

Apuñalan a un preso prófugo

• Reo que había salido con permiso dominical y no regresó fue acuchillado en pelea

Pág. 5



El intendente regional, mayor general Patricio Gualda, saluda a la familia Catalán, únicos pobladores del área de Caleta María, tras desembarcar en un "Zodiac". Este fue el inicio de la travesía a la zona de Yendegaia realizada a fines de la

semana pasada y que permitió a la primera autoridad regional un profundo conocimiento de la zona. "La Prensa Austral" también participó en la expedición (información en página 6).



PRESIDENCIABLES
Silva Cimma fue proclamado por PPD y socialistas

Pág. 27

ESTUDIO
La Enap podría reparar muelle de Puerto Natales

Pág. 32

INTERNADO
Enfermo en clínica poeta José Grimaldi

Pág. 8

ABASTECIMIENTO
Motonave "Andalién" viene con incremento de 30% de carga

Pág. 10

PROTESTA
Comodidades mínimas piden choferes de buses

Pág. 7

ENAP
"Solución es crear empresas de servicios"

Pág. 5

FUTBOL
Punta Arenas tercero en el Nacional

Pág. 11

SAMUEL GARCIA OTEIZA - 2011

FOTOGRAFIA DE VICENTE GONZALEZ

LA PRENSA austral

Diario miembro de la Asociación Nacional de la Prensa (ANP) y de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), editado por la Empresa de Publicaciones La Prensa Austral Ltda., fundada el 25 de agosto de 1941.
 DIRECTOR RESPONSABLE, Pablo Cruz Noceti.
 GERENTE GENERAL Y REPRESENTANTE LEGAL, Estanislao Karelovic Kitigin
 Domiciliados en Waldo Seguel 636.
 GERENTE EN SANTIAGO, Jorge Babarovic Novakovic, Sótero del Río 326.

Las razones de Yendegaia

El intendente de Magallanes, general Patricio Gualda, ha puesto otra vez en el tapete la antigua idea de construir un camino hasta el canal Beagle.

El general Gualda, en un recorrido principalmente a caballo, ha expresado a "La Prensa Austral" -que lo acompañó en su viaje- que la ruta es posible aunque, debido a las dificultades, de "gran cuantía".

He llegado con la convicción, nos declaró, del sentido que tiene construir este camino allí, a pesar del costo considerable. Hay factibilidad económica y técnica, faltando el proyecto de ingeniería. La obra puede ser desde Pampa Guanaco o Vicuña hasta el lago Fagnano y de ahí a Yendegaia.

La idea de construir este camino, prolongando el existente hasta la estancia Vicuña, no es nueva. La estrategia regional de desarrollo elaborada en 1976 lo planteaba como una acción para incorporar áreas de importancia económica, complementando la construcción del camino a Yendegaia con el montaje en esa bahía de un terminal marítimo, convirtiendo así, con otro terminal en bahía Chilota, a Porvenir como el paso obligado del tráfico turístico y maderero de la isla de Tierra del Fuego.

El área ofrece efectivamente una fuente económica-turística potencialmente desarrollable, considerándose las posibilidades de pesca deportiva del sector, en ríos y lagos, la proximidad del Parque Nacional D'Agostini con fiordos y gla-

ciars y naturalmente el canal Beagle y al frente la isla Navarino, convertida actualmente en una comuna. La ruta, además, incorporaba la producción maderera del sector Cameron-Vicuña a una explotación frustrada por la falta de caminos precisamente, para sacar el producto.

Todas estas posibilidades turísticas y económicas determinarían igualmente el asentamiento de una mayor cantidad de habitantes en el área. Como el general Gualda lo comprobó en su reciente viaje, existen en el sector numerosos habitantes, "pobladores que con gran sacrificio están realizando labor de soberanía en regiones tan aisladas como Caleta María y Yendegaia", añadiendo que siguen llegando al sector familias que levantan sus viviendas y subsisten con recursos naturales de la zona.

Es de imaginarse, entonces, lo que lograría un camino que, además, tendría una gran importancia al abrir una ruta desde las islas del canal Beagle, especialmente Navarino, hasta Porvenir.

Como en casi todas las obras que se proyectan en nuestra región, se confunden en ésta motivaciones económicas, turísticas, estratégicas y de soberanía, aumentando las posibilidades de acelerar el desarrollo regional gracias a una red de caminos que, además, daría un nuevo incentivo a la ciudad de Porvenir, para la cual han fracasado todos los esfuerzos de promoción que se han anunciado.

• Puntos de vista

Estudiando la cosa

En materia de conejos, en Puerto Natales por lo menos, nadie las para.

La historia en síntesis y por capítulos es que hay bastantes conejos y liebres lo que ha determinado la creación de una industria y una actividad comercial importante, incluso de exportación.

Pero en el capítulo dos, los ganaderos advierten que los conejos son una plaga y piden que los exterminen.

En el capítulo tres, el intendente regional visita Natales y descubre que la industria faenadora de conejos y los cazadores, han creado una actividad que puede llegar a ser un pilar de desarrollo provincial.

En el cuarto capítulo, se anuncia des-

de Santiago que se ha decidido exterminar la "plaga de conejos".

En el último capítulo, que por ningún motivo es el capítulo final, se aclara que hay un mal entendido y que los conejos no se van a exterminar, sino que se va a estudiar la cosa.

Con ello los de la actividad conejil pueden quedarse tranquilos. La historia regional demuestra a través de numerosas experiencias que nunca los estudios han sido rápidos. Es más, puede que nunca terminen.

Es decir, en materia de conejos, hay para rato.

Bugs.

Revancha



-Los profesionales y los trabajadores de Enah también quieren reorganizar la empresa...
 -¿Parece que lo que quieren es "reodecar" a los gerentes...!

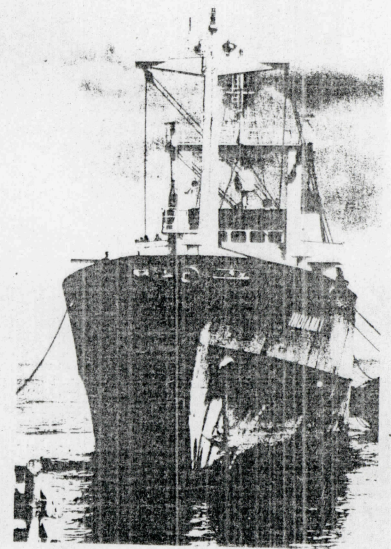
Transbordador de las Malvinas

De "La Segunda"

La primera recalada en Punta Arenas del transbordador "Indiana I", que pretende establecer una línea regular de cabotaje comercial entre las islas Malvinas, Montevideo y nuestro principal puerto austral, levantó ayer reacciones de molestia sindical, similares a las ya vistas en Uruguay. La iniciativa de los armadores del barco de 7.700 toneladas, con bandera de Las Bahamas, antes suscitó otras acciones políticas; personeros de la representación diplomática argentina exteriorizaron oportunamente su pesar, y círculos de oposición chilenos reclamaron una conducta oficial distinta a la que se ha mantenido hasta ahora en torno a esta polémica iniciativa.

Por de pronto, es evidente la fuerza con que aquí se ha manifestado la solidaridad emocional con Argentina, sentimiento compartido por todos los chilenos. El dominio que ejerce Gran Bretaña sobre el archipiélago situado frente a la costa patagónica argentina no es más que un resabio colonial decimonónico, carente de legitimidad histórica y tan incomprensible como la posesión de Gibraltar. Chile ha tenido una posición clarísima al respecto, aunque dominada por nuestra inalterada vocación de sujeción al derecho y al atreglo pacífico de las controversias internacionales.

Sin embargo, esta solidaridad con Argentina no podría llevarse al extremo de imponer normas arbitrarias injustificables en el uso de nuestros puertos. Ellos deben seguir abiertos a banderas de todas las nacionalidades y ninguna consideración política tiene el peso suficiente para alterar una situación en que no caben las discriminaciones. Punta Arenas, en concreto, está llamada a servir de puerto de abastecimiento y de apoyo —por sus astilleros— al muy intenso tráfico entre los dos grandes océanos del planeta. No obstante las radicales incompatibilidades políticas con el



régimen soviético —el cual podría ser acusado de una agresión permanente contra el nuestro—, los barcos de esa nacionalidad, como los de toda la órbita de dominio comunista, tienen acceso expedito a puertos chilenos y desde ellos realizan faenas de transbordo, abastecimiento y auxilio médico de sus flotas pesqueras y mercantes.

Según el decir de sus armadores, el "Indiana I" persigue exclusivamente fines comerciales, vinculados al abastecimiento de las flotas pesqueras de diversas nacionalidades que operan en las cercanías de las islas Malvinas. De tal modo, pues, que mientras no se prueben objetivos distintos a los ya mencionados, es imposible rechazar el ingreso del barco en puertos chilenos, lo que no es obstáculo para expresar en estas columnas la solidaridad que nos une con la causa de la reivindicación pacífica de las Malvinas.

"La Prensa Austral" participó en expedición

Por pantanos bajo la lluvia fue travesía a Yendegaia

La lluvia y la superficie fangosa fueron los principales obstáculos que encontró la comitiva oficial, encabezada por el intendente regional, mayor general Patricio Gualda, en su viaje a caballo desde Yendegaia hasta Lago Roca, para conocer el terreno y evaluar allí mismo la factibilidad de construir un camino que una esta zona con Caleta María, viaje cumplido el pasado fin de semana.

"La Prensa Austral", representada por el gráfico Vicente González, también montó un caballo, se unió a los otros 10 miembros del grupo, y durante más de 20 horas cabalgó por difíciles terrenos junto al intendente regional.

La travesía no se pudo realizar de acuerdo a lo planificado porque los impedimentos propios del sector retrasaron la llegada de los caballos a Caleta María, sitio donde se iniciaría la marcha. Un día de atraso obligó a modificar el itinerario. Se embarcaron los caballos en la barcaza "Elicura" de la Armada la misma que los trasladó de Punta Arenas a Caleta María, y por vía marítima se llegó a Yendegaia.

Desde allí, un viaje ida y vuelta a Lago Roca.

Conocimiento

Miguel Serka, propietario de estas tierras, estuvo presente en el grupo, aunque en forma ma-

yoritaria fue el arriero Víctor Almonacid quien encabezó el grupo. A su lado cabalgó constantemente el general Gualda, quien así pudo obtener -de labios del arriero- mayores antecedentes de la zona.



Los habitantes de Caleta María serán los principales beneficiados con la construcción del nuevo camino.



Los capotes facilitados por el Ejército ayudaron a protegerse de la lluvia.

huella de los animales en paso expedito para los viajeros.

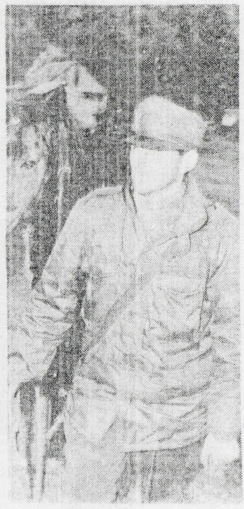
Más de 10 horas cabalgando y se llegó al Lago Roca. Un asado permitió recuperar fuerzas. Se armó la carpa, el resto se instaló en el puesto, y allí se pasó la noche.

Al día siguiente, al iniciar el regreso, cinco caballos se escaparon. El intendente tenía que estar a una hora determinada en Yendegaia, por lo que el grupo se divide.

Los retrasados -entre ellos, nuestro enviado- tuvieron que esperar a Víctor Almonacid que recuperara a los caballos. Otras 10 horas, y la travesía terminó. Pero el sacrificio de los habitantes del lugar y la importancia que para ellos tiene el camino que se proyecta construir, quedó en evidencia para los once viajeros.

El teniente Baeza -del retén de Yendegaia- y dos suboficiales -entre ellos el sargento Ramírez, quien acompañó en casi todo el viaje a nuestro enviado especial- eran los únicos que llevaban sus propios ponchos plásticos para la lluvia. El resto con capas similares, pero facilitadas por el Ejército. El sol, se hizo presente en algunas ocasiones. Pero la lluvia fue compañera más fiel.

La turba, verdadero pantano se extendía en algunas ocasiones por más de un kilómetro, transformándose en obstáculo difícil de superar. Incluso los caballos -criados en el lugar- se resistían en algunas ocasiones a seguir adelante.



Vicente González, con la lente de "La Prensa Austral" en la expedición. Al lado, el sargento Ramírez, fiel compañero de nuestro diario en la ruta.

En otras oportunidades hubo que aserrar troncos para transformar la

UNA DECISION SIN RIESGOS
10 SUCURSALES • LA MAYOR VARIEDAD • LA MEJOR ATENCION

CAÑERIAS DE ACERO
CON COSTURA
-ASTM A-53 GR. A Y B
-ISO R 65

SIN COSTURA
MANNESMANN
-ASTM A-106 GR. B
-TUBOS PARA CALDERA
NORMA DIN

JOSE A. LECAROS S.A.

fierro
cañerías
perfiles
planchas
fittings

SANTIAGO:
Avda. Blanco Encalada 2903
Exposición 780 Tels.: 95445
95106 - 94777 - 94007
Gran Avenida J.M. Carrera 5611
Tels.: 5212711 - 52162999 Tlx.: 240424

LOQUIQUE VIÑA DEL MAR VALPARAISO SANTIAGO RANCAGUA TEMUCO CONCEPCION PTO. MONTT.

hoy y siempre lo mejor en TANAX es.

