



# Entre 35% y 40% de esos barcos que recalán en Chile superan la altura Región de Los Lagos: Buscan puertos para cruceros que no podrán cruzar el Puente Chacao

Ancud y Carelmapu, cada cual con argumentos a favor y en contra, surgen entre las opciones para recibir a las embarcaciones.

SOLEDAD NEIRA FARÍAS

Con unos 68 metros de altura sobre su línea de flotación, el "Majestic Princess", con cerca de cinco mil personas a bordo, es el crucero más grande que ha arribado a puertos chilenos. Pero su escala en Puerto Montt, en la anfetala de la Navidad, podría incluso ser la primera y tal vez la única.

Y es que a partir de la instalación de las calzadas del Puente Chacao, la obra pública más grande en construcción en el país, su altura le impedirá cruzar el canal de Chacao hacia la capital de la Región de Los Lagos, que en Chile esta temporada suma la mayor cantidad de pasajeros: 105 mil en 57 recaladas, además de 21 paradas en Castro, en la isla grande de Chiloé.

A partir de 2028, incluso desde fines de 2026, señalan desde el Ministerio de Obras Públicas, entre un 35% y un 40% de los barcos que actualmente cruzan Chacao no podrán pasar bajo el puente porque el gálibo —dimensión máxima— del viaducto, de 50,08 metros en la marea más alta, se los impedirá.

Como le ocurrió al "Majestic Princess", que tuvo dificultades



**TURISMO.**— La Empresa Portuaria de Puerto Montt sostiene que para esa región es importante no perder las líneas de crucero. Indica que las inversiones deben apuntar a "un terminal para buques de pasajeros".

para pasar bajo el cable de alta tensión que lleva energía eléctrica desde el continente hasta Chiloé.

## Planificación

El crucero tuvo que tomar el acceso sur, "que es más complicado", cuenta Edmundo Silva, gerente de la Empresa Portuaria

de Puerto Montt (Empormontt). El puente beneficia mucho a la región, "pero su diseño obedece por lo menos a 15, 20 años atrás (...) y la ingeniería naval ha avanzado mucho (...). En general, han crecido por lo menos 30% o 40% en tamaño", afirma el ejecutivo.

Silva afirma que hicieron "estudios para anticiparse y tener una propuesta técnica. Una opción como región, pero hay que invertir y como empresa portuaria no tengo la capacidad de inversión para hacer eso".

También comenta que estudiaron seis bahías al oeste de donde se construye el puente. Entre otras, Carelmapu, Maullín o Ancud, donde está la mejor opción, asegura Silva. Han presentado la idea a todas las autoridades

de Ancud, Oelckers dice que le juega en contra su falta de infraestructura. Mientras que Carelmapu, afirma, tiene la posibilidad de que los *tenders* —embarcaciones auxiliares— bajen con seguridad a sus pasajeros, pero además presenta otras ventajas como la economía en tiempo de navegación y con ello de combustible, entre ocho y 12 horas de ida y vuelta a Puerto Montt, lo que además amplía el área de visita de los pasajeros



**VISITA.**— El "Majestic Princess", de la clase Royal, arribó el pasado 21 de diciembre a la bahía de Puerto Montt.

des para que se defina, "porque estos navíos venden a dos y tres años la ruta", remarca.

## Embarcaciones auxiliares

La dificultad afectaría al 35% o 40% de los barcos, pero equivalentes al 60% de los pasajeros, remarca Víctor Oelckers, de la agencia naviera Inchcape, quien explica que según un estudio que encargó esa compañía, la caleta de Carelmapu ofrece las mejores condiciones.

Acerca de Ancud, Oelckers dice que le juega en contra su falta de infraestructura. Mientras que Carelmapu, afirma, tiene la posibilidad de que los *tenders* —embarcaciones auxiliares— bajen con seguridad a sus pasajeros, pero además presenta otras ventajas como la economía en tiempo de navegación y con ello de combustible, entre ocho y 12 horas de ida y vuelta a Puerto Montt, lo que además amplía el área de visita de los pasajeros

más allá de la provincia de Llanquihue, sumando toda la de Chiloé.

Para Silva, eso sí, Carelmapu tiene dos problemas: bajo calado y corrientes.

"Nos parecía una muy buena bahía por lo que se veía por encima el espejo de agua", pero tiene incluso cuatro metros de fondo, detalla.

## Paños fríos

En tanto, Nelson Águila (DC), consejero regional por Chiloé, pone paños fríos a la idea de Ancud puerto.

"Hay que hacer los estudios, pero la prefactibilidad va a demorar varios años (...), a menos que tuviera prioridad, como la doble vía, que lleva nueve, diez postergaciones, un proyecto que favorece a toda la provincia de Chiloé", sostiene.

"No han sido capaces de hacerla y van a hacer un puerto para dar satisfacción a un grupo de turistas", advierte.