



## ¿Por qué Estados Unidos y China se agolpan sobre un puerto en el sur de Chile? (1)

**Patricia Garip**

**Fotos de José Miguel Cárdenas**

### **Punta Arenas, Chile**

Sobre los pivotes de un centenario muelle para cargas de carbón, elegantes cormoranes negros atisban cruceros, buques transportando propano y embarcaciones de investigación como si fueran puntos en el nevado Estrecho de Magallanes. Más allá en el horizonte, una ballena jorobada esparce desde sus entrañas un rocío de niebla hacia el cielo.

Es una postal del fin del mundo, con estampilla de Punta Arenas. Pero no es tan remota como podría pensarse.

Punta Arenas se ha convertido en un improbable centro neurálgico del transporte marítimo mundial, uno de los múltiples puertos que están cobrando importancia hoy en día en toda América Latina y el Caribe. Mientras las guerras asfixian rutas marítimas vitales en el Medio Oriente y Europa, el cambio climático obstruye el Canal de Panamá y los avances tecnológicos, como el hidrógeno verde, pasan a primer plano, incluso los puertos en la periferia de la región están recibiendo una nueva atención por parte de gobiernos y empresas multinacionales, entre otros.

El cambio de marea se refleja en el creciente volumen de buques mercantes que cruzan el Estrecho de Magallanes. En enero y febrero, el tráfico se disparó 25% respecto al mismo periodo de 2023, y 83% en comparación con 2021, cuando las cadenas de suministro aún estaban interrumpidas debido a la pandemia

---

<sup>1</sup> Publicado en el sitio Web [AMERICAS QUATERLY](#) el 23 de abril de 2024



COVID-19. La Armada chilena se prepara para que el tráfico de este año aumente hasta un 70% adicional.

“Estamos en una parte del mundo que es cada vez más estratégica, y eso trasciende al país,” Claudio Radonich, el alcalde de Punta Arenas, comentó a AQ.

Las potencias mundiales se apresuran a ampliar su presencia. China

ha manifestado su interés en construir un complejo portuario en Argentina, cerca de la desembocadura atlántica del Estrecho, justo al otro lado de la frontera con Chile. Desde allí, Beijing podría aumentar su presencia en la región y también proyectar su influencia en la Antártida, donde la rivalidad geopolítica se está acentuando a medida que se derriten sus icebergs. En abril de 2023, la jefa del Comando Sur del ejército estadounidense, la general Laura Richardson, visitó Argentina y Chile, deteniéndose en Punta Arenas para una sesión informativa sobre seguridad y recorrer el Estrecho.

**“Para Magallanes, esto será como retroceder en el tiempo, cuando éramos un puerto libre y el tráfico de barcos era enorme.”**

—María José Navajas, directora regional de Corfo





Para aprovechar adecuadamente el momento, Punta Arenas y la región de Magallanes en general necesitan desesperadamente una mejora en sus infraestructuras. En la actualidad, la región sólo cuenta con algunos embarcaderos y rampas, capaces de recibir embarcaciones de tamaño medio, algunos cruceros y barcazas, pero no grandes petroleros y portacontenedores del tipo que navegan cada vez más a través del Estrecho. No hay grúas de carga ni cuencas protegidas. Ni siquiera la Armada dispone de un puerto propio.

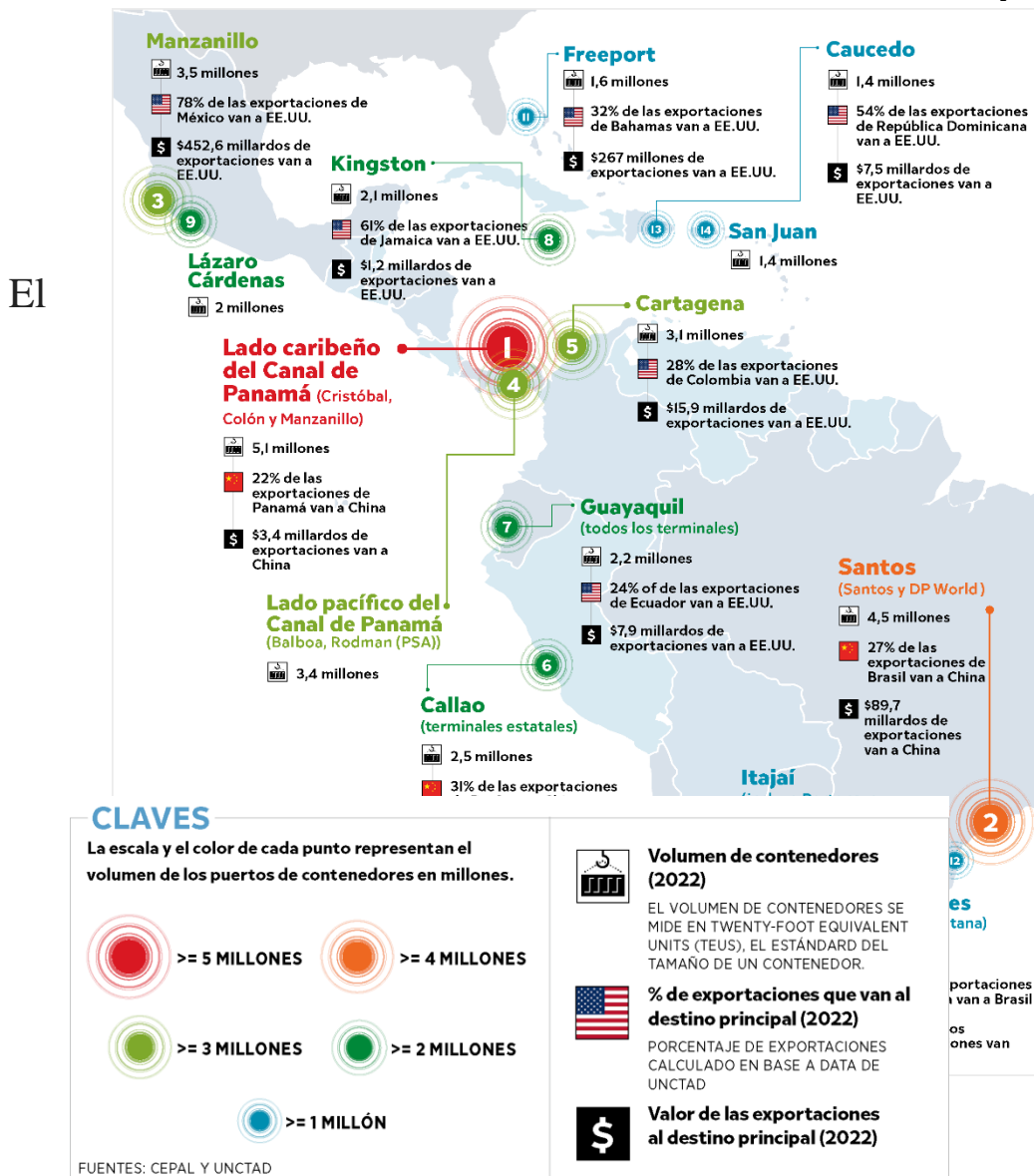
“Si queremos avanzar hacia un desarrollo más justo e inclusivo necesitamos más y mejores puertos,” declaró el pasado octubre el Presidente de Chile, Gabriel Boric, al firmar un plan de ampliación portuaria en Valparaíso. Alabó la “extraordinaria modernización” de los puertos que había visitado en China la semana anterior. Boric, quien creció en Punta Arenas, firmó en noviembre un programa de inversión de \$400 millones a cinco años para modernizar los puertos y otras infraestructuras de Magallanes. Pero algunos se preguntan si será suficiente.

De hecho, la inversión en puertos está rezagada en gran parte de América Latina y el Caribe. Las alarmas sonaron ya en 2018, cuando el banco de desarrollo regional CAF determinó que la región necesitaba \$55.000 millones en inversión marítima y portuaria para 2040. Desde entonces, los avances han sido limitados. Montevideo experimenta una expansión de \$500 millones que duplicará con creces el volumen de carga internacional. Guyana, rica en petróleo, está ampliando Georgetown. El mayor proyecto está en Perú, donde la empresa estatal china Cosco Shipping inaugurará pronto la primera fase de su puerto de Chancay, cerca de Lima, por un valor de \$3.500 millones. Muchos otros puertos, como el ecuatoriano de Guayaquil, el brasileño de Santos y el chileno de San Antonio, siguen lastrados por ineficacia y limitaciones de capacidad, así como por el aumento de la delincuencia organizada a medida que los carteles se disputan las lucrativas rutas de contrabando.



El reto no es tanto de ladrillos como de innovación. La mayoría de los puertos de la región están atrapados en estructuras cerradas y obsoletas, según señaló el año pasado el Banco Interamericano de Desarrollo, BID. Entre las prioridades están mejoras en gobernanza, digitalización e inteligencia artificial para predecir y gestionar mejor el flujo de mercancías.

## Puertos de contenedores más activos de América Latina y el Caribe





El aumento de tráfico que atraviesa el Estrecho, una vía navegable interoceánica de 608 kilómetros que se parece al símbolo matemático de la raíz cuadrada, refleja en gran medida las interrupciones en otros lugares.

La sequía ha bajado los niveles de agua del Canal de Panamá, donde los tránsitos mensuales se han reducido a la mitad desde el máximo alcanzado en diciembre de 2021, según informó la UNCTAD en febrero. En el Mar Rojo, los rebeldes Houthi respaldados por Irán disparan desde el año pasado misiles contra barcos, lo que ha reducido los cruces a través del Canal de Suez en 42% durante los dos últimos meses. Y en el Mar Negro, el transporte marítimo es precario debido a la guerra de Rusia en Ucrania. La agitación ha obligado a los transportistas a utilizar rutas alternativas más largas.

Entre los buques que transitan el Estrecho hay graneleros, gaseros y portacontenedores. En los últimos años, el tráfico ha aumentado a causa de las gigantescas flotas pesqueras chinas.

Un rompehielos estadounidense (derecha) junto a un buque ucraniano en el muelle Arturo Prat de Punta Arenas, sede de una creciente base logística para la investigación antártica.



El aumento supone una

prueba para la Armada, una de cuyas funciones es velar por la seguridad marítima. Como en otras vías navegables, pilotos de navegación, en el caso de Chile exoficiales de la Armada, suben a bordo de todos los buques que atraviesan



el Estrecho, mientras que los convoyes acompañan a las flotas pesqueras asiáticas.

Los accidentes son inusuales, y la Armada está decidida a que siga siendo así.

“Ahora podemos hacer frente al aumento del tráfico, pero si continúa, necesitaremos crecer, tanto en infraestructuras como en personal,” el comandante de la Armada Felipe González Iturriaga, recientemente nombrado gobernador marítimo de Punta Arenas, comentó a AQ “Necesitaremos más pilotos, más gente y más recursos para controlar mejor el tráfico con barcos de patrulla”.

El creciente tráfico recuerda una época dorada grabada en la arquitectura neoclásica que rodea la frondosa plaza central de Punta Arenas, la capital regional de Magallanes. A finales del siglo XIX y principios del XX, la joven República de Chile se esforzó por reforzar su soberanía en Magallanes, atendiendo a una súplica del padre fundador Bernardo O’Higgins en su lecho de muerte. Inmigrantes croatas, españoles y chilenos procedentes de la isla de Chiloé se instalaron aquí atraídos por la minería del carbón y del oro, un puerto libre de aduanas y una lucrativa ganadería ovina y bovina.

Cuando se abrió el Canal de Panamá en 1914, la economía local se debilitó. Pero Magallanes se aferró a su relativa prosperidad, especialmente tras el descubrimiento de petróleo en la década de 1940. La petrolera nacional Enap sentó las bases de la cultura local durante generaciones. Pero la mayor parte de los hidrocarburos acabaron en Argentina, país con el que Chile estuvo a punto de entrar en guerra en 1978 por la disputa de unas islas en el Cabo de Hornos. A lo largo de la Ruta 255, que bordea el Estrecho, aún pueden verse búnkeres militares y advertencias sobre minas terrestres que se remontan a esa tensa época.

En las décadas transcurridas desde entonces, Magallanes ha descuidado el mar, el eminente historiador Mateo Martinic se lamentó en su casa en Punta Arenas repleta de libros. Chile tiene ahora el deber de “atribuir al Estrecho de Magallanes



el significado y la atención que necesita” mediante nuevas infraestructuras portuarias que reflejen su “extraordinario valor geopolítico”.

### **La fiebre del oro verde**

El ancla económica de Magallanes en la modernidad podría ser el hidrógeno verde. Este versátil recurso libre de carbono, derivado del agua mediante energía renovable, podría llegar a sustituir los combustibles fósiles que calientan el planeta. Según el ambicioso escenario de cero emisiones netas de carbono de la Agencia Internacional de la Energía, publicado el año pasado, el mercado mundial de hidrógeno de bajas emisiones podría pasar de los actuales \$1.400 millones a \$112.000 millones en 2030. Es una hipótesis osada para un recurso que aún no ha demostrado su viabilidad comercial.

Los productores no se dejan intimidar. Con fuertes vientos y escasa población, Magallanes es un lugar ideal para producir hidrógeno ecológico. La región ha atraído al menos 16 propuestas de proyectos en escala de gigavatios, la mayoría para la exportación de amoníaco y combustibles sintéticos, o electrocombustibles, que reciclan el dióxido de carbono.

Casi todos los aspirantes son empresas europeas que se apresuran a cumplir los mandatos de la UE destinados a reducir drásticamente las emisiones y a diversificarse para alejarse del gas ruso. La lista de proyectos asciende a más de 3.600 turbinas eólicas, que representan unos 25 GW de capacidad instalada. Siendo realistas, podrían surgir cuatro o cinco proyectos de aquí al final de la década, suficientes para transformar el paisaje.

“Para Magallanes, esto será como retroceder en el tiempo, cuando éramos un puerto libre y el tráfico de barcos era enorme,” dijo María José Navajas, directora regional de la agencia estatal de desarrollo Corfo. Desde infraestructuras compartidas hasta un centro tecnológico de \$6 millones previsto en Punta Arenas, la llegada del hidrógeno verde “estará centrada en el bienestar de toda la región.”



Algunos ejecutivos desconfían de las posibles responsabilidades derivadas de instalaciones heredadas que se construyeron décadas antes de las rigurosas evaluaciones medioambientales actuales.

Algunos ejecutivos desconfían de las posibles responsabilidades derivadas de instalaciones heredadas que se construyeron décadas antes de las rigurosas evaluaciones medioambientales actuales.

Esa esperanzadora visión sólo se materializará con puertos, primero para permitir la importación de equipos para turbinas, electrolizadores, plantas desalinizadoras y otras instalaciones, y después para facilitar las exportaciones a mercados como Alemania y Japón.

Es alentador que Chile haya firmado acuerdos de cooperación con puertos de categoría mundial en Rotterdam, Amberes-Brujas y Singapur. Y la financiación multilateral de infraestructuras está al alcance de la mano. “Las guerras se ganan con logística, no con armas,” bromea el ingeniero químico Erwin Plett, uno de los abanderados chilenos del hidrógeno verde.

### **Coordenadas Estatales**

En un borrascoso día de verano de febrero, el Laurence M. Gould, uno de los dos rompehielos estadounidenses basados permanente en Magallanes, estaba anclado frente al buque de investigación ucraniano Noosfera, en el muelle Arturo Prat de Punta Arenas. Un crucero demasiado grande para atracar allí estaba anclado más lejos, con sus pasajeros teniendo que ser transportados a tierra en botes auxiliares.

La estatal Empresa Portuaria Austral (EPA) está alargando gradualmente el muelle de 373 metros para dar cabida a barcos de investigación y cruceros más grandes. A pocas millas al norte, en la terminal de carga y cruceros José de los Santos Mardones, cerca de un astillero de la Armada, la EPA planea refuerzos, dos grúas móviles y una dársena para un desembarque más seguro. Todos los





cruceros se trasladarán a Prat para liberar espacio a Mardones en cuanto a importaciones relacionadas con el hidrógeno.

Hace tres años, Mardones gestionó la importación de una planta de demostración de electrocombustibles impulsada por Highly Innovative Fuels (HIF), un consorcio liderado por la empresa chilena AME junto con Porsche, el fondo estadounidense EIG, Baker Hughes y Gemstone Investments. Situada a unos 40 kilómetros al norte de Punta Arenas, la impecable planta de Haru Oni despachó sus primeros envíos nominales de **electrogasolina** a Europa también a través de Mardones. “Desde el punto de vista del sector público, queremos asegurarnos de que proyectos como HIF no se vean obstaculizados por la falta de infraestructuras adecuadas,” declaró a AQ, Gabriel Aldoney, el presidente de la EPA.

Terminal marítima de Mardones (izquierda) y un astillero de la marina son parte





de la modesta infraestructura de Punta Arenas. Trabajos de ampliaciones están avanzando.

Pero Mardones es sólo una solución provisional. El embarcadero está al menos a una hora en automóvil por una estrecha carretera de donde se ubican las granjas eólicas, un viaje precario para equipos delicados de gran tamaño como las aspas gigantes de las turbinas.

Una opción más cercana y a corto plazo es la terminal de Enap en Laredo, cerca de Haru Oni. En abril de 2023, Enap firmó un acuerdo de \$50 millones con los productores de hidrógeno HIF, HNH Energy de AustriaEnergy y la francesa Total Eren para reconfigurar la rampa y la explanada de Laredo para importación y almacenamiento de equipos. Una de las limitaciones es la poca profundidad de acceso, la cual requeriría embarcaciones poco eficientes.

El agua es más profunda en la terminal adyacente de Cabo Negro, donde Enap tiene dos embarcaderos activos. Utiliza uno para los envíos de combustible de navegación y arrienda el otro a Methanex, un productor canadiense de metanol. HIF tiene previsto instalar en Cabo Negro su primera planta de electrocombustibles a escala comercial en Chile, valorada en \$830 millones, que se alimentará del parque eólico Faro del Sur, de 384 MW, un proyecto de \$500 millones con la empresa italiana Enel Green Power. Entre Laredo y Cabo Negro, existe la posibilidad de construir otro embarcadero en Punta Porpesse.

Enap tiene planes más audaces para su terminal de Gregorio, a una hora al norte de Cabo Negro, en Puerto Sara. La empresa y seis productores—Total Eren, HIF, FreePower, EdF, RWE y HNH Energy—están estudiando esta alternativa y considerando la posibilidad de formar un consorcio.

Para los socios potenciales, Enap ofrece ventajas evidentes. Sus concesiones marítimas y permisos de derecho de paso agilizarían la construcción. Y cuando se trata de trámites burocráticos, contar con un socio estatal suele ser una ventaja. Pero algunos ejecutivos desconfían de las posibles responsabilidades



derivadas de instalaciones heredadas que se construyeron décadas antes de las rigurosas evaluaciones medioambientales actuales.

ENAP también es prudente. “Queremos aprovechar esta oportunidad y ser lo más respetuosos posible con las empresas, pero se trata de un sector que todavía no ha despegado en todo el mundo,” afirmó Julio Friedmann, su Consejero Delegado, que promete evitar “decisiones empresariales irresponsables o falsas ilusiones.” A metros de Haru Oni, la empresa está perforando un nuevo pozo de gas no convencional, lo cual subraya su negocio principal.



Estratégicamente, parte del rol de la Armada es contribuir al desarrollo del país.”— almirante Chileno Jorge Castillo



## **Difícil de compartir**

Los planes logísticos integrales avanzan, sostiene Alex Santander, quien es el responsable de planificación estratégica y desarrollo sostenible del Ministerio de Energía de Chile. “No verán fuegos artificiales, pero estamos haciendo lo necesario, de manera lenta pero segura.”

La administración Boric quiere que los puertos sean de libre acceso y compartidos entre los productores para minimizar el impacto en una región rica en fauna, con guanacos y cóndores por ejemplo. Pero también quiere fomentar el desarrollo industrial generador de empleo.

Por si ese equilibrio no fuera suficientemente difícil, no se sabe si los productores lograrán alcanzar un consenso para compartir las infraestructuras. Los grandes se disputan la ventaja de ser los primeros, y con ello los subsidios y los acuerdos iniciales, son el Santo Grial. A los ejecutivos también les preocupa que la cooperación pueda crear falsas percepciones de colusión.

En Chile, el modelo de inversión compartida es inusual. En su industria minera, por ejemplo, los puertos suelen ser construidos por una sola empresa para su uso exclusivo. Y las preguntas sobre quién operaría una instalación compartida –Enap o un tercero especializado, por ejemplo– siguen sin respuesta. “El principal reto de las infraestructuras compartidas será el modelo de negocio,” afirma Aldoney.

De momento, los productores van por separado. HNH Energy quiere construir una terminal en San Gregorio. Total Eren tiene como objetivo Posesión, cerca de la desembocadura atlántica del Estrecho, donde Enap tiene instalaciones de procesamiento de gas. En la isla de Tierra del Fuego, el fondo danés CIP, el fondo saudí Alfanar y la empresa británica TEG podrían utilizar las antiguas terminales Clarencia y Percy de Enap en la bahía Gente Grande.

En la cercana Bahía Inútil, la empresa alemana GST F quiere instalar un parque eólico marino para producir combustible de aviación sostenible. Aunque este



proyecto pionero requeriría menos infraestructura portuaria, una colonia de pingüinos cercana dificultará la obtención de permisos medioambientales, a pesar de que se sabe que los cimientos submarinos atraen fauna marina.

La forma en que Chile resuelva estos problemas medioambientales determinará en gran medida el ritmo y la amplitud de las inversiones. Las empresas afirman que sus proyectos son compatibles con la naturaleza y contribuirán a descarbonizar el planeta. Pero la obtención de innumerables permisos, además de concesiones marítimas, es un asunto complejo que dura años. Cualquier dragado propuesto resultaría especialmente espinoso.

El gobierno afirma que está trabajando para agilizar los permisos sin comprometer el medio ambiente. Eso no convence a gente como Ricardo Matus, quien dirige un centro de rehabilitación de aves en Punta Arenas. "Es como si todos quisieran hacer una fiesta y Chile pusiera la casa," dijo a AQ. Le preocupa que el desarrollo desenfrenado acabe con especies frágiles como el chorlo de Magallanes y el canquén colorado.

Hasta ahora, sólo HIF ha presentado una solicitud de permiso para su proyecto de Cabo Negro, tras retirar una anterior debido a las protestas por el posible impacto de las turbinas para las aves migratorias. (En octubre de 2022, HIF y su socio Enel Green Power dijeron que las agencias públicas "superaron el estándar habitual" al evaluar su proyecto eólico asociado al hidrógeno verde. Citaron "requisitos excepcionales" para retirar la solicitud, en lugar de hacer referencia específica a las aves). Otros productores tienen previsto presentar solicitudes antes de fin de año.

## **Mares Picados**

Dejando a un lado la permisiología, las duras condiciones del Estrecho van a dificultar y encarecer la construcción y explotación de muelles mayores de 2.4 kilómetros. Aunque la vía navegable no experimenta las imponentes marejadas que periódicamente interrumpen los puertos chilenos del Pacífico, la amplitud de



las mareas es una de las mayores del mundo, con hasta 12 metros (39 pies) en la desembocadura atlántica, frente a un promedio internacional en alta mar de unos dos metros (6.5 pies), según la consultora de puertos marítimos PRDW. Las corrientes asociadas al Estrecho pueden alcanzar unos vertiginosos ocho nudos.

En la bahía Otway, que se extiende hacia el norte desde la entrada del Estrecho por el Pacífico, el mar es más tranquilo. Aquí es donde la naviera chilena Ultrana navega reconvertir el muelle de una antigua mina de carbón ubicado en la Isla Riesgo. Otway Green Energy, de Ultrana, aprovecharía una concesión marítima existente para importar equipos de hidrógeno, exportar amoníaco y fomentar un corredor marítimo ecológico. El proyecto reutilizaría el lugar de la mina Invierno, la cual la oposición ecologista obligó a cerrar en 2020. Al otro lado de la bahía, la antigua mina de carbón de Peckett ofrece una opción portuaria similar.

Estos sitios llevan a recordar los ciclos de auge y caída que Magallanes ha visto por generaciones. Por eso, los lugareños están expectantes pero cautelosos cuando los ejecutivos extranjeros exploran la estepa. En el desvío de grava que lleva al pueblo de Punta Delgada, en el municipio de San Gregorio, en la Ruta 255, justo después de los bloques de producción de gas en declive y el pueblo fantasma de un antiguo rancho de ovejas, una manga de viento ondea sobre un nuevo helipuerto. Las calles que rodean la plaza del pueblo están recién pavimentadas y se construye un nuevo centro comunitario.

“Ya hemos pasado por esto antes. Mira lo que pasó con el gas,” reflexiona Fredy Barria, otrora esquilador de ovejas. “Tenemos que ser realistas, no optimistas.”



## Clasificación de los puertos de contenedores más activos de la región 2022

SEGÚN EL ÍNDICE MUNDIAL DE RENDIMIENTO DE PUERTOS DE CONTENEDORES QUE EVALÚA 348 INSTALACIONES



NOTA: LA EDICIÓN 2022 DEL ÍNDICE EVALÚA EL NIVEL DE EFICIENCIA DE PUERTOS Y CUBRE 348 INSTALACIONES.  
FUENTE: WORLD BANK GROUP Y S&P MARKET INTELLIGENCE



### El momento de Magallanes

En el lado argentino del Estrecho, los inversores también están sopesando las oportunidades en materia de hidrógeno y puertos, mientras el Presidente libertario Javier Milei dirige un gobierno más alineado con el Occidente.

La propuesta de la empresa china Shaanxi de construir un puerto de \$1.250 millones en Río Grande ha sido anulada por las autoridades federales, según el experto en seguridad internacional Juan Belikow. Por el momento, un contratista argentino está diseñando un puerto para el lugar. Más al sur, en Ushuaia, la Armada argentina está ampliando una base para la logística antártica y la vigilancia de la pesca china.

De vuelta en Punta Arenas, el gobernador de Magallanes, Jorge Flies, pasa la mano por un mapa mural de esta orgullosa región del tamaño de Nueva Zelanda,



pero con apenas el 1% de los 19 millones de habitantes de Chile. En los rincones más allá del Estrecho, Flies señala la bahía de Última Esperanza para las exportaciones orientadas al Pacífico. En Puerto Natales y Puerto Williams, la ciudad más austral del hemisferio, las obras portuarias fomentarán el turismo.

El mandato trasciende la lógica comercial que impulsa los puertos marítimos en otros lugares de América Latina. En la porción chilena de la Antártida se está construyendo un sólido muelle, y se está diseñando un puerto naval de \$200 millones cerca de Mardones, comentó Flies a AQ. "Para tener un tránsito seguro, y todo lo necesario para la logística y la supervisión, necesitamos tener unas Fuerzas Armadas muy fuertes." Una nueva autoridad que incorpore a la Armada y a la EPA supervisará el futuro sistema portuario.

Una presencia militar reforzada ayudaría a salvaguardar la libertad de navegación y el acceso occidental a la Antártida, un escenario emergente de competencia internacional por la potencial exploración de minerales, las reservas de agua dulce y la dinámica de la defensa. También está en juego la seguridad alimentaria mundial, encarnada por los fertilizantes verdes a base de hidrógeno y una terminal para el transporte de granos propuesta en Tierra del Fuego.

La cúpula naval chilena inspira compromiso. "Estratégicamente, parte del rol de la Armada es contribuir al desarrollo del país," dijo el Almirante Jorge Castillo a AQ en la sede de la Tercera Zona Naval en Punta Arenas. "Debemos contribuir asegurando que esto avance, y no ser un obstáculo, permitiendo que la industria marítima escale de acuerdo a las necesidades de estas nuevas situaciones estratégicas."

Flies, el gobernador de Magallanes, resume las implicaciones de este momento transformador para la región. "Nuestro papel, nuestro peso relativo dentro de nuestro país y nuestra importancia geoestratégica global cambiarán significativamente".