



# El renacer del Estrecho de Magallanes como principal ruta marítima

Fue en 1914 cuando comenzó a operar el canal de Panamá que la actividad marítima en Magallanes comenzó a decaer. Desde entonces, con altos y bajos, el paso oceánico que une el Pacífico con el Atlántico vive de los recuerdos de sus años dorados. El cambio climático y el descenso de las precipitaciones en Centro América han provocado, en los últimos años, una serie de inconvenientes que ha obligado -a un cierto tipo de embarcaciones- a utilizar, nuevamente, el Estrecho de Magallanes para transitar entre ambos océanos, Atlántico y Pacífico.

A este fenómeno se suma la utilización de este gran canal marítimo para operaciones logísticas de cargas complejas de grandes dimensiones en donde Enap primero y los proyectos de hidrógeno verde después, han redescubierto el Estrecho de Magallanes como vía de conexión logística.

Como ejemplo de lo anterior, es que este 2025 el Estrecho de Magallanes, y en especial la ciudad de Punta Arenas, han sido fieles testigos del movimiento de grandes naves con cargas de proyecto como el reciente BOKA VANGUARD y la plataforma petrolera NOBLE REGINA ALLEN que estuvieron frente a las costas de la ciudad.

## Aerogeneradores

Un total de nueve viajes entre el terminal de conectividad de Tres Puentes, en Punta Arenas, hacia Bahía Azul, en Tierra del Fuego, concretó el ferry Kénos de TABSA con el propósito de trasladar dos aerogeneradores que serán utilizados en el proyecto que Total Energies desarrolla en Río Cullen, Argentina. Cada viaje demandó 7 horas de navegación ininterrumpida por el Estrecho de Magallanes, con altos estándares de seguridad y, sin la necesidad de interrumpir la conectividad

terrestre de las rutas CH9, CH255 y CH257 que unen la capital de la región de Magallanes con el terminal de Bahía Azul, en Tierra del Fuego.

"En total trasladamos 864 toneladas de carga sin interrumpir la conectividad terrestre, permitiendo que las familias, empresas e instituciones continúen con sus labores cotidianas", destacó el Subgerente de Servicios Marítimos y Portuarios de TABSA, Julio Dansencich.

La empresa naviera ejecutó el traslado de las piezas más voluminosas, 2 generadores de 100 toneladas cada uno. Asimismo, la operación logística implicó mover hacia Tierra del Fuego, 6 aspas, 8 tramos de torre, 2 hub y 2 nacelle, "sin la necesidad de realizar estudios de puentes

u otros más complejos para planificar la ruta terrestre", explicó el ejecutivo.

Indicó que TABSA ha consolidado su rol como operador logístico clave en la macrozona austral mediante el desarrollo de soluciones de transporte marítimo especializadas para proyectos de gran escala e infraestructura crítica.

## Kénos al servicio de la logística

Bautizado en 2023 en Primera Angostura, el ferry Kénos ha cumplido hasta ahora tareas de conectividad en la región, y comienza a posicionarse como una pieza clave para la logística de proyectos estratégicos. Este moderno ferry tiene 6 pistas, cuenta con una capacidad de carga de 395 metros lineales, con un sistema de propulsión Azimutal con cuatro motores Caterpillar. Esta embarcación posee una eslora (largo) de 89 metros y casi 21 metros de manga (ancho), con una capacidad de carga de 600 toneladas y 340 pasajeros. Asimismo, se destaca que la embarcación está certificada para transporte de carga sobredimensionada y operaciones en condiciones extremas.

Paolo Baldevenito, Project Manager de la empresa Ingeniería de Transportes Javier Cortes, que formó parte del trabajo de traslado de los aerogeneradores, destacó la eficacia y seguridad con las que se realizó la operación desde el muelle Mardones al terminal de conectividad de Tres Puentes y, luego, el embarque y desembarque en el ferry Kénos.

"Con el análisis que hicimos en terreno, encontramos que la logística de embarque desde Tres Puentes hasta Bahía Azul en Tierra del Fuego era la opción más objetiva en el sentido de seguridad del transporte y del traslado de los componentes. Existe menos impacto en la ciudad. Si uno se va por la ruta 9 y toma hacia Punta Delgada el impacto que se produce con esta cargas que son lentas y requieren

escolta, es demasiado. Entonces, esta opción de la barcaza nos minimiza enormemente esos impactos", explicó el ejecutivo.

## Puerto Williams: Otro desafío

Esta compleja maniobra de logística marítima se suma al reciente traslado de 342 toneladas de módulos que forman parte del proyecto de construcción de un hotel de cinco estrellas en Puerto Williams, liderada por la empresa DAP.

La operación logística se concretó con el ferry Kénos zarpando desde el terminal TABSA, en Punta Arenas, hacia Puerto Williams con 9 módulos prefabricados de 19 metros de largo por 3,5 metros de ancho cada uno, de un total de 40 que fueron finalmente trasladados.

Cristóbal Kulczewski, Gerente General de TABSA explicó que la empresa ha realizado una serie de inversiones y actualizaciones a su flota lo que permite afrontar en una excelente forma la demanda que la industria del hidrógeno verde generará en cuanto a requerimiento de servicios logísticos.

"Es evidente que con el volumen de inversiones que debiera concretar esta industria, las necesidades de logística serán muy importantes por lo que en TABSA nos estamos preparando para absorber esa demanda con un servicio de calidad y los más altos estándares de seguridad. Debemos ser conscientes que el Estrecho de Magallanes, para estas inversiones, es la vía de transporte de carga más expedito y menos invasivo en la región", explicó el ejecutivo.

Destacó también que la empresa naviera ha logrado posicionarse como proveedor estratégico de soluciones logísticas marítimas en la Patagonia Austral, habilitando el desarrollo de proyectos energéticos, turísticos y productivos mediante infraestructura propia en terminales clave; flota Ro-Ro especializada para carga de gran volumen y peso; experiencia operativa en entornos remotos y extremos; y cumplimiento normativo y estándares internacionales de seguridad y eficiencia.



Cristóbal Kulczewski, Gerente General de TABSA