

Entrevista

Domingo de Reportajes | EL MERCURIO DE VALPARAÍSO | Domingo 19 de mayo de 2024 | 7

Almirante (r) Edmundo González, presidente de la Liga Marítima y excomandante en jefe de la Armada:

“Valparaíso y San Antonio deben ser un solo frente, y propongo perforar la cordillera”

Rosa Zamora Cabrera
rosa.zamora@mercuriovalpo.cl

La organización que se dio el país en materia portuaria a partir de la Ley 19.542, de 1997, que creó diez empresas estatales como continuadoras de la desaparecida Emporchi, fue positiva y respondió a las necesidades del momento, pero las nuevas condiciones del comercio internacional y del transporte marítimo demandan una estructura distinta para adecuarse a los desafíos del futuro, plantea el presidente de la Liga Marítima de Chile y excomandante en jefe de la Armada, almirante (r) Edmundo González Robles.

Aquí expone su planteamiento sobre esa configuración portuaria y se refiere también a la competencia que viene desde Chancay, al escaneo de la carga para el combate del narcotráfico por vía marítima y al acceso de los ciudadanos al mar.

“NOS PILLÓ LA MÁQUINA”
- ¿Cree que en materia portuaria en la zona central “estamos absolutamente contra el tiempo”, como afirmó el exministro Eduardo Bltrán?

- Rotundamente, sí. Chile siempre fue pionero en el tema portuario y creo que hoy día nos atrasamos, como decimos los marinos, “nos pilló la máquina”, y la verdad es que tenemos un retraso importante respecto a Perú. Nuestro país está enfrentado al cuadrante suroccidental del Pacífico, el Asia Pacífico, que representa gran parte del comercio mundial. Entonces tenemos que estar preparados para recibir y enviar carga a esa zona y para eso debemos tener buena infraestructura portuaria.

- ¿Qué ventajas tenemos?
- Perú está mejor ubicado en torno al ecuador, pero nosotros tenemos aguas profundas, podemos tener muchos puertos de aguas protegidas y podemos explotar esas ventajas, pero nos hemos ido quedando atrás por cosas absurdas, como la disputa entre Valparaíso y San Antonio acerca de qué puerto debe ser el principal. Pero si no estamos

unidos como un gran terminal marítimo que sea lo más parecido a un gateway o un hub, no le vamos a competir a Chancay en Perú, que con capitales chinos está desarrollando un puerto de una envergadura mayor.

MEJILLONES EN EL NORTE
- ¿Cómo debería organizarse portuariamente el país de cara al futuro?

- En cuanto a comercio internacional, yo visualizo tres núcleos principales y un cuarto que también podría generarse. Primero, un puerto potente en el norte dedicado fundamentalmente a la minería: Mejillones, que tiene un espacio maravilloso, está al lado de Antofagasta, cerca de los centros mineros, y que además es una bahía natural muy protegida, de aguas profundas y buenas, y con importantes sectores para explotadas. Ideal para un puerto hub que sea competencia con Chancay, donde están haciendo artificialmente lo que nosotros naturalmente tenemos en Mejillones.

- ¿Qué otras razones habría para radicar este hub allí?

- Además de que se puede alimentar los puertos cercanos, da la posibilidad de unirse con un corredor bioceánico con dos inmensos polos productivos en el Atlántico: el sur poderoso de Brasil, donde el Sao Paulo Industrial tiene que exportar por el puerto de Santos, y también el norte de Argentina con su producción no solamente de soja. Mejillones queda exactamente a la misma altura del sur de Brasil y del norte de Argentina.

VALPARAÍSO-SAN ANTONIO
- Y el hub de la zona central sería Valparaíso-San Antonio.

- Quedan demasiado cerca para ser administrados por dos entes distintos. Creo que hay que conectar estos dos excelentes puertos con una carretera para camiones, que puede ser utilizada por otros vehículos también, y de ferrocarril por la costa, que es lo más lógico. Se pueden intercambiar carga, ver quién tie-



“NOS PILLÓ LA MÁQUINA, Y LA VERDAD ES QUE TENEMOS UN RETRASO IMPORTANTE RESPECTO A PERÚ”.

ne problemas de tráfico de contenedores, en fin. Para mí siempre han sido un solo puerto.

- Estaría dedicado a carga surtida, rodados, turismo.

- A carga surtida, contenedores, graneles, rodados, turismo. ¿Dónde pondría el turismo? En Valparaíso, pese a que está hecho un asco, pero es una cosa puntual de la administración que lo tiene feo, sucio y una vergüenza. Si van a llegar graneles, que lo hagan a San Antonio, y los buques de contenedores tienen las dos opciones. Estos puertos no tienen que competir, deben ser un solo frente, una sola administración manejada de forma eficiente, pero conectada. Además, propongo perforar la cordillera y unir el puerto de Buenos Aires con el Puerto

- El túnel de baja altura.

- Con túnel de baja altura el paso nunca va a estar cerrado. Y Valparaíso-San Antonio sería el puerto de importación y exportación no sólo de la zona central, donde vive el 65% de los chilenos, sino también de Buenos Aires, lo que le acorta el trayecto hacia el Asia Pacífico.

“
Con túnel de baja altura el paso nunca va a estar cerrado. Y Valparaíso-San Antonio sería el puerto de importación y exportación no sólo de la zona central de Chile, sino también de Buenos Aires”.

EN PUNTA ARENAS
- ¿Y dónde estaría el tercer centro portuario?

- En Punta Arenas, la posición estratégica de Magallanes, donde muchas cosas se van a empujar solas, como el hidrógeno verde, por sus condiciones edilicias ideales. La necesidad de tener hidrógeno verde va a ser tan grande que ya hay muchas empresas internacionales interesadas en el proyecto, y hacer terminales marítimas es más barato que hacer puertos.

- ¿Qué otro aspecto se va a desarrollar por sí solo?

- Un megapuerto de alije o de

traspase de la soja que se produce en el sur de Brasil y en el norte de Argentina y que tiene que venir en buques pequeños. Varias empresas van a realizar un puerto en las afueras de Porvenir, desde donde la soja va a poder ser exportada posteriormente en megagraneleros hacia el Asia Pacífico.

- ¿Y qué es lo que si hay que empujar en este esquema?

- Un puerto de aguas abrigadas para Punta Arenas, que no existe. Existe el muelle Prat, pero usted no está tranquilo atracando allí porque vienen los buques del este y tiene que salir arrancando de madrugada, porque si no el buque se destruye. La Empresa Portuaria Austral lo está ampliando para cruceros turísticos, para lo cual es bueno, porque el crucero viene por 24 horas y se va. Está el muelle Santos Maldonado, en Bahía Catalina, una L también afectada por los vientos, que entonces tampoco sirve mucho como puerto. Hay que hacer una dársena de aguas protegidas, en la Punta Arenas que le da el nombre a la ciudad.

- ¿Cuál sería su vocación?

- Serviría a los buques de todo el mundo que tienen que hacer su logística y permanecer a veces dos o tres semanas entre campañas antárticas en Punta Arenas. Además, puede albergar a los buques de pesca de altamar que operan en el área, que hoy van a repararse a Uruguay.

- ¿Y la zona del Biobío?

- Es un cuarto núcleo que también debe tener un corredor bioceánico con las ciudades de Argentina que están al frente, y que es muy importante para la actividad forestal chilena.

ACCESO AL MAR
- ¿Cómo se resolvería el acceso de la población al mar en el hub Valparaíso-San Antonio?

- Yo lo veo en forma bien sencilla y creo que se pueden compatibilizar todas las cosas. Occurre que tras el ataque a las Torres Gemelas, se estableció el código ISPS, con medidas de protección contra riesgos y amenazas en todos los puertos, y eso hay que cumplirlo. Por todas esas cosas, los puertos permanecen cerrados. Pero en Valparaíso se puede dividir, por ejemplo, y habilitar como paseo el sector de Barón hacia la Universidad Santa María, al igual que el tramo desde el molo hasta el faro Punta Ángeles, sin ningún problema. Todo esto se puede compatibilizar, pero los puertos deben mantenerse bajo un grado de protección, y eso es aquí y en la quebrada del aljé.

- El presidente de la Cámara Marítima sostuvo que solo el 3% de la carga se escanea en los puertos producto de la falta de infraestructura, lo que representa una gran oportunidad para el narcotráfico. ¿Qué le parece?

- Estamos de acuerdo. Es complejo, pero nosotros debemos ser capaces de automatizar más los procesos, sin lugar a dudas, y eso es cosa. Ojalá pudiéramos chequear todos los contenedores, pero eso no es culpa de la autoridad marítima, sino de los consorciarios que no controlan sus cosas. Ahora, en Valparaíso, no diría que es el 3%, sino más, pero tiene razón en que la fiscalización podría ser mayor. ➡