

Ojos sobre Magallanes: cómo el estrecho suma importancia estratégica y el camino a su desarrollo

El mapa del comercio marítimo global vive una reconfiguración forzada en 2026, atrapado entre las restricciones del Cambio Climático y la creciente hostilidad geopolítica. Mientras el Canal de Panamá se muestra vulnerable ante las fluctuaciones hídricas, los conflictos armados y la inseguridad crónica dejan en vilo el tránsito en el hemisferio norte y hacen pensar como alternativa, específicamente, en el Estrecho de Magallanes.

Fortalecer el Estrecho de Magallanes ya no representa un mero anhelo de desarrollo para Chile, sino una exigencia de seguridad económica internacional que sitúa al país en el epicentro de la resiliencia del transporte marítimo global. Las sequías extremas e imprevistas (como la provocada por El Niño entre 2023 y 2024) obligaron a reducir los tránsitos diarios por el Canal de Panamá de más de 36 a solo 18, en sus momentos más críticos. Si bien este año se recuperó la cota, el transporte marítimo mundial dejó de verlo como una ruta segura entre el Atlántico y el Pacífico.

La logística internacional pierde así predictibilidad, obligando a las grandes navieras y a las potencias comerciales a reevaluar rutas alternativas que operen de manera segura. Al situarse los ojos de las grandes potencias sobre el Estrecho de Magallanes, surgen los cuestionamientos sobre el nivel de preparación de su infraestructura para tomar la posta y la vulnerabilidad de la soberanía.

El Estrecho de Magallanes es un corredor estratégico natural a nivel del mar, algo no menor, la puerta de entrada a la Antártica. Sin embargo, para que el extremo austral de Chile actúe como un verdadero punto logístico global frente a las crisis de Panamá, los expertos consideran que se requiere de un salto cualitativo urgente en su infraestructura portuaria y mejorar servicios de abastecimiento,



“El país necesita mejorar la oferta de infraestructura habilitante que se requiere para afianzar el rol de Chile en el continente Antártico, en la industria de los cruceros y la proyección al Atlántico”.

Gabriel Aldoney
 Presidente Empresa Portuaria Austral

to, conectividad digital y capacidades de asistencia marítima.

INFRAESTRUCTURA HABILITANTE

“No escuché nada de inversión en Magallanes”, señaló Ana María Vallina, académica de la Escuela de Negocios y Economía PUCV, en el Conversatorio “Puertos y Logística: Propuestas del Gobierno para el presente logístico-portuario del país”, organizado por este diario, el cual configuró la primera expo-

sición pública de esta cartera sobre los planes para los puertos de la región.

En tal oportunidad, el 5 de mayo, la docente enfatizó que “se supone que el Canal de Panamá se está quedando cada vez con menos reservas de agua. Por lo tanto, hay que pensar a futuro la posibilidad y analizar cuál es la factibilidad de que realmente el Canal de Panamá no pueda seguir aumentando o sus operaciones disminuyan. Y a no ser que se construya otro canal, el Estrecho de Magallanes es obviamente un paso y ahí se necesitan inversiones”.

Pero el desarrollo portuario de Magallanes es algo que Gabriel Aldoney, presidente del directorio de Empresa Portuaria Austral, defiende hace mucho tiempo. Recuerda que, en la crisis del Canal de Panamá, en 2023 y 2024, “hubo un importante aumento de los tránsitos por el Estrecho de Magallanes, cercanos al 80%”.

En tal oportunidad, se trató de buques graneleros con destino entre la costa Este de EE.UU., el Golfo Pérsico, Argentina y Brasil. “Las autoridades del Canal le otorgaron prioridad a la carga contenedorizada y, además, se emplearon otras rutas como el Canal de Suez (limitada por conflictos bélicos), Cabo de Buena Esperanza y el uso del ferrocarril entre el Este y el Oeste de Estados Unidos”, recordó.

Aunque considera que el Estrecho chileno es una alternativa “marginal” para el tráfico mundial, “en el largo plazo, eso podría cambiar debido a las señales que se perciben sobre los



EMPRESA PORTUARIA AUSTRAL



TEMAS DE SOBERANÍA

El Estrecho de Magallanes es una ruta interoceánica de soberanía 100% chilena. Geopolíticamente, actúa como un corredor biocéánico ineludible y una vía de proyección fundamental hacia la Antártica, el comercio global y la incipiente industria del hidrógeno verde. En este sentido, dado el contexto mundial, cabe preguntarse por la posibilidad de presiones de influencia y el uso estratégico de la ruta por parte de potencias como Estados Unidos, China y la Unión Europea.

“En un mundo en que el derecho internacional está fallando, en un mundo donde el multilateralismo está deprimido, en un mundo donde las organizaciones internacionales han caído en su prestigio y en su valoración, lo que está funcionando es el poder”, analiza Sanz, académico de la Facultad de Gobierno de la Universidad del Desarrollo. Y si bien considera muy difícil que estas potencias puedan disputar el control soberano que tiene Chile sobre el Estrecho, afirma que “no lo podemos descartar para el futuro”.

“Tenemos que empezar a pensar en el Estrecho de Magallanes como una alternativa a las rutas marítimas que cruzan por el canal de Panamá y eso se tiene que empezar a pensar desde ahora”, enfatiza Sanz. Para él, el problema principal del estrecho no son las condiciones climáticas sino la “falta de infraestructura para recibir un volumen de carga o un volumen de tráfico importante”.

“Es indispensable que se empiece a pensar en Punta Arenas como el soporte logístico de la Antártica”, concluye el especialista. ■

grados de fragilidad que tiene el sistema como consecuencia de conflictos regionales de alto impacto mundial o como consecuencia del Cambio Climático”. Sin embargo, agregó para que ocurriera “sería necesario que no surgieran alternativas más competitivas que la del Estrecho, dada la estructura de los actuales flujos del comercio internacional”.

Para el ingeniero mecánico, el país necesita con urgencia “mejorar la oferta de la infraestructura habilitante que se requiere para afianzar el rol de Chile en el continente Antártico, en la industria de los cruceros, en la integración de su territorio y en su proyección hacia el Atlántico (Costa Este y África)”. Sostiene que las obras más urgentes constituyen infraestructura habilitante en Puerto Williams, Terminal Multipropósito y el Terminal de Pasajeros para atender servicios hacia la Antár-

tica.

A lo que sumó: “En Punta Arenas, habilitación del Muelle Prat para atender cruceros de mayor capacidad, asegurar servicios a naves científicas y contar con un nuevo Terminal de Pasajeros; en Mardones permitir en su actual muelle la atención de naves con mayores esloras y contar con grúas de patio con el objetivo de superar sus bajos niveles de servicio, permitiendo mejoras sustantivas en los servicios de cabotaje y asegurar las condiciones portuarias que permitan el desarrollo de la industria del hidrógeno verde (H2V)”.

Con mejoras en infraestructura y servicios portuarios afirma Aldoney mejoraría la competitividad de la industria acuícola, aseguraría condiciones básicas para el desarrollo de la industria del H2V, abriría nuevas rutas marítimas para conectar a la región con Brasil, Argentina y Uruguay e, incluso, países africanos. También para “captar nuevas demandas en la industria de cruceros y ser un referente mundial respecto a la vinculación con el continente antártico”, agregó.

US\$ 120 millones

Considera la cartera de proyectos de desarrollo que impulsa la Empresa Portuaria Austral, de acuerdo a su última memoria anual, dada a conocer a principios de este mes.

175 cruceros de pasajeros

Atendieron los puertos de la zona magallánica durante la temporada 2024-2025, un alza significativa respecto de períodos anteriores.

