

# EL MAGALLANES

**Diario fundado el 7 de enero de 1894** por Manuel Señoret, Juan Bautista Contardi y Lautaro Navarro Avaria. Director, Gerente General y Representante legal, Francisco Karelovic Car. Editor general, Poly Rain Haro. Editado por la Empresa de Publicaciones La Prensa Austral Limitada, Waldo Seguel 636, Fono Mesa Central: 2204000, Punta Arenas. Diario afiliado a la Asociación Nacional de la Prensa y la Sociedad Interamericana de Prensa.

## El estrecho vuelve al centro del mapa

Durante años, el estrecho de Magallanes fue visto por muchos como una reliquia histórica, una ruta marítima de enorme valor simbólico, pero desplazada por los grandes corredores modernos del comercio internacional. Sin embargo, el escenario global ha cambiado de manera abrupta. El bloqueo de Ormuz, las tensiones en el Mar Rojo, la incertidumbre en torno al Canal de Panamá y la creciente disputa geopolítica entre potencias han vuelto a instalar una vieja certeza: quien controla o administra rutas seguras de navegación posee una ventaja estratégica invaluable.

En ese nuevo tablero, Magallanes vuelve a aparecer en el centro del mapa.

No es casualidad que hoy los estrechos marítimos sean observados con renovada atención por gobiernos, armadores y mercados internacionales. El comercio mundial depende de corredores vulnerables, expuestos a conflictos bélicos, amenazas

terroristas, crisis diplomáticas o incluso efectos climáticos. La fragilidad de esas rutas ha obligado a repensar alternativas logísticas más seguras y estables. Allí, el estrecho de Magallanes reaparece como una vía natural estratégica, protegida de muchos de los focos de tensión que hoy afectan al hemisferio norte.

Pero esta vez la oportunidad no puede ser solamente discursiva.

Los últimos datos de exportaciones regionales entregados por el Ine muestran que Magallanes está viviendo un momento económico que merece una lectura mucho más profunda que la simple celebración estadística. Debe observarse y leerse lo que está detrás del crecimiento de 48,2% en las ventas al exterior durante marzo, el salto del 116% en toneladas exportadas y la expansión de mercados como Brasil, Estados Unidos y especialmente China. La región está aumentando su peso real dentro de las

cadenas globales de suministro.

Cuando China incrementa en más de 27 mil por ciento el volumen físico recibido desde Magallanes, no estamos frente a una anécdota coyuntural. Estamos viendo señales concretas de una demanda internacional que requiere infraestructura, conectividad y capacidad logística de largo plazo. Lo mismo ocurre con el fortalecimiento de Brasil y Estados Unidos como socios estratégicos. América vuelve a mirar el extremo sur no solo como territorio remoto, sino como un punto de intercambio cada vez más relevante.

Aquí aparece una pregunta incómoda: ¿está Magallanes preparada para asumir ese rol? Con honestidad, la respuesta es obvia. Nuestra zona continúa arrastrando déficits históricos en infraestructura portuaria, capacidad de transferencia de carga, modernización logística y visión estratégica. La Empresa Portuaria Austral debe asu-

mir con mayor decisión un rol de inversión y transformación. Modernizar muelles, ampliar capacidades de carga, fortalecer infraestructura multipropósito y preparar puertos aptos para un comercio internacional más exigente ya no es una aspiración de futuro. Es una necesidad inmediata.

La experiencia reciente con la llamada industria del hidrógeno verde dejó una lección evidente. Durante años se instalaron expectativas gigantescas, discursos grandilocuentes y promesas de liderazgo mundial, mientras la infraestructura pública avanzaba con lentitud y sin la coordinación suficiente. El riesgo hoy es repetir el mismo error: creer que las ventajas geográficas bastan por sí solas.

No bastan.

El mundo está redescubriendo el valor de los estrechos. La pregunta es si Chile y Magallanes serán capaces de redescubrir, a tiempo, el valor del suyo.