LITORALPRESS

Fecha: 21-04-2026
Medio: El Pingüino
Supl. : El Pingüino
Tipo: Noticia general
Título: El mar que nos une: Magallanes ante el horizonte antártico

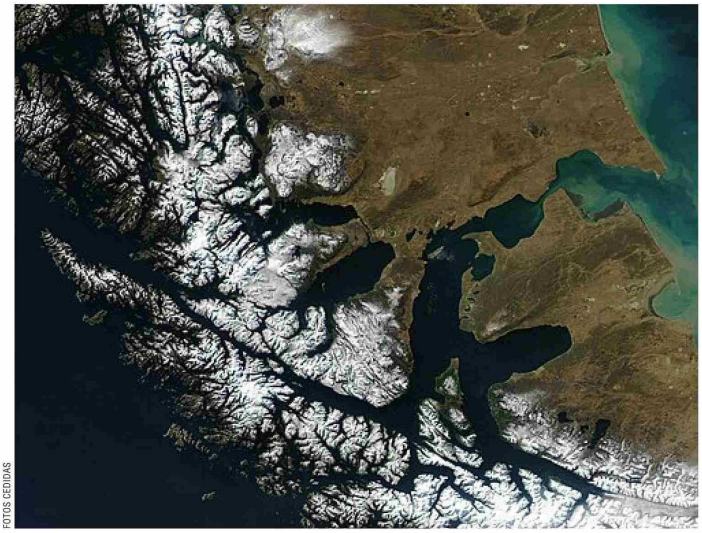
Pág. : 16
Cm2: 353,9
VPE: $ 424.005

Tiraje: 5.200
Lectoría: 15.600
Favorabilidad: No Definida

Crónica sobre la logística marítima como eje estratégico del fin del mundo

El mar que nos une: Magallanes ante el horizonte antártico

● En el confín austral, la región busca transformar sus puertos en un sistema logístico que conecte continentes, proyecte soberanía y abra la puerta estratégica hacia la Antártica.



FOTOS CEDIDAS

El Estrecho de Magallanes mira hacia su proyección antártica.

Crónica
periodistas@elpinguino.com

Hay una ciudad donde el viento no pide permiso. Punta Arenas se asoma al Estrecho de Magallanes con la convicción de quien sabe que el mar no es una frontera, sino un camino. Desde sus muelles parte el destino de una región que durante siglos fue percibida como el confín del mundo, pero que hoy reivindica su condición de puerta, de nudo, de encrucijada entre dos océanos y entre dos continentes. El mar, aquí, no es paisaje: es política, es economía, es identidad.

El Estrecho de Magallanes es una de las vías navegables más estratégicas del planeta. Conecta el Atlántico con el Pacífico en condiciones más seguras que el Cabo de Hornos, y su control soberano ha sido históricamente uno de los pilares de la política exterior chilena. Cada año, cientos de buques de carga, cruceros y embarcaciones científicas atraviesan estas aguas australes. Sin embargo, la infraestructura portuaria de la región -pese a avances notables- no termina de estar a la altura del rol que la geografía le ha asignado por derecho propio.

Ese desfase entre vocación y capacidad es, precisamente, el desafío que Magallanes enfrenta en el siglo XXI. Y la respuesta no puede esperar. Los proyectos de modernización portuaria que se discuten hoy en la región no son meros ejercicios de infraestructura: son apuestas civilizatorias. El puerto de Punta Arenas, principal terminal de la zona, ha comenzado un proceso de reevaluación de sus capacidades para recibir buques de mayor calado, gestionar carga en tránsito y convertirse en un hub logístico de relevancia regional. La conversación ya no es si modernizarse, sino cuándo y con qué urgencia.

Pero la red marítima magallánica no se agota en Punta Arenas. A unos 250 kilómetros al norte, Puerto Natales asoma como un actor en ascenso. Su acceso al fiordo del Última Esperanza y su creciente protagonismo en el turismo de alta gama -con cruceros que recalan buscando el acceso a los glaciares y al Parque Nacional Torres del Paine- lo posicionan como un nodo complementario fundamental. La ampliación de su infraestructura portuaria podría transformarlo en un punto de entrada para carga patagónica y para el abastecimiento de zonas remotas de la región de Aysén, reduciendo la dependencia de las

LITORALPRESS

Fecha: 21-04-2026
Medio: El Pingüino
Supl. : El Pingüino
Tipo: Noticia general
Título: **El mar que nos une: Magallanes ante el horizonte antártico**

Pág. : 17
Cm2: 351,9
VPE: $ 421.618

Tiraje: 5.200
Lectoría: 15.600
Favorabilidad: No Definida

rutas terrestres y los caprichos climáticos que suelen cortarlas.

Al otro lado del Estrecho, Porvenir enfrenta su propia paradoja: es la capital de la provincia más grande de Chile en territorio, Tierra del Fuego, y sin embargo su conexión con el continente depende casi exclusivamente de un transbordador que une destinos separados apenas por unos kilómetros. La potenciación de su terminal marítimo no es solo una demanda de conectividad local; es una necesidad estratégica para integrar la isla grande de Tierra del Fuego a los circuitos logísticos y productivos del país, especialmente en un contexto donde la actividad ganadera, petrolera y turística de esa zona exige cadenas de distribución más eficientes y confiables.

Y luego está Puerto Williams. El asentamiento más austral del mundo con categoría de ciudad -un título que Chile defiende con orgullo frente a las pretensiones argentinas de Ushuaia- tiene en su condición geográfica su mayor activo y su mayor desafío. Ubicado en la Isla Navarino, frente al Canal Beagle, Puerto Williams es la antesala de la Antártica. Su pequeño muelle, insuficiente para las demandas del siglo que corre, podría convertirse en una base de operaciones de primer nivel para la proyección antártica chilena si se le dotara de infraestructura adecuada: astilleros de reparación, capacidad de abastecimiento de combustible, instalaciones de carga y descarga para buques de investigación y logística polar.

La Antártica no es un territorio lejano para Magallanes: es su vecino inmediato, su argumento geopolítico más poderoso y, crecientemente, una fuente de oportunidades económicas y científicas que el mundo está comenzando a disputar con urgencia. El continente blanco concentra el 70% del agua dulce del planeta, reservas minerales incalculables -aunque el Protocolo de Madrid las congele hasta 2048- y una biodiversidad marina cuya explotación sostenible está en el centro del debate internacional. Chile, con su reclamación territorial sobre el Territorio Chileno Antártico, tiene derechos que defender y presencia que demostrar. Esa presencia se sostiene, en primer lugar, desde los puertos australes.

En ese contexto, la Zona Franca de Punta Arenas adquiere una dimensión que va más allá de su función comercial tradicional. Desde su creación en 1977, este enclave libre de aranceles ha sido el motor económico que compensó el aislamiento de la región, atrayendo comercio y abasteciendo a comunidades que de otro modo habrían quedado a merced de los costos del transporte terrestre y la distancia. Hoy, Zona Franca está llamada a reinventarse: su potencial como centro de distribución y almacenamiento para operaciones antárticas, para la provisión de insumos a buques en tránsito y para el comercio con el Atlántico Sur, es enorme y todavía subestimado. Una zona franca con vocación marítima y antártica podría ser un instrumento de proyección estratégica sin precedentes.

El aislamiento no es una fatalidad en Magallanes, es un problema de diseño. Una región que tiene mar en casi todos sus costados no debería sentir que el mundo le da la espalda, pero durante décadas esa ha sido la experiencia de sus habitantes. Las rutas aéreas con conexiones escasas, las carreteras que se cortan por la frontera binacional y con las lluvias o la nieve, los precios inflados por el costo del flete: todo eso configura una cotidianeidad marcada por la distancia. El mar, paradójicamente, es la solución que más cerca ha estado siempre y que menos se ha aprovecha-

Puerto Williams es la ciudad más austral del mundo, con una fuerte proyección antártica.

do. Desarrollar una política seria de cabotaje marítimo -que conecte por agua a los pueblos del archipiélago, que permita mover carga a costos razonables, que integre a Porvenir, Puerto Williams y Puerto Natales en un sistema logístico coherente- es una tarea pendiente que el Estado chileno tiene con su región más austral.

Magallanes mira al polo. No es una metáfora: es una orientación geográfica, una vocación histórica y, cada vez más, una apuesta de futuro. La red de puertos australes -Punta Arenas como hub principal, Puerto Natales como puerta patagónica, Porvenir como acceso a Tierra del Fuego, Puerto Williams como vigía antártico- configura un sistema que, potenciado con inversión, coordinación y visión de Estado, podría posicionar a Chile como la plataforma logística indispensable para todo el tráfico humano y científico que el continente blanco demanda. El mundo ya está mirando hacia allá. La pregunta es si Magallanes estará lista para recibirlo.

"El mar del fin del mundo no es el fin del mar. Es, quizás, el comienzo de todo lo que aún no hemos construido".