

Fecha: 22-03-2026  
Medio: El Magallanes  
Supl.: El Magallanes  
Tipo: Editorial  
Título: Editorial: Infraestructura portuaria

Pág.: 15  
Cm2: 210,1

Tiraje: 3.000  
Lectoría: 9.000  
Favorabilidad: ☐ No Definida

## Infraestructura portuaria

La autorización que entregó el saliente gobierno de Boric para que la Empresa Portuaria Austral (Epa) contrate créditos con el Banco Interamericano de Desarrollo por hasta 57,8 millones de dólares -que se suman a otros 14 millones previamente gestionados- representa una señal relevante para el desarrollo de la infraestructura portuaria de Magallanes. No sólo por la magnitud de los recursos involucrados, sino por lo que esta decisión implica para el futuro logístico y económico de la región.

La ampliación del terminal Mardones es una inversión largamente necesaria. Durante años se ha hablado del potencial estratégico de Magallanes como puerta de entrada al extremo sur del continente, plataforma logística para la Antártica y punto clave en las rutas marítimas del hemisferio sur. Sin embargo, ese potencial sólo puede materializarse si la

infraestructura portuaria está a la altura de los desafíos del presente y del futuro.

El financiamiento aprobado -que supera los 83 millones de dólares considerando todas las líneas de crédito- constituye la mayor operación de deuda en la historia de la empresa portuaria regional. Pero más allá de los números, lo importante es entender que estas inversiones no deben verse únicamente bajo la lógica de proyectos específicos o coyunturas económicas.

En los últimos años se ha instalado con fuerza el debate sobre el desarrollo de la industria del hidrógeno verde en Magallanes. Sin duda, ese sector podría generar una demanda significativa de infraestructura logística y portuaria. Pero sería un error estratégico condicionar la modernización de los puertos exclusivamente a ese escenario o retrasar inversiones ahora que el escenario

mundial para el desarrollo de esta industria no resulta proclive.

Magallanes necesita mejorar sus instalaciones portuarias con o sin hidrógeno verde.

El crecimiento del turismo antártico, el desarrollo de la pesca y la acuicultura, el aumento de la actividad científica, el abastecimiento de la región y las propias operaciones logísticas del Estado requieren puertos modernos, eficientes y preparados para mayores niveles de actividad. En una región donde el mar ha sido históricamente una de las principales vías de conexión, la infraestructura portuaria es, simplemente, infraestructura crítica.

En ese sentido, la decisión de avanzar en financiamiento multilateral es positiva. No solo permite dotar a la empresa de los recursos necesarios para concretar inversiones que de otra mane-

ra podrían postergarse, sino que además lo hace en condiciones financieras que, según los antecedentes evaluados por el ministerio de Hacienda, son sostenibles para la compañía.

El hecho de que la Empresa Portuaria Austral pueda servir esta deuda con sus propios flujos es una señal de confianza en su gestión y en la viabilidad de sus operaciones futuras. También demuestra que la inversión pública en infraestructura estratégica puede ser compatible con criterios de responsabilidad financiera.

Para Magallanes, la ampliación del terminal Mardones es más que una obra. Es parte de una visión de desarrollo regional que entiende que el crecimiento económico, la integración territorial y la proyección internacional de la región dependen, en gran medida, de su capacidad logística.