



PUERTOS

En la medida que los chilenos van tomando conciencia de la importancia de las comunicaciones marítimas y de los recursos del mar para su subsistencia y desarrollo, adquieren una creciente significación las áreas de litoral en las que se han desarrollado actividades portuarias o en las que nuevos flujos de tráfico marítimo o explotaciones de recursos marinos requieren de ellas.

Es así como la reparación, renovación y construcción de puertos de mar surge en la actualidad como una necesidad imperiosa, tanto más porque se trata de un país que, por características derivadas de su limitado mercado interno y de la variedad y calidad de sus recursos naturales, encuentra en una economía abierta al exterior la base de su desarrollo económico.

Como, por otra parte, la visión concreta de un puerto es la que mejor materializa ante la ciudadanía el concepto algo difuso de comunicaciones y actividades marítimas —que no siempre es captado en su real dimensión como elemento clave y del progreso nacional y mundial— es dable esperar, en apoyo de estas instalaciones, un respaldo popular, local, regional y, por ende, nacional, más definido que el que tradicionalmente han recibido otros elementos de las comunicaciones y actividades marítimas, como la marina mercante y la construcción naval.

* * *

En la actualidad el tema puertos está teniendo una especial relevancia en Chile.

En primer lugar, es evidente que, luego de varios años de notable evolución positiva en el manejo operacional portuario, se ha multiplicado el rendimiento de sus equipos y se ha facilitado la modernización de sus instalaciones, remodelando los recintos e incorporando poderosos equipos de carga y descarga con miras a atender adecuadamente el creciente empleo del contenedor.

Sin embargo, hoy vuelven a hacerse presente alteraciones laborales que, en gran medida, buscan reimplantar modalidades de trabajo reconocidamente contrarias a la eficiencia portuaria, que es tanto o más valiosa que la propia existencia de las costosas instalaciones; reaparece así la contradicción esencial entre los intereses de grupos — gremiales o sindicales— y el interés nacional, que hoy necesita más que en ninguna otra

ocasión, la mantención expedita de estos verdaderos puentes de prosperidad que son los puertos de Chile.

Lo fundamental es que se salvaguarde la eficiencia portuaria, siendo deseable una solución de consenso que respete tanto los legítimos intereses del trabajador portuario en aspectos salariales, previsionales y de salud, como los justos intereses del empresario marítimo.

** * **

También han estado presente en la información pública las negociaciones bilaterales con el Perú, referentes a los términos en que debieran materializarse ciertas cláusulas del Tratado de Paz de 1929, en las cuales los aspectos portuarios en Arica tienen marcada significación. Lo mismo ocurre con las conversaciones chileno-argentinas en torno al tema de la integración física de ambos países, cuya orientación fundamental, aunque se revista superficialmente de expresiones enfáticas de equilibrio y equidad, no es otra que facilitar a la economía trasandina el más expedito uso de los puertos chilenos. Si a lo anterior agregamos la persistente gestión internacional boliviana por satisfacer su inveterada aspiración portuaria, vemos que el tema de los puertos adquiere, cada vez más, connotaciones de interés público superior, que lo hace relevante incluso para la política exterior de los países que forman nuestro marco vecinal.

Al respecto, cabe destacar la diferente actitud que se evidencia por parte de la opinión pública chilena —que no sabe apreciar aún a cabalidad la importancia de poseer numerosos y eficientes puertos— y enfrenta con relativa apatía estas coyunturas internacionales, y el verdadero denuedo con que se empeñan por lograr avances portuarios los países que, careciendo de ellos o disponiendo precariamente de algunos, buscan a través de los nuestros ampliar su capacidad de vinculación marítima hacia el Pacífico Sur.

** * **

En otro orden de cosas, hay que recordar la trascendencia que adquiere la reparación de los importantes puertos de Valparaíso y San Antonio, afectados seriamente en su infraestructura por el sismo de marzo de 1985. Es tal la envergadura de estas reparaciones, que dan la oportunidad de efectuar una verdadera remodelación de ambos para adecuarlos a las nuevas modalidades del transporte marítimo y multimodal. Su recuperación y ampliación —según proyectos de expertos japoneses ya muy avanzados— constituyen una necesidad que no sólo interesa a Chile sino al sistema internacional de comercio, lo que se refleja en la buena disposición del Banco Mundial para apoyar estas obras, cuyos desembolsos escapan a las disponibilidades de caja nacional pero que el país debe financiar en el largo plazo, dada la fundamental incidencia de estos puertos en su comercio exterior, pilar del desarrollo económico chileno.

** * **

Acápiteme merece la consideración sobre la construcción de nuevos puertos.

Por múltiples razones, la voluntad política nacional ha justipreciado últimamente la importancia que tiene para Chile el Pacífico sur y, en consecuencia, fortalecido en tal ámbito nuestra presencia, centrada obviamente en isla de Pascua. Dicho esfuerzo se ha canalizado por la vía de su desarrollo económico, social y cultural; por su vinculación con proyectos de expansión de su aeropuerto, mediante un acuerdo expreso con EE. UU, y por la declaración solemne de ampliación de la jurisdicción marítima Chilena sobre la plataforma submarina en torno a isla de Pascua y a Sala y Gómez, y sus aguas supradyacentes.

Con todo, muy poco efecto tendrían tales importantes decisiones si isla de Pascua no contara con lo que le es esencial para proyectar su excelente posición insular: un puerto de mar capaz de abrigar y dar servicios marítimos a naves de carga de pesca, de investigación y de turismo que recalen en la isla, dándole a Chile presencia efectiva en ese extenso y promisor ámbito oceánico que no dispone de otro punto de apoyo en dos mil millas a la redonda.

La Construcción de un puerto en Pascua adquiere así connotaciones imperativas, pues no es posible seguir un día más desperdiciando una ventaja desequilibrante en cualquier esquema de vinculación transpacífica, hoy más que nunca significativa por el despertar político-económico de la vasta cuenca del Pacífico sur.

** * **

Por otra parte, el paulatino pero sostenido desarrollo de las naciones del hemisferio austral ha ido, cada vez más perceptiblemente, incrementando el tráfico marítimo hacia y desde sus costas. Esto es válido tanto para Australasia como para África del sur y Sudamérica.

Si a lo anterior se agrega el creciente auge de circuitos cerrados de navegación en torno al globo, que utilizan de preferencia supercargueros que requieren de vías de cruce interoceánico más amplias y naturales y, por ende, más seguras hidrográfica y militarmente, se hace evidente la importancia que adquieren rutas como la del estrecho de Magallanes.

Además, es de todos conocido el interés mundial por el continente antártico, ámbito de incuestionables aunque indefinidas riquezas naturales, cuya explotación podría hacer trizas los esquemas económicos mundiales vigentes. El desarrollo de tales procesos de exploración, prospección, explotación y comercialización de esos recursos, implica un explosivo aumento del tráfico marítimo en la zona, siendo indispensable contar, en aguas templadas lo más próximas posible, con facilidades generales y específicas para tan complejas y expuestas actividades circumpolares. Todas estas exigencias las satisface plenamente la ciudad de Punta Arenas, verdadera metrópolis americana del Sistema Antártico.

Pero, para que esta ventaja básica adquiera carácter funcional y se concrete en un real aprovechamiento de todos esos tráficos —con evidentes beneficios para el país ribereño— es indispensable proveer amplios servicios marítimos, sea en el orden portuario, de abastecimientos generales y especializados, de rescate y salvataje, de reparaciones, de pilotaje, atención hospitalaria, etc., que sean útiles tanto para buques que recalen como para los que, sin detenerse, crucen el Estrecho o enfilen hacia el paso Drake y el continente helado.

Para todo lo anterior es necesario construir en Punta Arenas un verdadero puerto que aproveche la privilegiada situación de esa ciudad a las puertas del Atlántico, sobre la ruta hacia el Pacífico y en la vecindad antártica y que, proveyendo servicios marítimos de alta calidad, proyecte la presencia chilena hacia todas esas rutas que están precisamente en la

senda por la que la humanidad avanza hacia el ámbito Pacífico-Antártida, verdadero Nuevo Mundo del siglo por venir.

** * **

La Armada de Chile, nacida en los puertos de la zona central, heroica protagonista en los puertos del norte, pionera en Magallanes, en isla de Pascua y en la Antártida, ha impulsado e impulsa con todo el peso de su experiencia más que sesquicentenaria y su cabal comprensión de la realidad marítima nacional el desarrollo de los puertos chilenos y su adecuación como puntos de apoyo insustituibles para la más recia y sostenida marcha hacia aquellos horizontes que, frente a nuestras costas e islas, cobijan los espacios marítimos más promisorios del orbe.

