

LA REGIÓN AUSTRAL SE CONSOLIDA COMO EL PRINCIPAL POLO DE LA ACTIVIDAD DE CRUCEROS EN CHILE

Magallanes cierra temporada de cruceros concentrando el 53% de las recaladas de todo el país

● Con 177 arribos, la región lideró la industria nacional y amortiguó la crisis del sector que afectó al resto de Chile y a Ushuaia. El hito operacional del Muelle Prat, que permitió a un histórico 70% de los pasajeros desembarcar directo a tierra, junto al crecimiento del 40% en las recaladas de Puerto Williams, consolidan al extremo austral como el principal polo turístico y logístico hacia la Antártica.



En una temporada globalmente compleja, caracterizada por la fuerte contracción de los mercados internacionales, la inestabilidad económica y la volatilidad del turismo de larga distancia, la Región de Magallanes ha vuelto a demostrar con creces por qué se mantiene como el epicentro absoluto de la industria de cruceros en el Cono Sur. Los datos oficiales del balance del periodo correspondiente a la Temporada de Cruceros 2025-2026, presentados de manera pública por la Empresa Portuaria Austral en una solemne ceremonia realizada en las instalaciones de la sala de pasajeros del Terminal Arturo Prat de Punta Arenas, ratifican un posicionamiento estratégico y comercial de proporciones contundentes,

confirmando que la región concentró el cincuenta y tres por ciento de todas las recaladas de naves turísticas registradas a nivel nacional.

El logro adquiere ribetes de verdadera hazaña para la economía regional al momento de analizar detalladamente el comportamiento del mapa vecinal y los puertos competidores directos en las rutas australes. Mientras la totalidad del territorio de Chile anotó un desplome generalizado del dieciocho por ciento en la recepción de recaladas y una preocupante disminución del veinte por ciento en el movimiento total de pasajeros, y el emblemático puerto de Ushuaia en Argentina retrocedió un dramático treinta por ciento en el flujo de turistas, Magallanes logró mantener prácticamente

estables sus operaciones globales con un incremento neto del uno por ciento en las recaladas de buques y amortiguó la caída generalizada de pasajeros a solamente un diecisiete por ciento, movilizándolo con éxito a cerca de sesenta y cuatro mil setecientos pasajeros vinculados directamente al turismo de cruceros internacionales, nacionales y de las codiciadas expediciones antárticas.

Al respecto de este complejo escenario internacional y el éxito de la industria local, la gerenta de Servicios de la Empresa Portuaria Austral, Marcela Mancilla, fue clara y enfática al desglosar los números ante la audiencia compuesta por operadores turísticos, agencias navieras y altas autoridades del sector público y privado, señalando que "no

obstante a la situación que se presenta en nuestro entorno, el resultado de la temporada fue positivo dentro de este contexto". Las palabras de la ejecutiva reflejan la satisfacción de una gestión portuaria que debió redoblar esfuerzos logísticos para contrarrestar la tendencia a la baja que afectó al resto del continente sudamericano.

LA REVOLUCIÓN ESTRUCTURAL DEL MUELLE PRAT Y EL FIN DE LAS COMPLEJAS OPERACIONES A LA GIRA

Detrás de la solidez incuestionable de las cifras expuestas existe una explicación técnica, económica y de planificación estratégica fundamental, la cual radica directamente en los avances logrados en materia de infraestructura portuaria pública. La temporada 2025-2026 será recordada de forma imperecedera en los anales del transporte marítimo regional como el periodo exacto en que se habilitó operacionalmente el remozado Muelle Arturo Prat para la atención directa de cruceros de gran envergadura, permitiendo el atraque seguro de naves de hasta trescientos metros de eslora, lo que supera con holgura el límite técnico anterior que se situaba estrictamente en los doscientos cincuenta y ocho metros de longitud.

El punto de inflexión definitivo para el sistema portuario de Magallanes ocurrió el tres de enero de este año, cuando las aguas de la bahía de Punta Arenas cobijaron la histórica y espectacular recalada del gigante Oosterdam, un imponente crucero de doscientos ochenta y seis metros de longitud

que se convirtió en el símbolo del salto cualitativo de la ingeniería local, catalogado por la propia empresa estatal portuaria como un hito que "marcó un antes y un después para la industria". Este acontecimiento transformó radicalmente la experiencia del pasajero y la eficiencia logística de las grandes líneas navieras del mundo, debido a que permitió comprobar en terreno que las ampliaciones portuarias estaban listas para competir con los estándares más exigentes del mercado global de turismo marítimo.

El impacto práctico de esta obra de ingeniería civil fue inmediato y se tradujo en una sustancial mejora de la experiencia de los miles de visitantes, los tripulantes y el personal de las agencias marítimas en tierra. De acuerdo con las estadísticas oficiales reveladas en el balance corporativo, durante la temporada anterior 2024-2025 solo el cincuenta y un por ciento de los pasajeros que arribaban a la capital regional eran atendidos directamente en la estructura del muelle, viéndose el resto de los turistas obligados a descender en botes auxiliares o tenders, mientras que durante el último periodo analizado esa cifra de atención directa al muelle se disparó exponencialmente hasta alcanzar un histórico setenta por ciento.

Esta considerable reducción de las operaciones a la gira no solo disminuyó a un mero treinta por ciento el uso de las lanchas auxiliares para el desembarco, sino que redujo los tiempos de espera y optimizó las medidas de seguridad para

los viajeros. En términos de volumen de buques, mientras que en el ciclo anterior fueron quince los cruceros que se vieron forzados a operar a la gira debido a sus dimensiones, en la última temporada dicha cifra disminuyó de forma drástica a solamente siete naves, permitiendo un flujo peatonal mucho más expedito, cómodo y directo hacia el corazón comercial de la ciudad.

El gerente general de la Empresa Portuaria Austral, Miguel Palma Morales, destacó con profundo orgullo este avance operacional en medio del balance oficial del periodo, indicando textualmente ante los presentes: "Eso tiene un impacto muy relevante en la experiencia de los pasajeros y en la relación directa con la ciudad". Asimismo, la gerencia de la empresa portuaria complementó esta idea desde una perspectiva netamente logística al explicar en su informe: "Cuando la nave está a muelle, existe la posibilidad de que el 100% de los pasajeros puedan bajar, más la tripulación", lo que multiplica las oportunidades de consumo local.

Para dimensionar el peso específico de estas megas estructuras en la economía regional, la administración de la empresa estatal precisó que durante los meses de operación se registraron seis recaladas de naves que superaban los doscientos cincuenta y ocho metros de eslora, las cuales, debido a su gigantesca capacidad de transporte, representaron de manera directa el veinte por ciento de la totalidad de los pasajeros que ingresaron a la región por vía marítima en todo el periodo anual.



EL DESPEGUE LOGÍSTICO DE PUERTO WILLIAMS COMO BALUARTE EN LA RUTA HACIA EL CONTINENTE BLANCO

Si bien la comuna de Punta Arenas ratificó plenamente sus credenciales históricas como la ciudad que ostenta la mayor cantidad de recaladas de cruceros de todo el territorio nacional, la localidad austral de Puerto Williams se alzó con propiedad como la gran revelación económica y el motor emergente más potente del turismo de expedición hacia las gélidas latitudes de la Antártica. La capital de la Provincia Antártica Chilena

experimentó una verdadera explosión de actividad marítima gracias al riguroso y coordinado trabajo interinstitucional desplegado entre la Armada de Chile, las autoridades regionales y comunales, y los diversos actores privados que componen la cadena de valor de la industria de cruceros.

A través del potenciado uso del Muelle Guardián Brito, el cual se proyectó con fuerza como una alternativa de altísima competitividad internacional, la localidad austral logró complementar de manera perfecta las operaciones tradicionales que se venían ejecutando de

forma habitual en la Rampa Williams. Gracias a este despliegue, la ciudad austral alcanzó la cifra de cincuenta y tres recaladas de forma exitosa durante la temporada 2025-2026, lo que significó un impresionante crecimiento del treinta y nueve como cinco por ciento, rozando el cuarenta por ciento de aumento en comparación con el ciclo del año anterior, posicionando a la comuna como la segunda ciudad con mayor volumen de llegadas de cruceros en todo Chile.

En estricta consonancia con el aumento del número de arribos de barcos, Puerto Williams evidenció además

un incremento neto del siete coma cinco por ciento en el transporte y movilización de pasajeros de cruceros, consolidando su relevancia tanto en la compleja modalidad de home port, que implica operaciones de inicio y término de itinerarios con recambio completo de pasajeros mediante puentes aéreos, como en el servicio de naves en tránsito que avanzan hacia los canales fueguinos y el Cabo de Hornos. No obstante los excelentes dividendos públicos de este crecimiento, el éxito comercial trae aparejado un desafío de gestión administrativa que requiere atención urgente, puesto que el convenio marco suscrito con la Armada de Chile para la utilización civil del Muelle Guardián Brito tiene una vigencia legal que se extiende por solo una temporada más, erigiéndose como uno de los principales nudos críticos que la empresa portuaria estatal deberá resolver a la brevedad para garantizar la estabilidad a largo plazo de este pujante modelo de negocios turísticos.

Por otra parte, la intensa actividad registrada en las aguas magallánicas no estuvo restringida únicamente al transporte de pasajeros de recreación o turismo de lujo, sino que estuvo pro-

fundamente marcada por una activa y estratégica operación de naves científicas internacionales. Durante el transcurso del periodo de la última temporada se contabilizaron cuarenta y dos recaladas de buques científicos de diversas banderas y potencias mundiales, superando de manera holgada los registros establecidos en la temporada anterior, un movimiento portuario que viene a reafirmar con creces la relevancia geopolítica del sistema portuario austral no solo en el plano económico del turismo de cruceros, sino también en el ámbito de la ciencia global, la cooperación internacional y la conexión logística fundamental con el Territorio Antártico Chileno.

LA HOJA DE RUTA DE LA INVERSIÓN PÚBLICA Y LOS DESAFÍOS URGENTES DE LA COMPETITIVIDAD REGIONAL

Conscientes en todo momento de que el liderazgo absoluto de la industria no es una condición estática y que los mercados internacionales exigen una modernización constante, la plana mayor de la Empresa Portuaria Austral aprovechó la instancia del balance público para transparentar y detallar la millonaria

hoja de ruta de inversiones que dará forma a los puertos de la región en el corto, mediano y largo plazo, contando para estos fines con el robusto soporte financiero del Banco Interamericano de Desarrollo a través de líneas de crédito especializadas con BID Invest y fondos no reembolsables de donación internacional.

La iniciativa de ingeniería más relevante y ambiciosa anunciada por la administración portuaria consiste en el proyecto de conexión e unificación total de la infraestructura actual del Muelle Prat, mediante el cual se busca enlazar los dolphins de amarre y las pasarelas existentes bajo una sola estructura de losa continua de hormigón armado, lo que permitirá operaciones de carga, descarga y tránsito de pasajeros infinitamente más fluidas, seguras y eficientes. El proceso de licitación pública internacional para esta monumental obra civil ya se encuentra formalmente en marcha, registrando hasta la fecha un inusitado interés por parte de treinta y seis empresas constructoras multinacionales procedentes de diversas latitudes del planeta, estimándose que la totalidad de esta nueva superestructura portuaria estará



OBRAS EN MUELLE PRAT PERMITEN QUE EL 70% DE LOS CRUCERISTAS DESEMBARQUE DIRECTO A TIERRA.



completamente operativa y al servicio de la comunidad marítima mundial para el inicio de la temporada 2028-2029.

En lo que respecta a los compromisos institucionales más inmediatos fijados para el presente año calendario, la gerencia de la empresa portuaria estatal asumió la tarea urgente de mejorar y modernizar de forma provisoria los actuales sistemas de pasarelas mecánicas que interconectan los dolphins de atraque, una optimización técnica enfocada en permitir el desembarco directo de los turistas y que apunta al objetivo comercial de expandir el tiempo de permanencia efectiva de los visitantes en el centro urbano e histórico de Punta Arenas en al menos un treinta por ciento. De igual manera, se confirmó de manera oficial que todos los antecedentes técnicos y legales para proceder a la licitación del nuevo y moderno Terminal de Pasajeros de Punta Arenas ya fueron despachados a las oficinas de la Contraloría General de la República para su correspondiente toma de razón legal, sumándose a estos esfuerzos la ampliación del Terminal José Santos Mardones.

Uno de los tópicos más complejos y debatidos du-

rante la jornada del balance sectorial apuntó de manera directa a la agresiva estrategia de competencia comercial adoptada recientemente por el puerto argentino de Ushuaia, plaza que aplicó una drástica y llamativa rebaja en sus tarifas arancelarias por concepto de atraque para atraer a las compañías navieras internacionales. Al ser consultado respecto a esta amenaza directa para la ruta chilena, el gerente general Miguel Palma Morales reconoció abiertamente que uno de los desafíos más urgentes y prioritarios para la Región de Magallanes radica en avanzar decididamente hacia una optimización y reducción de los costos operacionales del sistema local, especialmente en lo tocante a las complejas maniobras de atraque y desatraque de las naves.

Con el firme propósito de abordar esta problemática tarifaria, Palma Morales confirmó que actualmente se está ejecutando un riguroso estudio técnico de maniobrabilidad tanto para el Muelle Prat como para el sector de Mardones, un análisis de ingeniería que busca determinar con base científica si es factible permitir que un mayor número de cruceros modernos de gran calado puedan operar de manera

autónoma en los terminales magallánicos sin la necesidad obligatoria de contratar costosos medios de apoyo externos o remolcadores en zonas seguras. Palma advirtió con total franqueza ante los operadores que "los costos del sistema nos hacen perder competitividad y hay que buscar la forma de darle seguridad cuando las operaciones lo permiten".

Mirando hacia un horizonte de más largo aliento y en directa sintonía con las exigencias medioambientales que hoy dominan la agenda económica global, la administración de la Empresa Portuaria Austral reveló que ya se encuentran dando los primeros pasos para el desarrollo de estudios vinculados directamente al suministro de energía eléctrica limpia desde tierra para las naves en estadia, tecnología conocida internacionalmente como cold ironing que posibilitará que los barcos turísticos apaguen por completo sus motores auxiliares de combustión interna y dejen de consumir combustible diésel pesado mientras permanecen atracados en las bahías chilenas, eliminando la huella de carbono en los prístinos ecosistemas del extremo sur de Chile.

Al cerrar su intervención pública, el máximo directi-



PUNTA ARENAS PROYECTA MILLONARIAS INVERSIONES PARA POTENCIAR EL TURISMO DE CRUCEROS.

vo de la compañía portuaria estatal fue enfático en recalcar que todos los esfuerzos financieros y los beneficios derivados de una infraestructura pública moderna y robusta no se quedan en las arcas de la empresa portuaria propiamente tal, sino que se derraman de forma transversal sobre la totalidad de los actores productivos y comerciales que operan y viven bajo el alero de la actividad del puerto, mencionando expresamente a los pequeños y

medianos operadores turísticos, guías locales, agencias logísticas, el comercio minorista, el rubro gastronómico y los servicios de transporte de la región entera. El líder portuario concluyó su exposición manifestando de forma categórica que "estamos dando pasos pequeños, pero en la dirección correcta", dejando claro que los resultados y las proyecciones para las próximas temporadas se vislumbran sumamente auspiciosas para Magallanes.

Compañías del lujo y el entretenimiento internacional ya han manifestado formalmente su intención de regresar, destacando el retorno de la prestigiosa línea Norwegian y el creciente interés comercial manifestado por la gigante naviera MSC, nombres globales que confirman que el gigante del turismo marítimo austral chileno se prepara para seguir gobernando con solidez las codiciadas y complejas rutas del fin del mundo.