, estableciendo igualdad de tratamiento entre capitales nacionales y extranjeros, se reducen a un 5% los aranceles de importación y se mantienen los aranceles a las exportaciones.** (Sanhueza, 2012) Este período llega a su fin en 2001 con una fuerte crisis financiera caracterizada por el "Corralito". (Sanhueza, 2012)

#### Modelo Neoestructural

Consiste en un estado regulador con capacidad de implementar políticas de protección a sectores menos favorecidos, con mercado como principal forma de organización económica. El estado busca maximizar las oportunidades para alcanzar el bienestar, no busca garantizarlo. (Martinic, 2014)

En Chile parte en 1990 con la llegada de la democracia hasta la actualidad y podemos caracterizarlo con la siguiente cita

*"Se velará por mecanismos que aseguren la libre competencia y aumenten la innovación y los emprendimientos. La nueva política de desarrollo contempla ampliar las oportunidades de acceso a nuevas tecnologías para una mejor inserción y equidad en la sociedad de la información"*<sup>21</sup>

En Argentina comienza en 2002 hasta la actualidad y está enfocado principalmente a la recuperación económica luego de la crisis potenciando industrialización por parte del estado, y buscando la paz social por medio de políticas clientelares. (Sanhueza, 2012)

---

<sup>21</sup> Bachelet, Michelle. (2005) "Programa de Gobierno de Michelle Bachelet 2006-2010". Santiago

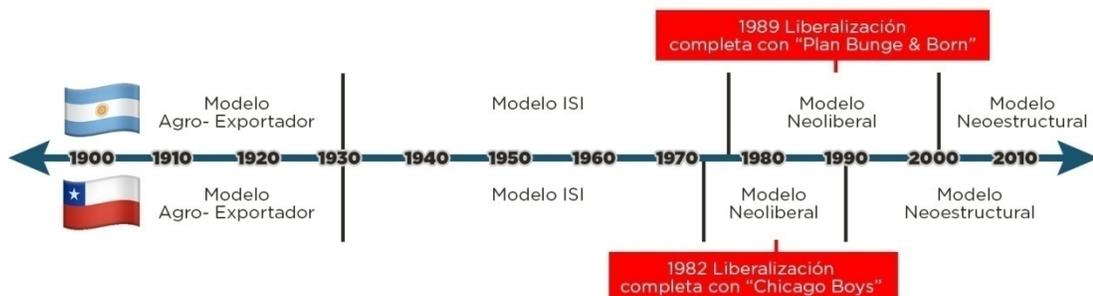
## 4.2.1.2. Cronología de los modelos de desarrollo de Chile y Argentina en el siglo XX

Figura 11  
Tabla comparativa modelos de desarrollo Chile y Argentina

Modelo de desarrollo	Descripción	Chile	Periodo en Chile	Argentina	Periodo en Argentina
Modelo primario-exportador	Economía basada en exportación de materias primas, principalmente mineros y agrícolas. (Martinic, 2014)	Medios de producción en manos de oligarquía nacional y capitales extranjeros, empresas privadas, estado solo recauda impuestos, agudiza desigualdades. Cae con crisis de 1929. (Martinic, 2014)	S.XIX hasta 1930	Exportación de cereales y ganadería. A comienzos de 1900 Argentina potencia agroexportadora, llegando a su fin con la crisis de 1929. (Santilli, 2010)	S.XIX a 1930
Industrialización por Sustitución de importaciones (ISI)	Política económica proteccionista, restringe, limita o sube el precio de productos extranjeros estimulando su sustitución por productos nacionales, fomentando la industria nacional y el empleo. (Martinic, 2014)	CORFO en 1939, creación importante de industrias (Góngora, 1981). Estado de Bienestar impulsa desarrollo planificado de la economía enfocado en mejorar la calidad de vida de las personas, leyes que garantizan derechos ciudadanos, educación, salud, vivienda, con trabajo y remuneraciones justas para todos. Da paso en 1970 a la "Vía chilena al socialismo", con un fuerte giro a un estado protagonista. (Martinic, 2014)	1930 a 1973	Emerge industria argentina para satisfacer el mercado nacional principalmente en el sector textil, energético y posteriormente electrónico. Llega a su fin con el golpe de estado de 1976. (Rapoport, Madrid, Musacchio, Vicente, 2006)	1930 a 1976
Neoliberal	"La mejor manera de promover el bienestar del ser humano consiste en no restringir el libre desarrollo de capacidades y de las libertades empresariales del individuo dentro de un marco institucional caracterizado por derechos de propiedad privada fuertes, mercados libres y libertad de comercio" (Harvey, 2005)	En el caso de Chile el modelo neoliberal se ha instalado bajo un dominio del sector privado por sobre el sector público creando un Estado sobre otro Estado, llegando a tal punto que se ha instalado en la sociedad la idea que no hay otro modelo económico posible. (Ríos, 2004)	1973 a 1990	Etapa 1 (1976-1982) marcada desregularización del mercado a manos del gobierno militar, continuadas por el gobierno de Alfonsín (1983-1989). Etapa 2 Menem a partir de 1989 con una profunda privatización y apertura a los mercados internacionales. (Ferrer, 2012) Este periodo finaliza 2001 con una fuerte crisis financiera caracterizada por el "Corralito" (Sanhueza, 2012)	1976 a 2001
Neoestructural	Estado regulador con capacidad de implementar políticas de protección a sectores menos favorecidos, mercado como principal forma de organización económica. Estado busca maximizar las oportunidades para alcanzar el bienestar, no garantizarlo. (Martinic, 2014)	"Se velará por mecanismos que aseguren la libre competencia y aumenten la innovación y los emprendimientos. La nueva política de desarrollo contempla ampliar las oportunidades de acceso a nuevas tecnologías para una mejor inserción y equidad en la sociedad de la información" (Bachelet, 2005)	1990 a 2010	Enfocado principalmente a la recuperación económica luego de la crisis potenciando industrialización por parte del estado, y buscando la paz social por medio de políticas clientelares. (Sanhueza, 2012)	2002 a 2010

Fuente: Elaboración propia en base a autores indicados.

Figura 12  
Línea de tiempo modelos de desarrollo Chile y Argentina



Fuente: Elaboración propia en base a figura 10.

## 4.2.2. Políticas públicas

### 4.2.2.1. Principales características Ley Navarino y Ley de Promoción

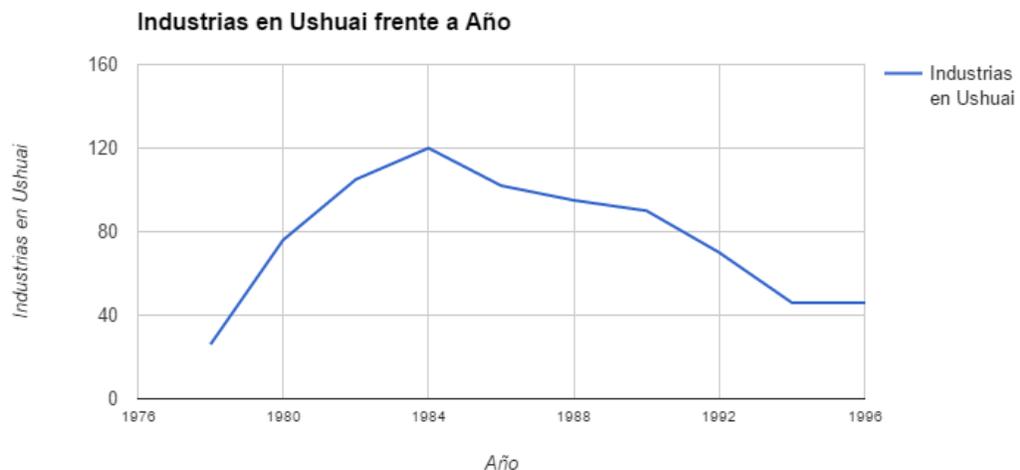
En 1972 el gobierno nacional de Argentina, decide aplicar una ley con el objetivo de fomentar la industria y la ocupación efectiva del territorio de tierra del fuego, es por esto que se genera la Ley 19.640 que establece un sistema de exenciones tributarias para las actividades industriales que se llevarán a cabo en la denominada “Área Aduanera Especial (AAE)” que corresponde al territorio que Argentina ocupa en la Isla Grande de Tierra del Fuego. (Plan Estratégico Ushuaia 2013)

Hacia 1986, esta ley había generado alrededor de 100 radicaciones industriales en toda la provincia de Tierra del Fuego, industrias que importan elementos para la confección de electrodomésticos principalmente, empleando a unas 3.000 personas de manera directa en la ciudad y a unas 4.000 de manera indirecta. Pero hacia los años 2000 la cantidad de fábricas en la provincia bajó a 48 y el empleo que proporcionaban no llegaba a los 1.200 trabajadores directos y 2.000 indirectos. Este hecho se debe a los siguientes factores: (Plan Estratégico Ushuaia 2013)

- La apertura de la economía argentina, que provoca un ingreso de mayor competencia de industria externa con la cual la industria nacional radicada en Tierra del Fuego no logra competir. (Plan Estratégico Ushuaia 2013)

- Prácticas comerciales desleales como dumping, subfacturación y contrabando. (Plan Estratégico Ushuaia 2013)
- Congelamiento para presentación de nuevos proyectos y dificultades para aprobar sustitución de productos. (Plan Estratégico Ushuaia 2013)
- Desigualdades y asimetrías de tratado de Ouro Preto con Brasil, el cual deja en desventaja a la industria de Ushuaia con la de Manaus, esto debido al tamaño de población, parque industrial, envergadura de producción industrial y facilidades para introducir nuevos proyectos. (Plan Estratégico Ushuaia 2013)

Figura 13  
Gráfico evidencia impacto de Ley de Promoción en la industria de Ushuaia

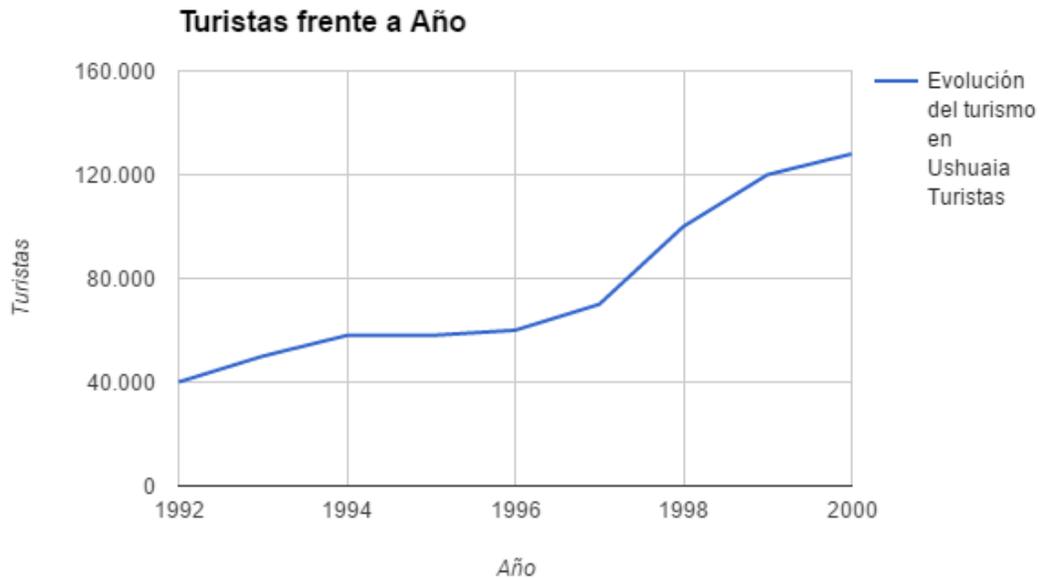


Fuente: Elaboración propia en base a datos del Plan Estratégico Ushuaia 2013, página 80.

Es importante considerar cómo Ushuaia es capaz de reinventarse en la década de 1990 y abocar su matriz productiva al turismo, con una fuerte inversión

pública y privada, con la construcción del aeropuerto internacional, ampliación del muelle del puerto para recibir cruceros, pavimentación de la Ruta 3, construcción del centro invernal, tres nuevos hoteles de cinco estrellas, solo por nombrar algunas de las grandes inversiones que han dado frutos como se puede ver en la figura 13. (Plan Estratégico Ushuaia, 2013)

Figura 14  
Gráfico evidencia crecimiento del turismo en Ushuaia en la década de 1990



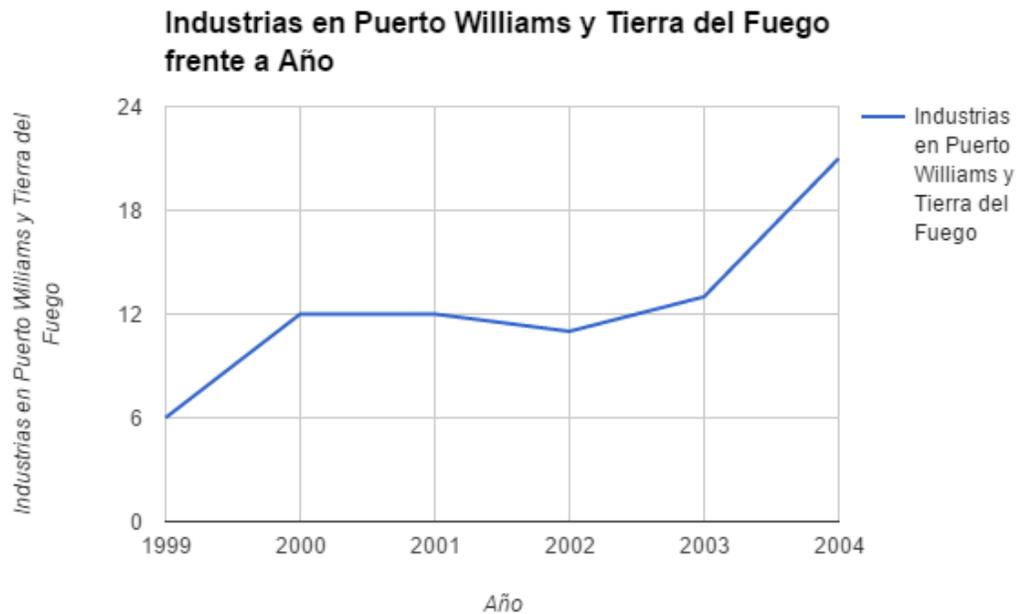
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Plan Estratégico Ushuaia 2013, página 76.

En tanto al caso Chileno, la Ley Navarino 18.392, publicada el 14 de enero de 1985 en el Diario Oficial establece por un periodo de 50 años una serie de franquicias aduaneras y tributarias en favor de los contribuyentes que vivan en la isla de Navarino y que en 1999 se hace extensiva a la isla de Tierra del Fuego. Dirigida principalmente a empresas que desarrollen actividades mineras, industriales, de exportación de productos marinos, turismo y transporte.

Considera exención de impuestos territoriales y sobre los ingresos, exención del IVA de todas las importaciones requeridas para la actividad productiva, también el estado se compromete a pagar una bonificación del 20% sobre el valor neto de todas las ventas realizadas al resto del territorio nacional excepto a la región de Magallanes y la Antártica Chilena. Esta ley exige que se incorpore al menos un 25% de insumos locales y excluye la extracción de petróleo, manufactura de armas y la importación de navíos. (Vera Giusti, 2008)

Los primeros 15 años esta ley no tuvo gran impacto debido a la falta de infraestructura y conectividad en la zona de Navarino, se establecieron principalmente empresas relacionadas con el procesamiento de centolla y la industria forestal. Pero con la extensión en 1999 a Tierra del Fuego cambió bruscamente el efecto de esta ley, sobre todo en las cercanías de Porvenir debido a disponibilidad de infraestructura, servicios básicos y accesos. (Vera Giusti, 2008)

Figura 15  
Gráfico evolución industria en relación a Ley Navarino



Fuente: Elaboración propia en base a (Vera Giusti, 2008)

#### 4.2.3. Planificación estratégica

##### 4.2.3.1. Principales características de la planificación en Ushuaia y

##### Puerto Williams

##### Plan Estratégico Ushuaia 2013

Es la primera planificación de este tipo con la que cuenta la ciudad, desarrollado con un fuerte proceso participativo considerando los distintos actores de la comunidad con el cual se llegaron a acuerdos sobre el rumbo que tomará la ciudad. (Plan Estratégico Ushuaia 2013, 2013)

La metodología para el desarrollo del diagnóstico de este plan estratégico se basa en un análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) que se aplicó a 3 ejes principalmente;

- **Socio Institucional** *“indagó la estructura social, dimensionando y priorizando su problemática, la situación de integración o fragmentación social, las formas asociativas, la organización de las instituciones de la ciudad.”*
- **Urbano Ambiental** *“Incorporó los elementos de la estructura física y funcional de la ciudad, los elementos de ordenamiento territorial, los usos del suelo, infraestructura, temas ambientales.”*
- **Económico Productivo** *“Abordó el perfil económico de la ciudad, los componentes del desarrollo, los recursos materiales e intangibles de la misma, las oportunidades y áreas de desarrollo futuro.”*

Posteriormente a este proceso de diagnóstico se dió paso a una priorización de objetivos para la ciudad, y a programas específicos quedando seleccionados los siguientes:

- Programa de gestión de políticas sociales de promoción
- Programa de complementación educativo productivo
- Programa del desarrollo del capital social
- Programa de desarrollo turístico
- Programa de logística antártica y marítima
- Programa de desarrollo productivo local

- Programa de reforma gerencial del sector público
- Programa de gestión económico financiera
- Programa de ordenamiento urbano ambiental
- Programa de identidad e imagen urbana
- Programa de gestión territorial

#### Plan de Desarrollo Comunal de Cabo de Hornos 2012-2017

En el caso de Puerto Williams no existe un Plan Estratégico propiamente tal, pero lo más cercano es el PLADECO, en el cual se genera un diagnóstico completo de la comuna principalmente citando fuentes, para luego avanzar a un proceso participativo donde se busca los principales anhelos de la ciudad por medio de encuestas, entrevistas y grupos de foco a los actores de la comunidad, dando como resultado un gran interés por desarrollo comercial, luego la recreación y entretenimientos para niños y finalmente la pavimentación de calles.

En tanto a un análisis FODA realizado, da como resultados que la mayor fortaleza que tiene la ciudad es su potencial turístico, en tanto a las oportunidades destaca la Reserva de la Biosfera y la accesibilidad que tienen con la Antártica, y los principales nudos críticos se detecta la mala calidad en educación, falta de conectividad y viviendas. En amenazas aparecen la población altamente asistencialista y gran población flotante.

El objetivo general presentado es

*“Generar un instrumento de planificación estratégica y gestión municipal, sobre la base de, un proceso de diagnóstico inclusivo y participativo comunal. Que sirva para orientar un adecuado proceso de toma de decisiones en el municipio, con vistas al desarrollo sustentable del territorio”<sup>22</sup>*

Los lineamientos estratégicos son:

- Desarrollar integralmente el sistema de educación comunal con énfasis en la calidad y la innovación.
- Mejorar la calidad de vida de la población a través de la promoción y prevención de la salud y facilitando el acceso a la red de salud existente.
- Mejorar la conectividad comunal generando alianzas con actores relevantes.
- Mejorar la infraestructura de uso público y las condiciones de habitabilidad de los habitantes.
- Estimular el desarrollo económico sustentable, con énfasis en el trabajo en red.
- Promover el desarrollo comunitario a través del fortalecimiento de las organizaciones sociales.
- Promover la protección del patrimonio medioambiental de la comuna.

---

<sup>22</sup> Plan de Desarrollo Comunal Ilustre Municipalidad de Cabo de Hornos. (2011). Puerto Williams: CGA Estudios. 86

- Potenciar la participación de la mujer en las actividades productivas y sociales, de la comuna.
- Potenciar la gestión municipal, bajo los preceptos de la eficiencia, eficacia, efectividad y transparencia en la entrega de los servicios a la comunidad. Instaurando el diálogo, calidad, capacitación y evaluación constante de los servidores públicos.

#### 4.3. Crecimiento urbano

##### 4.3.1. Crecimiento demográfico de Ushuaia y Puerto Williams

El sector comprendido actualmente por la Comuna de Cabo de Hornos, experimentó dos procesos importantes de crecimiento poblacional. El primero fue a mediados del S. XIX con el descubrimiento de yacimientos de oro en las islas de Picton, Lennox, Nueva y en el sector de Puerto Toro en la Isla de Navarino. El segundo fue a fines del S.XIX con la venta o arriendo de tierras fiscales para el desarrollo ganadero. Por otra parte el poblamiento del sector donde actualmente se emplaza Ushuaia comenzó en 1890 con la llegada de los misioneros Anglicanos y Salesianos, dando paso al asentamiento que hoy es la ciudad de Ushuaia.

A partir de 1956 con la creación de Puerto Williams, la población de la comuna comienza a crecer, y también comienzan, a concentrarse los habitantes de la Isla de Navarino en la base naval debido a el equipamiento y servicio que podían encontrar ahí.

Si bien la ciudad de Puerto Williams ha logrado crecer por sobre un 13% todas las décadas, es importante considerar que un 52,6% de su población es personal de la Armada, y está muy lejos de lograr los números de Ushuaia que se pueden ver en los siguientes gráficos y tablas, sobre todo debido a la explosión demográfica en las décadas de 1980 y 1990.

Es importante destacar que la población de estas dos ciudades es en gran proporción joven, en Ushuaia de 0 a 14 años son el 33,81%, de 15 a 50 son el 54,83% y de 50 años y más solo el 11,36%. (Plan Urbano Ushuaia 2016). Y la población de hombres es levemente mayor según datos del censo de 2010 en el cual se indica que el 51,2% de la población son varones.

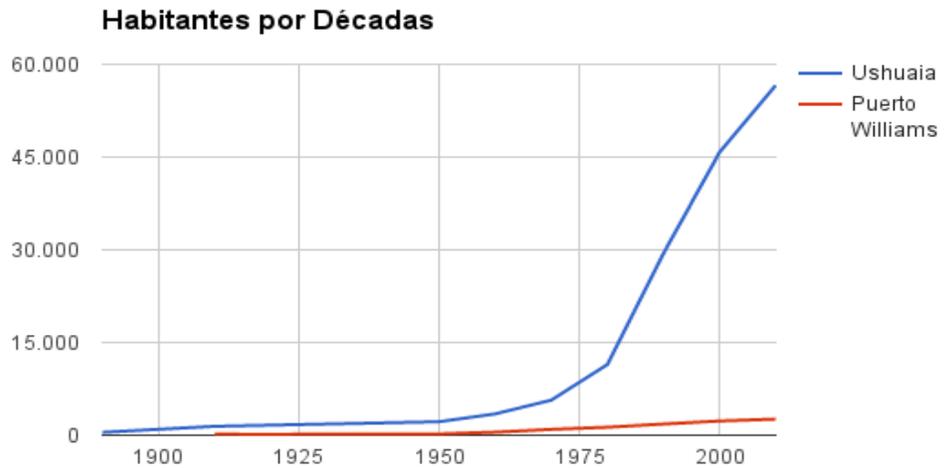
En el caso de Puerto Williams las cifras son mucho más polarizadas donde la población de 0 a 14 años representa el 24,58%, de 15 a 44 años el 58,37%, de 45 a 64 el 25,76% y de 65 o más 10,32%. Y respecto a la población masculina llega a al 64,21%. Estas cifras se pueden explicar a la presencia de la Armada de Chile en la ciudad que representa el 52% de la población. (Reportes Comunales BCN, 2015)

Figura 16  
Registro histórico de habitantes de Ushuaia y Puerto Williams.

Ciudad/ Década	1890	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010
Ushuaia	477	962	1.447	1.632	1.817	2.002	2.187	3.453	5.677	11.443	29.411	45.785	56.593
Puerto Williams	-	-	184*	139*	206*	225*	206*	500	949	1.298	1.814	2.305	2.605

Fuentes: Elaboración propia y censos de la época. (\*Población total de Isla Navarino, ya que Puerto Williams fue fundado recién en 1956)

Figura 17  
Gráfico registro histórico de habitantes de Ushuaia y Puerto Williams



Fuentes: Elaboración propia y censos de la época

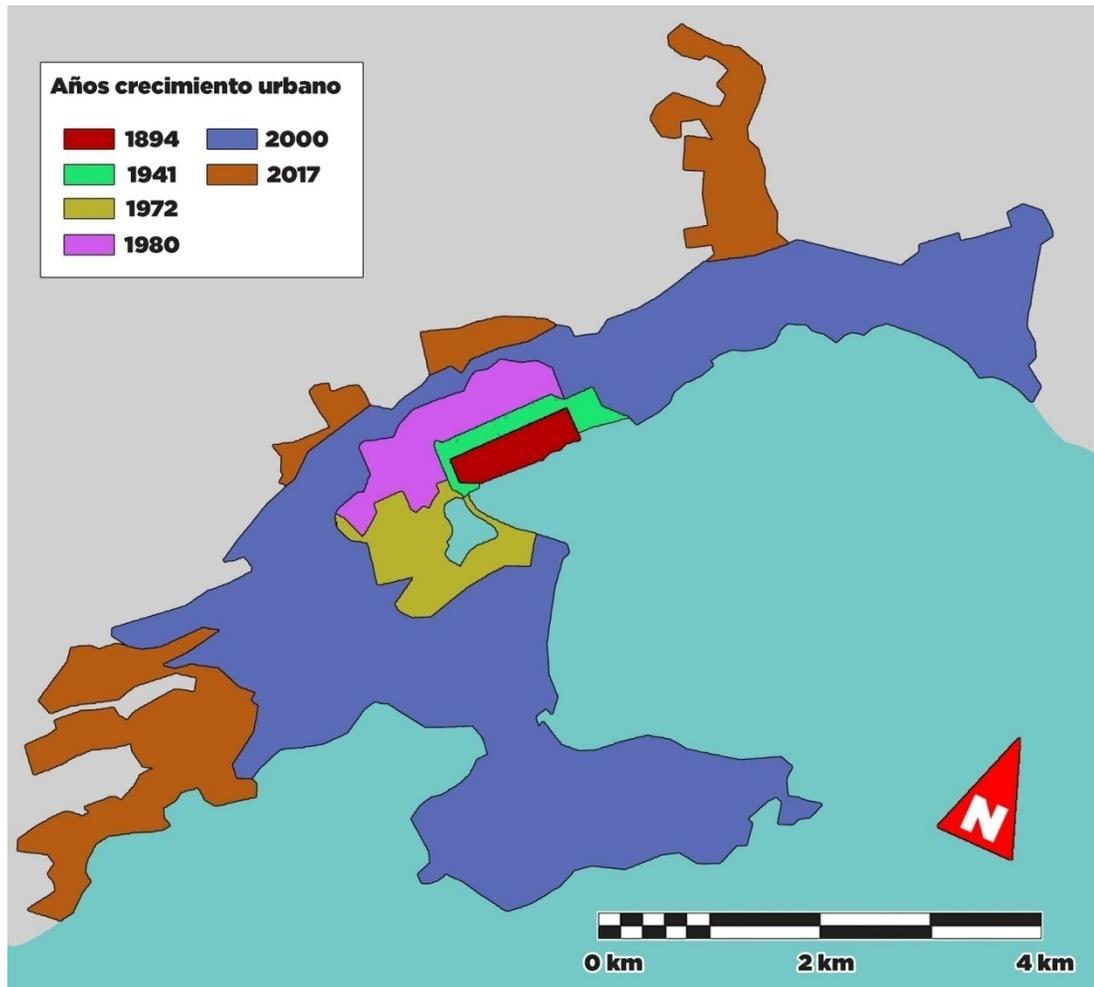
Figura 18  
Registro histórico de la tasa de crecimiento de habitantes de Ushuaia y Puerto Williams

Ciudad/ Década	1890	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010
Ushuaia	-	102%	50%	13%	11%	10%	9%	58%	64%	102%	157%	56%	24%
Puerto Williams	-	-	-	-	48%	9%	-8%	143%	90%	37%	40%	27%	13%

Fuentes: Elaboración propia y censos de la época

#### 4.3.1.1. Crecimiento urbano en Ushuaia y Puerto Williams<sup>23</sup>

Figura 19  
Registro histórico del crecimiento en superficie de Ushuaia.



Fuentes: Elaboración propia con información de Plan Estratégico Ushuaia 2013 y google maps.

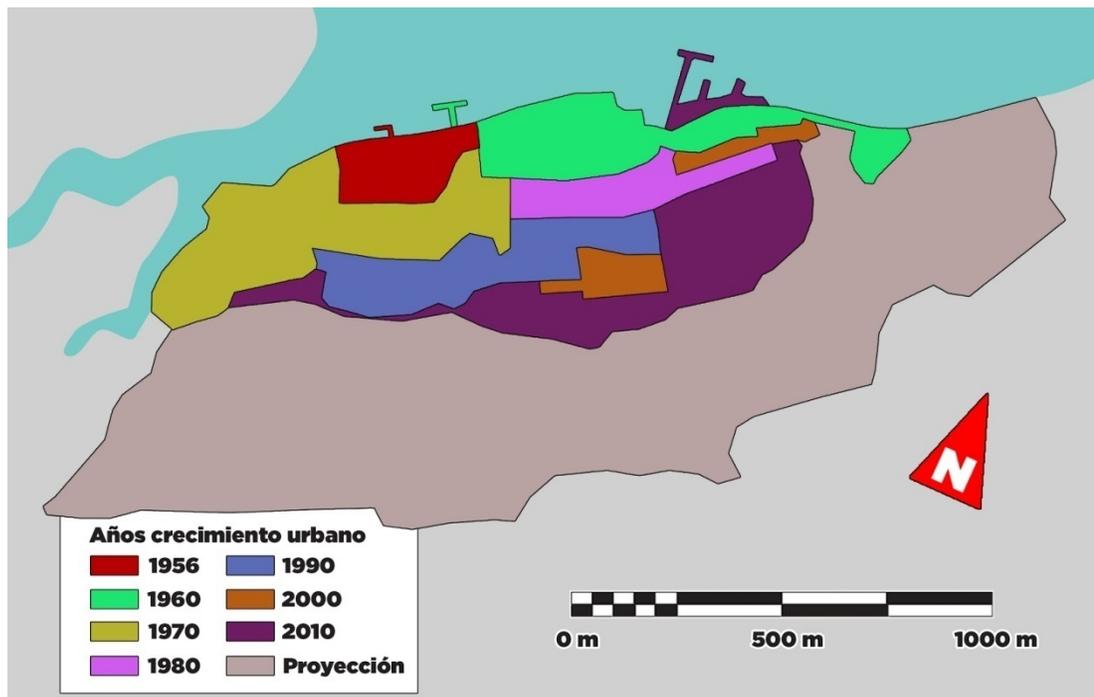
En 1984 Ushuaia estaba compuesto por un damero de 14 por 3 cuadras y aún con la presencia de la Misión Anglicana en la península, llegando en total a 42 hectáreas de superficie. En 1941 ya poseía una pista de aviación, su damero se

---

<sup>23</sup> Ver anexo 5

había expandido hacia el norte con dos filas más de cuadras llegando a tener 75 hectáreas. En 1972 poseía una superficie de 154 hectáreas creciendo hacia el sur oeste. En 1980 con crecimiento hacia el nororiente alcanza las 320 hectáreas de superficie. El año 2000 con una expansión en todas direcciones llega a las 1.347 hectáreas en la zona urbana y 662 en la península sumando 2.009 hectáreas en total. (Plan Estratégico Ushuaia, 2003) Y en 2017 según un cálculo personal realizado con imágenes satelitales, la extensión de Ushuaia llega a 2.556 hectáreas.

Figura 20  
Registro histórico del crecimiento en superficie de Puerto Williams.



Fuentes: Elaboración propia con información proporcionada por la Ilustre Municipalidad de Cabo de Hornos y google.

En el caso de Puerto Williams su fundación es 64 años más tarde. En 1956 la extensión era solo de 5 hectáreas, en 1960 la superficie era de 18 hectáreas, creciendo hacia la orilla este de la ciudad. En 1970 su superficie era de 37 hectáreas abarcando el sector oeste. En 1980 llegaba a las 42 hectáreas. En 1990 su superficie era de 54 hectáreas. En la década del 2000 llegaba a las 58 hectáreas. En 2017 llega a 78 hectáreas. Cabe destacar que se estima un crecimiento de 110 hectáreas más para los próximos 20 años. (Ilustre Municipalidad de Cabo de Hornos, 2016)

#### Crecimiento comparado por décadas

Podemos ver a continuación como ha sido el crecimiento en hectáreas por década de Ushuaia y Puerto Williams, en el cual podemos ver un crecimiento explosivo por parte de Ushuaia entre 1980 y 1990, llegando a crecer 8 veces el tamaño de la ciudad en 20 años. Por otra parte podemos ver que Williams no ha tenido un crecimiento importante desde su fundación.

Figura 21

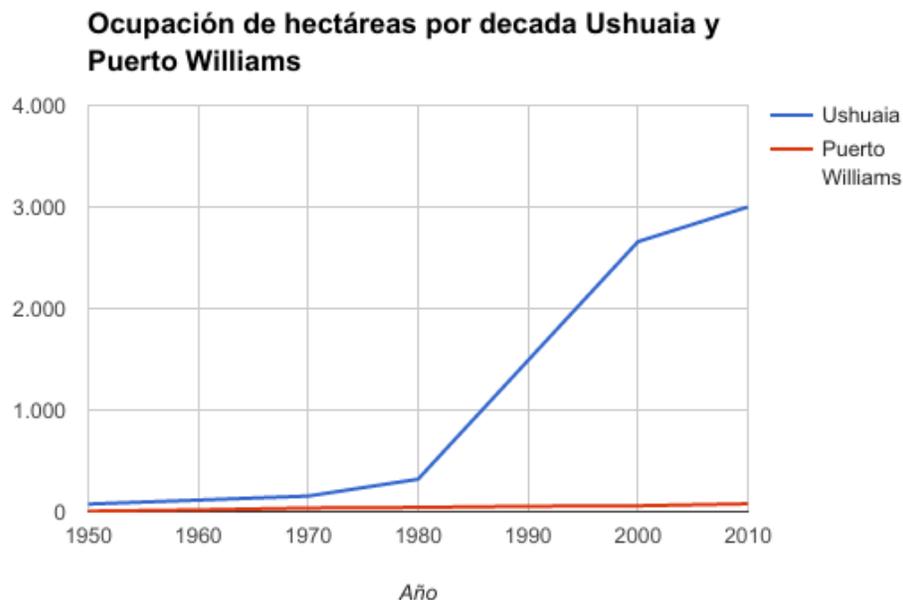
Registro histórico del crecimiento en superficie de Ushuaia y Puerto Williams en hectáreas.

Ciudad/ década	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010
<b>Ushuaia</b>	75	115	154	320	1.489	2.658	3.000
<b>Puerto Williams</b>	5	18	37	42	54	58	78

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por la Ilustre Municipalidad de Cabo de Hornos y el Plan Estratégico Ushuaia 2013.

Figura 22

Registro histórico del crecimiento en superficie de Ushuaia y Puerto Williams en hectáreas.



Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por la Ilustre Municipalidad de Cabo de Hornos y el Plan Estratégico Ushuaia 2013

### Tasa de crecimiento por década

El porcentaje de crecimiento de la ciudad de Ushuaia en la década de 1980 fue el más importante, alcanzando un peak de 365%, mientras que en Puerto Williams el mayor porcentaje de crecimiento fue en la década de 1960, 10 años después de su fundación.

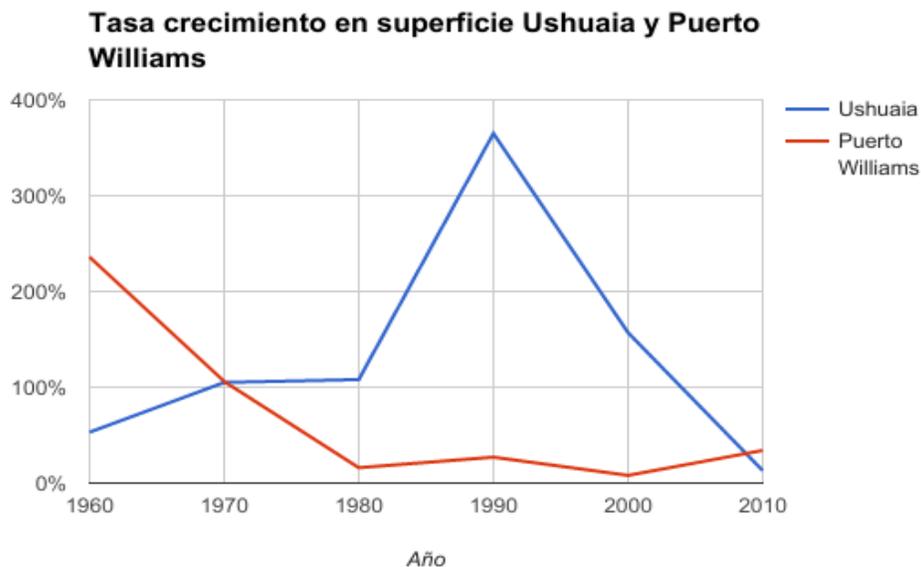
Figura 23

Registro histórico de la tasa de crecimiento en superficie de Ushuaia y Puerto Williams por década.

Ciudad/ década	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010
<b>Ushuaia</b>	-	53%	105%	108%	365%	157%	13%
<b>Puerto Williams</b>	-	236%	106%	16%	27%	8%	34%

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por la Ilustre Municipalidad de Cabo de Hornos y el Plan Estratégico Ushuaia 2013.

Figura 24  
Gráfico del registro histórico de la tasa de crecimiento en superficie de Ushuaia y Puerto Williams por década.



Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por la Ilustre Municipalidad de Cabo de Hornos y el Plan Estratégico Ushuaia 2013.

#### 4.3.1.2. Infraestructura vial, transporte y conectividad

Fuertemente determinado por factores militares y políticos, las vías de transporte para llegar a Puerto Williams hasta el momento son solo marítimas y aéreas, con una barcaza que parte desde Punta Arenas y demora 30 horas y hace el cruce una vez a la semana. Y mediante vía aérea por medio de un vuelo que sale una vez a la semana en temporada baja y dos veces al día en temporada alta de lunes a sábado, sujeto a las complejas condiciones climáticas de la zona. (PLADECO Cabo de Hornos 2012- 2017)

La red vial de la Isla de Navarino se compone por un camino que conecta Puerto Navarino con Puerto Williams, Ruta Y-905, con 54 km de longitud y

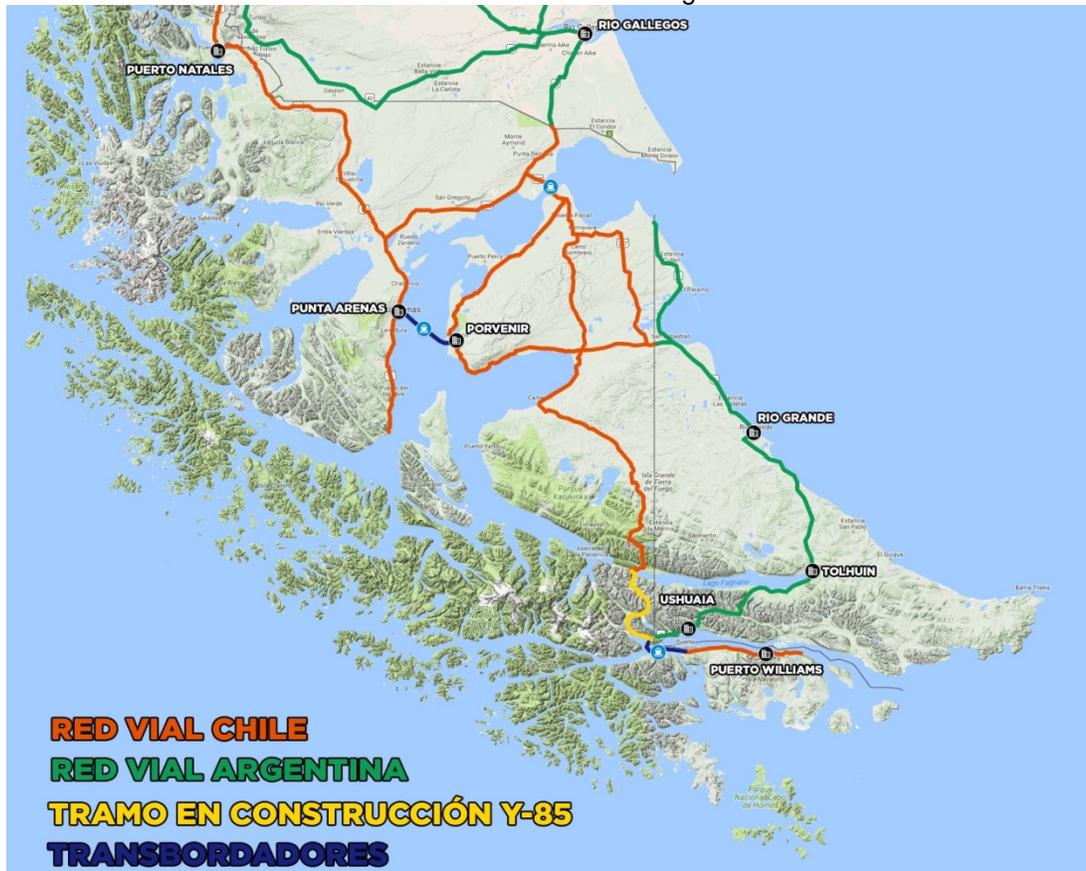
posee una prolongación a Caleta Eugenia a 28 km al este de Puerto Williams, es un camino de doble vía, sin pavimentar pero en buen estado que recorre el norte de la isla. También existe otro camino que lleva al inicio del circuito Dientes de Navarino que responde solo al fomento de la actividad turística.

(PLADECO Cabo de Hornos 2012- 2017)

Respecto a la conectividad de Puerto Williams con el resto de Chile, por vía terrestre se está avanzando en por parte del Cuerpo Militar del Trabajo un camino que una por vía terrestre la ciudad de Puerto Williams con Punta Arenas, la Ruta Y-85, las obras comenzaron en 1994 y se estima que antes de 2020 estén concretadas, generando una conexión entre Puerto Williams y el resto del continente que nunca antes había tenido. (Presidenta Bachelet, 2016).

Por el lado argentino existe una mejor conectividad terrestre para llegar a Ushuaia, pero con la particularidad que debe atravesar a Chile, en el continente mediante el paso de Integración Austral, tomar un ferry que demora 20 minutos en cruzar el Estrecho de Magallanes para luego volver atravesar el paso fronterizo San Sebastián en la isla Grande de Tierra del Fuego. Pero cuentan con un aeropuerto internacional con gran cantidad de operaciones diarias y un puerto que puede recibir la llegada de grandes cruceros.

Figura 25  
Infraestructura vial en la Patagonia.



Fuente: Elaboración propia y documentos citados en los párrafos anteriores.

#### 4.3.1.3. Infraestructura Portuaria y Aeronáutica

Cuenta con el Puerto Naval que es propiedad de la Armada y también satisface servicios a embarcaciones civiles, la Rampa Williams permite el atraque del transbordador proveniente de Punta Arenas, el Club de Yates operado íntegramente por la Armada, Muelle de Pescadores que les permite descargar y guardar sus embarcaciones fue terminado en 2016, y el muelle multipropósito que permitirá la llegada de grandes cruceros a la ciudad que aún no comienza su construcción. (PLADECO Cabo de Hornos 2012- 2017)

El Aeródromo Guardiamarina Zañartu cuenta con una pista asfaltada de 1.440 metros de largo y 29 metros de ancho, lo cual le permite como máximo la llegada de un Boeing 737-200 con capacidad de 100 pasajeros. Actualmente no hay proyecto para un aeropuerto de mayor capacidad que permite vuelos operados por grandes aerolíneas. (PLADECO Cabo de Hornos 2012- 2017)

Por su parte, Argentina cuenta con un aeropuerto internacional que cuenta con una pista única de 2800 x 45 metros, lo que le permite recibir aviones y según estadísticas del Organismo Regulador del Sistema de Aeropuertos Argentinos en 2013 se llegó a movilizar 556.963 pasajeros, 1.320 toneladas de carga y 6.383 movimientos de aeronaves ese año.

Y en lo que respecta a la actividad de cruceros cabe destacar que 1 de cada 3 visitantes a Ushuaia llegan por esta vía, sumando en total 98.770 pasajeros arribados por cruceros en 2014 según estadísticas del Instituto Fueguino de Turismo.

#### 4.3.1.4. Educación

La ciudad de Puerto Williams tiene con el Liceo C-8 Donald Mc-Intyre que cuenta con nivel pre- básico, básico y medio con un total de 15 cursos y una matrícula de 500 alumnos. (PLADECO Cabo de Hornos 2012- 2017)

Por su parte la ciudad de Ushuaia llega a tener 13.804 alumnos en educación escolar y preescolar, también cabe destacar que cuentan con la Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur creada en diciembre de 2010.

#### 4.3.1.5. Salud

Cuenta con un Hospital Naval de uso exclusivo para la población de Armada y con un Hospital inaugurado durante 2016, y cuenta con atención de urgencia, con box de atención, reanimación y procedimientos. También cuenta con sala de rayos, camas de observación, de hospitalización y sala de Imagenología – con ecógrafo-, salas de toma de muestras, para atenciones IRA/ERA, entre otras. (PLADECO Cabo de Hornos 2012- 2017)

En tanto Tierra del Fuego hacia el año 2010 el 80% de la población contaba con cobertura de salud y la tasa de mortalidad infantil también era más baja que el promedio del país. Si bien la provincia se ve beneficiada en el ámbito de la salud en relación al resto de Argentina, existen grandes problemas con la eficiencia del sistema como exceso de retraso en turnos de espera y horas médicas. (Ushuaia Futura 2014)

#### 4.3.1.6. Servicios Básicos

La comuna de Cabo de Hornos cuenta con gran cobertura de estos servicios registrando en el Censo de 2002 94,82% en agua potable, 94,30% en alumbrado eléctrico y 91,19% en alcantarillado, superando los índices nacionales. (PLADECO Cabo de Hornos 2012- 2017)

En Ushuaia cuentan con una red de gas que llega a la ciudad y que abastece principalmente a los hogares para calefacción, pero también existe un porcentaje menor de hogares sin esta red ya que han sido ocupaciones ilegales o no cuentan con permisos, ellos se calefaccionan con gas envasado o con leña

al igual que los habitantes de Puerto Williams. En tanto a la red eléctrica, agua potable y alcantarillado la mayor parte de la ciudad está cubierta y solo se registra un déficit en las zonas de ocupaciones ilegales. (Programa Desarrollo Urbano Ushuaia 2003)

#### 4.3.1.7. Vivienda

El 100% de las viviendas de Puerto Williams corresponden a casas individuales, registrando 634 en 2009 según fuentes de CASEN, llegando a 21,45 como viviendas propias, un 8,2 arrendadas, 69,09 cedidas y 1,26 como ocupación irregular. (PLADECO Cabo de Hornos 2012- 2017)

En el caso de Ushuaia en el año 2002 se registraban 12.855 viviendas de las cuales el 72,5% son de materiales de buena calidad y que permiten sortear las inclemencias del clima, y un 1,45% corresponde a viviendas de materiales ligeros. Es importante aclarar que con la explosión demográfica que sufrió la ciudad la demanda de vivienda no ha podido ser cubierta de buena manera, por lo cual es un fenómeno común en la ciudad el de ocupaciones ilegales o viviendas construidas con desechos, sobre todo en la periferia de la ciudad. (Programa Desarrollo Urbano Ushuaia 2003)

# **CAPÍTULO V**

## **CONCLUSIONES Y**

### **RECOMENDACIONES**

## 5. Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones

5.1. Objetivo específico 1: Estudiar la ocupación del territorio en la zona extrema del Canal de Beagle

### 5.1.1. Pueblos Originarios

Los primeros habitantes de la zona del Beagle datan de hace 6.700 años atrás, los primeros contacto con occidente el año 1580. La zona era dominada principalmente por el pueblo **Yámana** que viven de los recursos marinos y eran conocidos como los nómades del mar. Actualmente sus últimos descendientes viven en Villa Ukika en la ciudad de Puerto Williams y no son más de 300, quedando en evidencia un gran riesgo en tanto a la conservación cultural de este pueblo.

### 5.1.2. Colonización Occidental

La principal motivación de la colonización occidental a mediados del S. XIX estaba dada por el **control del Canal de Beagle** y llevada a cabo por **misioneros ingleses**, ya que con el Estrecho de Magallanes eran las únicas conexiones entre el el océano Pacífico y el Atlántico. Las principales dificultades que enfrentaron estos primeros habitantes occidentales fueron el **aislamiento**, **inclemencias climáticas y hostilidades de indígenas**. Posteriormente, en **1881 se delimita la frontera sobre el Canal lo que dificulta el libre tránsito en la zona del pueblo Yámana**.

### 5.1.3. Chile y Argentina en el S.XX

Los motivos de las **fundaciones de Ushuaia (1884) y Puerto Williams (1952)** fueron principalmente el ejercer soberanía efectiva en la zona. En un inicio Argentina lo hace motivado por la presencia Inglesa y Chile lo hace 62 años después preocupados por la presencia de la Armada Argentina en Territorio Nacional. Es determinante este lapso de tiempo que Ushuaia le aventaja a Puerto Williams, debido a que cuando se funda Puerto Williams Ushuaia ya era una ciudad de un damero de cinco por catorce cuadras con servicios básicos y una población de alrededor de 3.000 habitantes. Y en tanto a las condiciones geográficas la principal dificultad para el crecimiento urbano de Ushuaia es el límite que encuentra con el bosque y la ladera de la montaña , y en Puerto Williams son las turberas.

5.2. Objetivo específico 2: Comprender cómo la planificación en relación al marco institucional han determinado el desarrollo de la industria de cada ciudad.

#### 5.2.1. Modelos de desarrollo

Si bien Chile y Argentina han tenido modelos de desarrollo muy similar en su historia y muy coincidente en el tiempo, han existido ciertos matices. En el caso de Argentina existió una política muy proteccionista con la industria nacional en tanto a apertura a las importaciones de otros países hasta 1989 con la llegada de Menem y la apertura completa a el mercado global. En tanto Chile comienza con la liberalización del mercado en 1982.

### 5.2.2. Políticas públicas de desarrollo industrial

Ante la política proteccionista de Argentina, la Ley de Promoción 19.640, logra su objetivo de fomentar la industria y ocupación efectiva de Ushuaia debido a un mercado nacional solo abierto a la industria interna. Logrando un crecimiento explosivo de la industria en la ciudad en la década de 1980, decayendo su efecto a partir de 1989 cuando Argentina se abre al comercio global. En tanto a la Ley Navarino no logra cumplir con su objetivo de incentivar la industria en la Isla de Navarino debido a que cuando comienza a funcionar en 1985, el mercado nacional ya estaba en rumbo a la liberalización económica, sin mayores horizontes para la industria nacional. Es importante observar que en 1999 al sumar a Tierra del Fuego en la aplicación de la Ley Navarino, se produce un fenómeno del crecimiento de la industria (Muy menor comparado al de Ushuaia), y esto se puede explicar a la disponibilidad de infraestructura, servicios básicos y accesos que existen en Porvenir.

### 5.2.3. Planificación estratégica

Solo la ciudad de Ushuaia cuenta con un plan estratégico y es reciente, de 2013, donde destacan los puntos relacionados con el turismo, la relación con la antártica, ordenamiento urbano, desarrollo productivo local, identidad e imagen urbana entre otros. En tanto Puerto Williams no posee una planificación estratégica pero lo más cercano es el PLADECO que presenta un diagnóstico general de la comuna reconociendo la declaratoria de Reserva de la Biosfera y la accesibilidad a la Antártica en tanto a su potencial turístico y como nudos

críticos destaca la falta de conectividad y vivienda. Ninguna de las dos ciudades contó con un plan estratégico en su momento que haya determinado la situación actual.

5.3. Objetivo específico 3: Estudiar cómo el desarrollo de la industria ha repercutido en el crecimiento de cada ciudad.

#### 5.3.1. Demografía

Si bien la zona del Canal de Beagle ha sido habitada desde hace siglos por el ser humano, la principal oleada demográfica ocurre en la ciudad de Ushuaia en la década de 1980, casi triplicando su población en 10 años, pasando de 11.443 a 29.411 habitantes y en 2010 a 56.593. En tanto a Puerto Williams desde su fundación en la década de 1950 no se ha registrado un crecimiento relevante de la población, llegando en 2010 a 2.605 habitantes (un 52% de esos habitantes son funcionarios de la armada). El caso de Ushuaia se explica debido al crecimiento de la industria en esa década.

#### 5.3.2. Urbano

En lo que respecta al crecimiento urbano, se puede ver el impacto del crecimiento demográfico, entre 1980 y el 1990, en tan solo 10 años Ushuaia llega a crecer casi cinco veces en superficie, llegando a los 1.489 hectáreas. En tanto Puerto Williams a 2010 no había alcanzado las 78 hectáreas de superficie mientras que Ushuaia a ese año ya estaba en 3.000 hectáreas ocupadas. En relación a la conectividad Puerto Williams se encuentra en seria desventaja con respecto a Ushuaia, sobre todo por la falta de infraestructura y la inexistente

conexión terrestre. Otra de los déficit en ambas ciudades es la Vivienda, en el caso de Ushuaia existen las ocupaciones ilegales en la ladera de la montaña y en Puerto Williams simplemente es una limitantes para quienes quieren migrar a la ciudad.

#### 5.4. Principales razones del desarrollo dispar entre Puerto Williams y Ushuaia

Tomando a la pregunta inicial ¿Cuáles son los principales factores que han incidido en un dispar desarrollo de Ushuaia y Puerto Williams?, enfocándonos en los objetivos específicos podemos ver que:

A. La ocupación del territorio en la zona extrema del Canal de Beagle ha estado determinada los últimos 200 años por razones geopolíticas y soberanía, ya sea el control del Canal o la accesibilidad a la Antártica, lo que ha motivado el desarrollo de Ushuaia y Puerto Williams.

Factor 1: Diferencia de 58 años entre la fundación de Ushuaia (1894) y Puerto Williams (1952).

B. La planificación en relación al marco institucional han determinado el desarrollo de cada ciudad, debido principalmente al contexto de modelo de desarrollo argentino al momento de impulsar la Ley de Promoción generando un explosivo crecimiento industrial en Ushuaia. En tanto a Puerto Williams la Ley Navarino no logra generar este efecto debido: a) Aislamiento de la ciudad; b) Al contexto de la economía chilena que el 1985 ya estaba abriendo las puertas a un mercado globalizado.

Factor 2: Efectividad de la Ley de Promoción en un contexto económico interno favorable, que permite importante industrialización de Ushuaia.

C. El desarrollo industrial ha repercutido en el desarrollo de la ciudad de Ushuaia debido a la explosión demográfica que genera en la década de 1980, generando un crecimiento urbano descontrolado.

Factor 3: Explosión demográfica en Ushuaia debido a la fuerte industrialización de la ciudad en 1980.

En tanto a la hipótesis planteada al inicio de esta investigación **“El dispar crecimiento urbano de Ushuaia y Puerto Williams se explica debido a diferentes estrategias en la planificación para cada ciudad, insertas en dos modelos de desarrollo distintos en tanto a Argentina y Chile, lo que ha repercutido en la industria local, por ende en la ocupación del territorio en el Canal de Beagle y en el desarrollo urbano de Ushuaia y Puerto Williams.”**<sup>24</sup> No es completamente verídica. Si bien el desarrollo de Ushuaia está determinado por la Ley de Promoción que funciona en tanto a un modelo de desarrollo de Argentina que fomenta la industria nacional, es fundamental considerar que: a) Ushuaia posee 58 años de ventaja en relación a Puerto Williams, lo que genera diferencia en infraestructura de conectividad y habitar la ciudad que son determinantes para la realidad actual; b) Chile no ha aplicado una estrategia que le permita un crecimiento sustantivo de la ciudad en 50

---

<sup>24</sup> Ver hipótesis en página 15

años, ni marcar una presencia a nivel nacional e internacional como lo ha logrado Ushuaia con el concepto “La ciudad del fin del mundo” a través del turismo.

# BIBLIOGRAFÍA

## 6. Bibliografía

- Amartya, S. (1990). Development as capacity expansion. Human development and the international development strategy for the 1990's. 41-58
- Artal Tur, A. (2002). Modelos de desarrollo económico latinoamericano y shocks externos: una revisión histórica.
- Artesi, L. (2003). Desarrollo turístico en Ushuaia (No. 18). United Nations Publications.
- Bachelet, Michelle. (2005) "Programa de Gobierno de Michelle Bachelet 2006-2010". Santiago.
- Behnke, M. P. (2013). Fotografías de Martin Gusinde en Tierra del Fuego (1919-1924): La imagen material y receptiva. Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Blanco, A. & Briceño, H. (2014). Planificación Estratégica (1 ed.). Buenos Aires: Teoría Urbana IIS 2014.
- Borja, J. & Aguayo, G. (2016). Pampa Guanaco: la nueva esperanza para fomentar el poblamiento en Tierra del Fuego. [En línea] Plataforma Urbana. Recuperado 5 Octubre 2016, desde <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/05/05/pampa-guanaco-la-nueva-esperanza-para-fomentar-el-poblamiento-en-tierra-del-fuego/>
- Canclini, A. (1984). Ushuaia 1884-1984 Cien años de una ciudad argentina. Hanis, Ushuaia.

- Cárcamo Velázquez, E. (2007). Fundación de Puerto Luisa, actual Puerto Williams, el 2 de Noviembre de 1953 (pp. 1- 21). Puerto Williams: Historia Naval.
- Cárdenas Jirón, L. A. (1998). Definición de un marco teórico para comprender el concepto del desarrollo sustentable. *Revista INVI*, 13(33).
- Castelli, L. (2013). Plan Estratégico Ushuaia 2013. Municipalidad Ushuaia.
- Castelli, L. (2014). Ushuaia Futura: Estado de Situación. Municipalidad Ushuaia.
- Cavieres, E. (2004). Los proyectos y las realidades: América Latina en el siglo XX. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.
- Chile: La guerra de los frigoríficos por la Ley Navarino. (2013). [En línea] Agromeat. Recuperado el 5 de diciembre de 2016 desde: <http://www.agromeat.com/105893/chile-la-guerra-de-los-frigorificos-por-la-ley-navarino>
- Córdova, M. (2007). Análisis, Evaluación y Propuesta de Perfeccionamiento los Incentivos Especiales de la Región de Magallanes y Antártica chilena. Punta Arenas.
- Fabregat, C. E., Zweig, F., & Chávez, M. (1954). El Pensamiento Económico y su Perspectiva Histórica.

- Faletto, Enzo. 1999 “De la teoría de la dependencia al proyecto neoliberal: El caso chileno” En Faletto, 2007 “Dimensiones sociales, políticas y culturales del desarrollo” Ed. Catalonia, Chile
- Familias Yaganes de Villa Ukika recibirán mejoramiento integral para sus hogares. (2011). [En línea] Radio Magallanes. Recuperado el 19 de julio de 2016 desde: [http://radiomagallanes.cl/noticia.php?id\\_not=32252](http://radiomagallanes.cl/noticia.php?id_not=32252)
- Ferrer, A. (2012). La construcción del Estado neoliberal en la Argentina. *Revista de Trabajo*, 10(1).100-104.
- García Oteiza, S. (2015). , Isla Navarino: documentos inéditos 1896-1956. *Magallania (Punta Arenas)*, 43(1), 321-325.
- García Oteiza, S. (2015). Habitantes de Isla Navarino, 1930. *Magallania (Punta Arenas)*, 43(1), 321-325.
- Gómez Crespo, R. & Vita, J. (1979). *Arquitectura y Evolución Territorial Urbana de Ushuaia*. Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Góngora, Mario. (1981) “Ensayo histórico sobre la noción de Estado en Chile en los siglos XIX y XX” Ed. La Ciudad
- Graciarena, Jorge. 1976 “Poder y estilos de desarrollo. Una perspectiva heterodoxa”. *Revista de la CEPAL*
- Guglielmi, V. & Monteverde, R. (2003). *Programa de Desarrollo Urbano de Ushuaia 2003*. Municipalidad de Ushuaia.

- Guyot, S. (2013). La construcción territorial de cabezas de puente antárticas rivales: Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile). *Revista Transporte y Territorio*, (9), 11-38.
- Harvey, D. (2007). *Breve historia del neoliberalismo* (Vol. 49). Ediciones Akal.
- Hayek, F. A. (1946). Camino de servidumbre. *Revista de Derecho Privado*.
- *Historia de la Patagonia*. (2016). Museo del Fin del Mundo. Ushuaia.
- *Historia de Puerto Williams*. (2016). Museo Antropológico Martín Gusinde. Puerto Williams.
- *Historia de Ushuaia*. (2016). Museo Histórico Casa del Gobernador. Ushuaia
- *Historia del Presidio de Ushuaia* (2016). Museo Marítimo y del Presidio. Ushuaia.
- Esteve, J. M. P., & Foxà, M. D. F. (1999). La estrategia de las ciudades: los planes estratégicos como instrumento: métodos, técnicas y buenas prácticas.
- Jefa de Estado en visita a obras del Camino Estancia Vicuña–Yendegaia: “Ésta es una obra que permite conectar a Chile con Chile”. (2016). [En línea] Prensa Presidencia. Recuperado el 31 de diciembre de 2016 desde: <https://prensa.presidencia.cl/comunicado.aspx?id=26617>

- La transformación económica chilena entre 1973-2003. (2016). [En línea] Memoria Chilena. Recuperado el 15 de febrero de 2017 desde: <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-719.html>
- Martinic, R. (2014). Modelos de desarrollo económico en Chile. [En Línea] Slide Share. Recuperado el 14 de febrero de 2017 desde: [http://es.slideshare.net/RobertoMartinic/unidad-2-modelos-de-desarrollo-economico-en-chile?next\\_slideshow=1](http://es.slideshare.net/RobertoMartinic/unidad-2-modelos-de-desarrollo-economico-en-chile?next_slideshow=1) [Accessed 15 Feb. 2017].
- Mastrocello, M. A. (2004). La economía de Ushuaia desde una perspectiva histórica. Observatorio de la Economía Latinoamericana, (20).
- Meneses, E. (1981). Estructura geopolítica de Chile. Revista de Ciencia Política, 3.
- Minvu licita Planes Urbanos Estratégicos para mejorar espacios públicos y equipamiento de 20 ciudades. (2012). [En línea] Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Recuperado el 14 de enero de 2017 desde: [http://www.minvu.cl/opensite\\_det\\_20120117174231.aspx](http://www.minvu.cl/opensite_det_20120117174231.aspx)
- Parada, Magaly. (2004) “La seguridad social y las transformaciones en el modelo de desarrollo” En Álvarez & Aravena “Los trabajadores y la nueva cuestión social. Repensando la realidad laboral y sindical en Chile”
- Plan de Desarrollo Comunal Ilustre Municipalidad de Cabo de Hornos. (2011). Puerto Williams: CGA Estudios.

- Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena. (2014). Gobierno Regional de Magallanes y Antártica Chilena. Punta Arenas.
- Planificación estratégica urbana: 4 conceptos y prácticas. (2004). Centro Internacional de Formación de la OIT. Noticias DelInternet 33. 23- 32
- Puerto Williams - Población. (2015). [En línea] Puerto Williams. Recuperado el 20 de septiembre de 2016 desde: [http://www.ptowilliams.cl/Puerto\\_Williams.html](http://www.ptowilliams.cl/Puerto_Williams.html)
- Rapoport, M., Madrid, E., Musacchio, A., & Vicente, R. (2006). Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003). Ariel.
- Recalde, Aritz. (2019). Cuaderno N°3: Modelos de Desarrollo en la Argentina. Cuadernos De Trabajo Del Centro De Estudios Juan José Hernández Arreguiz.
- Revista china elige a Chile como destino de mayor potencial turístico. (2015). [En línea] SERNATUR. Recuperado el 19 de enero de 2017 desde: <http://www.sernatur.cl/revista-china-elige-a-chile-como-destino-de-mayor-potencial-turistico/>
- Ríos, Sandra. 2004 “Sistema económico neoliberal en Chile: ¿Un modelo de desarrollo?” en Observatorio de la Economía Latinoamericana N° 32
- Saavedra, E. (2014). El Modelo Económico-Político de Chile: Desarrollo Institucional en la Encrucijada. Economía y Política (Universidad Adolfo Ibáñez), 1, 117-148.

- Salazar, Gabriel & Pinto, Julio. (1999) "Historia contemporánea de Chile Vol. I Estado, legitimidad, ciudadanía" Ed. Lom. Santiago.
- Sanhueza, J. (2012). Estado y modelo de desarrollo en Brasil, Argentina y Chile. (1). Santiago: Universidad de Chile.96- 139.
- Santilli, D. (2010). Historia Económica de la Argentina: De la conquista a la crisis de 1930. Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani, (32), 139-144.
- Sassen, S. (2001). The global city: New york, london, tokyo. Princeton University Press.
- Schultz, T. (1960). Capital Formation by Education. Journal of Political Economy, 68.
- Smink, V. (2008). Claves: el conflicto del Beagle. (2008). [En línea] BBC Mundo. Recuperado el 8 de junio de 2016 desde: [http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/latin\\_america/newsid\\_7765000/7765628.stm](http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/latin_america/newsid_7765000/7765628.stm)
- Smith, A. (1984). Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones, fce. México (Original, 1776).
- Ul-Haq, M. (1995). Reflections on human development. oxford university Press.
- Vásquez, F. A., Bustos, G. A., Santiago, C. M., & Acuña, R. S. (2015). El espacio geográfico magallánico: antecedentes acerca de su estructura y funcionamiento. Tiempo y Espacio, (15).

- Vásquez, F. A., Bustos, G. A., Santiago, C. M., & Acuña, R. S. (2015). El espacio geográfico magallánico: antecedentes acerca de su estructura y funcionamiento. *Tiempo y Espacio*, (15).
- Vera Giusti, J. (2008). Magallanes: Dinámica Económica y Demográfica 1960-2006; Leyes de Excepción para el Desarrollo; qué hacer y qué evitar. *Magallania (Punta Arenas)*, 36(2), 63-78.

# ANEXOS

## **7. Anexos**

### 7.1. Anexo 1 (Entrevistas)

A continuación el registro de las entrevistas realizadas para esta investigación entre el 3 y el 12 de diciembre de 2016 en las ciudades de Puerto Williams en Chile y Ushuaia en Argentina.

No todas esas entrevistas pudieron ser grabadas debido a dos razones principalmente; 1) Por condiciones climáticas principalmente viento lo que no permitía grabarlas; 2) Los entrevistados solicitaron no ser grabados.

En todo caso cada entrevista posee un registro escrito de los principales puntos tratados y datos relevantes que fueron entregados por los entrevistados para esta investigación.

#### Director de Obras Municipalidad Puerto Williams- Darío Soto

- Posibilidad de expandir el límite urbano de Puerto Williams hacia el sur tomando como límite el camino que lleva hacia el vertedero.
- Información sobre los crecimientos de la ciudad a través de los años.
- En 2017 se realizará nuevo PLADECO.
- Poca disponibilidad de vivienda en la ciudad.
- Muchos beneficios para la instalación de nuevos proyectos que no son aprovechados.
- Gran presencia de población de Armada genera poco arraigo de la población.

#### Cónsul de Chile en Ushuaia- Luciano Parodi

- Gran cantidad de población Chilena viviendo en la ciudad.
- El consulado tiene 60 años de antigüedad.
- Principales funciones del consulado se relaciona con tramites de la población chilena como solicitud de cédulas de identidad, o apoyo a ciudadanos chilenos que necesiten ayuda.
- Relación muy cordial y de cooperación entre Chile y Argentina en la zona.

#### Personal de Armada en Puerto Williams- Alexander Eberhard (Jefe Destacamento Aeronaval)

- Información muy valiosa en relación a los hechos históricos que determinan la fundación de la ciudad.
- Detalla infraestructura instalada por Armada como estanque de petróleo que fue traspasado a municipio que podría permitir abastecimiento de cruceros en la zona pero se encuentra en abandono.
- Recorrido por zonas de la isla donde se encontraban las tropas para el conflicto del Beagle.

#### Sector Turismo Ushuaia- Fernando Moreno (Ushuaia Boating)

- Única empresa que hace traslado de 30 minutos entre Ushuaia y Puerto Williams con una lancha de 10 pasajeros que cobra \$120 US por persona por tramo.

- El precio de este tramo está determinado por la escases de oferta para este traslado.
- Plantea lo poco conocido que es Puerto Williams para los habitantes de Ushuaia y la curiosidad que genera en la población visitarlo, pero debido a los escasos medios para hacer el cruce del Canal de Beagle muy pocos habitantes de Ushuaia lo han podido visitar.
- Existe gran interés por empresas de turismo de Ushuaia para realizar tours a Puerto Williams.
- Las embarcaciones argentinas no tienen grandes problemas para realizar el cruce del canal, pero las embarcaciones chilenas deben pagar un “Practico de Puerto” que es un funcionario del puerto local que tiene un valor muy elevado, por esa razón no existen embarcaciones en Puerto Williams que crucen el Canal de Beagle a Ushuaia.

#### Sector Turismo Puerto Williams- Cecilia Mancilla (Refugio El Padrino)

- Ha vivido toda su vida en Puerto Williams y se dedica al turismo.
- Plantea como las autoridades han sido negligentes en el desarrollo de la ciudad sin generar mayores planes para el desarrollo.
- Indica que los principales turistas son europeos que se enteran de la existencia de Williams debido a documentales y reportajes de la televisión local que habla de esta ciudad y su principal atractivo; el circuito de tracking “Dientes de Navarino”
- Son muy pocos los chilenos que llegan a la ciudad.

#### Sindicato de Pescadores Puerto Williams- Nelson Inostroza

- Hace 10 años que vive en Puerto Williams y llegó desde Puerto Montt por el boom de la centolla.
- Vive de la pesca de centolla y centollón, que recolectan en la temporada entre septiembre y noviembre, en embarcaciones de 10 tripulantes que capturan este producto al sur de la Isla de Navarino.
- Debido al auge turístico que ha vivido la ciudad los últimos años pretende instalar cabañas y comenzar un emprendimiento turístico en el cual llevaría a los turistas en su embarcación a extraer la centolla.

#### Personal Museo fin del Mundo en Ushuaia- Analía Arroyo

- Aporta con importante material fotográfico histórico de la ciudad de Ushuaia y acceso a la biblioteca del museo para la revisión de material que cuenta la historia de la ciudad.

#### Investigadores Parque Omora Puerto Williams- Javiera Urrutia

- Plantean la presencia de turberas en la zona de Puerto Williams, principalmente debido a que no se puede construir sobre ellas ya que son fundamentales para la filtración natural del agua y la inestabilidad de sus suelos ya que poseen características similares a los pantanos.
- Indican que el Parque Omora es único en el mundo ya que presenta condiciones de aislamiento para la flora y fauna que permite el estudio de especies para científicos que vienen de todo el mundo.

### Comunidad Yámana Puerto Williams- Julia González

- Plantea como principal preocupación la pérdida de la cultura Yámana, debido a que solo ella y su tía, Cristina Calderón (Última descendiente directa de Yámanas), son las únicas que han continuado con tradiciones de tejido con junco.
- Solo quedan 300 que viven en Villa Ukika, que es un conjunto de viviendas situado en la periferia de Puerto Williams, desde los años 1960.

## 7.2. Anexo 2 (Conversaciones informales/ Observación directa)

- Población civil de Puerto Williams tiene un recelo importante con la población de Armada debido a una serie de beneficios que sienten que Armada tiene pero los civiles no, un ejemplo de eso es el supermercado naval en el que solo puede comprar personal de la Armada. Anteriormente estaba abierto a toda la población pero los comerciantes locales protestaron debido a que no podían competir con los precios subvencionados de la Armada.
- Gran desconocimiento por parte de la población de Puerto Williams y de Ushuaia sobre las realidades de cada una de estas ciudades, es importante destacar que existe gran interés por ambas poblaciones por generar una relación entre las dos ciudades pero las limitantes políticas para el cruce del Canal de Beagle (30 minutos) genera que este intercambio sea casi nulo.
- Ushuaia es una ciudad de gran tamaño con muchos vehículos y contaminación visual, contrasta completamente con su vecino Puerto Williams que se ubica a tan solo 50 km.

### 7.3. Anexo 3 (Primeros asentamientos y pueblos originarios de la Patagonia)

#### Primeros asentamientos

Hace el fin del Pleistoceno, hace 12.000 años, gran parte de la zona patagónica estaba cubierta por masas de hielo lo que permitía una conexión terrestre entre la mayor parte de la zona, en esto tiempos existía un clima más frío y seco que en la actualidad. Luego hace unos 10.000 años atrás se registra el fin de las extinciones Pleistocénicas lo que se desarrolló como una expansión del bosque subantártico que había quedado reducido a ciertas zonas de refugio, donde se había mantenido durante las glaciaciones. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

Hace unos 10.500 años atrás podemos ver registros de los primeros habitantes humanos en la zona, eran las primeras poblaciones que dentro de sus avances tecnológicos portaban instrumentos líticos y óseos, muy similares a los que se pueden ver en diferentes sectores de la patagonia, y su economía se basaba principalmente en la caza de guanacos y fauna que hoy en día ya se encuentra extinta. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

Hace 7.000 años atrás comienzan los retiros de los glaciares lo que generó un ascenso en el nivel del mar dando inicio a las inundaciones de amplias zonas entre ellos el Canal de Beagles y el Estrecho de Magallanes, generando la isla grande de tierra del fuego y la isla de Navarino entre otras, esto impide el traspaso de flora, fauna y el hombre. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

Cabe destacar que en el Canal de Beagle se registran los primeros vestigios humanos hace 6.700 años, estos corresponden a restos de campamentos de cazadores recolectores que no tienen ninguna relación con los grupos canoeros que habitaron la región hace unos 6.300 años atrás. Estos grupos canoeros corresponden a las primeras adaptaciones al litoral marítimo con características muy diferentes a sus predecesores, vivían en las costas de la zona explotando principalmente productos marinos desarrollando tecnologías de canoas y arpones con puntas separables para la caza de lobos marinos. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

Hace unos 5.800 y 4.400 años atrás se registran las primeras ocupaciones adaptadas a tierra firme en el norte de Tierra del Fuego, principalmente en el Estrecho de Magallanes y en la costa atlántica. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

2.500 Años atrás se registra una ocupación completa en la isla de Tierra del Fuego, dando cuenta de un gran incremento de la población en la zona. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

El tratamiento de los muertos con el formato de enterratorios humanos, son registrados desde hace unos 1.000 años atrás, sin llegar a ser cementerios propiamente tal, pero si repitiendo los espacios donde se disponían los cadáveres. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

Hace unos 800 años atrás es posible registrar instrumentos como puntas de flechas que ls mismos indígenas de la zona realizaban con materias primas

como el vidrio que probablemente venían restos de naufragios a esta zona ya que aún no existía contacto entre estos pueblos y otras culturas occidentales. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

Luego el año 1.580 d.c. tenemos conocimiento del primer contacto entre occidente y estas culturas australes, que se realizó por Sarmiento de Gamboa y habitantes Selk'nam, específicamente en "Bahia Gente Grande" en las costas del Estrecho de Magallanes. Independiente de estos nuevos contactos las culturas originarias de Tierra del Fuego nunca abandonaron su economía de cazadores y recolectores, no adoptaron nuevas formas de economía como la agricultura y la ganadería hasta la instalación de las misiones y los establecimientos ganaderos. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

### Pueblos originarios

Los pueblos originarios del extremo austral del continente son herederos de siglos de ocupación por parte del ser humano en el extremo sur del continente, desarrollando una vinculación, adaptación y ocupación del territorio ligada a la naturaleza y a las singularidades de tierra del fuego. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

Quienes habitaron las islas y canales que conforman el Archipiélago Magallánico, fueron los pueblos canoeros o los llamados "Nómades del Mar". Los Yámana o Yaganes habitaron desde el sur de la isla grande de Tierra de Fuego hasta el Cabo de Hornos y los Kawéskar o Alakaluf hacia el noreste de

la región occidental del Estrecho de Magallanes. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

La zona de la Isla de Navarino fue habitada principalmente por la cultura Yámana, ellos estaban adaptados a la vida en el litoral, ellos fueron los habitantes más australes del mundo, cazaban principalmente lobos marinos por su gran aporte calórico pero también aprovechaban cetáceos varados, aves, peces, moluscos y guanacos. No se establecían mucho tiempo en una misma zona ya que sus vidas las desarrollaban principalmente en canoas, su propiedad más valiosa y su mayor avance tecnológico de las cuales dependía su vida. Cuando estaban en tierra las mujeres pescaban y recolectaban mariscos mientras el hombre cazaba, cuando estaban en las canoas la mujer remaba mientras los hombres cazaban lobos marinos con arpones y los niños mantenían el fuego encendido dentro de la canoa. Respecto a la base organizacional de la sociedad era la familia, en el paso a la adultez ambos sexos tenían que atravesar por la ceremonia CHIEJAUS, en la que se impartían enseñanzas vinculadas con tareas cotidianas, principios morales y también ideológicos. También existían otras ceremonias como la KINA en la que solo participaban los hombres donde se pintaban y enmascaraban representando espíritus atemorizando a los jóvenes no iniciados y a las mujeres, cabe señalar que las pinturas que ocupaban en sus cuerpos también indican estados de ánimo, circunstancias de la vida o eventos de importancia. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

Y por otra parte la estepa norte y bosques del centro eran habitados por los Selk'nam u Onas y el extremo este los Haush o Manekenk. Los dos pueblos eran cazadores recolectores que se movilizaban a pie, si bien había algunas diferencias de dialecto y la forma de vida compartían muchas características en común. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

El sector donde hoy se ubica Ushuaia era habitado principalmente por el pueblo Selk'nam quienes organizaban gran parte de su vida en torno a las cacerías de guanacos, su principal recurso, y en medida menor obtenían roedores, recursos del litoral como lobos marinos, peces, moluscos, ballenas varadas y aves. Su organización social era mediante linajes, las familias de cada linaje vivían de forma independiente pero compartían la posesión de un territorios llamado Haruwen. Respecto a la confección de armas y cacería eran tareas masculinas, las mujeres cuidaban los niños, recolectaban mariscos, vegetales y huevos, todo esto era compartido entre familiares y vecinos, también eran las encargadas de transportar y establecer el campamento, y cocinar. En lo que respecta a ceremonias la más relevante era la de iniciación masculina llamada HAIN en la cual se ingresaba a una cofradía encargada de mantener la sumisión de las mujeres, base de la estructura de la sociedad. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

#### 7.4. Anexo 4 (Colonización occidental)

##### Colonización Occidental- Isla Grande de Tierra del Fuego

El primer intento de ocupación occidental en la zona austral fue por parte del Almirante Richard Mathews que no tuvo éxito y debió ser rescatado debido a la hostilidad de los nativos. Luego fue el turno de los misioneros anglicanos, en 1844 el ex capitán de la Marina Británica, Allen Gardiner fundó la Patagonian Missionary Society. En 1855 se instalan en Malvinas para posteriormente establecerse en tierra del fuego, con la misión de evangelizar a los nativos. Gardiner desembarca en 1850 en Bahía Aguirre (Extremo sur este de la isla grande de Tierra del Fuego), este tercer intento termina finalmente con la muerte de todos los integrantes de la misión debido al hostigamiento de los nativos, el frío y el hambre. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

Luego hacia 1869 Stirling luego de un periodo en Malvinas se instala en Tushcapalam (Actual Ushuaia), rodeado de nativos fieles donde se practicó principalmente la horticultura. Y ya hacia 1871 con la llegada del matrimonio Bridges y el posterior arribo de los de Lawrence y Whaits, para continuar con la tarea evangelizadora siendo su principal sustento la explotación mercantil de los recursos naturales de la isla como la madera y los cueros. Thomas Bridges ejerció el cargo de superintendente de la misión hasta 1886 quedando a cargo Juan Lawrence, ya que luego de la instalación de la subprefectura Argentina en 1884, gestionó tierras en las costas de la bahía que los Yámanas llamaban

Ukatush, dando lugar a la primera estancia fueguina: Harberton. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

Finalmente en 1916 deja de funcionar la misión anglicana. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

Por otra parte existió la misión de los Salesianos quienes en 1886 llegan a tierra del fuego con José Fragano en la expedición de Ramón Lista para reconocer el territorio bajo su jurisdicción. Un año más tarde se instaló en Punta Arenas para iniciar su obra misionera en Isla Dawson (Chile) en 1889, para luego fundar en 1893 la Misión La Candelaria en la zona de Río Grande (Argentina). Cabe mencionar también que en la misión evangelizadora de los Salesianos los acompañaron la congregación de la hermanas Hijas de María Auxiliadora que se incorporan al trabajo en 1895. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

La Candelaria comenzó las tareas de evangelización de los nativos en 1894, llegando a contar con 35 edificios entre iglesias, galpones, talleres y una escuela. Durante esta ocupación estuvieron permanentemente comunicados con otros centros poblados por medio de la goleta María Auxiliadora. A medida que pasaron los años, la presencia indígena en la Candelaria prosperó hasta 1904, año en el que la epidemias hicieron agonizar el proyecto salesiano. Ante la disminución de la población nativa la Misión se fue transformando de manera gradual en escuela agrotecnica para nivel secundario, a partir de 1956 se funda en Ushuaia el colegio Salesianos San Benito orientado a la educación primaria

y que más tarde cambia su nombre al actual Colegio Don Bosco de Ushuaia. (Museo Fin del Mundo Ushuaia, 2016)

### Colonización Occidental- Isla Navarino

A diferencia del sector de Ushuaia, en la Isla de Navarino, donde se emplaza Puerto Williams, el desarrollo y ocupación fue un poco más tardía. A fines del S XIX comienza la actividad ganadera en la isla, teniendo como principales colonos personas que llevaban años recorriendo la región como antiguos misioneros, marineros, comerciantes que provenían de Ushuaia y buscadores de oro. Mientras tanto los antiguos habitantes de la zona, los Yámanas, seguían navegando en la medida que podían las aguas de la zona, o bien se establecían en los asentamientos de misioneros, pero nunca fueron considerados en estas concesiones de tierras. (García, 2016)

A partir de 1881, cuando las frontera de los dos países en la zona es definida, el sector del Beagle queda fragmentado por este límite, afectando el desarrollo e intercambio que históricamente se desarrollaba en la región, pero los principales afectados fueron los Yámanas quienes vieron interrumpido su libre tránsito por estas aguas. (García, 2016)

A medida que el conflicto de la frontera con Argentina aparecía, el gobierno chileno hacia 1900 comienza a ver la isla de Navarino como un punto de interés geopolítico y donde era importante ejercer soberanía, sobre todo viendo el crecimiento de Ushuaia que se configuraba como una amenaza y elemento con el cual era imposible no compararse, llegando a ver esta localidad como un

modelo a desarrollo a seguir para el poblamiento de el lado chileno. (García, 2016)

En 1920 la Isla de Navarino es completamente traspasada al periodista santiaguino Armando Hinojosa por medio de un decreto supremo firmado por el presidente Arturo Alessandri, en forma de pago por su aporte a la campaña presidencial. Esto generó gran revuelo ya que en este traspaso no se consideró a ningún habitante de la isla y menos a la población yagán que ya se estaban estableciendo en la Bahía de Mejillones en la misma isla. Finalmente esta concesión sería caducada en 1927 debido al nulo avance que hubo durante estos años en el desarrollo de la isla. (García, 2016)

Luego, en 1929, con la ley 4.547 del ministerio de fomento que contemplaba una serie de medidas para el poblamiento de los terrenos fiscales de la región de Magallanes, dando paso a los primeros proyectos de hijuelacion y mensura, llegando incluso a proponerse una urbanización en el sector de Puerto Navarino, con conexión marítima a Punta Arenas, proyecto que solo quedó en el papel. (García, 2016)

Posteriormente en 1930 la subdelegación de Navarino se instaló en una casa en el puerto del mismo nombre, por lo cual el representante de Chile en las islas australes ya no sería algún estanciero de la Isla sino que un funcionario externo. (García, 2016)

Con la ley 4.547 que luego en 1938 pasaría a ser la ley 6.152, comenzaron en Navarino y las islas cercanas un proceso de regularización de terrenos que

abrió una disputa entre quienes los reclaman y órdenes de desalojo para los ocupantes que no estaban nacionalizados como chilenos. (García, 2016)

A mediados del S XX nuevamente comienza a aparecer el fantasma del conflicto fronterizo del canal de Beagle, Argentina tenía el poblado de Ushuaia ya consolidado con una población aproximada de 2.000 habitantes mientras la Isla de Navarino contaba solo con un puñado de habitantes desperdigados en varios sectores de la isla. Esto lleva al Estado chileno en 1940 a realizar estudios de factibilidad para la instalación de un nuevo poblado en Navarino, dando como resultado la fundación de Puerto Luisa a cargo de la Armada Chilena en 1953, donde la familia Lawrence tenía una estancia y un aserradero desde comienzo del S. XX. Posteriormente en 1956 sería bautizado como Puerto Williams pasando a ser una zona relacionada con la actividad ganadera, comercial y marítima a un enclave estratégico de soberanía y de relevancia geopolítica, que las siguientes décadas estaría marcado por el conflicto del Canal de Beagle. (García, 2016)

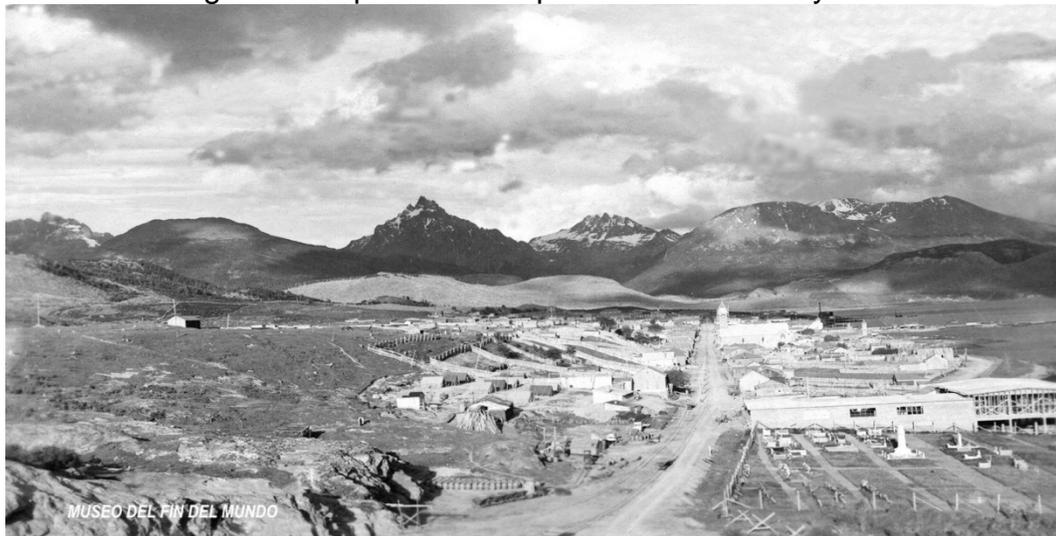
## 7.5. Anexo 5 (Fotografías)

Imagen correspondiente al periodo entre 1894 y 1910



Archivo fotográfico. Ushuaia, Museo del Fin del Mundo

Imagen correspondiente al periodo entre 1940 y 1950



Archivo fotográfico. Ushuaia, Museo del Fin del Mundo

Imagen correspondiente al periodo entre 1920 y 1950



Archivo fotográfico. Ushuaia, Museo del Fin del Mundo

Imagen correspondiente al periodo de 1980



Archivo fotográfico. Ushuaia, Museo del Fin del Mundo

Imagen correspondiente al año 2016



Fuente: Mantilla, Agustín (2016). Google maps.

Imagen correspondiente al año 1956



Fuente: Armada de Chile (2016).

Imagen correspondiente al año 1961



Fuente: Armada de Chile (2016).

Imagen correspondiente a la inauguración del Liceo Donald Mc Intyre Griffiths el año 1971.



Fuente: Armada de Chile (2016).

Imagen correspondiente a 1980.



Fuente: Armada de Chile (2016).

Imagen correspondiente a la entrega de del Gobierno Provincial a autoridades civiles en 1994.



Fuente: Armada de Chile (2016).

Imagen correspondiente a 2010.



Fuente: Armada de Chile (2016).