

--En Santiago, a veintiséis días del mes de abril de mil novecientos setenta y cuatro, siendo las 16 horas, se reúne la Junta de Gobierno en Sesión Secreta para tratar las siguientes materias:

1.- Se recibe en audiencia al señor Ministro de Defensa Nacional, quien ex pone:

a) Problema del cambio de los detenidos en Dawson y su traslado al Nor te.

b) Da a conocer problemas de Seguridad Interior y propone las medidas a tomar.

La Junta acepta las proposiciones y da las líneas generales a se - guir, en lo que se refiere a medidas de seguridad y responsabilida des.

c) Da a conocer algunas informaciones de carácter internacional.

d) Da a conocer algunos aspectos relacionados con planificación.

e) Sobre visita de los miembros de la Cruz Roja a los detenidos.

f) Audiencia para el War College.

El señor Presidente de la Junta resuelve recibir a los más represen tativos el lunes 29, a las 16 horas, en el Edificio Diego Portales.

g) Proyecto de Costa Afuera.

Desde hace un par de años se está trabajando en este proyecto y aho ra se está en el límite para tomar decisiones.

Encargados del proyecto se encuentran un Comandante en retiro de la Armada y un ingeniero de la ENAMI.

El señor Ingeniero de ENAMI hará una exposición corta para que, en conocimiento de estos antecedentes, la H. Junta resuelva sobre él.

La exposición es la siguiente:

En cumplimiento de instrucciones del señor Ministro de Defen- sa, tengo el honor de exponer al elevado criterio de UU.SS., y en colaboración con el Ingeniero de ENAR, Jefe de Proyectos, don Ósvaldo García, el proyecto Costa Afuera, su importancia, sus estrechas vinculaciones con otros proyectos de alto interés nacional, los be- neficios que para la Nación representan y, también, las dificulta - des, que son muchas y grandes, pero todas posibles de ser superadas en base al empuje y decisión que hoy nos anima.

El proyecto Costa Afuera tiene por objeto extraer petróleo y gas en la zona del Estrecho de Magallanes comprendida entre la primera angostura y su límite oriental.

La existencia de combustible está comprobada y la factibilidad económica asegurada a través de varios y diversos estudios realizados por firmas extranjeras de categoría internacional. Es altamente beneficioso para los altos intereses de la República que el proyecto Costa Afuera, de importancia trascendental y prioritaria para la Empresa de Petróleos y para el país, sea parte de un gran proyecto global que integran otros cuatro proyectos a los cuales está ligado, y que tiene para el desarrollo regional de Magallanes, para la Armada y la Fuerza Aérea también una importancia trascendental y prioritaria.

Es necesario aclarar que, de no poder realizar un esfuerzo común para afrontar el proyecto global, específicamente el proyecto de extracción y producción de combustible podría ser encarado por la Empresa Nacional de Petróleo sin la participación decisiva de otros organismos o instituciones, pero, a la larga, como se insistirá más adelante, las consecuencias serán negativas para una obtención rápida, efectiva y económica del objetivo común que involucra el proyecto global.

A continuación, el señor García, Ingeniero Jefe de Proyectos de ENAP, hará ante la Junta la exposición técnica del proyecto.

El señor García expone:

Muy breves explicaciones previas. Por lo general, yo me ayudo con estos cartógrafos para exponer, con el objeto de que la exposición resulte un poco más gráfica; pero estos cartógrafos fueron preparados para exponerlos dentro de la ENAP en sus distintos organismos y diversas zonas. De manera que haré una revisión muy rápida. Hay algunos antecedentes que no tienen el objetivo que persigue esta reunión, y si hay algún interés particular de los señores miembros de la Junta, les rogaria que me interrumpan para insistir un poco más en esos aspectos.

Lo segundo que debemos advertir es que muchas de las cifras aquí indicadas fueron preparadas en noviembre de 1973, para ser presentadas al Directorio de la Empresa Nacional de Petróleos. En ese tiempo, el problema de la crisis petrolera generada por los árabes estaba empezando a tomar incremento; de manera que gran parte de esas cifras resultan ahora obsoletas, pero he querido presentar las cifras anteriores y la actual con el objeto de poder comparar cómo, en tan pocos meses, hemos tenido nosotros un vuelco tan espectacular en materia de precios, de productos y de equipos.

Chile es un país que, dadas sus condiciones geológicas, no es fundamentalmente un país con grandes perspectivas petroleras. Prácticamente, 100% de toda la producción de petróleo y gas natural que tiene el país proviene de la cuenca sedimentaria de la Patagonia. A través de todo el terri

torio nacional se han hecho reconocimientos, desde Arica hasta la zona del extremo Sur, y solamente tenemos indicios de la existencia de un pequeño yacimiento de gas que fue explotado en las vecindades de Lebu, y conocemos de la existencia de un yacimiento de gas en Costa Afuera, frente a Valdivia, pero que está ubicado a 20 kilómetros de la costa y a una profundidad de 100 metros de agua, que es de más difícil y costosa explotación.

Prácticamente, la totalidad del producto líquido de petróleo proviene de una zona que está muy idealizada, la cuenca patagónica de Magallanes, que es compartida entre Chile y Argentina con análogos resultados. Ahora, dentro de la cuenca, hay una faja en particular que es la que mayor productividad ha tenido, tanto en yacimientos nuestros como en yacimientos argentinos. La totalidad prácticamente de los 30<sup>mil</sup> millones de metros cúbicos de petróleo que ha producido ENAP hasta la fecha y la reserva de 80 mil millones de metros cúbicos de gas que en este momento existen, provienen de estos yacimientos de la zona continental entre el límite con Argentina y el límite con las aguas del Estrecho y en Isla de Tierra del Fuego en su yacimiento.

La parte que a nosotros nos interesa y que no ha sido por el momento explorada, está cubierta de aguas del Estrecho de Magallanes y, por analogía, como veremos más adelante, se produce la curiosa situación de que el potencial petrolero de esta zona es aproximadamente el mismo, de 30 mil millones de metros cúbicos de petróleo y el potencial de gas es una cifra muy cercana, ligeramente inferior.

¿Por qué es necesario el desarrollo de este proyecto? En este gráfico se presenta lo que para nosotros es una expectativa de producción doméstica. Durante los años 1969, 1970 y 1971 se mantuvo una producción de aproximadamente 2 millones de metros cúbicos casi estable. A partir de 1972 ya hay un decaimiento en la producción; no se alcanza la cifra de 2 millones. En el año 1973 se llegó a 1 millón 850 mil metros cúbicos, y las expectativas a futuro son las que se indican en ese gráfico. Las razones de esto es que las áreas de perspectivas en la provincia de Magallanes y todo el resto del territorio nacional son cada día más estrechas. Solamente nos queda gran potencial petrolero en la cuenca magallánica, bajo las aguas del Estrecho; en la zona del Pacífico Sur, frente a las costas, desde Valparaíso hasta prácticamente Puerto Montt y al Sur de Puerto Montt también. En este gráfico se presentan lo que son las expectativas de consumo de petróleo y de algunos derivados del petróleo a futuro. Ahí, en trazos llenos, están los antecedentes históricos, y en líneas segmentadas lo que se supone van a ser los consumos domésticos de crudo a futuro. Nosotros, conociendo lo que va a ser la producción doméstica de crudos, y teniendo claras las necesidades de consumo, podemos, prácticamente de la diferencia, sacar las necesidades de petróleo a importar. Con el antecedente de los precios de crudo podemos confeccionar el gráfico segundo, que son las necesidades de divisas para compra de crudo en Chile.

Está ahora el gráfico que nos representaba las necesidades de divisas a aproximadamente septiembre de 1973, que fue cuando se confeccionó este gráfico. A esa fecha, suponíamos necesidades de divisas para 1974 de alrededor de 100 millones de dólares para importar crudo. Se produjo la crisis petrolera. Resultados, que el petróleo ha sufrido un incremento de tres veces prácticamente su valor, y la cifra anotada, con esta crisis, indica las necesidades de divisas que se presupuestan para 1974, necesidades reales, son alrededor de 370 millones de dólares.

Cómo avalamos nosotros la existencia de petróleo en el Estrecho y antecedentes que indican la necesidad y la conveniencia de su explotación.

Ya en 1959 la Empresa puso en operación la explotación de yacimientos que no eran alcanzables desde la costa, profundizándose hacia el mar a través de la técnica de perfeccionar pozos dirigidos. Mediante esta técnica que, a medida que pasaron los años, fue siendo perfeccionada, se ha logrado cubrir una faja que abarca hasta 2.500 metros aproximadamente, desde la costa mar adentro, a la profundidad que nosotros normalmente encontramos petróleo, de 1.800 metros. Como esa faja hay varios de los yacimientos actuales que están en explotación, y las estructuras se evidencian hacia el interior sin que se haya encontrado límite ni cierre.

Basado en estos antecedentes, se contrató, con un convenio de Naciones Unidas, un trabajo de prospección sísmica marina, cuyo trabajo en el campo fue realizado en 1971, y un plano estratográfico (fonético), que fue producto de ese trabajo, se obtuvo en 1972. A esa fecha se decía que el plano estratográfico muestra que las estructuras de debajo del mar son exactamente iguales a las estructuras que existen en tierra, de manera que su potencial petrolero tiene el mismo valor. De manera que uno puede extrapolar las condiciones de tierra y hacer un análisis en base a informaciones estadísticas que tiene con el objeto de poder evaluar el potencial petrolero de los presumibles yacimientos bajo tierra. Con ese mismo convenio de las Naciones Unidas se contrató un estudio de factibilidad técnica económica con la firma Straub (fonético) & Associates de Alberta, Canadá. En ese estudio se hace un análisis técnico del problema, un análisis económico y se indican los resultados.

El estudio concluye diciendo que, técnicamente, es posible y que, económicamente, es vendible, y se dan las tasas internas de retorno a distintos precios del valor en escudos existente a esta fecha. Se analizó con 2 dólares, 2,5 y 3 dólares por barril. En noviembre de 1973 nosotros ya sabíamos que el precio había llegado a 6 dólares por barril, de manera que la tasa interna de retorno subía a alrededor de 30. Actualmente, sabemos que las encuestas económicas que en este momento hace ENAP alcanzan a 10 dólares por barril. Es decir, la tasa interna de retorno crece, como lo vamos a ver al final.

Con estos antecedentes, en la mano, nos dedicamos a investigar cuáles eran las técnicas a utilizar para perforar en el mar. La técnica más rudimentaria consiste en ganarle terreno al mar mediante rellenos y colocando el equipo de manera de poder pasar con pozos direccionales fajas sucesivamente, de acuerdo al alcance del relleno que pudiera hacerse, método muy costoso y antieconómico en algunos casos. El paso segundo consiste en la posibilidad de fabricar estructuras o islas artificiales en las cuales colocar el equipo de perforación. Es un sistema costoso, porque las estructuras no son recuperables, de manera que en el caso de no encontrar yacimientos, se pierde la estructura. El resto de los equipos son móviles. Este es un equipo que autorealiza, el equipo Jack Up, que es válido para perforar hasta 100 metros y que ha sido elegido por nosotros para atacar el problema de perforación en el Estrecho de Magallanes. Se indica además otro sistema, el semisumergible, que sirve para profundidades entre 100 y 300 metros y el barco de perforación que se usa para propósitos de exploración.

El equipo Jack Up, que es el seleccionado por nosotros, básicamente consiste en un pontón flotante y dos columnas que, una vez llegado a la posición donde interesa perforar, estas columnas se bajan, y se apoyan en el fondo del mar y el pontón o la plataforma se autoeleva por sobre el nivel de las aguas para transformarse en una estructura fija. Esta estructura sirve, entonces, como una mesa sólida para soportar el equipo de perforación e iniciar desde ahí la perforación.

Nosotros hemos preparado esta maqueta, que es el equipo Jack Up, que se va a construir con diseño entregado por una firma holandesa, antecedente que vamos a conocer posteriormente. Este es el pontón de tres niveles. Contiene, en el primer nivel, estanques; en el segundo, toda la maquinaria para perforar, y en el tercer nivel está el equipo de perforación propiamente tal, las habitaciones para el personal, la casa, puertos, grúas y el equipo de perforación es la torre propiamente tal, que es desplazable, de manera de poder perforar varios pozos desde la misma dirección. Este equipo está en este momento en posición de perforar. Es decir, el nivel de las aguas está por ahí. Puede perforar hasta de 100 metros de agua y hacer 9 pozos. El costo de este equipo actualmente es alrededor de 20 millones de dólares. El equipo perforado apoyado en estas estructuras marinas que están formadas por componentes tubulares soldados entre sí y piloteados en el fondo del mar. Dentro de esta estructura se soportan los tubos conductores a través de los cuales se perfora. Aquí están los árboles de Pascua que se llaman, los elementos de las válvulas de terminación de los pozos y el aparataje de producción. Esto es lo que queda después que ese equipo ha terminado de perforar y se ha retirado.

El programa que se contempla para llevar adelante este proyecto, que ya fue modificado por la dificultad en la adquisición de equipo, consiste en el arriendo del equipo de perforación para iniciar inmediatamente el desarro

llo de campos, y en este momento se han superado todas las etapas previas con una firma norteamericana que va a proporcionar una sonda que estaría llegando a fines de 1975 para iniciar los primeros pozos en 1976. Esta sonda se va a contratar por tres años a un costo de 18.750 dólares diarios; es decir, su operación significa alrededor de 6 millones de dólares anuales. Para poder asistir a esta plataforma hay que contratar barcos de apoyo que son verdaderos camiones flotantes, que, por su potencia y características, no son adquiribles en Chile, pero que pueden desarrollarse en nuestro país. Se indica, además, una serie de etapas, entre las cuales está la compra de la primera plataforma de producción y la construcción de un equipo Jack Up para ENAP, que en este momento se está contratando con Holanda, y la construcción de barcos de apoyo, de plataformas de producción, muelles, barcos grúas, etc.

Para poder desarrollar este programa y tener las primeras estructuras preparadas para iniciar la primera perforación que comenzaría en 1976, se necesita contar con un astillero que, en su primera etapa de características muy simples, debe estar preparado en junio de 1975. Este astillero puede ser atacado directamente por la ENAP o puede ser atacado en conjunto con ASMAR, que es lo que estaba exponiendo el Comandante Solano, y sobre el cual se va a insistir posteriormente.

La segunda etapa del astillero ya significaría preparar la infraestructura para poder atacar el problema de estructuración de estos equipos en Chile; vale decir, que el transporte de una unidad de éstas desde las costas de Estados Unidos a Chile significa 4 millones de dólares; devolver la unidad a EE.UU. significa otros 2 1/2 millones de dólares; y construirlos en Chile implica 6 1/2 millones de dólares de economía por cada uno de estos equipos y nosotros deberemos terminar nuestro programa con 3. Es decir, hay alrededor de 15 millones de dólares en transporte, además de la incorporación de mano de obra, materiales y tecnología que puede hacer el país; de manera que eso se visualiza en un 40%; además del costo del equipo que, sumado a los 15 millones, otros 8 millones más por equipo, se ve que las posibilidades de fabricarlos en Chile resultan sumamente atractivas para el país.

En el cuadro siguiente se indican las expectativas de producción de petróleo proveniente del mar, si el programa entero se cumple. Tendríamos producción ya en 1976 con una cifra modesta de 172 mil metros cúbicos, para irse incrementando hasta terminar con cifras de 2 millones 200 mil metros cúbicos anuales, que significan producciones aproximadamente del 20% por sobre las producciones actuales.

Las reservas alcanzan para 30 millones de metros cúbicos de petróleo y 75 mil millones de m<sup>3</sup>. de gas. Ahora, el gas representa, aproximadamente, mil m<sup>3</sup>. de gas es equivalente a un metro cúbico de petróleo; es decir, que nosotros en gas tendríamos más del doble de lo que hay en petróleo, en equivalente energético.

Se presenta una pequeña evaluación económica de este proyecto, ha-

ciendo un balance de caja sin actualización. Los egresos, suponiendo que no exista financiamiento y que deben ser aportados por el país, se indican en millones de dólares --18, 28, 30 millones de dólares--; los ingresos, a partir del momento que obtengamos producción, y la diferencia. Nosotros tenemos de diferencia, saldos negativos, en contra, en los primeros, 4, 5 años del proyecto y éste se empieza a autofinanciar a partir del sexto año. Y al final, hay un excedente neto, sólo por consideración de crudo, de petróleo en crudo, sin evaluar el gas natural, de 2 mil millones de dólares. Ahora, si sumamos a esto alrededor de 4 mil millones de dólares que representa el gas natural, el excedente total significaría alrededor de 6 mil millones de dólares.

Considerando diferentes precios del crudo, hemos hecho también un análisis de la tasa interna de retorno. Suponiendo que el costo del metro cúbico es 30, 35, 40 y hasta 50 dólares por metro cúbico, éstos son los resultados. Cualquier inversionista, con la mitad de esta tasa de retorno, no pierde ni un minuto en meterse en este negocio, que es excelente. Nosotros tenemos tasas internas de retorno que están más altas que esto, porque el crudo a 50 dólares por metro cúbico significa un costo de alrededor de 7 dólares por barril, y en este momento estamos pagando 10; es decir, la tasa interna de retorno es más o menos de 70, porque es extraordinariamente elevada.

Con esto termina la exposición.

Nosotros hemos hecho una pequeña revisión de las expectativas que tiene este proyecto. ENAP está técnicamente preparada para llevarlo adelante y creemos que éste es un proyecto que debe realizarse, iniciarse de inmediato y ya estamos tomando las medidas para hacerlo. Lo que nos interesa ahora es la participación de ASMAR, porque creemos que, mediante ello, el país va a ganar mucho más de lo que podría ganar en un proyecto como éste si ENAP lo hace por su cuenta.

El Cde. (R) de la Armada agrega: terminada la exposición global del señor García, insistiré en otros puntos y voy a ahondar en otros temas.

El proyecto de explotar petróleo desde el mar en Magallanes implica la construcción de equipos de perforación marina; equipos de construcción de grúas en el mar, y de estructuras soportantes de pozos y de equipamiento de producción.

De los equipos anteriormente mencionados, es indiscutible que las estructuras mencionadas, o plataformas fijas, deben ser construidas en las vecindades del área de operación, dada la complicación y el costo que supone su transporte. El equipo Propac (fonético), equipo de perforación, barco auxiliar, grúa flotante, barcasas planas, etc., pueden ser adquiridos en otros países o fabricados en lugares distintos del área de operación.

Visto lo anterior, ENAP se ha preocupado de investigar la factibilidad de las soluciones a las alternativas siguientes: 1) construcción local de las estructuras y compra en el exterior del resto del equipo; 2) construcción local de las estructuras, compra en el exterior de los equipos de perforación y construcción en Chile del resto, y 3) construcción local de las estructuras y construcción en Chile de todo el resto del equipo.

Desde un comienzo, se vio la conveniencia de integrar los grupos con capacidad de construcción naval, con el objeto de producir el máximo de equipos en el país, lo que significaría economía de divisas y progreso en el dominio de la técnica de construcción naval. Descartada la posibilidad de usar astilleros, por su falta de capacidad, se iniciaron los contactos con ASMAR, entidad que mostraba ser la única capaz de enfrentar una tarea como la propuesta.

Dada la gran cantidad de interrogantes que suponía la preparación e implementación de un astillero que fuera capaz de ejecutar las instalaciones que necesita ENAP, de acuerdo con ASMAR, solicitó la asesoría de un grupo de expertos. La solicitud fue presentada a Holanda, Japón y Francia., obteniéndose una rápida reacción del primero de los países nombrados. Holanda designó al grupo Reinert Kelde Deferone (fonético) a cargo de analizar la factibilidad de la construcción e implementación de un astillero que pudiera construir los equipos señalados y que, además, a pedido expreso de ASMAR, contemplara la construcción de un nuevo varadero para esa entidad en Punta Arenas. Los expertos holandeses recorrieron todas las instalaciones de ASMAR, tanto en Valparaíso como en Talcahuano y en Punta Arenas. Después de analizar la información recogida, entregaron un preinforme, en el que, en resumen, se expresa que tal construcción es factible y que el sitio ideal para su materialización es en los terrenos de Punta Arenosa, en la ciudad de Punta Arenas. Se dejó planteado, además, que el grupo holandés se interesaría por realizar un estudio definitivo del astillero, para lo cual indicaron una cifra de más o menos 500 mil dólares. ENAP solicitó separadamente al Instituto Geológico de la Universidad de Chile un informe geotécnico de los posibles lugares de alternativa en torno de la ciudad de Punta Arenas para el supuesto caso de que ASMAR no se decidiera a intervenir en esto. El estudio mencionado indica como lugar ideal el mismo punto elegido por los holandeses y señala como segunda alternativa los terrenos adyacentes a Bahía Laredo, en las cercanías de Cabo Negro. Durante el transcurso de las conversaciones, tomó forma un plan global de aprovechamiento de los terrenos de Punta Arenosa, en el que intervino la Dirección de Obras Portuarias, interesada en la construcción del muelle fiscal; Obras Sanitarias, con ENAP y la Corporación de Magallanes, en la construcción de la maestranza que fabricará las cañerías para el acueducto, y ASMAR, en el astillero.

El astillero se visualizaba como un complejo de tres secciones: playa de fabricación de estructuras con acceso al mar; grava de construcción de

buques, donde se fabricarían equipos de perforación marina, y varadero para reparación y carena de buques. El proyecto se complementaría con los talleres, bodegas, oficinas, etc.

En el intertanto, ENAP siguió insistiendo en la obtención del crédito que permitiera realizar todas estas obras. En febrero de este año, ENAP decidió enviar una comisión al extranjero, que fue presidida por el señor García, y que llevaría en carpeta, entre otros, los objetivos siguientes: a) contratación de un equipo de perforación marina que pudiera ser entregado en muy breve plazo; b) investigar las posibilidades de construcción en el exterior de equipos de perforación marina, y c) actualizar el proyecto de construcción de un astillero en Punta Arenas. Durante este viaje se visitaron astilleros norteamericanos y europeos. Se discutió con firmas diversas de distintas nacionalidades, lográndose cumplir con gran parte del objetivo y, en concreto, los puntos siguientes; a) discusión y resolución de todos los problemas primarios para la contratación de un equipo Jack Up a ser entregado a fines de 1975; b) acuerdo con el grupo holandés para la presentación en definitiva de un "proposal" para la construcción del primer equipo Jack Up de la Natrolanda (fonético), y estudio completo del astillero para Punta Arenas. El contrato para el punto a) se firmaría a mediados de mayo, y la presentación del "proposal" se haría alrededor del 30 de abril. Además, se tomó contacto en Europa con dos representantes de grupos financieros, los que, previa la supresión de las formalidades de rigor, estarían dispuestos a financiar el proyecto global, incluyendo la implementación del astillero. Estos dos grupos, uno holandés y otro francés, en el fondo estarían representando intereses de los países árabes.

La posición definitiva de ENAP en relación a estos problemas, es la siguiente: recomendar la construcción de un astillero para ASMAR en terrenos de Punta Arenosa, astilleros que deberían tener las capacidades siguientes: patio de construcción de estructuras fijas con una capacidad de 2 mil toneladas anuales; patio de construcción de equipos de perforación con una capacidad también de 2 mil toneladas anuales. Se estima que los siguientes son los costos de la construcción del astillero: estudio de ingeniería, 350 mil dólares; construcción de gravas y balcones, 4 millones; equipo, grúa, máquina, etc., 4 millones. Total estimado, 8 millones 350 mil.

Proyectos anexos, y esto es lo que yo considero de importante trascendencia.-

Corporación de Magallanes, agua potable.- El proyecto de aprovechar la hoya hidrológica de Parrilar (fonético), además de solucionar integralmente el antiguo problema de agua potable de Punta Arenas, es básico para el funcionamiento de la planta de ENAP en Cabo Negro, que producirá anualmente 150 mil toneladas de úria (fonético); 150 mil toneladas de amonio y 150 mil toneladas de etileno. De ahí la importancia de la intervención de ASMAR con

Obras Sanitarias y con la Corporación de Magallanes para la construcción de estas cañerías. Se calcula que sólo por este concepto del complejo recién indicado, habrá un mayor movimiento marítimo de 30 mil toneladas mensuales, lo que equivaldría a 3 buques de características especiales de más o menos 10 mil toneladas cada uno. Si a lo anterior sumamos la producción que se espera de L.N.G., que es el gas natural líquido, a razón de 2 millones de toneladas de fuel oil equivalente al año, nos aumenta ese tráfico marítimo mensual aproximadamente en 150 mil toneladas, equivalentes a 3 buques de gran escala. No se ha considerado el tráfico normal, ni la mayor producción que significará el proyecto Costa Afuera, estimándose su total en otras 150 mil toneladas mensuales, que significan otros tres buques de gran tonelaje. Por último, habría que agregar a este movimiento marítimo mensual el buque encargado del transporte del L.P.G., que es el gas que consumimos en nuestras casas. Todo el conjunto constituiría un tráfico marítimo mensual de combustible y productos derivados de aproximadamente 10 buques mensuales.

Construcción del nuevo puerto de Punta Arenas.- Las severas limitaciones del actual muelle restringen peligrosamente un tráfico marítimo normal y, si se considera la importancia en aumento de la posición geoes-tratégica y geovial de este terminal marítimo, se hace perentorio ir a la rápida construcción de un nuevo puerto cuyo movimiento marítimo llegará a cifras de alta magnitud.

Las conclusiones que se solicitan aquí, señor Presidente, es que para enfocar este problema habría dos alternativas: una, que ENAP enfrente sólo el problema, y la otra, que se transforme en un proyecto global, que involucraría los 4 proyectos anexos: construcción del nuevo puerto, cuyo proyecto ya está terminado; construcción del agua potable de Punta Arenas; construcción de un nuevo astillero, y, en el caso de la Fuerza Aérea, construcción de una nueva base que tendría que reemplazar, al ceder la Fuerza Aérea, Chacalluta. Esa es la forma que yo llamo el proyecto global.

Este proyecto global, de no realizarse en esa forma, sería enfrentado independientemente por ENAP con una gran desventaja; desventaja: que atrasa tres proyectos que son prioritarios, que hay una limitación de medios y que, decididamente, se pierde la oportunidad de hacer en Punta Arenas un complejo que reuniría todos los requisitos favorables para este proyecto global.

La Junta resuelve que es más conveniente enfocar el problema en forma global.

2.- Se recibe en audiencia al señor Ministro de Agricultura, quien expone:

Se desea plantear el tema general de las necesidades agrícolas para el futuro, aun cuando nosotros en este momento estamos satisfechos de los créditos que se nos han otorgado.

Las necesidades para el resto del año están totalmente desproporcionadas con los programas y las metas de producción. Lo que se nos ofrece es 40, y la realidad son 200 --estoy hablando en miles de millones de escudos--; entonces, hay una relación de 1 a 5. Esto me preocupa enormemente por tratarse de un problema muy crítico que va a afectar enormemente a la producción agrícola. Esto ha sido estudiado por ODEPA y ha sido presentado al Banco Central. Este, después de algunas dificultades lógicas, porque empezó a operar y, como todo sistema, cuesta implementarlo --el Banco Central estaba limitado en cuanto a las colocaciones por el Fondo Monetario--, y en este momento el señor General Cano nos informa que también sigue limitado, y solamente hemos logrado salvar este mes dándonos la expansión del próximo. O sea, estamos solucionando los problemas en forma artificial, lo que significa que cada mes vamos a estar en esta tremenda crisis de depender de si nos van a dar o no nos van a dar el anticipo del próximo mes. Por eso, se desea que se dé una solución a este problema, que es una necesidad que no admite postergación, porque, o se logran las metas de producción que nos hemos propuesto, o, sencillamente, las abandonamos o las limitamos a otros niveles.

El Asesor Económico del Sr. Ministro de Agricultura expresa; se han planteado diferentes alternativas de qué porcentaje se le financia a la agricultura. Estimábamos que el mínimo, lo más prudente, dada la situación económica, sería de alrededor del 30 ó 40% de los costos; pero sucede que al sector reformado se le financia aproximadamente el 90% de los costos y ellos ocupan más o menos el 80% del crédito agrícola del Banco del Estado. Esto es lo real en la actualidad. El sector privado, que ocupa el 20% del crédito, se le financia aproximadamente el 30 ó 40%. Por lo tanto, si se suma la situación de este momento, el Banco del Estado está financiando alrededor del 70% de los costos de la agricultura, de las necesidades de crédito.

Lo que podría ser razonable es bajarlo del 70 al 40%, pero esa ya sería una decisión que debería tomar el Banco Central, ya que escapa al Ministerio de Agricultura, y es por eso que hay distintas cifras. Si se va a financiar una parte del sector agrícola, un 20, un 30, o un 70% como sucede hoy día.

El problema de la agricultura hay que subdividirlo en la parte equipos, pesticidas, etc. Hay un crédito que se está tramitando por el Banco del Estado que permitiría obtener, por ese lado, si no me equivoco, hay alrededor de 12 millones de dólares para ese fin. Y ahí habría alivio.

Pero lo que preocupa es que el sector reformado ha sido muy lento en pagar los créditos que le han otorgado en el pasado, especialmente durante el tiempo de la Unidad Popular, en que se le otorgaron créditos en forma bastante considerable a tasas de interés muy bajas. Eso, lógicamente, hace que la gente quiera ir prorrogando dichos créditos y no devolviéndolos, lo que les permite disponer de un crédito barato que lo están destinando no a comprar insumos para su producción agrícola, sino a adquirir otros activos, como, por ejemplo, hay casos de asentamientos en que se han comprado camiones que, para la unidad económica tan pequeña, no son la solución, o sea, que se están usando como un medio de movilización, pero que no están destinados a mejorar la producción. Deseo insistir en la tasa de interés tan baja, porque aumenta fuertemente la presión sobre el crédito. Desde que Chile existe, ha sido una de las aspiraciones de los agricultores obtener créditos baratos, porque eso les permite darle mayor expansión a su producción, hasta cierto punto, porque también hay que buscar el justo equilibrio para que no se produzca esto, de que es más fácil, en vez de liquidar otros activos de que puedan disponer, recurrir a los Bancos para sus faenas agrícolas.

Se desea saber la opinión del Banco Central respecto de la posibilidad de usar un saldo de un crédito argentino para adquisición de carne.

El señor Ministro de Agricultura manifiesta que son 20 millones de dólares que no se han tocado. Agrega lo siguiente:

Resulta que en el Sur, yo mismo le sugerí al señor General Cano que hiciera una importación de vientres ovinos porque faltan. Pero resulta que la zona de Punta Arenas se vio afectada por una sequía y, lejos de poder recibir ganado, en este momento tenemos un problema de movimiento de ganado dentro de la zona, porque hay animales que van a morir de hambre este año. Y para esto han pedido créditos, porque el traslado significa que otro agricultor tendrá que comprar ese ganado y pagárselo a otro. De manera que para eso se necesitan créditos, pues no es cuestión de que vayan a arrendar talaje.

El señor Presidente del Banco Central expresa: para simplificar el problema a la Junta, debemos encuadrarnos en una cifra. Yo hablo de 100 y el señor Ministro de Agricultura habla de 200.

Si la cifra se mantiene en los 100 de que hablamos primitivamente, se podría buscar una solución; pero si ella sube a 200, nunca vamos a llegar a una solución.

Para tener el cuadro general encima de la mesa: si se quiere financiar el 100% de los costos de la agricultura, en este momento necesitaríamos 367 mil millones de escudos. Esto no incluye el reajuste que se anunciará el 1º de mayo, que significaría 100 mil millones de escudos más; o sea, en total 467 mil millones de escudos. El cálculo está hecho en el

supuesto de 80% de inflación para todo el año 1974; es decir, si aumenta la inflación, la cifra es mayor.

La otra cara de la medalla: cuando se hizo el programa económico, el crédito total bancario --la agricultura se financia parte con crédito bancario y parte de otra forma-- posible de alcanzar eran 80 mil millones de escudos; de los cuales, tradicionalmente, el 25% del crédito ha ido a la agricultura. Suponemos que esa cifra se mantiene en 1974, así es que de ahí podría disponer de 20 mil millones de escudos; esto es, de acuerdo con el programa. De acuerdo con las necesidades, son 500 mil millones de escudos. Esto es, para poner en el mismo término, posibilidad de financiamiento con necesidades de financiamiento. O sea, no se ve una solución fácil si se de sea financiar todo el sector agrícola a través del crédito bancario.

La Junta resuelve que el señor Ministro de Agricultura estudie la solución del problema directamente con el señor Presidente del Banco Central.

--El señor Ministro de Agricultura se refiere al problema financiero de la firma CALO, de Osorno, en los siguientes términos:

Esta firma tiene en la actualidad problemas de caja, cheques sin fondos, por noventa y tantos millones. Mi proposición es que se le presten unos 60 millones.

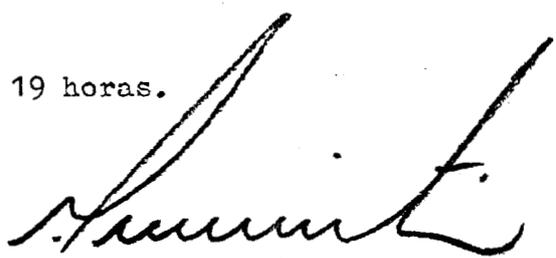
El señor representante del Banco Central expresa: no comparto la opinión del señor Ministro de Agricultura, porque, según lo que se explicaba esta mañana, Calo tiene un déficit de caja de 560 millones de escudos en este momento, pero tiene stock de leche para 5 meses. El precio del kilo de leche está hoy día en 720 escudos. Ellos están vendiendo este producto con letras a 90 días o más; letras que tienen en su poder, y, precisamente, las quieren llevar a descuento; pero arguyen que están perdiendo plata porque, al descontarlas, les va a significar un gasto financiero. Pero si ellos bajarán el kilo de leche a 600 escudos, en vez de 720, podrían fácilmente hacer caja y no necesitarían recurrir al crédito bancario. Se estima que se debe negar toda ayuda a Calo en este momento.

El señor Ministro de Agricultura agrega que, financieramente, Calo está bien. Lo que pasa es que no tiene caja, no tiene efectivo.

El señor representante del Banco Central es de opinión de prestarles 50 millones de escudos por 15 días.

La Junta acuerda que se le conceda un crédito por un plazo reducido.

--Se levanta la sesión siendo las 19 horas.



AUGUSTO PINOCHET UGARTE  
General de Ejército

