

UN NUEVO PUERTO EN PUNTA ARENAS

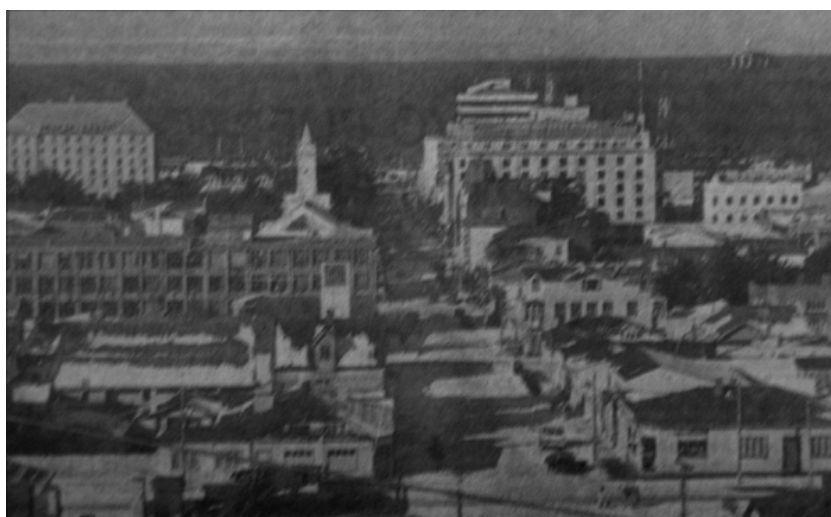
Walter Berlinger Landa
Capitán de Fragata

Desde hace algunos años, en los habitantes de la XII Región "Magallanes Antártica Chilena" ha surgido una inquietud, acerca de la necesidad de construir un segundo puerto comercial en dicha área.

El tráfico marítimo en el estrecho de Magallanes ha adquirido cada día mayor importancia, por constituir una vía marítima natural de comunicación entre dos de los océanos más importantes del Globo, apreciándose lo anterior en el considerable aumento del número de naves y tonelaje transportado durante los últimos trece años a través del citado estrecho.

Lo anterior queda demostrado en el siguiente cuadro estadístico de naves que han cruzado el estrecho de Magallanes¹.

Año	Naves Nacionales	Naves Extranjeras	Total
1972	111	314	425
1973	112	308	420
1974	103	375	478
1975	196	339	535
1976	267	430	697
1977	229	481	710
1978	411	565	976
1979	489	554	1.043
1980	407	729	1.136
1981	356	953	1.309
1982	191	993	1.184
1983	209	879	1.088
1984	296	1.058	1.354
1985	299	1.287	1.586



VISTA DE PUNTA ARENAS

¹ Gobernación Marítima de Punta Arenas, "Estrecho de Magallanes" 20-Nov.-1985, p. 23.

En lo que va corrido del año 1986, la Región ha sido testigo de la materialización de diferentes proyectos de diversa índole y envergadura.

En el mes de marzo fue inaugurado el frigorífico de la Industria de Cueros y Lanas Magallanes, ubicado en río Seco. La planta está diseñada para faenar 400 animales por hora, lo que corresponde a 3.200 animales diarios. En la actualidad se realizan gestiones para la habilitación del frigorífico respecto al ingreso de sus productos al Mercado Común Europeo.

El día 15 de abril de 1986 se inició la construcción de una planta de metanol en cabo Negro, situada a 25 kilómetros de Punta Arenas. El metanol ha adquirido importancia creciente en todo el mundo. Es un producto químico derivado del gas natural y tiene diversos usos, entre ellos, como aglomerante para la madera, producto intermedio para la industria textil, solventes, herbicidas, fibras sintéticas, plásticos y fármacos. También se puede usar como combustible, directamente mezclado con la bencina o como aditivo de alto octanaje, reemplazando al plomo, y sin ser contaminante.

La planta de cabo Negro, que debe estar en operación el año 1988, empleará gas natural suministrado por ENAP, recurso que por años se perdía en Magallanes, para el que se abre ahora la posibilidad de su venta. El gas será transportado hasta la planta desde el área de Posesión, a través de un gasoducto a construir de 180 kilómetros de longitud.

La construcción de la planta de metanol estará a cargo de una empresa subsidiaria de la compañía norteamericana Signal, denominada Cape Horn Methanol Ltd., y representa una inversión de trescientos millones de dólares.

En el recinto de la Zona Franca de Punta Arenas se construye en la actualidad 55 pesqueros de 13,5 metros de eslora, con un tonelaje de registro grueso de 32,9 toneladas, por encargo de la Pesquera "Esmeralda".

A fines del presente año se espera inaugurar, en el sector de bahía Catalina, el Astillero del Estrecho, sociedad formada por ASMAR y la empresa sudafricana Sandock Austral. Este astillero tendrá capacidad para carenar naves que desplacen hasta 4.000 toneladas cortas.

También se encuentra en etapa de estudios un complejo de fertilizantes, con plantas de amonio y urea, cuyo terminal estaría situado en cabo Porpesse.

El Proyecto Costa Afuera desarrollado por ENAP ha seguido su marcha, y para el año 1990 se contará con 40 plataformas en actividad.

Durante el último lustro, Punta Arenas se ha consolidado como puerto de apoyo para buques de diferentes nacionalidades que se dirigen a la Península Antártica, ya sea con fines turísticos, científicos, de prospección, de explotación o de relevo de dotaciones.

Todos los proyectos o hechos anteriormente citados, sumados al cada día más creciente tráfico marítimo por el estrecho de Magallanes, producirán un efecto multiplicador tanto en el aspecto económico como en el social de la Región, que exigirá nuevas necesidades portuarias.

El muelle fiscal "Arturo Prat" de Punta Arenas, tiene en la actualidad seis sitios, de los cuales solo cuatro pueden recibir a naves mercantes. Los sitios colindantes a tierra tienen una profundidad muy baja, que los hace aptos sólo para barcasas o naves menores.

En los últimos años, buques de gran calado, como el rompehielos científico de bandera alemana *Polarstern*, han debido permanecer a la gira, ya que los sitios N° 1 Norte y Sur sólo pueden recibir naves cuyo calado sea de hasta 27 pies.



PLANTA DE CABO NEGRO QUE OPERA EN CONJUNTO CON LA PLANTA DE POSESION, REALIZANDO LA SEPARACION DEL PROPANO-BUTANO Y GASOLINA NATURAL

Por todo lo anterior, se hace necesario construir en las cercanías de Punta Arenas un nuevo puerto comercial que aproveche la ubicación privilegiada que tiene este sector de la Patagonia, tanto por su relación con el estrecho de Magallanes como por su vecindad antártica.

El puerto debiera tener una profundidad suficiente para recibir buques de doce metros de calado, y capacidad para dar servicios a naves que crucen el estrecho de Magallanes haciendo uso del paso ininterrumpido.

El Astillero del Estrecho y la capacidad instalada de la Planta ASMAR (M) representan un complemento importante para el futuro puerto.

Además, el puerto sería un atractivo para las flotas pesqueras internacionales que operan en aguas del Atlántico y Pacífico sur, para reabastecerse y transferir sus cargas congeladas con destino a otros países del orbe.

Un nuevo puerto proyectaría aun más la presencia chilena hacia el confín austral y la Antártica, y contribuiría a resaltar la importancia no sólo de Punta Arenas como puerto, sino de toda la región magallánica como cordón umbilical geográfico entre uno y otro continente.

BIBLIOGRAFIA

- "Estrecho de Magallanes", publicado por la Gobernación Marítima de Punta Arenas, 20 de noviembre de 1985.