



## Perú desplaza a Chile en el Pacífico Sudamericano

En el 2005 Alan García, presidente peruano, Q.E.P.D., anunció que Perú trabajaría en construir puerto HUB en el Pacífico Sudamericano. Dijo también, que en el siglo XXI ganarían la "nueva guerra del Pacífico", que se daría en la esfera comercial y en el control del tráfico marítimo. Frente a esto, Chile dispuso de 20 años para cambiar el destino de su actual realidad marítima portuaria. Nada se obtuvo, solo un retraso estructural contraproducente. Y no es que haya faltado voluntad para la modernización del sistema portuario nacional: solo que no fue conveniente para la postura globalista que prefirió utilizar a Perú.

Hoy como resultado de ello, los puertos chilenos quedan fuera de competencia. Sin profundidad de aguas necesitan contundentes inversiones en dragados para recibir buques de 20.000 y más TEUS que requieren

mínimo 17,5 metros de calado. Es decir, esta realidad deja a Chile, al igual que Colombia y Ecuador, no solo supeeditados al sistema feeder desde Chancay, encareciendo los costos para el consumidor final, sino y además, a la delicada cuestión geopolítica de la dependencia a puertos vecinos. Además, deben acudir a Chancay para el envío de sus exportaciones. Inquietante perspectiva a corto y mediano plazo.

En estos momentos, las rutas directas son desde China a Perú y viceversa. Si realmente se buscara que el sistema marítimo portuario chileno adquiriera relevancia, debe invertirse en plataforma portuaria como Iquique. Extender sus frentes de atraque no requieren mayores inversiones; posee inmejorable profundidad de aguas, 18 y más metros; una experiencia comercial cincuentenaria; más de 500 hectáreas para acopios;

estudios de accesos directos; además y principalmente, constituye epicentro de redes carreteras bioceánicas; etc. Por cuanto, no es comprensible dilaciones respecto a esta situación. Hoy, se repiten voces preguntándose por qué Chile está fuera de las rutas de las grandes navieras mundiales. El enfoque globalizante es un motivo. Además, al no disponer de una Ley de Puertos, acrecienta que los puertos tradicionales de San Antonio, Valparaíso, y demás, no sean competencia, para Callao y Chancay, en estos momentos; ni para Corfo próximamente. Así, las cosas tal como están, mantendrán a Chile, lejos de los itinerarios marítimos directos de los grandes mercados del siglo XXI. Es decir, desplazados en el Pacífico Sudamericano.

Pedro Oróstica Codoceo