

NUEVO PUERTO EN PUNTA ARENAS

*Onofre Torres Colvin
Capitán de Navío*

INTRODUCCION

El propósito de este artículo es determinar qué importancia tiene para Punta Arenas llevar a cabo esa larga aspiración de contar con un nuevo puerto. "Aspiración regional", porque el tema está presente en todas las discusiones a nivel local que algo tengan que ver con el futuro de la región. Por lo tanto, es un tema importante que amerita estudiarlo en forma objetiva.

Primero, es conveniente señalar, para los lectores que no están familiarizados con la zona, que el habitante de Magallanes está íntimamente relacionado con el mar. En síntesis, podemos destacar que:

—Chile fue descubierto desde el mar y específicamente por Hernando de Magallanes, quien en 1520 —en demanda del estrecho que hoy lleva su nombre— avistara y pusiera pie por primera vez en tierras que serían chilenas, 16 años antes que Almagro bajara con sus huestes desde el Perú. Por sus aguas se llevaron a cabo la mayoría de las expediciones colonizadoras. Por mar nos llegó la cruz y el libro, el idioma y la sangre, la ley y la tradición.

—Del mar se alimentaron los aborígenes de estas tierras. Por mar se tomó posesión de estos territorios en nombre del Gobierno de Chile y luego fue fundada Punta Arenas. Del uso del estrecho surge el comercio y de éste nuevos puertos regionales.

—Tratándose de una región de características insulares, por mar recibe sus abastecimientos y despacha sus productos, tanto de cabotaje como de exportación. Por mar se descubre, explora, ocupa y abastece la Antártica.

—Gracias al mar se forman numerosas em-

presas que dan trabajo a la población; entre otras, las relacionadas con la pesca, el transporte marítimo, los astilleros, el turismo, la explotación del oro en el suelo marino y del petróleo en el subsuelo.

—Por mar se recibe la pujante inmigración e influencia de otros pueblos, materializada por los numerosos buques de guerra, de investigación científica, de apoyo antártico, buques-escuelas, etc., que visitan regularmente el puerto. El magallánico, hoy en día, está más relacionado con el mar que con la pradera y por lo tanto no le es indiferente el tema del nuevo puerto.

SITUACION ACTUAL DEL VIEJO PUERTO DE PUNTA ARENAS

El Muelle Arturo Prat. Capacidades y limitaciones

El Muelle Prat fue construido en 1920 y terminado en 1922. Al poco tiempo, en el año 1930, se procedió a alargarlo en 100 metros, quedando con una longitud de 372 metros, es decir, teóricamente 744 metros de frente de atraque y 18 metros de ancho. Es administrado por la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI).

La carpeta de rodado de madera fue reemplazada por hormigón entre 1964 y 1971, en etapas. En el año 1980 fue reparado y reforzado, clavando 120 pilotes de cemento pretensado en los últimos 100 metros lineales y mejorando la carpeta de rodado de su loza. En consideración a que su estructura está construida de cemento con acero y a que se le está sometiendo a un esfuerzo estructural de consideración al atracar más de un buque por sitio de atraque, es muy difícil poder predecir su vida útil restante.



UNA VISTA DEL MUELLE FISCAL DE PUNTA ARENAS. SE APRECIA VARIOS BUQUES, ENTRE ELLOS EL DESTRUCTOR "ALMIRANTE LATORRE"

Es el único muelle en Chile que es empleado en varios roles absolutamente distintos entre sí. Es un muelle dedicado a movilizar carga en general, tanto a granel como en contenedores, a atender actividades de buques científicos, a la pesca artesanal, a la pesca industrial, al turismo, a atender las necesidades de la armada y a apoyar a buques en reparaciones.

En cuanto a sus capacidades, a tres turnos tiene una suficiencia de transferencia de hasta 700 mil toneladas al año; la ocupación actual es de sólo 250 mil toneladas. Pese a lo anterior existe congestión portuaria debido a su empleo en los diversos roles antes señalados, algunos de los cuales movilizan poca carga o definitivamente no realizan transferencia de carga. De hecho, la ocupación efectiva del muelle alcanzó en 1990 al 211% (considerando buques abarloados).

Con respecto a sus limitaciones, éstas son fundamentalmente dos. La primera se refiere al calado máximo. Con el canalizo de acceso y el

muelle dragado a su máxima profundidad, el calado máximo aceptable es de sólo 9 metros, no pudiendo así recibir naves mayores, especialmente buques turísticos y portacontenedores de más de 176 metros de eslora. En la medida que el muelle se va embancando, su capacidad va disminuyendo. La segunda limitación es su anchura de 18 metros, lo que significa disponer de sólo 9 metros para cada sitio de atraque, cantidad insuficiente para maniobrar camiones y manipular contenedores de 40 pies. Cuando se maneja contenedores de 20 pies se requiere una coordinación especial para no trabajar simultáneamente en buques que estén a ambos costados del muelle.

En cuanto a los calados máximos, el muelle se encuentra embancado ya que fue dragado por última vez en 1981, año en que fueron extraídos 77 mil metros cúbicos de arena. La figura 1 indica los veriles según un sondeo efectuado en 1990; en ella se aprecia que hay dos sitios de atraque con capacidad para recibir

Figura 1
MUELLE FISCAL PUNTA ARENAS

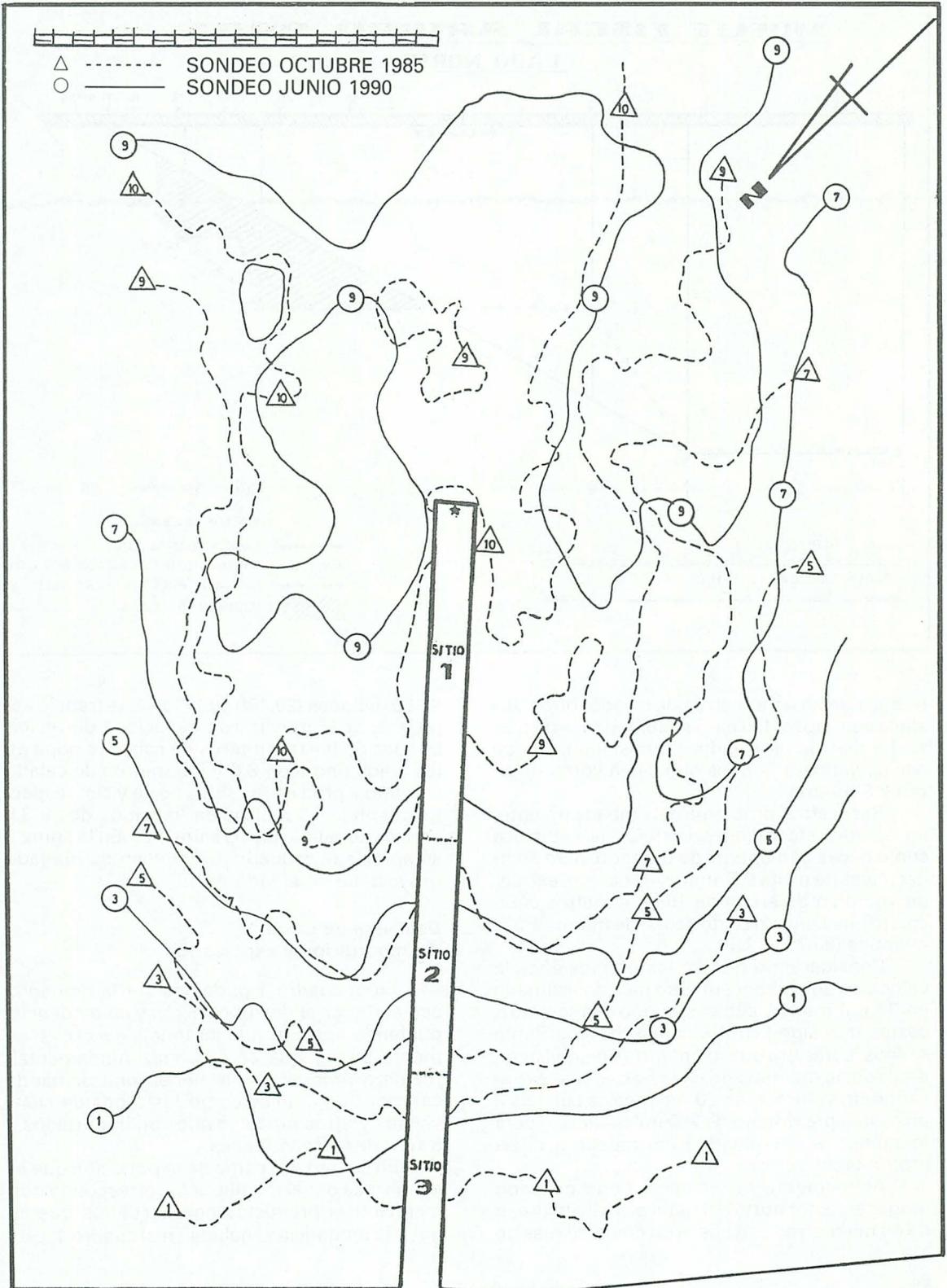
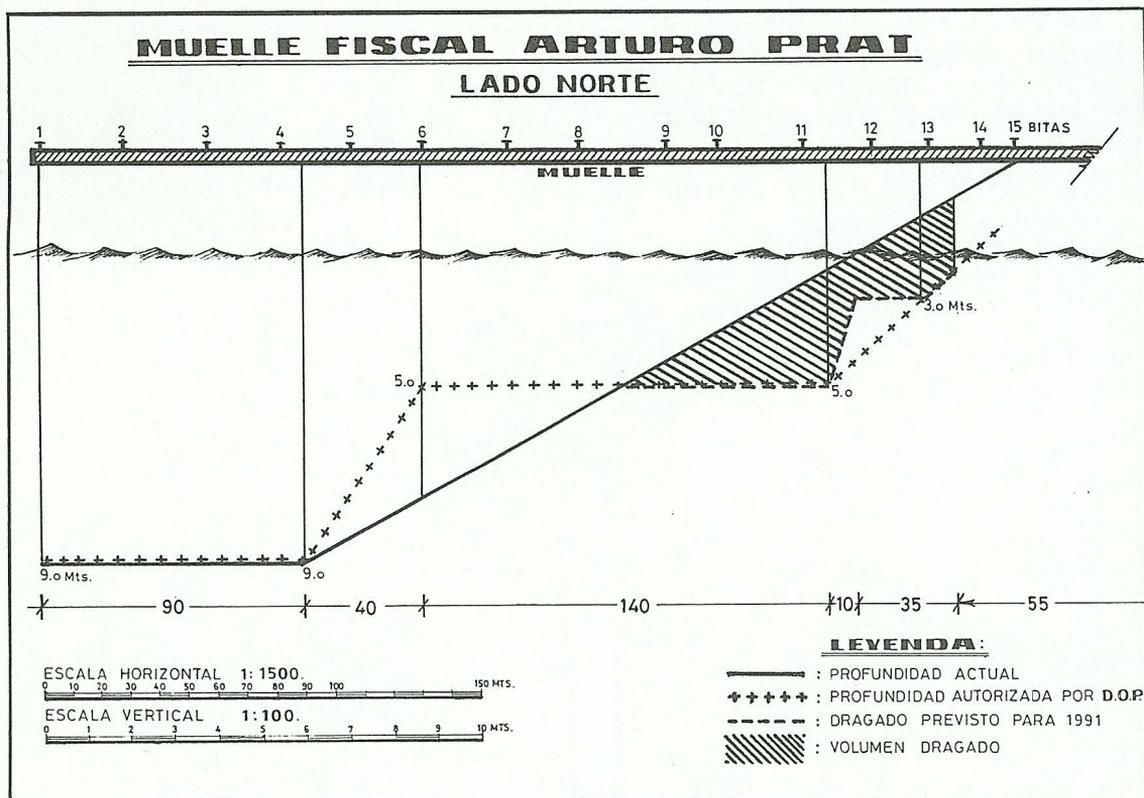


Figura 2



buques de hasta 9 metros de calado, otros dos sitios con capacidad para recibir buques de hasta 4,5 metros de calado y dos sitios más con capacidad para buques que calen como máximo 2,8 metros.

Respecto al problema del embancamiento, un estudio efectuado por EMPORCHI establece como necesidad óptima de dragado, para atender naves de hasta 9,5 metros de calado, extraer un volumen de arena de 168 mil metros cúbicos, lo que tiene un costo actual de más de \$ 600 millones (80.753,7 UF).

Considerando que en los últimos años la velocidad de embancamiento ha sido estimada en 30 mil metros cúbicos al año y a los altos costos que significa llevar una draga a Punta Arenas, pareciera que lo óptimo es planificar un dragado de mantención cada tres años—extra-uyendo un volumen de 70 mil metros cúbicos a un costo aproximado de 700 mil dólares— para mantener la operatividad del muelle a dicha profundidad.

Actualmente la EMPORCHI tiene pensado dragar el sector norte del muelle en un volumen de 40 mil metros cúbicos, a un costo de más de

\$ 150 millones (20.188 UF). Con este trabajo espera dejar el muelle con capacidad de recibir buques de hasta 9 metros de calado a popa en los sitios uno (con 8,6 y 7,3 metros de calado máximo a proa en los sitios norte y sur, respectivamente); 5,5 metros en los sitios dos y 3,5 metros de calado en los sitios tres. En la figura 2 se aprecia el esquema del trabajo de dragado proyectado en el lado norte.

Demanda de carga de importación y exportación

En el cuadro 1 podemos ver la demanda actual de carga de importación y su tendencia, pudiendo apreciar que su tonelaje es relativamente bajo y que corresponde fundamentalmente a productos que tienen una demanda casi constante, tales como los tubos de ENAP, víveres y otros artículos que son importados a través de la Zona Franca.

En cuanto a la carga de exportación que es movilizadora por el muelle, ésta corresponde normalmente a productos agropecuarios que siguen la tendencia señalada en el cuadro 1. Este

Cuadro 1
CARGA POR EL MUELLE FISCAL
(en toneladas)

Año	Importación	Exportación
1981	143.298	17.942
1982	88.524	20.100
1983	48.651	20.283
1984	47.529	24.038
1985	46.377	22.191
1986	80.415	25.961
1987	59.226	33.970
1988	47.811	37.148
1989	38.184	37.080
1990	38.076	31.940

tipo de carga podría sufrir un incremento de significación, pero es difícil de pronosticar ya que depende de variables políticas y macroeconómicas complejas, tales como las disposiciones de la nueva Ley de Pesca y la eliminación de barreras proteccionistas en los países desarrollados para poder acceder a esos mercados, como, por ejemplo, hacia la Comunidad Económica Europea y Estados Unidos. La explotación de la merluza y de los salmones ha experimentado un crecimiento espectacular, como se muestra en el cuadro 2.

Demanda de carga de cabotaje

Con respecto al cabotaje que entra a Punta Arenas por el Muelle Arturo Prat, en el cuadro 3 podemos apreciar el tonelaje anual. Este también es bajo ya que bordea las 107 mil toneladas anuales. Hay que considerar que por territorio argentino ingresan 140.605 toneladas anuales,

como se aprecia en el cuadro 4, y que por Puerto Natales se recibe 55.356 toneladas anuales (cuadro 5). De lo anterior se desprende que en el supuesto caso que toda la carga de cabotaje fuera recibida por el Muelle Arturo Prat, ésta llegaría a las 302.961 toneladas anuales, alcanzando a ocupar el 43,2% de la capacidad del muelle.

El cabotaje que sale de Punta Arenas por dicho muelle está indicado en el cuadro 3. Vemos que éste es menor que el que ingresa y que no se supera las 34.240 toneladas, lo que ocupa sólo el 4,9% de la capacidad del Muelle Arturo Prat. La carga que sale por vía terrestre (Argentina) está graficada en el cuadro 4 y alcanza a 138.661 toneladas, que es más de cuatro veces superior a la que sale por vía marítima, lo que es una anomalía que habría que investigar.

Demanda de sitio por actividades especiales

La actividad científica está creciendo, tal como se señala en el cuadro 6. Sólo en 1990 amarraron en el Muelle Arturo Prat las naves que se señalan en el cuadro 7.

Quizás el crecimiento más significativo sea el de buques turísticos. En el cuadro 6 se indica los buques turísticos que fueron atendidos en el muelle fiscal y en el cuadro 8 las naves que tuvieron que permanecer fondeados a la gira por falta de profundidad del muelle, tendencia que va en aumento.

La armada nacional, en concordancia con el crecimiento de la actividad marítima, también ha visto la necesidad de aumentar el número de unidades para vigilar y dar protección a este quehacer. Hoy en día la Tercera Zona Naval cuenta con 18 unidades navales en el área y no cuenta con muelle propio en Punta Arenas; por lo tanto debe hacer uso del muelle fiscal.

Cuadro 2
MERLUZA Y SALMONES DESEMBARCADOS EN LA XII REGION
(toneladas)

AÑOS	MERLUZA DE COLA	MERLUZA ESPAÑOLA	MERLUZA DEL SUR	SALMON PLATEADO	SALMON DEL PACIFICO	SALMON DEL REY
1983	12,0	28,0	—	—	—	—
1984	—	—	—	—	—	—
1985	—	1,0	—	—	—	—
1986	0,7	—	—	—	1,4	—
1987	—	0,6	1,0	—	11,0	—
1988	—	—	39,0	67,0	27,2	3,0
1989	2,1	38,6	339,0	70,0	40,1	—
1990	190,3	—	3.934,0	410,4	—	—

Cuadro 3
CABOTAJE POR EL MUELLE FISCAL
(en toneladas)

Año	Ingresado	Salido
1988	130.604	34.240
1989	118.472	31.521
1990	107.347	28.217

Cuadro 4
CARGA POR VIA TERRESTRE (ARGENTINA)
(en toneladas)

Año	Ingresada	Salida
1986	229.908	229.871
1987	313.895	312.359
1988	291.241	296.492
1989	193.474	187.746
1990	140.605	138.661

Cuadro 5
CARGA POR PUERTO NATALES
(en toneladas)

Año	Embarcada	Desembarcada
1984	17.097	41.776
1985	17.475	33.084
1986	21.426	46.084
1987	21.520	48.447
1988	30.195	63.604
1989	1.165	2.805
1990	29.444	55.356

Las barcasas de la armada, que brindan apoyo de transporte marítimo a Puerto Williams, caleta Tortel y otros lugares apartados del litoral, requieren emplear el Muelle Arturo Prat para movilizar carga.

Los patrulleros de la armada, que cumplen diversas tareas, entre ellas mantener la señalización marítima, patrulla de aguas interiores y de la Zona Económica Exclusiva, también requieren utilizar el muelle fiscal para movilizar boyas, efectuar sus períodos de automantenimiento y reparaciones. Las condiciones del clima de la región no permiten, por razones de seguri-

Cuadro 6
NAVES ATENDIDAS EN EL MUELLE FISCAL

Año	Científicas	Turísticas
1983	10	6
1984	12	6
1985	17	3
1986	22	10
1987	18	9
1988	33	22
1989	24	15
1990	26	15

dad, mantener estos buques fondeados a la gira durante sus reparaciones.

También utilizan el muelle fiscal otras unidades de la armada, tales como los buques del Grupo de Tarea Antártico, los transportes navales de otras zonas navales (como el transporte *Aquiles*), las unidades de la Escuadra, de la Fuerza de Submarinos, etc., todas las cuales requieren atracar, ya sea para movilizar carga o para dar descanso a sus dotaciones.

En el cuadro 9 se puede apreciar la cantidad y tipos de naves que utilizan el muelle fiscal. Destaca en cuanto a la cantidad, en primer lugar, los buques regionales con 974 recaladas, luego los pesqueros con 432 y en tercer término los buques de la armada con 221 recaladas anuales. En cuarto lugar aparecen los buques comerciales de carga general con 84 recaladas, lo que viene a confirmar que el problema en Punta Arenas, en cuanto a sitios de atraque, es la falta de sitios para atender buques que movilizan poca carga.

BENEFICIOS ESTIMADOS CON EL NUEVO PUERTO

Ultimos estudios realizados

Durante 1988, ODEPLAN elaboró el Proyecto Construcción Nuevo Puerto, Punta Arenas. El Ministerio de Obras Públicas (Dirección de Obras Portuarias) y la Intendencia XII Región licitan los siguientes proyectos:

—Estudios de mercado: Investigación Parámetros de Diseño Nuevo Puerto Comercial de Punta Arenas. Esta licitación fue adjudicada a la empresa Ingeniería, Gestión y Sistemas Ltda. (IGS).

—Investigación de las Condiciones Naturales Construcción Nuevo Puerto Comercial de Punta Arenas en bahía Catalina. Esta licitación la obtuvo la firma GEOVENOR.

Cuadro 7
NAVES QUE OPERARON DESDE PUNTA ARENAS A LA ANTARTICA
TEMPORADA 1990-1991

Nº	NOMBRE	NACIONALIDAD	FECHA OPERACION	ACTIVIDAD
1	Polar Setern	Alemana	Enero 91	Turística
2	Erebus	S.V. Granadina	Enero 91	Científica
3	Southella	Inglesa	Enero 91	Científica
4	B/D Las Palmas	Española	Enero 91	Reaprov.-cient.
5	Alcázar	Chilena	Enero 91	Científica
6	Barad de Teefe	Brasileña	Enero 91	Reaprov.-cient.
7	Polar Duke	Noruega	Enero 91	Reaprov.-cient.
8	Kaiyo Maru	Japonesa	Enero 91	Científica
9	BIC Humboldt	Peruana	Enero 91	Reaprov.-cient.
10	Surveyor	Estadounidense	Enero 91	Reaprov.-cient.
11	HMS Endurance	Inglesa	Enero 91	Científica
12	Polar Circle	Noruega	Enero 91	Científica
13	ROU Campbell	Uruguaya	Enero 91	Reaprov.-cient.
14	Maurice Ewin	Estadounidense	Febrero 91	Científica
15	Illiria	Liberiana	Febrero 91	Científica
16	Erebus	S.V. Granadina	Febrero 91	Científica
17	B/D Las Palmas	Española	Febrero 91	Reaprov.-cient.
18	Alcázar	Chilena	Febrero 91	Científica
19	Barao de Teefe	Brasileña	Febrero 91	Científica
20	Polar Duke	Noruega	Febrero 91	Científica
21	Kaiyo Maru	Japonesa	Febrero 91	Científica
22	BIC Humboldt	Peruana	Febrero 91	Reaprov.-cient.
23	Surveyor	Estadounidense	Febrero 91	Científica
24	HMS Endurance	Inglesa	Febrero 91	Científica
25	Polar Circle	Noruega	Febrero 91	Científica
26	ROU Campbell	Uruguaya	Febrero 91	Científica
27	OGS Explora	Italiana	Febrero 91	Científica
28	Erebus	S.V. Granadina	Marzo 91	Científica
29	Maurice Ewin	Estadounidense	Marzo 91	Científica
30	OGS Explora	Italiana	Marzo 91	Científica
31	Polar Duke	Noruega	Marzo 91	Científica
32	Kaiyo Maru	Japonesa	Marzo 91	Científica
33	Surveyor	Estadounidense	Marzo 91	Científica
34	HMS Endurance	Inglesa	Marzo 91	Científica
35	Polar Duke	Noruega	Marzo 91	Científica
36	HMS Endurance	Inglesa	Marzo 91	Científica

Cuadro 8
NAVES TURISTICAS FONDEADAS A LA GIRA

Año	Número
1985	1
1986	1
1987	1
1988	3
1989	4
1990	7

Situación de terrenos de bahía Catalina

Originalmente el lugar escogido como ap-
 to para la construcción del puerto correspondía
 a los lotes 6 y 7 de la figura 3 que abarcan el área
 destinada a la armada (lote 7) y 31,45 hectáreas
 del área destinada a la Fuerza Aérea (lote 6).

Posteriormente, en febrero de 1990, la
 Fuerza Aérea vende una parte del lote 6 a la
 empresa forestal Magallánica de Bosques
 Ltda., con lo cual el terreno de la FACH destinado
 al nuevo puerto se reduce a 16,45 hectáreas.

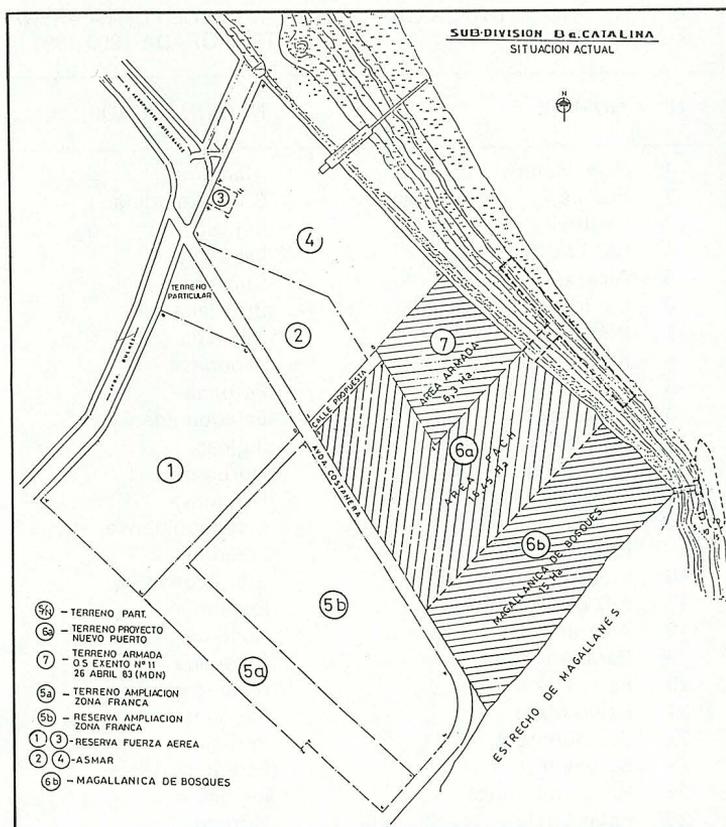
Debido a esta situación la superficie actual destinada al nuevo puerto es de 22,75 hectáreas, correspondiente a la suma de las 6,3 hectáreas de la armada y las 16,45 de la FACH.

Evaluación social del proyecto

Según el informe de la empresa IGS, realizado en agosto de 1989, "el proyecto es rentable en casi todos los escenarios evaluados y en la situación más probable se supone que se captará parte importante de la pesca en el Atlántico sur; las actividades antárticas crecerán al 5%; Punta Arenas captaría el 50% de la transferencia de cargas con la Antártica y el movimiento de carga general desde y hacia la XII Región crece a una tasa de 3% anual.

La evaluación supone una situación con proyecto en que opera el complejo portuario Muelle Prat-Catalina y, analizando los niveles de congestión y las disponibilidades a pagar de los usuarios, se concluye que el Muelle Prat no podrá atender servicios de transferencias de carga general a la XII Región de cierto tipo de naves (entre 142 y 90 metros de eslora). Tampoco podrá prestar servicios de reparacio-

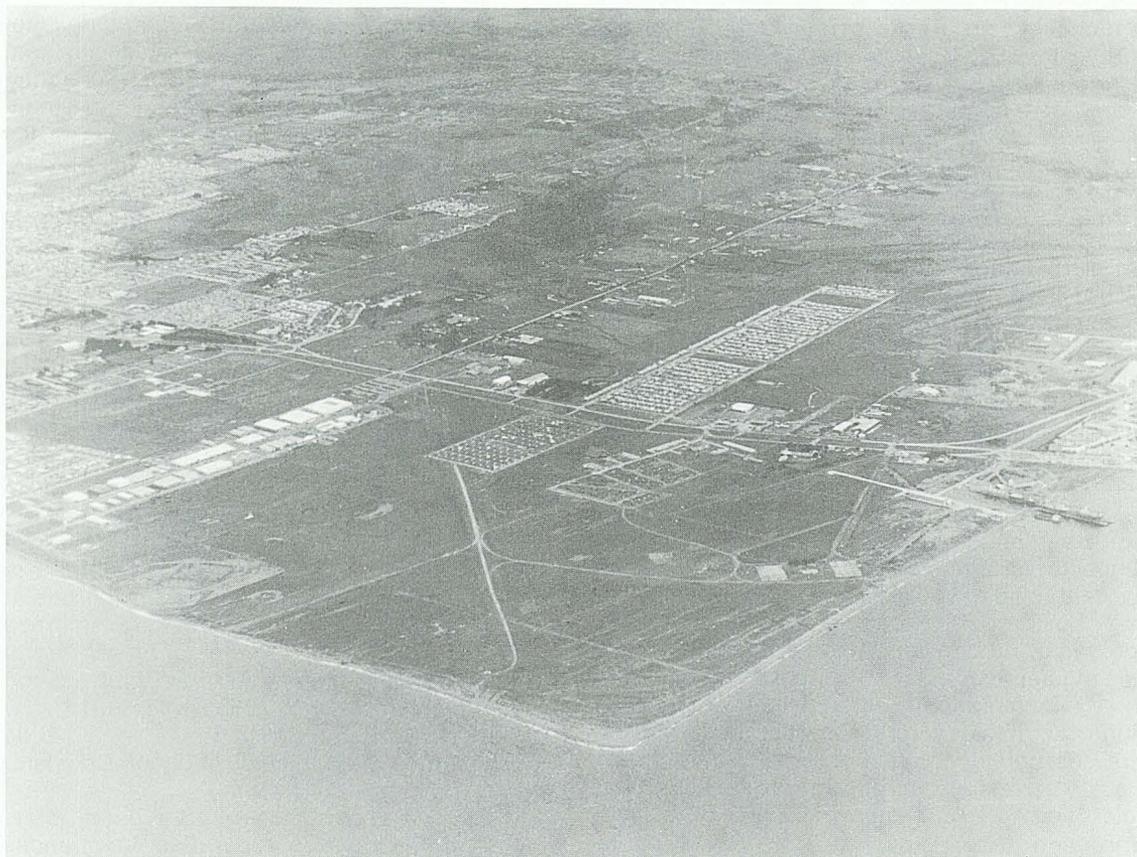
Figura 3



nes ni transferencias para las naves polares y las naves orientadas a la pesquería del calamar en el Atlántico sur.

Cuadro 9
NAVES QUE UTILIZARON EL MUELLE FISCAL

TIPO DE NAVES	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Portacontenedores	34	44	49	48	51	48	25	26
Carga general	44	66	54	60	78	74	85	84
Carga granel	2	2	3	1	3	—	—	—
Pesqueros	38	35	63	79	114	126	194	432
Frigoríficos	14	21	19	25	31	38	49	62
Científicos	10	12	17	22	18	33	24	26
Turismo	6	6	3	10	9	22	15	15
Ro-Ro	—	—	—	—	—	1	3	8
Transp. granel	—	—	—	—	—	—	1	—
Subtotal	148	186	208	245	304	342	396	653
Regionales	341	417	588	499	869	869	946	974
Armada	603	556	770	744	425	426	276	221
Totales	1.092	1.159	1.566	1.488	1.598	1.637	1.618	1.848



VISTA DE BAHIA CATALINA, LUGAR ESCOGIDO PARA LA CONSTRUCCION DEL NUEVO PUERTO.

En la situación más probable, a una tasa de descuento social del 12% y considerando un horizonte de 20 años, se obtiene un Valor Actualizado Neto (VAN) de 16,3 millones de dólares y una Tasa Interna de Rendimiento (TIR) del 25%.

Desde el punto de vista privado, el proyecto es rentable a una tasa de descuento máxima cercana al 14%, considerando para ello una tarifa de 2 dólares por metro/eslora/hora.

Finalmente, el proyecto será dudosamente rentable al 123% si no atiende demandas del Atlántico sur y se llega a captar menos de un 25% del tráfico antártico”.

Dado que el proyecto es muy sensible a la demanda de naves pesqueras del Atlántico sur, es difícil que un privado se interese mientras no se le aclare el efecto que tendría la materialización de diversos proyectos regionales, como —por ejemplo— la idea de ENAP de utilizar sus instalaciones portuarias en bahía Laredo para atender pesqueros o la construcción de terminales especializados por parte de algunas empresas pesqueras.

Otra crítica al estudio tiene relación con el valor estimado de la inversión, de sólo 13,8 millones de dólares, el cual no representaría el costo real para las dimensiones propuestas del proyecto. A juicio de la EMPORCHI, el costo de dichas obras oscilaría entre 25 y 30 millones de dólares, sin considerar explanadas y obras auxiliares.

También se cuestiona que la rentabilidad privada sea obtenida con una tarifa de 2 dólares por metro/eslora/hora, la que sería de difícil aceptación considerando que ningún puerto chileno tiene tarifas que lleguen a 1 dólar por metro/eslora/hora. Además, la tasa de un 14% no parece suficientemente atractiva para un inversionista privado.

Por lo anterior, el proyecto sin subsidio o sin un aporte estatal no parece que sea atractivo para un privado, ya que su rentabilidad es marginal y hay muchas incógnitas de por medio difíciles de precisar. Basta recordar que se basa fundamentalmente en la pesca, actividad que es muy cambiante y que depende de recursos

muchas veces migratorios. Quizás sea un proyecto muy atractivo para el Estado, por sus externalidades y su rentabilidad social, como veremos a continuación.

Externalidades y aspectos relacionados con la rentabilidad social del proyecto

El estudio presentado por la IGS muestra un VAN social positivo en la totalidad de los escenarios, que incluye la captación de naves pesqueras que operan en el Atlántico sur, y pone énfasis en los aspectos de utilización de muelles, ahorro y venta de combustibles y reparación de naves, dejando de lado la mayor parte de las externalidades con el propósito de evitar distorsiones que afecten al proyecto.

Sin embargo, es indudable que un proyecto de esta naturaleza va a producir un enorme impacto en la región, lo que hará significativa su rentabilidad social.

Los beneficios sociales adicionales al proyecto, no considerados en el estudio, son los siguientes:

—Incremento de la actividad económica interna (venta de víveres, producción de víveres frescos, hotelería, turismo, venta de pasajes aéreos y terrestres, producción de bienes durables, venta de repuestos y artículos de consumo, venta de servicios tales como servicios portuarios, comunicaciones, asesoría, lavandería, etc.).

—Generación de nuevos empleos.

—Captación de divisas (de los armadores y tripulantes que demandan otros bienes y servicios).

—Incremento de las operaciones en la Zona Franca.

—Incremento en las actividades sociales y culturales.

Consideraciones geopolíticas

Toda la teoría de la geopolítica gira alrededor de las relaciones entre la geografía y las instituciones políticas.

Las características geográficas de una región, su población y las influencias de una sobre la otra son factores muy importantes a tener en cuenta al efectuar una apreciación, con el propósito de desarrollar una buena conducción política. Sin embargo, no deben ser sobreestimadas pues pueden llevar al error de no considerar otros factores.

Toda apreciación geopolítica debe partir de un conocimiento exacto de la geografía general del país y particular de la región. Además,

debe ser empleada una gran amplitud de criterio para analizar y evaluar las influencias geográficas. Estos conocimientos deben ser adquiridos con un sentido dinámico en cuanto a mantener actualizados los datos referentes a los factores variables, sin perder de vista las mutaciones que se producen en los físicos, en lo que atañe a las relaciones de causa a efecto, y a la continua observación de las influencias de los factores geográficos en lo inerte y en lo animado. Teniendo presente estos conceptos previos, podemos incursionar en algunos análisis geopolíticos.

Podemos precisar que el puerto de Punta Arenas está ubicado en el centro geográfico de Chile, por encontrarse en la mitad de la distancia que une el extremo norte del país con el Polo Sur.

En la XII Región viven cerca de 136 mil habitantes y en la capital regional, Punta Arenas, un poco más de 106 mil. A esta ciudad se le puede catalogar como el límite sur del poblamiento nacional, ya que la Provincia Antártica no supera los 1.626 habitantes. Es así que la Región de Magallanes y Antártica chilena, con una superficie de 1.382.055,5 kilómetros cuadrados, es la región con la menor densidad de población del país, con 0,09 habitantes por kilómetro cuadrado.

Existen pocos núcleos urbanos en la región y se encuentran separados por grandes distancias, lo que dificulta el contacto y los intercambios. El crecimiento demográfico es bajo y ciertas ciudades, como Porvenir, están disminuyendo su población.

El incentivo ocupacional en la región se encuentra en un nivel mínimo.

Existen emigraciones hacia otras zonas del país o del extranjero. La falta de incentivos desmotiva a la juventud y los jóvenes que cuentan con recursos económicos suficientes optan por estudiar en la zona norte y a veces eligen carreras que no tienen un campo ocupacional en la región; los más capaces buscan mejores horizontes en el norte, por lo que la preparación y calidad de la población que permanece en la región muchas veces es insuficiente.

La situación geopolítica de la Región de Magallanes es muy mala. Además de ser una región fronteriza con una baja densidad de población, se encuentra en uno de los extremos de un país largo y angosto, alejada más de 3 mil kilómetros de la capital, donde está ubicada el núcleo vital, y separada de ella por los hielos patagónicos, los que impiden toda comunicación vial por territorio nacional con el centro del país. La Región de Magallanes adquiere entonces características insulares, lo que la hace muy

dependiente de las líneas de comunicaciones marítimas y aéreas.

Una región fronteriza, con escasa población y con características insulares, presenta una grave vulnerabilidad estratégica y el gobernante debe adoptar todas las medidas necesarias para corregir esa situación que atenta contra la seguridad nacional.

Es necesario, entonces, compensar estas realidades mejorando la seguridad militar, aumentando la cantidad y calidad de la población y mejorando la infraestructura de los puertos y aeropuertos de la región.

El Estado de Chile ha tomado cartas en el asunto; casi un 30% de la población de Punta Arenas la constituye personal y familiares de las Fuerzas Armadas en presencia. Se ha buscado radicar la población mediante la dictación de leyes especiales para mejorar la calidad de vida y aumentar las fuentes de trabajo. Leyes Especiales, como la Ley Navarino y la de la Zona Franca, han pretendido crear las condiciones para incentivar el desarrollo de la región.

Una legislación que resulte inadecuada, por no estar de acuerdo con la realidad geográfica del momento, puede producir un efecto contrario al deseado o una incorrecta utilización de los recursos naturales y aún llegar a la destrucción de estos recursos. En cambio, una legislación en armonía con las características geográficas puede producir el desarrollo económico, social y político del Estado. Los parlamentarios de la región tienen una gran responsabilidad en esta materia, ya que son los que más conocen la realidad regional.

Pensemos por un momento si la Ley de Zona Franca ha producido el mismo efecto en Iquique que en Punta Arenas.

Teniendo en cuenta que la condición geográfica esencial de la región es insular y que ésta es dependiente de las líneas de comunicaciones marítimas y aéreas, el Estado ha desarrollado en buena forma el Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo, el cual es, lejos, el mejor equipado del país. No se puede decir lo mismo en cuanto al desarrollo portuario.

Meditemos ahora cómo podemos desarrollar Magallanes. Tratar de implementar una capacidad industrial es difícil, por cuanto el personal calificado es escaso; los costos de producción son mayores en comparación al resto del país, por los sobresueldos, la calefacción y los costos del transporte; hay otras regiones que tienen ventajas comparativas mejores en lo industrial. Por otra parte, al pretender basar el futuro de la región en la investigación o desarrollo de nuevas tecnologías nos encontramos que la situación es similar; los principales cen-

tros de investigación universitaria se encuentran en Santiago. Pareciera que lo más acertado es pensar en ocupar el "espacio magallánico", es decir, explotar sus riquezas naturales y prestar servicios a todos los navegantes y turistas que visiten este apartado lugar.

Si muchos visitantes se impresionan por el tamaño de algunas de las estancias magallánicas, lo que realmente es más impresionante es el inmenso espacio marítimo que posee la región. Magallanes dispone de 1.382.033,5 kilómetros cuadrados de superficie terrestre y 1.358.242 kilómetros cuadrados de mar, sin considerar el Mar Presencial. La suma de dichas superficies equivale al total de los siguientes países: Alemania unificada, Reino Unido, Suecia, Italia, Japón, España y Francia.

Una de las leyes de la Teoría Espacial del famoso geopolítico Friedrich Ratzel, en su obra *Geografía política*, dice que: "El espacio de los Estados aumenta con el crecimiento de la cultura". Normalmente, esta ley se cumple cuando a un Estado desarrollado (culturalmente hablando) le falta espacio vital (léase recursos naturales) y mediante adquisiciones de territorios expande sus fronteras a costa de otro Estado. A veces el costo de esta adquisición fue una sangrienta guerra de conquista, pero en otras oportunidades bastó con comprar el territorio o sencillamente ocuparlo, porque no tenía dueño. En Magallanes podríamos parafrasear esta ley y decir que tenemos un tremendo espacio en nuestro poder, pero nos falta la cultura necesaria para realmente conquistarlo. La ventaja es que no tenemos que comprarlo ni derramar sangre para conquistarlo; la llanura, el Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva, el Mar Presencial, la Antártica y los pasos interoceánicos están ahí, al alcance de nuestra capacidad, para conocerlos y ocuparlos. Falta la voluntad política.

Si no tenemos la cultura necesaria para ocupar este territorio debemos importarla, tal como ha sucedido en los últimos años, en que la mayoría de las grandes obras de desarrollo en Magallanes han sido fruto de capitales y tecnología provenientes del extranjero. Ingleses, franceses, alemanes, suizos, yugoslavos, estadounidenses, sudafricanos, españoles, etc., han sido los gestores de importantes actividades comerciales en esta área.

La llanura ha sido suficientemente explorada y explotada en la zona. Más aún, creemos que ha sido sobreexplotada y gracias a un plan especial de recuperación de las praderas podríamos pensar en mantener su actual capacidad para alimentar la masa ganadera que hoy sostiene. Existen también planes concretos de

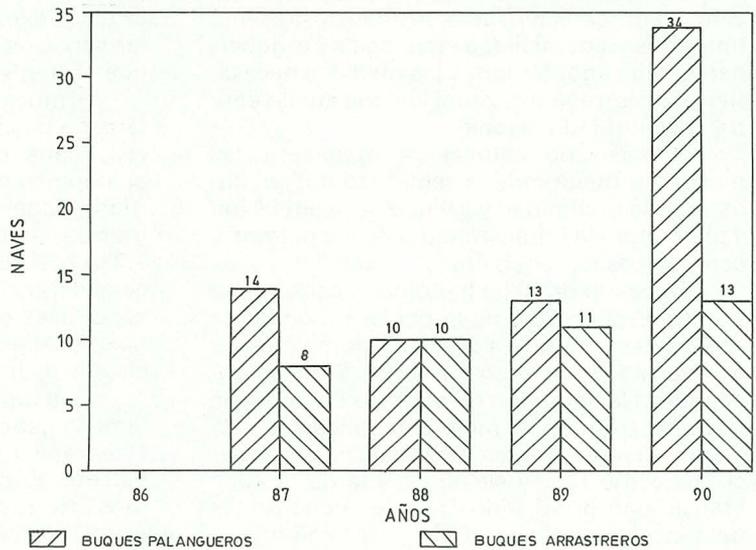
exploración y explotación de yacimientos de carbón, oro, petróleo y madera, pero poco se ha hecho en investigación de recursos pesqueros. Hay un inmenso territorio oceánico del que no sólo sabemos casi nada sino que apenas lo navegamos; de hecho, apenas 47 buques pesqueros chilenos navegaron en aguas del Pacífico sur en 1990, como se señala en el cuadro 10.

Punta Arenas tiene en sus cercanías, tanto en el Atlántico como en el Pacífico, ricas áreas pesqueras que están generando una gran actividad comercial y de trabajo. En sus lagos, ríos y aguas interiores, que se pueden considerar como la mayor reserva de aguas no contaminadas del mundo, existe un potencial pesquero insospechado.

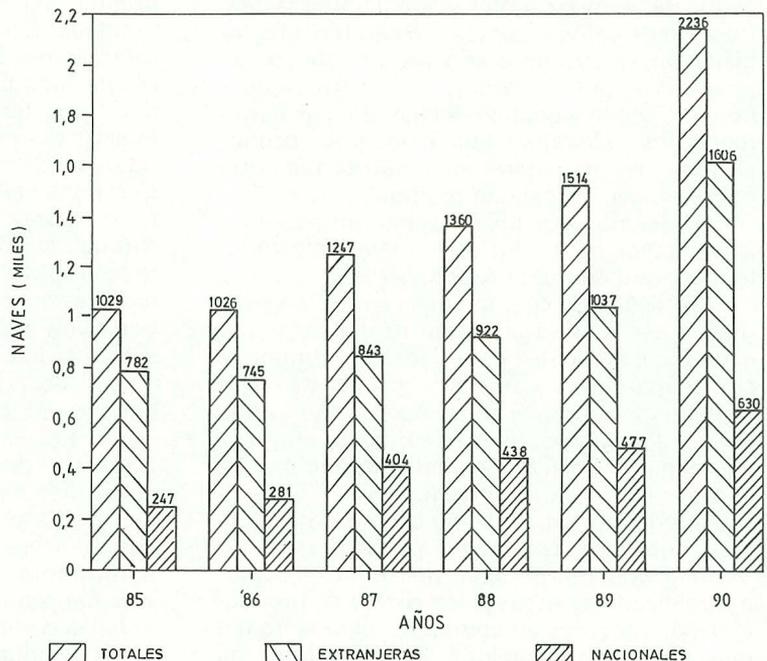
Pero el mar que rodea a Magallanes no sólo es una fuente inagotable de recursos pesqueros, sino que su principal característica es la de ser un elemento aprovechable para circular, comunicar y transportar mediante la navegación. Es una vía natural, automantenida, que permite los intercambios culturales, sociales y comerciales entre los países y entre los puertos del país; la única forma en que un camión proveniente de la capital pueda ir a Punta Arenas, Porvenir, Puerto Williams o a la Antártica es por mar. Esto que parece obvio nos permite confirmar la realidad insular de la región.

El estrecho de Magallanes y el paso Drake son las dos únicas vías naturales de comunicación entre los dos principales océanos del mundo, el Atlántico y el Pacífico. Estratégicamente hablando, es una de las zonas de confluencia de las comunicaciones marítimas y es muy importante para el tránsito de ciertas

Cuadro 10
BUQUES PESQUEROS EN Z.E.E. XII REGION



Cuadro 11
NAVES QUE OPERARON POR ESTRECHO DE MAGALLANES



unidades mayores, como superpetroleros, submarinos nucleares y portaaviones. En el caso del cierre del canal de Panamá, su importancia estratégica y comercial aumenta significativamente.

Cuadro 12
NAVES QUE CRUZARON CABO DE HORNOS

Año	Número
1985	196
1986	146
1987	157
1988	157
1989	160
1990	263

Si nos preguntamos ahora si el tráfico marítimo comercial por el estrecho de Magallanes o el cabo de Hornos es importante, tenemos que reconocer que a nivel mundial no lo es. Para Sudamérica tiene una importancia relativa, especialmente para la ruta del hierro desde Brasil a Japón y para las rutas de comercio exterior de los países sudamericanos. En el cuadro 11 podemos apreciar la cantidad de buques que han operado anualmente por el estrecho de Magallanes.

En el cuadro 12 podemos apreciar la cantidad de buques que cruzan anualmente por el cabo de Hornos, dentro del alcance de la Estación de Control del Cabo de Hornos, ya sea visualizados, detectados por radar o por el método que los mismos buques avisen su cruce por radio. Como vemos, las cifras no son significativas.

Pese a lo anterior, en los últimos años se está incrementando el tráfico de buques pesqueros entre la zona de pesca del Atlántico sur y el Medio Oriente. El resultado final es que frente a Punta Arenas circula una gran cantidad de buques mercantes, pesqueros, de turismo, científicos y de guerra, a los cuales se les puede dar servicios mediante las agencias navieras instaladas en este puerto. En el cuadro 11 se puede apreciar que de los 2.236 buques que anualmente cruzan frente a Punta Arenas, sólo 1.784 recalaron en puertos del Estrecho (cuadro 13). Si existiera disponibilidad de muelles y se ofreciera algún tipo de incentivo, muchas de estas 452 naves que pasaron de largo podrían haber recalado para desarrollar alguna

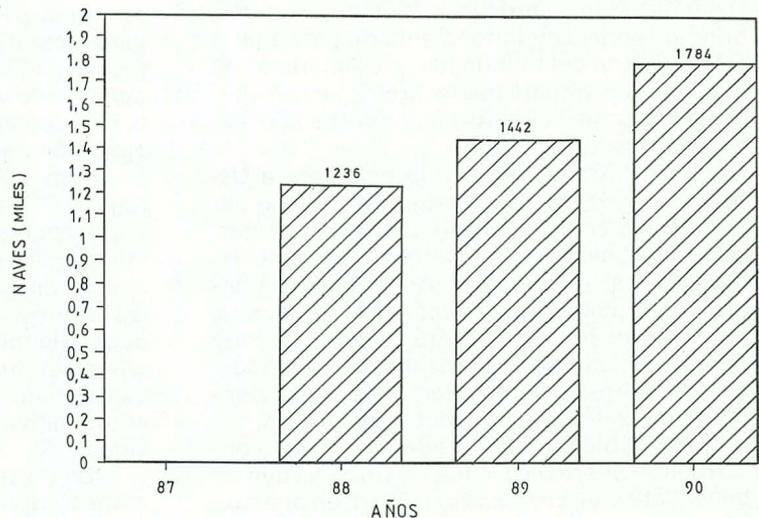
actividad logística, tal como rellenar combustible y víveres, efectuar reparaciones, dar descanso o relevar a sus dotaciones, movilizar carga, etc.

Como ya dijimos, no basta sólo con tener disponibilidad de muelle; falta ofrecer algún tipo de incentivo. Quizás podría ser atractivo ofrecer el combustible que produce ENAP, que es de excelente calidad, a un precio cercano al costo para que los buques recalén a rellenar y, aprovechando la estadía, desarrollen otro tipo de actividades logísticas. A medida que la actividad marítima aumente, sólo por efectos de economía de escala, el resto de los servicios serán también muy convenientes, desarrollándose así una espiral de progreso y, por lo tanto, corrientes inmigratorias.

Cabe recordar el contraste de las cifras regionales con la expansión de la población en el territorio argentino de Tierra del Fuego, donde en 1980 había 27.358 habitantes y hoy hay 69.450, lo que significa un 153% de aumento. Lo anterior fue producto de un régimen de promoción industrial que absorbió a muchos chilenos de esta parte de la Patagonia. Aunque el plan industrial no se sustenta por sí sólo, obligando al Estado a gastar grandes recursos para subvencionar a las industrias, se logró el objetivo de aumentar la presencia argentina en la Patagonia.

No sólo los chilenos han apreciado las ventajas de tener un buen servicio portuario en el Cono Sur de América. El Gobierno argentino está desarrollando y materializando diferentes proyectos que pretenden crear importantes

Cuadro 13
NAVES QUE RECALARON EN PUERTOS DEL ESTRECHO



polos de atracción en todo el área de isla Grande de Tierra del Fuego, especialmente en río Grande y Ushuaia.

El Gobernador argentino del territorio nacional de Tierra del Fuego, Antártica e islas del Atlántico sur (hoy provincia), con motivo de la inauguración del Sexto Período Ordinario de Sesiones de la Honorable Legislatura Territorial, el 1 de mayo de 1989, dijo lo siguiente refiriéndose al complejo aéreo-portuario de Ushuaia:

"El complejo portuario de Ushuaia debe integrarse con un nuevo puerto comercial y pesquero, con un puerto de combustible y con un astillero de reparaciones navales. El muelle actual se convertirá en un muelle turístico. El aeropuerto será el instrumento imprescindible para los intercambios de tripulación y del pasaje de los cruceros.

Dotado el complejo portuario de los servicios necesarios será la mejor base para avanzar sobre la Antártica y constituirse así en el natural sitio de apoyo logístico a las expediciones. Si tenemos en cuenta que, según los análisis científicos aceptados, la Antártica será uno de los cuatro o cinco temas centrales de la Humanidad en los próximos cincuenta años, o cien según otras apreciaciones, queda claro el rol económico y por ende de soberanía que tendrá Ushuaia".

Recientemente el Gobierno argentino declaró de "interés nacional" el Proyecto del Complejo Portuario de Ushuaia, indicando que el "desarrollo portuario en dicha zona constituye una anhelada aspiración de la nación, en virtud de su vinculación interoceánica".

Creemos que ambas declaraciones de las autoridades del vecino país son muy claras y demuestran un interés nacional por atraer hacia Ushuaia buques turísticos, flotas pesqueras, brindar servicios y fundamentalmente llegar a ser "la puerta del mundo hacia la Antártica", lo que indudablemente traería prestigio y un cierto rol hegemónico de Argentina sobre el continente blanco.

Punta Arenas le lleva la delantera a Ushuaia en muchos aspectos, entre ellos en ser una ciudad con mayor infraestructura comercial y logística. Una gran parte de las capacidades que desea materializar Argentina, tales como el aeropuerto internacional o los astilleros, ya están en funcionamiento y lo hacen muy bien; lo único que falta mejorar es la infraestructura portuaria en lo referente a poder atender buques de turismo y flotas pesqueras.

Ahora bien, ¿Qué sucede si Argentina desarrolla su puerto en Ushuaia y Chile el suyo en bahía Catalina? En nuestra opinión, en algunos

aspectos como el turismo, la situación planteada puede llegar a ser beneficiosa para ambos países, ya que se puede programar circuitos turísticos y los buques pueden recalar en Puerto Williams, Ushuaia, Punta Arenas y Puerto Natales, permitiendo a los operadores de turismo ofrecer un paquete turístico más interesante en términos de bellezas naturales.

En cuanto a la oferta de servicio, indudablemente que ambos complejos portuarios competirán entre sí por atraer a los mismos clientes. Para alcanzar el éxito se requiere estar en una buena posición con respecto a las líneas de comunicaciones marítimas y luego ofrecer los mejores servicios con el menor costo. Punta Arenas está muy bien ubicada en medio del estrecho de Magallanes. Por su parte, Ushuaia está 24 horas más cerca de la Antártica, tiempo que puede ser contrarrestado con un eficiente manejo portuario en Punta Arenas.

Materializar oportunamente el nuevo puerto en bahía Catalina permitirá consolidar a Punta Arenas como un complejo marítimo de importancia, lo que será económicamente difícil de contrarrestar debido a que la ciudad cuenta con una antigua tradición bancaria, de comercio exterior y naviera. El puerto quedará afianzado y en condiciones de adaptarse fácilmente a los cambios y modernizaciones que le permitan mantener sus ventajas iniciales con respecto a la competencia.

Consideraciones políticas

El Gobierno regional ha determinado que la construcción del nuevo puerto es una de las tareas de desarrollo de más alta prioridad en la carpeta de proyectos regionales. En múltiples oportunidades el Señor Intendente regional, los parlamentarios de la región, los Secretarios Regionales Ministeriales, la Comisión de Defensa del Senado y otras altas autoridades han efectuado declaraciones públicas impulsando la ejecución de esta obra, asignándole el carácter de "esencial" para el despegue definitivo de la región.

La población de la región ha sido muy bien informada —por los medios de comunicación y por sus dirigentes— sobre los beneficios sociales del proyecto. Sabe que al ampliar el puerto y poder atender nuevos buques turísticos y pesqueros aumentará la actividad en general y se van a generar nuevos puestos de trabajo, lo que en definitiva significará mejorar la calidad de vida.

Diversas organizaciones, tales como la Cámara Marítima, los colegios profesionales, sin-

dicatos, etc., han hecho oír su voz apoyando la iniciativa.

Políticamente hablando, el proyecto del nuevo puerto cuenta con el apoyo de todas las fuerzas vivas de la región, de todos los partidos políticos, de la totalidad de sus parlamentarios, de los medios de comunicación y, lo más importante, del Consejo de Desarrollo Regional. Es conveniente destacar que en el CODERE el proyecto ha contado con el apoyo de la armada, representada por el Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval en su calidad de consejero.

Hay que considerar que el costo del proyecto no es significativo a nivel nacional ya que, por ejemplo, equivale a la décima parte del costo de alguna de las tantas veces promocionadas líneas del metro de Santiago. El nuevo puerto, de tanta trascendencia regional, tiene el costo equivalente a una de las tantas obras de mejoramiento de la infraestructura vial que son desarrolladas en la capital todos los años.

Considerando lo anteriormente expuesto y de no mediar una razón de mucho peso que sea comprendida y aceptada por la población, no realizar este proyecto en el corto plazo se estima que producirá consecuencias negativas para los conductores políticos del país.

Impacto en la seguridad nacional

Si es construido un nuevo muelle, lo más probable es que la EMPORCHI participe en su administración. Una forma lógica de operar sería derivar al nuevo muelle las naves de mayor calado, reduciendo al mismo tiempo los costos de dragado del antiguo muelle.

En el nuevo muelle atracarían buques mercantes de gran tamaño, pesqueros y buques de turismo, los cuales requieren sobre 9 metros de profundidad. En el antiguo muelle atracarían buques de la armada, naves de cabotaje, buques científicos y pesqueros artesanales, todos los cuales requieren profundidades inferiores a los 7 metros.

La armada podría solicitar al Ministerio de Bienes Nacionales el traspaso de los sitios norte del muelle fiscal y de un par de hectáreas del sector norte de acceso al muelle, a cambio de las 6,3 hectáreas que la armada podría entregar en bahía Catalina para el nuevo puerto. Lo anterior tiene la ventaja de que la base naval podría conectar el muelle con sus actuales instalaciones en el Centro de Abastecimiento, evitando así tener que movilizar material de guerra y abastecimientos por las calles de la ciudad.

Una vez que la armada administre su propio muelle podrá implementar, entre otros, servicios de poder eléctrico desde tierra para sus

unidades, lo que va a repercutir en un gran ahorro en los costos de mantención de la maquinaria naval.

Al disponer de muelle en forma segura, la mantención de las unidades puede ser planificada y ejecutada en mejor forma, reduciendo el tiempo en que el buque queda no operativo.

Por su parte, la región militar austral, con su condición geográfica esencial insular, vería con buenos ojos que sean mejoradas las líneas de comunicaciones marítimas del teatro al incorporar un nuevo terminal, el cual por sus características y ubicación tendría una mayor capacidad de despeje.

Se tiene previsto que el nuevo muelle va a producir el efecto de aumentar la actividad regional, la fuerza laboral, la infraestructura logística, la calidad y el nivel cultural de la población y que van a ser desarrolladas nuevas obras relacionadas con el muelle, tanto públicas como privadas. Tratándose de una región fronteriza, todas estas externalidades del proyecto benefician el potencial nacional en Magallanes.

Por lo anterior es fácil deducir que el impacto del nuevo puerto sobre la seguridad nacional será muy positivo.

CONCLUSIONES PARCIALES

—El muelle fiscal se encuentra limitado, más que por su capacidad de transferencia de carga, por su profundidad máxima de 9 metros, su escaso frente de atraque y por su anchura de sólo 18 metros.

—La transferencia de carga de cabotaje y de importación no es significativa con respecto a la capacidad actual del muelle y no se espera que sufra grandes variaciones en el tiempo.

—La carga de exportación es la que tiene más posibilidades de aumentar significativamente en los próximos años en relación a un eventual crecimiento de la actividad pesquera.

—La mayor demanda de sitios de atraque se refiere a las actividades de buques regionales, pesqueros y de la armada.

—El proyecto, sin subsidio o un aporte estatal, no es atractivo para un particular ya que su rentabilidad es marginal y es muy sensible a la demanda de naves pesqueras del Atlántico sur, actividad muy variable.

—El nuevo muelle tiene un VAN social positivo en la totalidad de los escenarios y genera una gran cantidad de beneficios sociales en la región.

—La situación geopolítica de Magallanes es mala por tratarse de una región fronteriza, con escasa población y con características

insulares, lo que afecta negativamente la seguridad nacional.

—El desarrollo de Magallanes se visualiza en la explotación de sus riquezas naturales y en la prestación de servicios a los navegantes y turistas que visiten la región.

—Punta Arenas se encuentra muy cerca de ricas áreas pesqueras que están generando una gran actividad comercial, como también está ubicada en medio de una importante vía de comunicación marítima como es el estrecho de Magallanes. Tiene la ubicación adecuada para llegar a ser un gran puerto.

—No basta con ofrecer sólo disponibilidad de sitios de atraque; es necesario, inicialmente, crear algún incentivo para atraer el tráfico marítimo y así poder vender a los armadores diversos servicios en el muelle.

—Ushuaia y Punta Arenas son complejos portuarios que competirán entre sí. Aquel que primero ofrezca los mejores servicios al menor costo alcanzará el éxito, en desmedro del otro.

—No realizar el nuevo puerto en el corto plazo, sin una razón de mucho peso, puede traer consecuencias negativas para los conductores políticos.

—El implemento del nuevo puerto producirá un impacto positivo en la seguridad nacional.

CONCLUSION FINAL

Es necesario que el Estado aporte a la brevedad recursos para contribuir a la construcción de un nuevo muelle para Punta Arenas, con el propósito de satisfacer futuras necesidades de carga de exportación por la explotación de las riquezas naturales del área, impulsar el desarrollo de la región mediante la venta de servicios a los navegantes y turistas, generar beneficios sociales, mejorar el grado de seguridad nacional y evitar consecuencias negativas para el estamento político.

De lo anterior se desprende que el proyecto en cuestión es mucho más que un simple muelle y bien podemos hablar que estamos diseñando un nuevo puerto para Punta Arenas, obra que no está a nivel de ser evaluada por una oficina técnica de un Ministerio, sino que requiere del impulso visionario de un estadista.

BIBLIOGRAFIA

- **Jorge E. Atencio:** *¿Qué es la geopolítica?*, Pleamar, Buenos Aires, 382 pp.
- Boletín Estadístico Marítimo de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, 1991.
- Informe consolidado de la Comisión Regional Puerto Comercial de Punta Arenas, 1990.
- Informe Investigación Parámetros de Diseño Nuevo Puerto Comercial Punta Arenas, 1988, por Ingeniería Gestión y Sistemas Ltda.
- Informes técnicos de la Empresa Portuaria de Chile, Muelle Fiscal de Punta Arenas, 1991.
- Boletines anuales estadísticos del Servicio Nacional de Pesca.
- Estadística de la Secretaría Regional Ministerial de Telecomunicaciones de la XII Región.

