

Título: Sobre mil 500 barcos pesqueros chinos han navegado por el estrecho de Magallanes en últimos cuatro años



Este 2025 ya se han desplazado 47 barcos pesqueros por el estrecho de Magallanes.

La flota de calamareros ha mantenido una constante presencia por el paso bicontinental

Sobre mil 500 barcos pesqueros chinos han navegado por el estrecho de Magallanes en últimos cuatro años

LUCAS ULLOA INTVEEN
 LUCAS.ULLOA@LAPRENSAAUSTRAL.CL

El estrecho de Magallanes ha sido utilizado por décadas como el paso bicontinental por excelencia para muchas de las flotas asiáticas, aprovechado por países como China para acceder desde el Océano Pacífico hacia las zonas de captura del calamar en el Atlántico sur. La flota del gigante asiático, conocida por la depredación de los recursos marítimos, conlleva un constante monitoreo y fiscalización de las autoridades, a fin de cerciorarse de que no incurran en ilícitos dentro de aguas jurisdiccionales chilenas.

Según los datos proporcionados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar), desde 2020 a la fecha, son 1.536 los pesqueros que han ingresado o salido por la Boca Oriental del estrecho de Magallanes. Este es el lugar de ingreso a aguas nacionales, en una línea imaginaria comprendida entre Punta Dungeness y el cabo del Espíritu Santo.

» "Lo que necesita Punta Arenas y eso lo hemos reiterado como Liga Marítima de Chile, es desarrollar un puerto de aguas abrigadas. ¿Qué significa esto? Una base para poder alojar estos buques en caso de emergencia, para alojar buques científicos que van a la Antártica, a cruceros que vienen y se quedan por más de 24 horas en aguas realmente protegidas", plantea almirante en retiro Edmundo González

China, en su calidad de potencia mundial y con una de las poblaciones más populosas del planeta, tiene la necesidad de alimentar a más de mil millones de habitantes. Frente a esto, el mar es una de sus mayores fuentes de alimentos, llevándolos a desplazar numerosas flotas alrededor del globo para pescar diversas especies, muchas de ellas migrantes, como los calamares, que se trasladan de océano a océano con agilidad.

"¿Por qué pescan en flotas? La razón es muy sencilla, por el apoyo logístico, especialmente en buques logísticos, maestranzas que ellos andan trayendo junto con las flotas

pesqueras, en donde no solamente llevan relevo de personal, sino que repuesto para los buques, reservas de víveres, aguas, combustibles para las naves", apunta inicialmente el almirante en retiro Edmundo González Robles, jefe de la cátedra de Intereses Marítimos de la Academia de Guerra Naval.

El estrecho de Magallanes es utilizado por ser la vía de comunicación más expedita y eficiente para este tipo de flotas, al ser aguas amplias, profundas y que están abiertas para la navegación internacional. Sin embargo, el estatuto del este paso es distinto de otros, explica González. "Es un estrecho nacional abierto a la navegación internacional. Por lo tanto, las aguas del estrecho no son aguas de un estrecho internacional, son mar territorial y está bajo la jurisdicción del Estado de Chile y de las reglas del país".

Es en este contexto que el tránsito de las flotas contempla una preocupación para la marina de Chile, al ser numerosas las embarcaciones que transitan. "Estamos hablando que son sobre 100 embarcaciones y controlar un centenar de embarcaciones no es tarea fácil, porque todo buque que cruce el estrecho de Magallanes requiere el uso de prácticos y de pilotos para cruzar. Y cuando pasan estas flotas, usted no tiene la cantidad como para poder poner en cada uno de los buques. Entonces hay que hacer esfuerzos sobrehumanos para poder controlar estas verdaderas flotas gigantes", comenta González.



Almirante en retiro Edmundo González Robles, jefe de la cátedra de Intereses Marítimos de la Academia de Guerra Naval.

Edmundo González fue investido como comandante en jefe de la Tercera Zona Naval el año 2004, posteriormente director general del Territorio Marítimo y Marina Mercante y años más tarde ocupó el cargo de comandante en jefe de la Armada.

En base a su experiencia en la región, recuerda que a la hora de fiscalizar a esta flota, "poníamos traductores, porque ellos además hablan sólo chino mandarín, no manejan el inglés, el español ni nada y no tienen traductores a bordo". Conseguía personas de nacionalidad china que habitaban en Punta Arenas y "hacían de traductores para darle instrucciones a esta flota" La otra opción es escoltarlos con buques propios durante su tránsito.

Oportunidad portuaria

"Crisis en mandarín significa oportunidad", plantea González para ilustrar que el constante paso de cientos de buques por nuestras costas podría ser aprovechado por la región de Magallanes. "Tenemos puertos que están desarrollados a medias, porque Punta Arenas puede tener el muelle Prat y Santos Mardones, pero todos los marinos saben que esos muelles son bastante incómodos con vientos del este, que son más o menos comunes en Punta Arenas y no avisan con mucho tiempo cuando salen".

Edmundo González es también presidente de la Liga Marítima de

Chile, organización centenaria y relacionada con los intereses marítimos. "Lo que necesita Punta Arenas y eso lo hemos reiterado como Liga Marítima de Chile, es desarrollar un puerto de aguas abrigadas. ¿Qué significa esto? Una base para poder alojar estos buques en caso de emergencia, para alojar buques científicos que van a la Antártica, a cruceros que vienen y se quedan por más de 24 horas en aguas realmente protegidas", plantea.

Sobre las mejoras que se están desarrollando en los dos puertos existentes en la región, González explica que "el muelle Prat está apuntado exactamente hacia el Este y cuando hay temporales no puede quedar ni un buque amarrado en ese puerto. Y mejor ni hablar de Santos Mardones".

En ese sentido, grafica de la gran oportunidad que significaría para la economía el tener infraestructura portuaria para que "estas flotas chinas puedan hacer uso de Punta Arenas como puerto logístico" El hecho que dos o tres veces al año circulen 100 o 200 buques, póngale usted que el 10% requiera atención. Tiene un mercado cautivo de ventas que van a pasar por petróleo, reparaciones, requerir víveres, atenciones, etc".

La oportunidad está en "poder crecer y convertir a Punta Arenas en el puerto principal de la Patagonia austral chilena. Eso es lo que tiene que pasar". **LPA**