

Fecha: 21-01-2024
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Cuerpo C
 Tipo: Noticia general
 Título: ¿La revancha del estrecho? Magallanes mira con apetito la "crisis" del Canal de Panamá

Pág.: 10
 Cm2: 553,1
 VPE: \$ 7.266.052

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: ☐ No Definida

DE LA MANO DEL HIDRÓGENO VERDE, LA REGIÓN APUESTA POR RECIBIR UN MAYOR TRÁFICO MARÍTIMO:

¿La revancha del estrecho? Magallanes mira con apetito la "crisis" del Canal de Panamá

Hace 110 años, la apertura del paso bioceánico en Centroamérica golpeó a la economía austral. La sequía que hoy afecta a las esclusas es una oportunidad para Punta Arenas, pero se requiere más infraestructura.

IVÁN MARTINIC

Fue "un golpe durísimo". Así describe el Premio Nacional de Historia Mateo Martinic Beros el impacto que significó para la navegación interoceánica por el Estrecho de Magallanes la apertura, en 1914, del Canal de Panamá, que acortó y abarató considerablemente los cruces en ambos sentidos entre el Atlántico y el Pacífico. En su libro "Breve historia de Magallanes", el abogado destalla que fue el fin de "los años dorados" de Punta Arenas, que había crecido vigorosamente de la mano del tráfico asociado a las industrias ganadera, naviera y pesquera.

Pero 110 años después, las cosas podrían cambiar. El canal enfrenta serios problemas debido a una sequía que ha mermado las reservas de agua dulce que hacen funcionar sus esclusas, y se ha visto obligado a restringir el paso de los barcos. Aunque un sistema de subastas reparte cupos, a ambos lados del paso artificial se acumulan las naves que esperan un turno para cruzar.

Algunas, sin embargo, no pueden aguardar demasiado. Aunque implica al menos 10 días y casi 4 mil millas náuticas extras para un viaje entre Europa y China, varias embarcaciones ya han optado por poner proa al sur y cruzar de un océano al otro por el Estrecho de Magallanes, en el confín de Sudamérica, una vía marítima de jurisdicción chilena pero de libre paso internacional que, además, no tiene ninguna restricción operativa.

"Sin duda, es una buena noticia para Chile", dice el presidente de la Liga Marítima y excomandante en jefe de la Armada, almirante (r) Edmundo González. "Es una oportunidad para el Estrecho de Magallanes y para el puerto de Punta Arenas, de todas maneras", añade.

En lo inmediato, coinciden actores del mundo naviero austral, ya se nota una mayor demanda por servicios de prácticos, que se embarcan en las bocas del es-

trecho para ayudar en la travesía sobre todo de las embarcaciones extranjeras. Datos de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante de la Armada muestran que durante la última década, en promedio, 2.400 barcos cruzaron el estrecho cada año, a razón de 6,5 por día; el 67% son extranjeros.

La mayoría, sin embargo, solo lo usa como un corredor, sin recalar en Punta Arenas, que tiene dos muelles operados por la Empresa Portuaria Austral: Arturo Prat (dedicado a naves pesqueras, antárticas y cruceros) y Santos Mardones (cabotaje y transferencia de carga).

"Estamos retomando los niveles pre-pandemia", explica Marcela Mansilla, gerente general interina de la Empresa Portuaria Austral, respecto de los cruceros turísticos, el rubro más activo en esta época del año. Esta temporada esperan atender 180 recaladas y 92 mil pasajeros.

González ve un potencial para que Punta Arenas sea un mayor proveedor de servicios logísticos, de abastecimiento y hasta de astilleros. Pero para alcanzarlo, advierte, se debe materializar el proyecto para construir una dársena o muelle de aguas protegidas que resguarde a las naves de los siempre intensos vientos del este. "Sería ideal para hacer transferencias de cargas o pasajeros", agrega, citando la inversión en unos US\$ 300 millones. "Los espacios están, el proyecto existe, solo falta la voluntad política de hacerlo", puntualiza.

El gobernador de Magallanes, Jorge Flies, sin embargo, apuesta a un desarrollo portuario más integral impulsado por la naciente industria del hidrógeno verde. Además de ser una vía marítima sin restricciones, detalla, el estrecho tiene la ventaja de "las innovaciones que buscan hacer las navieras para reducir su huella

de carbono (usando amoníaco, metanol verde o "e-combustibles"), y ventajosamente los proyectos de hidrógeno verde de Magallanes van a tener la posibilidad de proveer ese combustible".

Cauteloso, reconoce que han tenido conversaciones con compañías extranjeras para el uso del Estrecho de Magallanes como alternativa al Canal de Panamá. "No le puedo adelantar detalles, porque nos pidieron confidencialidad (...). Pero lo que uno ya nota acá en la región es que hay un levantamiento serio de usar el estrecho como ruta marítima entre el Atlántico y el Pacífico", agrega.

"Solo para el hidrógeno verde —dice Flies—, Magallanes va a aumentar su capacidad portuaria de manera ostensible.

Hoy, el puerto de Punta Arenas es la base de operaciones de los buques antárticos de Estados Unidos, China, Reino Unido, Alemania, España y Brasil. Además, esta temporada espera recibir 180 recaladas de cruceros turísticos y 92 mil pasajeros.

Si se desarrollan 4 de los 19 proyectos en marcha, la economía de la región crece diez veces". Más que un nuevo puerto dársena, que está en reevaluación, añade, la idea es impulsar un sistema portuario, que incluye el mejoramiento del muelle Prat, ampliación del Mardones, la rehabilitación del terminal Laredo, la expansión de Cabo Negro y la construcción "de dos grandes puertos" en el estrecho para la salida del hidrógeno verde.

En lo inmediato, Mansilla explica que está en ejecución la segunda fase del mejoramiento del muelle Prat, que luego de una inversión acumulada de \$11.500 millones estará en condiciones de atender cruceros de hasta 290 metros de eslora (longitud). En el Mardones, en tanto, la idea es apoyar el desarrollo del hidrógeno verde, "que va a significar un aumento de carga importante", afirma la ejecutiva. Allí se reforzará la capacidad del muelle para instalar grúas móviles que mejoren los rendimientos de transferencia de carga. ■



El buque de asalto anfibio estadounidense USS "Tripoli", de 257 metros de eslora, visto desde Punta Arenas en su cruce del estrecho en 2020.

JOSE MIGUEL CÁRDENAS