

Atte,

MEMORANDUM

REPUBLICA	CHILE		
PREVENCION	SECRETARIA		
REGISTRO	ARCHIVO		
NR.	93/8442		
A:	22 ABR 93		
P.A.A.	<input type="checkbox"/>	R.C.A.	<input type="checkbox"/>
C.B.E.	<input type="checkbox"/>	M.L.P.	<input type="checkbox"/>
M.T.O.	<input checked="" type="checkbox"/>	EDEC	<input type="checkbox"/>
M.Z.C.	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

DE : GUILLERMO PICKERING DE LA FUENTE
A : SEÑOR MARCELO TRIVELLI OYARZUN
MATERIA : CONSTRUCCION PUERTO DE PUNTA ARENAS
FECHA : 22 de abril de 1993

ARCHIVO

De mi consideración:

Por medio del presente, informo a usted de los aspectos centrales constitutivos de la posición de MICSA (Magallánica de Bosques), relativos a la solución requerida por el gobierno al problema de la falta de un puerto adecuado para la ciudad de Punta Arenas.

I.- ANTECEDENTES GENERALES.

1.- Compromiso del gobierno con la comunidad de Punta Arenas.

Como es de público conocimiento, una de las principales demandas efectuadas desde hace años por la comunidad de Punta Arenas es la construcción de un puerto adecuado, que permita resolver las dificultades e insuficiencias que presenta el actual Muelle Prat.

Al respecto, es importante tener presente que la demanda portuaria de Punta Arenas está constituida principalmente por un muelle para servicios, ya que el volumen de carga general es muy bajo (del orden de 250.000 T.M. anuales) y la tendencia es la containerización, que reduce cada día el tiempo de atraque de los barcos.

La mejor solución portuaria para Punta Arenas supone la coordinación entre en Muelle Prat, que es administrado por EMPORCHI, y el nuevo puerto que se construya, facilitándose así un mejor uso de la infraestructura existente; muelles; patios; galpones; oficinas, etc.

Cabe destacar, además, que a la insistente demanda de la ciudad de Punta Arenas se suma la necesidad estratégica de la Armada de Chile, que requiere contar con un puerto en el cual puedan recalar sus barcos, que realizan con mucha frecuencia faenas de cargío de agua, petróleo, etc.

En virtud de las razones anteriores, el Supremo Gobierno, durante el año pasado, informó al país de su decisión de abordar el proyecto del nuevo puerto, razón por la cual abrió las posibilidades para que los particulares efectuaren al respecto las proposiciones que estimaren convenientes.

En ese contexto, se han propuesto dos alternativas para dar solución al problema del puerto de Punta Arenas: Una es el proyecto presentado por un consorcio de navieros (Sudamericana de Vapores, Interoceánica, etc.) y la otra es la modificación y el multipropósito del actual muelle de MICSA en la zona.

2.- Principales diferencias entre ambas proposiciones.

a.- Modificación de la ley de EMPORCHI.

La propuesta efectuada por los navieros exige la modificación de la ley de EMPORCHI, con el objeto de permitir la asociación entre esta entidad y el sector privado.

Si bien es cierto, el proyecto de modificación de la ley de EMPORCHI se encuentra con un significativo nivel de avance en el trámite parlamentario, no es menos cierto que, dada las complejidades políticas que esto involucra, es incierta la fecha de una eventual aprobación del Congreso, lo que, evidentemente podría retrasar la construcción del puerto.

Cabe destacar que, subyacente a la modificación de la ley de EMPORCHI, se encuentra el tema de la privatización de los puertos.

Desde este punto de vista, el cartel de navieros recientemente constituido podría llegar a ser una poderosa amenaza monopólica sin contrapesos a la hora de la privatización.

A diferencia de lo anterior, el proyecto de MICSA no requiere modificación legal alguna, bastando para otorgar una solución al problema del puerto con la autorización que la Subsecretaría de Marina debe dar a la ampliación de la concesión actualmente existente, facilitando el multipropósito del puerto.

b.- Plazos.

Las dificultades derivadas de la aprobación parlamentaria al proyecto de ley de EMPORCHI, sumada al hecho de que si se aborda la alternativa de los navieros, es necesario partir por construir un puerto desde cero, el plazo de esta opción resulta incierto y, en todo caso, más lento que el proyecto de MICSA.

En efecto, MICSA tiene un muelle actualmente en operación (por un valor aproximado de US\$7 millones), que sólo requiere una modificación para el multipropósito, cuyo costo asciende a US\$4 millones, aproximadamente.

Cabe destacar que el muelle de MICSA fue construido por la Empresa Belfi, la misma requerida por los navieros para la construcción del nuevo puerto.

Es esta empresa la que ha elaborado el proyecto de ampliación del actual muelle de MICSA, determinando plazos y costos.

MICSA puede asumir el compromiso que, al menos, la primera parte del puerto multipropósito puede estar terminada antes de un año.

Además, el muelle actualmente existente no es una obra menor. En efecto, se trata de un muelle mecanizado extraordinariamente eficiente, con una profundidad de 15 metros, que cuenta con un puente de acceso de 8 metros de ancho y un cabezo de 30 x 15 metros, aptos para el tránsito de vehículos pesados. Estas características del muelle permiten cargar otros productos y prestar los más diversos servicios portuarios. El diseño tiene la ventaja adicional de ser fácilmente ampliable.

La construcción del muelle demoró el plazo de un año.

En atención a que en la región, en ciertas épocas del año, hay una gran demanda de sitios de atraque, se le ofreció a La Armada que utilizara el muelle cuando lo estimare conveniente, lo que últimamente ha hecho con bastante frecuencia, realizando faenas de cargío de aguas, petróleo, etc.

c.- Costo de las obras.

Aún cuando el puerto propuesto por el consorcio de navieros y la modificación del actual muelle de MICSA presentaría, en definitiva, muy similares características (la empresa que elabora los proyectos es la misma: Belfi), el costo de las obras en uno y otro caso es muy diferente.

En efecto, mientras el proyecto MICSA requiere de una inversión de aproximadamente US\$4 millones, la construcción completa del puerto propuesto por los navieros tendría un costo aproximado de US\$8 a 10 millones.

Debe tenerse presente que la proposición de los navieros incluye el hecho de que EMPORCHI tendría que aportar el actual muelle Prat a la sociedad que entre ellos se conforme.

En otras palabras, la solución de los navieros requiere de un aporte estatal, consistente en el aporte del actual muelle Prat.

d.- Administración del puerto.

La solución propuesta por los navieros entregaría la administración del nuevo puerto a la sociedad que se conformaría entre ellos y EMPORCHI, en la que los privados tendrían participación mayoritaria.

En cambio, la solución propuesta por MICSA supondría entregar en arriendo la administración del puerto a EMPORCHI o a La Armada de Chile.

3.- Antecedentes técnicos adicionales.

a.- La ejecución de la primera etapa del proyecto MICSA es relativamente rápida (menos de un año) y se puede abordar la construcción en forma paralela al uso del actual muelle. Además, es indudable que el muelle de MICSA significa soluciones inmediatas a problemas que el muelle fiscal no puede resolver, como son los calados y la disponibilidad de sitios.

b.- La transformación de un muelle mecanizado en multipropósito no es una teoría sino una realidad completa.

En efecto, la reciente inauguración de la ampliación del muelle mecanizado de Ventanas, transformado en muelle multipropósito, es el mejor ejemplo de lo que se pretende desarrollar.

c.- Las autoridades regionales han captado la utilidad que podría prestar el muelle de MICSA a la región. La ciudadanía también lo ha ido percibiendo así y los editoriales de la prensa regional lo confirman. Fotocopia de algunos de esos editoriales se adjuntan a este memorandum.

4.- Proposición de MICSA y respuesta de las autoridades encargadas del tema.

En el instante mismo en que el Supremo Gobierno informó a la opinión pública que había tomado la decisión de abordar el proyecto del nuevo puerto para Punta Arenas, MICSA tomó contacto con las autoridades para manifestar su interés en la materia.

Como respuesta, el 8 de septiembre de 1993, el entonces Ministro de Transportes, señor Germán Correa, y el señor Jorge Marshall, ex Subsecretario de Economía, enviaron una carta a la empresa invitándola a participar en el proyecto del nuevo puerto.

Con posterioridad, el 23 de septiembre del mismo año, se recibió otra carta firmada por el señor Marshall, en la que se le informaba a la empresa que se había contratado a la consultora C.M.B. para prestar asesoría respecto del proyecto.

En octubre del mismo año, se sostuvieron reuniones con C.M.B., donde se le entregaron los antecedentes relativos al muelle de MICSA, sugiriéndoseles a sus representantes que viajaran a Punta Arenas para visitar nuestras instalaciones.

En esa oportunidad se nos informó que el proyecto estaba recién en etapa de estudios preliminares y que, posteriormente, cuando el estudio estuviera más avanzado se nos informaría.

Al no tener mayor información, recurrimos al señor Ministro Marshall, quién nos sugirió que nos reunieramos directamente con EMPORCHI, lo que ocurrió el 3 de marzo de 1993. A ese organismo se le hizo llegar los antecedentes que se nos solicitaron.

Hasta la fecha no hemos tenido respuesta de EMPORCHI y, ante nuestros requerimientos, el consorcio de navieros nos invitó a una reunión en la que se nos reiteró su criterio de desestimar la proposición nuestra de ampliación del actual muelle y obtención del multipropósito.

Es más, en esa oportunidad se nos señaló expresamente que si el gobierno decidía entregarles a ellos la construcción del nuevo puerto de Punta Arenas exigirían como requisito sine qua non el no otorgamiento de la nueva concesión al muelle de MICSA.

Esto último, nos parece absolutamente improcedente y, por lo demás, contrario al texto expreso de la Constitución Política del Estado, que garantiza la libertad de emprender actividades económicas.

Es en esta situación, que me dirijo a usted con el objeto de poner en su conocimiento los antecedentes antes indicados.

II.- PETICION CONCRETA DE MICSA.

Dada la complejidad del tema anteriormente analizado, nuestra proposición consiste exclusivamente en que se otorgue a MICSA la ampliación de concesión de su muelle actualmente en funciones y la autorización para el multipropósito pertinente.

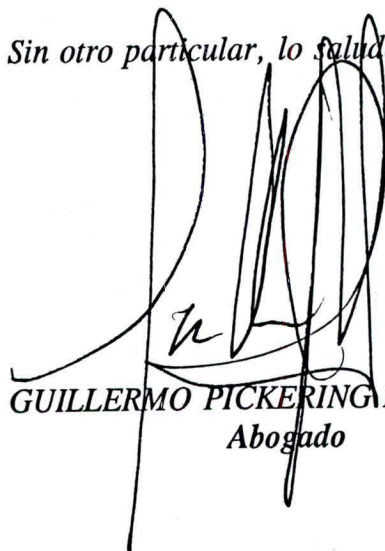
No tenemos intención de competir con el consorcio de navieros.

En efecto, dada la incertidumbre que implica la modificación de la ley de EMPORCHI, la ninguna voluntad de parte de este consorcio de ofrecer un tratamiento en condiciones equitativas para las partes y el hecho de que la solución propuesta por ellos cuesta un volumen de recursos mayor que nuestro proyecto, demorándose mucho más tiempo, hemos decidido concentrar nuestros esfuerzos en la obtención del multipropósito del Puerto de MICSA, abordando por nuestra parte las soluciones que la comunidad de Punta Arenas requiera.

En esto hay que ser absolutamente claros: No nos oponemos a que el consorcio de navieros con EMPORCHI construyan un nuevo puerto para Punta Arenas. Sí nos resulta absolutamente injustificado que el consorcio de navieros impida nuestra ampliación de concesión y multipropósito.

Nuestro puerto no es incompatible con el que pretenden construir los navieros. Es más, estamos dispuestos a otorgar su administración a EMPORCHI o a La Armada de Chile.

Sin otro particular, lo saluda atentamente,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long vertical stroke extending downwards.

GUILLERMO PICKERING DE LA FUENTE
Abogado

LA PRENSA AUSTRAL

Diario miembro de la Asociación Nacional de la Prensa (ANP)
 y de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP)
 Editado por la Empresa de Publicaciones La Prensa Austral Limitada
 Fundado el 25 de agosto de 1941
 Director Responsable: Pablo Cruz Noceti
 Editor General: Manuel González Araya
 Gerente General y Representante Legal: Estanislao Karelavic Kirigin
 Domiciliados en Waldo Seguel 636
 Gerente en Santiago
 Jorge Babarovic Novakovic: Sotero del Río 326



Colum

Yaksic,
renas

ro de la comu

internacional.
 Allí, con creatividad está construyendo un central de la avenida rústica que adecuara una imagen de orden. Paralelamente, se de más árboles en césped o enchampac teniendo siempre en entrada a la ciudad debe ofrecer un rostro. En otros parques mismo, siempre en estamos convencidos positivas de beneficio necesariamente preocupación antes.

Poco a poco, con cambiar el rostro de proyectos de baja impacto visual, entre lograr convertir la aver parque verde al estilo Santiago.

Todo aquello, sin comuna y en consecuencia mejor tarjeta de presentación turista que gusta monumentos limpios que revelen que exist

De allí que las mex ministerio de la Vivi son un estímulo más para continuar con crítica o no recon transparente.

Por cierto que desarrollando, reformas, recurriendo y a las que signifiquen gasto, pero paralelamente un mejor resultado. A trabaja para usted que sentimiento de orgullo limpia y ordenada.

Otro día hableren

Realidad portuaria

La Gobernación Marítima de Magallanes ha informado que desde ahora es de su responsabilidad autorizar el uso del muelle de la planta chipera por parte de otras naves mercantes que no sean las transportadoras de chips. Tal uso debía ser autorizado con anterioridad por la Subsecretaría de Marina, lo cual significaba un trámite demasiado largo para hacer expedito tal uso.

La medida tiene de partida un claro distingo regionalista. En caso de que se quiera usar una instalación portuaria en Magallanes, ya no será necesario elevar solicitudes a la capital, sino que la autoridad marítima regional, que tiene al frente el problema y tiene mejores antecedentes para resolver, será la que adopte la decisión.

Otro factor interesante que surge de esta medida es la aceptación de una realidad portuaria en Punta Arenas que no se puede ignorar, cual es de que existe suficiente demanda por parte de naves que justifica contar con una mejor instalación portuaria que la que ofrece el obsoleto muelle fiscal y que justifica plenamente el planteamiento regional, durante tantos años ignorados, de que Magallanes requiere de un nuevo puerto comercial.

Mientras ello se concreta, y existen todas las circunstancias para confiar en que esta vez sí que el nuevo puerto será una realidad, resulta legítimo usar el muelle de la chipera, que no sólo constituye también una realidad concreta fácilmente apreciable, sino

que el lugar desde el cual debe iniciarse la nueva infraestructura portuaria magallánica cuyo otro extremo debe ser el de las instalaciones de los astilleros de Saem.

El muelle de la Magallánica de Bosques, y ya lo hemos comentado anteriormente, ha demostrado que es posible construir un puerto en el área y que existe suficiente profundidad para que sea un puerto para naves de grandes dimensiones, para esas naves turísticas, por ejemplo, que han dejado de venir a Punta Arenas porque sus pasajeros no soportan el desembarco en lanchas, sobre todo cuando las condiciones climáticas son desfavorables. Si bien esta instalación fue construida con el propósito exclusivo de embarcar astillas, tal embarque no es frecuente, por lo que la mayor parte del tiempo el sitio de atraque está sin uso, en tanto que el muelle Prat carece de capacidad para recibir naves, ya sea por estar copado o por no tener las dimensiones para ello. El uso del muelle chipero para abastecimiento de combustibles y otras necesidades ya ha sido comprobado por buques de la Armada, lo que hace viable su uso como una alternativa mientras no se construya el nuevo puerto y como una infraestructura de apoyo después.

Por lo dicho, la decisión que entrega a la Gobernación Marítima local la posibilidad del uso alternativo del muelle chipero constituye un paso adelante en los propósitos portuarios regionales.



Puntos de vista

Con boleta

Concentración



Artículo aparecido en "La Prensa Austral"
sábado 30 de Enero de 1993.

Uso del muelle de astillas

Recientemente la empresa naviera que atiende en Punta Arenas al transatlántico Europa, solicitó autorización para que la nave atracara en el muelle de la Magallánica de Bosques, en Bahía Catalina. Este transatlántico viene amenudo a Punta Arenas y, debido a su gran tamaño, no puede atracar al muelle Prat, lo que obliga a los turistas a bajar a tierra en lanchas, con todos los problemas que ello encierra debido a las condiciones climáticas y a la edad de los pasajeros.

La autorización fue concedida, pero los propietarios del Europa prefirieron anclar a la gira y no en el muelle de la planta de astillas.

Con todo, quedó abierta la posibilidad para que otras naves turísticas, que por su tamaño no pueden acceder al muelle de Punta Arenas, usen el de la chipera. De hecho, el intendente regional, Roque Tomás Scarpa, apoyó el uso de este atracadero, facilitando así la visita de turistas a nuestra ciudad.

Lo cierto es que nadie podría oponerse al uso de dicho muelle, construido a un alto costo y que ha probado ya su capacidad, tanto por el buque que viene algunas veces al año a embarcar las astillas, como por naves de la escuadra que el año pasado atracaron ahí sin ninguna dificultad. Por otra parte el muelle está la mayor parte del año sin ocupación y no sólo facilita el desembarque de pasajeros, sino que demuestra las posibilidades

del sector. Es más, la construcción del muelle de la Magallánica de Bosques puede servir de antecedente técnico para el proyecto de nuevo puerto comercial que se sigue estudiando o anunciando estudios.

Con todo, debe entenderse el uso de esta estructura construida especialmente para el embarque de astillas como una solución de emergencia. La advertencia es válida en un país que tiene como una de sus características la de transformar soluciones de emergencia en soluciones definitivas y de transformar lo transitorio en permanente. Ejemplos hay muchos, tanto en el país como en la región, bastando con citar el impuesto arancel y el local del Servicio de la Vivienda, en calle Borjes.

El muelle de la Magallánica de Bosques, usado para naves turísticas o de otro tipo que no caben en el muelle Prat, es más una buena solución transitoria, pero más que eso es una demostración evidente de las ventajas que tiene para Magallanes contar con un puerto grande, adecuado no sólo a sus necesidades actuales, cercadas por la limitación de su infraestructura portuaria, sino a la seguridad de que atraerá más naves como resultado de una dinámica nacida del tráfico marítimo interoceánico y antártico característico de nuestra región.

El nuevo puerto

El intendente de Magallanes, Roque Tomás Scarpa, ha ratificado una vez más que en el curso de este año se iniciarán las obras de construcción del nuevo puerto comercial de Punta Arenas.

La primera autoridad regional declaró a La Prensa Austral que el compromiso lo tenía por escrito, luego de informar que el domingo a las 7 de la mañana fue invitado por el ministro de Defensa, Patricio Rojas, a recorrer el sector de Bahía Catalina donde se proyecta emplazar el puerto. El intendente dijo que ello confirmaba, además, que la obra se hará en ese lugar, entre las instalaciones de Asmar y el muelle de la Magallánica de Bosques, descartándose Porpesse, como se había pensado en algún momento.

El intendente especificó que en estos momentos existen conversaciones con empresas privadas para financiar la obra y constituir la sociedad correspondiente, pero agregó que si no hay acuerdo, la obra será llevada adelante por la Empresa Portuaria de Chile. Lo que llamó el complejo portuario incluirá el actual muelle Prat, el muelle chipero y los sitios de atraque que se construirán hasta el astillero de Saem, el que también proyecta construir un muelle en el área.

La información entregada por el intendente Scarpa no puede ser más grata a los oídos magallánicos. La construcción del nuevo puerto

que la región ha estado planteando desde hace años y que nuestro diario ha impulsado sistemáticamente en los últimos doce años, se acerca a una realidad concreta que significará una palanca importante para el desarrollo regional.

Por una parte, el nuevo puerto comercial respaldará la importancia antártica de la región que es cada vez más apreciable, tanto en lo científico como en lo turístico. Además, una adecuada estructura portuaria significará atraer a Punta Arenas naves que hoy pasan de largo por no contar con comodidades adecuadas, y ello se traducirá en mayores ingresos tanto por uso de las instalaciones portuarias como por la entrega de suministros y por otras actividades relacionadas en la ciudad. El puerto en Bahía Catalina permitirá además el atraque de grandes naves turísticas que actualmente quedan a la gira, incrementando el atractivo turístico de la ciudad, paso que el intendente quiere acelerar mediante el uso del muelle chipero, que ya ha demostrado capacidad para acoger naves de gran calado.

Finalmente, siendo Magallanes una región isla eminentemente marítima, el contar con una adecuada infraestructura portuaria debe significar todas las ventajas que los puertos dan a este tipo de ciudades, como lo demuestran otros países que han tenido la visión de construir puertos para acelerar su progreso.

JUEVES 28 DE ENERO DE 1993

SR. GABRIEL VELAZCO.
FAX DE PRUEBA.
RE: MICA - PTA ARENAS.

Qued

Proyecto de nuevo puerto

El senador José Ruiz informó a nuestro diario que junto al senador Rolando Calderón concurrió a una reunión de trabajo con el ministro de Economía, los subsecretarios de Minería y de Pesca, el gerente de Corfo, el de Enap Magallanes y un representante del ministerio de Hacienda, "para tratar temas relacionados con Magallanes".

Al respecto dijo que se había acordado "agilizar el cumplimiento de todos los compromisos contraídos con la región", entre los que se encuentra el nuevo puerto. Al respecto dijo que en los primeros días del mes de marzo próximo se llamará a licitación para el proyecto de ingeniería, el que tendrá un plazo de cuatro meses de ejecución, es decir, debería estar terminado en el mes de julio, "lo que hace posible esperar que en el curso del año se pueda dar inicio a las obras de construcción" del nuevo puerto.

Las apreciaciones del parlamentario son cautelosas, seguramente porque se trata de un proyecto cuyo inicio se ha anunciado tantas veces. La última vez que el Presidente de la República estuvo en Punta Arenas, a comienzos de octubre del año pasado, se dio a conocer en conferencia de prensa lo que se denominó "el proyecto macro para el nuevo puerto de Punta Arenas", con un cronograma incluido, según el cual en este mes de enero se iba a iniciar el estudio de ingeniería, en el de agosto se iba a licitar la construcción y a fines de año se iba a iniciar la construcción. El cronograma, como se puede apreciar, ha variado.

Lo cierto es que después de muchos

años pidiendo la construcción de un nuevo puerto y de una última década en campaña constante para lograr esta obra, tres o más meses de diferencia no tienen mayor relevancia práctica, excepto como un símbolo de demostración de la real voluntad de ejecutar la obra y no dejarla como herencia para el próximo gobierno. Los proyectos, por lo demás, tienen hoy la gran ventaja de contar con el antecedente del muelle de la Magallánica de Bosques, que es una realidad tangible que ha comprobado profundidades y otros aspectos de ingeniería en el sector donde se proyecta el puerto comercial.

El que el puerto se construirá y que existe un compromiso del Presidente Aylwin en tal sentido es algo que debe aceptarse como un hecho concreto. Lo importante ahora para Magallanes es lograr que se trate de un proyecto acorde con las aspiraciones de desarrollo de la región y con sus proyecciones ántárticas y presencial de Chile en el Pacífico, con la misma visión de futuro que se tuvo cuando se construyó el actual aeropuerto internacional en Chabunco, en una época en que la importancia geopolítica de Magallanes tenía mayor valor que las posibilidades de financiamiento de una obra.

En el logro de estas metas tendrán especial importancia los senadores Ruiz y Calderón, que se han preocupado ahora de "agilizar" compromisos. Traducido a términos corrientes, eso quiere decir que han sacado de algún cajón de escritorio compromisos ya olvidados, afectados por la larga distancia entre la región y la capital.

A : SR. ALEJANDRO SAENZ
DE : SR. MARIANO CAMPOS R.
FECHA : VIERNES 15 DE ENERO DE 1993

RECORTE DE LA PRENSA AUSTRAL, DIA MARTES 12 DE ENERO DE 1993.-

Críticas portuarias

El comandante de una nave científica estadounidense que todos los años recalca en Punta Arenas haciendo escala para su labor antártica, junto con destacar la atención que recibe su barco en nuestro puerto, ha expresado que sería mejor puerto si existiera mayor espacio para los buques.

El capitán del buque oceanográfico Surveyor, de Estados Unidos, Frederick Jones, dijo que un puerto como el de Punta Arenas, que entrega buenos servicios a las naves que van a la Antártida, sería mejor si los buques tuvieran más espacio en el puerto. Añadió que era difícil entrar a éste y que siempre existía congestión.

La queja del marino citado corresponde a una de las limitaciones más frecuentes del muelle fiscal y una de las causas básicas tenidas en cuenta para solicitar, desde hace tantos años, la construcción de un nuevo puerto comercial en Punta Arenas.

La estrechez comentada, que se traduce en falta de sitios de atraque, es otra causa de que el puerto local sea tan caro, desalentando el ingreso de naves, ya que por falta de espacio deben constantemente atracar abarloadas, es decir al lado de otras embarcaciones, o dejar el espacio libre para otros barcos y luego volver a atracar. Es importante, además, que la observación provenga de usuarios del puerto que forman parte de expediciones a la Antártida. Como se sabe, el auge del transporte marítimo antártico fue una segunda motivación para pedir al gobierno central la construcción de un nuevo puerto comercial, adecuado al rol que Punta Arenas juega como la gran ciudad más cercana al

continente helado y sitio de recalada importante, por lo tanto, para naves científicas y turísticas que tienen por objetivo llegar hasta el territorio helado.

Se trata de situaciones que conviene tener y hacer presente este mes en que, como anunciara el Presidente Aylwin, será aquel en el que se inicien los estudios para la construcción del nuevo puerto comercial.

La región tiene fundada confianza en que el Presidente Aylwin, en el último año de su mandato, iniciará finalmente esta obra. Por lo mismo, ni siquiera hay consultas acerca de por qué son necesarios nuevos estudios, cuando cada vez que se ha solicitado la obra, lo que ha ocurrido en esas ocasiones, la respuesta ha sido que hay que realizar estudios los que, por lo tanto, deben sumar cientos.

En todo caso, en esta oportunidad ellos seguramente serán más rápidos. Se cuenta hoy con la experiencia y el ejemplo, y por lo tanto también los estudios, de la empresa Magallánica de Bosques, que ha construido en Bahía Catalina, donde se espera se haga el puerto comercial, un muelle que ha impresionado necesariamente al ver hecha realidad la posibilidad de que buques de gran tamaño y gran calado atraquen a la costa magallánica, no sólo el gigantesco carguero que viene a recoger astillas, sino también los buques de la Escuadra, lo que ha significado un respaldo de la Armada a la calidad de esa construcción.

Con estos antecedentes, es justo esperar que quejas como la de falta de sitios de atraque en el puerto de Punta Arenas no se vuelvan a escuchar.