

LSDH "Sargento Aldea" se incorpora a la Armada



Nuestro Mar

GRAN POTENCIAL EN LA ENERGÍA DEL MAR

Chile tiene una gran ventaja, pues posee una de las mayores densidades de energía por unidad de longitud del mundo.

4

SAN ANTONIO: PROYECTO EXPANSIÓN SUR DEL PUERTO

Las obras en el puerto de San Antonio, contemplan la construcción de nuevos frentes de atraque concesionados y el desarrollo de actividades logísticas de apoyo.

10

LA ONU ABOGA POR UN MEJOR USO DEL AGUA EN EL MUNDO

Seguridad alimentaria corre riesgo debido a la falta de políticas concretas para preservar el vital líquido.

5

Las Malvinas otra vez

Al iniciar este año persiste la confrontación de Argentina con el Reino Unido por el caso de las Malvinas o Falkland y las argumentaciones argentinas para afianzar sus pretensiones sobre ese archipiélago, situado en el Atlántico Sur, frente a las costas hoy bajo su soberanía.

Esta situación me motiva a hacer algunos comentarios, a treinta años de la aventura bélica de Fortunato Galtieri de intentar quitarle por la fuerza el archipiélago a los británicos. Me recuerda el Plan Rosario en que la próxima acción era contra nuestras islas del sur del canal Beagle.

Una carta de un lector de El Mercurio llama la atención: ¿Cuáles son los fundamentos de la posición de Argentina? ¿Se afianza, por una parte, en la herencia que recibieron de España al obtener la Independencia, conforme al Uti Possidetis de 1810 y por la posesión efectiva hasta 1833, en que la ocupan los británicos? En lo primero, es necesario recordar que al momento de la Independencia de Argentina, el Virreinato de Buenos Aires o Río de la Plata llegaba por el Atlántico hasta el paralelo 38° Sur, en la desembocadura del río Diamante y hacia el sur correspondía a la Capitanía General de Chile. Las Falkland o Malvinas se encuentran entre los 51° y 57° Sur, es decir frente a las costas que era de la Capitanía General de Chile. En cuanto a lo segundo, aún cuando las diferencias entre Inglaterra y España por la posesión de las tierras del nuevo mundo se resolvieron por el Tratado de Madrid de 1670, que señalaba que "Gran Bretaña poseería en las Indias Occidentales, sólo los territorios y colonias que en ese momento tenía, sin que pueda, ni deba pretender jamás otra cosa", la verdad que los navegantes británicos se acercaron a las Malvinas frecuentemente: Dampier, en 1864; John Strong, en 1700, nombrándolas Falkland, por citar sólo dos casos. Los franceses también marcan presencia y, en 1689; se funda en Saint Maló, la "Compañía de Pesca Mar del Sur" que tiene como base estas islas que llaman "Malouines". La presencia tanto de ingleses como franceses motiva a los españoles a suscribir el Tratado de Utrecht que

prohíbe a Gran Bretaña que navegara las costas de América, el que nunca fue observado. Los argentinos a partir de 1766 establecieron una guarnición con ocupación esporádica en puerto Egmont, que ocupan los británicos cuando éste se retira. Lo sustancial es que a partir de 1833, se hacen firme en ella los británicos aduciendo soberanía por descubrimiento y ocupación.

Los gobiernos de Chile siempre han apoyado las pretensiones argentinas, a mi juicio sin razón, por cuanto nunca hemos tenido reciprocidad en nuestros problemas con los vecinos del Norte y como afirma categóricamente el ex canciller Enrique Silva Simma el problema de las islas Falkland o Malvinas es estrictamente bilateral.

Los argentinos acusan a los británicos de militarizar la situación por la presencia de submarinos con armamento nuclear, el envío de un destructor de primera generación y la presencia del príncipe Williams para una misión como piloto de helicóptero. En cuanto a lo primero, los submarinos nucleares no se dejan avistar y están navegando por las aguas del mundo. En Chile tuvimos en Iquique y Valparaíso contactos de "posible submarino" en la segunda mitad del siglo pasado. El desplazamiento del HMS Dauntless para patrullar y defender las Falkland es una disposición de Gran Bretaña del todo sujeta a las normas internacionales. El poder naval, cumple funciones propias de protección a los intereses naturales y evidentemente su sola presencia es una demostración de fuerza y voluntad estratégica. El poder naval como instrumento de la diplomacia se ha considerado que presenta ventajas sobre el poder terrestre y recientemente sobre el poder aéreo. La primera de estas es la flexibilidad: una fuerza naval puede ser enviada y retirada, su tamaño y actividad pueden variar, y existe una mayor posibilidad de que permanezca sujeta a control. La segunda es la visibilidad, al ser vista una flota de alta mar o en puertos extranjeros puede comunicar una amenaza, proporcionar seguridad o adquirir prestigio, en una forma que no pueden hacerla las tropas o



aviones en sus bases territoriales. La tercera es la universalidad o capacidad de penetración, al ser los mares un medio internacional que permite que los buques alcancen países distantes.

Recientemente las autoridades de Ushuaia impidieron la recalada de dos cruceros británicos, el Star Princess y otro menor, con bandera de conveniencia, lo que se suma a otras prohibiciones en el ámbito marítimo como las naves que portan bandera de las islas Falkland de ser aceptadas en puertos nacionales, a lo que se han sumado otros países Sudamericanos y asimismo, a limitaciones del uso de sus aguas territoriales. Todo ello limitando la navegación pacífica de naves mercantes. Hace ya más de cuatro siglos que se resolvió la disputa del Mare Calusum con el Mare Libero entre Grotius y John Senden, terminándose por aceptar la libre navegación por los mares del mundo sujeta a las normas del derecho internacional. Debiera llenarnos de satisfacción que la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar haya llegado a una etapa culminante con la aprobación del texto de una nueva Convención que rige el uso y la explotación del medio oceánico. Es digno de destacar que este esfuerzo tiene para el "im-

perio del derecho y su necesaria primacía sobre los conflictos de intereses sobre la política de imponer puntos de vista mediante el uso de la fuerza o de la amenaza del uso de ésta".

La prensa nacional nos ha estado informando sobre las diversas acciones que ha adoptado Argentina en una política de confrontación con el Reino Unido, como el boicot comercial sobre las islas Malvinas, para presionar por una solución a sus pretensiones de soberanía sobre las Falkland que el Reino Unido no está dispuesto a aceptar, fundamentándose en que los "kelpers", los habitantes de las islas, desean continuar siendo ciudadanos de Gran Bretaña. Tratándose de un problema estrictamente bilateral no le corresponde a nuestro gobierno inmiscuirse en aquel; sin embargo, no es posible olvidar a los chilenos que habitan en esas islas y no es posible abandonarlos si se les quita los medios de abastecimiento que parten de nuestro país. La eventual prohibición de la llegada de buques o aviones chilenos es un problema que necesariamente debiera considerar nuestra cancillería.

Francisco Ghisolfo Araya
Contraalmirante(R)

BALANCE DE LA TEMPORADA 2011-2012

73% de los accidentes fueron en playas no aptas

En tanto, del total de llamadas por emergencias marítimas, el 98,43% fueron falsas, situación que desvió valiosos esfuerzos y recursos.

A pesar de las diferentes advertencias realizadas por la autoridad marítima a través de, información difundida por medios de prensa, letreros en playas y balnearios, y mediante una intensa campaña de educación, hubo un alto porcentaje de personas que en la Temporada de Playa 2011-2012 no obedecieron las recomendaciones señaladas, exponiendo su vida de forma irresponsable y generando, por consiguiente, amplios operativos de emergencia.

En este sentido, el director general del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar), vicealmirante Enrique Larrañaga, informó que el 73% de los accidentes que se re-

gistraron durante el verano se concentraron en playas no aptas para el baño, siendo la ingesta de bebidas alcohólicas uno de los factores que determinaron la ocurrencia de estos hechos.

La Capitanía de Puerto que presentó mayor cantidad de accidentes fue la de Coquimbo, con 134 emergencias, seguida de Valparaíso, con 84; Algarrobo, con 59; San Antonio, con 39, y Quintero, con 31 accidentados, casos que en su mayoría se dieron en playas no aptas.

El mayor porcentaje de los accidentes afectó a personas entre los 11 y 20 años, llegando a una cantidad de 248 bañistas, correspondiendo al 55,9% del total de accidentados, seguidos con un 27% por mayores de 25 años con 122 personas. Esto, según expresó Enrique Larrañaga, reitera la necesidad de seguir reforzando el concepto de autoprotección por parte de las familias y establecimientos educacionales.

Llamadas falsas

En tanto, en una situación preocupante se ha convertido el mal uso del número de Emergencias Marítimas 137. De hecho, en esta temporada un 98,43% de las llamadas fueron falsas, manteniéndose el índice del año anterior. Entre el 15 de diciembre de 2011 y el 15 de

De Santiago

Cabe señalar que de las 444 emergencias que se contabilizaron en esta temporada, en el 95,5% de ellas se pudo rescatar con vida a las víctimas. En tanto, la mayoría de los accidentados en el periodo estival fueron de Santiago, con un 47,3%, aumentando en un 7% la cifra del año pasado que registró un 40,9%.

marzo de 2012 se recibieron 31.263 llamadas de emergencias falsas, y gran parte de ellas dieron cuenta de presuntas personas extraviadas en el mar, desviando valiosos esfuerzos y recursos que pudieron ser requeridos en una emergencia real.

Por esto, la autoridad marítima solicitó que el uso del número de Emergencias Marítimas 137, se realice de forma responsable, debido a que mientras se está realizando alguna broma, puede que alguna vida necesite ser rescatada.

Nuestro Mar
EL MERCURIO
DE VALPARAÍSO

Director : Pedro Urzúa B.
Representante Legal : Ian MacPherson S.
Editor Periodístico : Patricio Moreno F.
Contacto Comercial : Paula Carreño F. / Gerente de Ventas
Teléfono : (32) 2264150
E-mail : mgalvezc@mercuriovalpo.cl
Dirección : Esmeralda 1002, Valparaíso
Propietario e Impresor : Empresa El Mercurio de Valparaíso S.A.P.



Como buque para misiones humanitarias, puede transportar hasta 1.600 pasajeros en casos de emergencia.

SE INCORPORÓ LSDH "SARGENTO ALDEA"

Armada recupera capacidad anfibia

Buque adquirido a la Marina francesa supera con creces operatividad de la barcaza "Valdivia", dada de baja en enero de 2011. Además, cuenta con un hospital de 500 metros cuadrados, que incluye 51 camas, dos salas de operaciones, una clínica dental, sala de rayos X, laboratorio de biología y sala de tratamiento para quemados.

La baja de la barcaza LST "Valdivia" en enero de 2011 dejó un importante vacío en cuanto a la capacidad anfibia de la Armada. Sin embargo, hoy la Marina nacional cuenta entre sus unidades con un moderno buque multirrol de desembarco que fue adquirido a la Marina francesa. Se trata del ex TCD "Foudre", hoy LSDH "Sargento Aldea", que fue recibido oficialmente en aguas chilenas el pasado 10 de marzo, convirtiéndose así en el buque insignia del Comando Anfibio y de Transportes Navales de la Armada. La nueva unidad cumplirá un papel destacado en todo lo que respecta al apoyo a zonas aisladas y a la comunidad en general. La ceremonia de recepción fue encabezada por el Presidente Sebastián Piñera, quien se embarcó en el puerto de Quintero acompañado por el ministro de Defensa, Andrés Allamand, siendo recibidos a bordo del "Sargento Aldea" por el comandante en jefe de la Armada, almirante Edmundo González, y el comandante del buque, capitán de navío Daniel Coca.

Completo equipamiento

El LSDH "Sargento Aldea", que se integra al Comando Anfibio y de Transportes Navales (Comanfitran), aparte de contribuir al cumplimiento de las misiones propias de la Armada de Chile para la defensa nacional, tiene características que le permitirán tener un rol fundamental en el apoyo a zonas aisladas y eventualmente afectadas por catástrofes naturales, facilitando entregar un rápido y amplio sostén a las comunidades afectadas en cuan-

to transporte logístico, evacuación de enfermos y heridos, y evacuación de personas. Para ello este buque cuenta con una amplia capacidad de carga que supera con creces a la "Valdivia". Asimismo, como buque para misiones humanitarias, puede transportar hasta 1.600 pasajeros en casos de emergencia, y con el fin de poder desempeñar funciones de este tipo cuenta con equipamiento hospitalario para misiones médicas a gran escala y misiones de evacuación. En este sentido, el hospital con que está dotado el buque tiene una superficie de 500 metros cuadrados, implementado con 51 camas, 2 salas de operaciones, una clínica dental, sala de rayos X, laboratorio de biología y sala de tratamiento para quemados. Con la incorporación del "Sargento Aldea" la Armada y el país recuperan una capacidad de movilidad marítima importante y que permitirá poder actuar con mayor rapidez y en un solo desplazamiento con todos los medios humanos y tecnológicos necesarios para asistir a una comunidad aislada o amenazada por una catástrofe natural.

Incorporación

Acordada la transferencia entre los gobiernos de Chile y Francia, y aún en servicio en la Marina Nationale Francaise bajo la denominación de TCD "Foudre", el buque recibió al primer grupo de marinos chilenos que se embarcó en el puerto de Dakar, en África, iniciando de inmediato un intenso programa de entrenamiento con el fin de servir de instructores para los siguientes grupos de personal naval chi-

Primera misión

Durante su viaje a Chile, el LSDH "Sargento Aldea" efectuó su primera misión oficial bajo la bandera nacional, la cual consistió en dando apoyo a las Operaciones de Paz de la Misión de Naciones Unidas para la Estabilización en Haití (Minustah). Entre los días 15 y 19 de febrero embarcó vehículos militares y pertrechos en Puerto Príncipe, en coordinación con la Compañía de Ingenieros de Construcción Horizontal del Ejército y el Grupo de Helicópteros de la Fuerza Aérea de Chile, desplegado en dicho país.

leno que se fueron incorporando en las sucesivas semanas. Finalmente, el 23 de diciembre de 2011, en la base naval francesa de Toulon, el buque izó la bandera nacional, marcando de esta forma su incorporación oficial a la Armada bajo el mando del comandante Daniel Coca y con su nombre oficial de "Sargento Aldea", en recuerdo de uno de los principales héroes del Combate Naval de Iquique. Junto al "Sargento Aldea" se incorporan además tres barcazas: la LCU "Canave", y las LCM "Fuentes" y Reyes", unidades que operan desde el dique inundable del "Aldea" para el traslado de personal y material. Los nombres de las tres unidades recuerdan a otros tres héroes de la gesta del 21 de mayo: el marinero Arsenio Canave, el soldado Ramón Fuentes y el cabo Crispín Reyes. Completado su alistamiento, el LSDH "Sargento Aldea" inició a fines de enero del presente año su viaje rumbo a nuestro país, trayecto que incluyó su paso por La Spezia (Italia), Puerto Príncipe (Haití), Canal de Panamá y Talcahuano, donde recaló el pasado 4 de marzo, antes de arribar a Quintero el viernes 9 para dirigirse a Valparaíso el sábado 10 de marzo.

ROL MULTIPROPÓSITO

Presidente destaca capacidad

"Este es un verdadero hospital flotante, que va a ser extraordinariamente útil en los lugares apartados".



"Va a cumplir una labor fundamental frente a catástrofes futuras", dijo el Mandatario.

El Presidente Sebastián Piñera, tras su arribo al buque "Sargento Aldea", destacó que "es un buque que va a poder prestar servicios muy útiles a un país que se ha caracterizado por recibir cada cierto tiempo los golpes de la adversidad. Va a cumplir una labor fundamental frente a catástrofes futuras, para llevar apoyo y ayuda para evacuar a las poblaciones que puedan estar en peligro, y adicionalmente nos va a permitir también cumplir una labor en el campo de la salud; este es un verdadero hospital flotante, que va a ser extraordinariamente útil en los lugares apartados". Asimismo, el Mandatario se refirió al nombre del buque, recordando la figura heroica del Sargento Aldea reflejado en la presencia de Octavio Aldea en esta actividad, y agradeciendo a través de él "a los héroes que dieron su vida por defender nuestra patria". A continuación las autoridades e invitados presenciaron un ejercicio desarrollado por efectivos del Cuerpo de Infantería de Marina a bordo de dos de las barcazas llegadas al país junto al "Sargento Aldea". Posteriormente, Piñera recorrió la unidad, destacando especialmente su paso por las amplias instalaciones hospitalarias, mientras el buque atracaba al molo de abrigo del puerto de Valparaíso.

Transporte

Al término de la actividad, el ministro de Defensa, Andrés Allamand, expresó que "este es un buque multipropósito capacitado para efectuar operaciones anfibia, pero al mismo tiempo es un buque que va a prestar grandes contribuciones al país en el ámbito civil y en la protección de la ciudadanía". Agregó que "este es un buque que puede transportar en una situación de emergencia más de 1.500 personas y que tiene capacidades enormes. Por ejemplo, cuando tuvimos que enfrentar el año 2008 la erupción del volcán Chaitén, fue necesario evacuar a su población; en esa oportunidad la Marina tuvo que realizar más de 15 viajes distintos, utilizando diferentes embarcaciones; con este buque eso se podría haber hecho con dos viajes. En el caso de la tragedia de Juan Fernández tuvimos que utilizar siete buques de la Armada y un permanente puente aéreo organizado por la Fuerza Aérea. Pero con sólo dos desplazamientos de este buque habríamos podido cumplir toda la operación logística que se necesitaba".

Energía del mar: "Existe un enorme potencial"

Raúl Ortúzar, del Departamento de Ingeniería Mecánica, señala que para el caso de la energía undimotriz - generada a partir del movimiento de las olas- Chile tiene una gran ventaja, pues posee una de las mayores densidades de energía por unidad de longitud del mundo.



El Canal de Chacao es la zona con mayor potencial de Chile para desarrollar energía undimotriz.



Raúl Ortúzar, del Departamento de Ingeniería Mecánica de la USM.

"Se trata de un tipo de energía concentrada dada su densidad 800 veces superior si se le compara con el aire, y es un recurso que posee un bajo impacto visual a diferencia, por ejemplo, del producido por los aerogeneradores empleados por la tecnología eólica; además, los dispositivos marinos tienen la ventaja que pueden estar situados bajo la superficie del mar, en rompeolas o alejados de la costa". Así describe el profesor Raúl Ortúzar, del Departamento de Ingeniería Mecánica de la Universidad Técnica Federico Santa María, las ventajas de la energía mareomotriz, la cual, afirma, se caracteriza por su excelente disponibilidad y porque no produce emisiones contaminantes. Precisa, además, que la energía cinética de las olas es mil veces superior a la generada por el viento, lo que permite utilizar aparatos más pequeños para producir la misma cantidad.

Para el caso de la utilización energética de las mareas, señala Ortúzar, donde todos los días las aguas del océano suben de nivel -registrando en el término de 24 horas y 50 minutos dos pleamares separadas por un intervalo de doce horas y dos bajamares en las mismas condiciones- este tipo de uso tiene una gran ventaja; considerando que si el flujo de las mareas de un lugar es apropiadamente estudiado, su variación puede ser pronosticada con gran exactitud, otorgándole al proyec-

to asociado una excelente predicción de la energía a obtener, más aún si la vida útil de un proyecto puede alcanzar más de 30 años.

Confiable y disponible

"Es así como en Chile, donde por su morfología geográfica se producen fuertes corrientes en estrechos y canales que conectan las aguas interiores al océano Pacífico (desde Chiloé hasta la Patagonia austral), existe un enorme potencial de energía renovable, confiable y disponible. Como es el caso por ejemplo de la zona del Canal Chacao y en la Primera y Segunda Angostura del Estrecho de Magallanes, entre muchas otras potenciales áreas geográficas", explicó el académico.

Para el caso de la energía undimotriz -generada a partir del movimiento de las olas- Chile tiene una gran ventaja sobre otras regiones del mundo, pues posee una de las mayores densidades de energía por unidad de longitud del mundo, dada por las condiciones de oleaje regular producidas en toda la cuenca del Pacífico, que la hace predecible.

"Nuestro país tiene grandes ventajas porque posee miles de kilómetros de costa, fuertes pendientes en su fondo marino y porque el recurso energético se encuentra muy próximo a los centros poblacionales o de consumo. Por otra parte, en Chile estudios previos han estimado un factor de planta del equipam-

iento hasta de un 57%, lo que es muy superior a cualquier otra parte del mundo", explica.

Zonas prioritarias

Ortúzar también señala que según un informe encargado por el Ministerio de Energía y desarrollado por la empresa consultora Garrad Hassan Partners and Limited, se definieron seis zonas prioritarias para el desarrollo de proyectos undimotriz, con potenciales técnicos y económicamente factibles, ubicados en los Puertos de Ventanas, San Antonio, San Vicente, Coronel, Corral y Puerto Montt; con una generación anual para un parque undimotriz de 30 [MW] y de entre 54,5 a 85,3 [GWh].

"Se hace atractivo desarrollar proyectos de energías en zonas aisladas energéticamente y con una alta dependencia fósil, como son los casos de Isla de Pascua o el Archipiélago de Juan Fernández. Presentando la Isla Robinson Crusoe una dependencia anual de 300.000 litros de petróleo, un proyecto undimotriz, empleando la tecnología Oscillating Water Column (OWC), podría recuperar su inversión al cabo de 10 años", comenta.

De acuerdo al mencionado estudio, precisa Ortúzar, "se definieron tres zonas para el desarrollo de proyectos y la de mayor potencial, utilizando las corrientes marinas, es la del

Evaluación del potencial energético

Dado que para el avance de los proyectos undimotrices es muy necesario contar con una cuantificación del recurso marino, es que actualmente la Universidad Técnica Federico Santa María está desarrollando, junto a otras instituciones, un proyecto de evaluación del potencial energético de las olas del mar frente a las costas de Chile, que consiste en la instalación de dos boyas en aguas profundas y la medición del oleaje durante un periodo extenso. Tales mediciones apoyarán a la evaluación de los futuros proyectos.

Canal Chacao; estimándose allí un potencial de entre 600 a 800 [MW], aunque el recurso técnicamente extraíble será una función de la variación espacial del flujo del agua, de la batimetría del fondo marino y de los requerimientos del artefacto naval asociado; por consiguiente, es probable que sea alrededor de un 20 a 60% de la potencia base".

SE ENCUENTRAN EN PESCADOS GRASOS COMO EL SALMÓN Y EL ATÚN

Grasas omega-3 reducirían fatiga ligada al cáncer

Estudio reitera recomendación de consumir pescado un par de veces a la semana.

Las personas que padecen cáncer y que consumen una dosis saludable de grasas omega-3, que se encuentran ampliamente en los pescados grasos como el salmón y el atún, tendrían una cantidad extra de energía a lo largo del día que los ayudaría a lidiar con la fatiga, indica un estudio realizado en Estados Unidos. Muchas personas tratadas por cáncer sufren de fatiga incluso años después de haber finalizado su terapia. Y si bien hay evidencia de que buenos hábitos de sueño y ejercicio regular pueden ser útiles, se necesitan otras opciones, señalaron los expertos, cuyo estudio aparece en Journal of Clinical Oncology.

Se desconoce qué es exactamente lo que provoca fatiga a largo plazo en algunos sobrevivientes de cáncer, pero hay evidencia de que la inflamación crónica en el cuerpo jugaría algún papel, dijo Rachel Ballard-Barbash, del Instituto Nacional del Cáncer de Estados Unidos, quien trabajó en el estudio.

"Los resultados relacionan una mayor ingesta de ácidos grasos poliinsaturados omega-3 con

una reducción de la inflamación y menores aspectos físicos de fatiga", precisaron Ballard-Barbash y colegas.

Se cree que las grasas omega-3 alivian la inflamación y la investigación sugiere que eso es especialmente cierto si estos ácidos reemplazan algunos omega-6, que son una gran porción de la alimentación típica estadounidense.

Observación

Para el estudio, Ballard-Barbash y sus colegas observaron la relación entre la ingesta de omega-3 y la fatiga en 633 sobrevivientes de cáncer de mama.

En general, el 42% de las mujeres fueron consideradas "fatigadas" tres años después del diagnóstico, y el problema era más común en aquellas con mayores niveles en sangre de una proteína relacionada con la inflamación llamada CRP.

Las mujeres con más omega-3 en sus dietas tenían menos posibilidades de sufrir fatiga, par-



En el atún se encuentra grasas omega-3.

ticularmente si usaban píldoras de aceite de pescado.

"Consumir pescado un par de veces a la semana -particularmente pescado graso- ya está recomendado para el público general, para la salud general", dijo Ballard-Barbash, quien agregó que las mujeres que no son físicamente activas deberían comenzar a hacer ejercicio rutinariamente para lidiar con la fatiga.

Nuestra Quinta Región es fiel testigo y protagonista de la escasez hídrica debido a la grave sequía que la afecta. Las críticas por el mal uso del agua de los principales afluentes, como el río Aconcagua, sumado a la carencia de embalses para acumular el vital líquido, han calado hondo en esta zona, donde cientos de agricultores han debido abandonar sus cultivos ante la falta de agua. Y si bien ahora se informa que este año podría ser lluvioso, la preocupación es latente, algo que sólo deja en evidencia la importancia que tiene este recurso para la vida.

Por ello, el secretario general de la ONU, Ban Ki-moon, pidió el pasado 22 de marzo a los gobiernos que acometan políticas de gestión de los recursos hídricos para un uso más sostenible y que permitan garantizar la seguridad alimentaria y nutricional de todos.

Ban, con motivo de la celebración del Día Mundial del Agua que este año tiene lugar bajo el lema "El agua y la seguridad alimentaria", señaló que el "recurso finito más importante" que se tiene ha de "utilizarse de forma más sostenible" en las próximas décadas.

La máxima autoridad de la ONU destacó que para alimentar a una población mundial cada vez mayor y garantizar la seguridad alimentaria y nutricional, habrá que aumentar la producción de alimentos. Sin embargo, recordó que la agricultura es el principal usuario de agua dulce y subrayó que a menos que se aumente la capacidad para utilizar el agua de manera sensata en agricultura, no se podrá acabar con el hambre y "se abrirá la puerta a problemas como la sequía, la hambruna y la inestabilidad política".

Agregó en su mensaje que de no afrontar la situación también se dificultará conseguir los derechos fundamentales a la alimentación, al agua y al saneamiento.

Sin acceso

Según datos de la ONU, el 11% de la población mundial (783 millones de personas) carece de acceso a agua potable, y de ellos en torno al 40% pertenecen a países



La agricultura es el principal usuario de agua dulce.



La sequía en la Quinta Región es un fiel reflejo de la necesidad de dar un mejor uso al vital líquido.

EN EL DÍA MUNDIAL DEL RECURSO SE INSTÓ A UTILIZARLA DE FORMA SOSTENIBLE

La ONU aboga por mejor uso del agua

del África subsahariana. En la actualidad el planeta tiene 7.000 millones de personas, que aumentarán en 2.000 millones para 2050.

La ONU recordó que aunque cada persona bebe a diario de 2 a 4 litros de agua, la mayor parte de la que se ingiere está incorporada en los alimentos que se consume: Para producir 1 kilo de carne de vacuno, por ejemplo, hacen falta 15.000 litros de agua, y para un kilo de trigo, 1.500 litros.

Ban alertó de que el agua escasea cada vez más y de que se han reducido las tasas de aumento de la producción agrícola, al tiempo que el cambio climático agrava riesgos e imprevisibilidad para los agricultores, especialmente los países de bajos ingresos.

"Con casi 1.000 millones de personas que padecen hambre y alrededor de 800 millones de personas que aún no tienen un suministro seguro de agua potable, es

Seguridad alimentaria corre riesgo debido a la falta de políticas concretas para preservar el vital líquido.

mucho lo que debemos hacer para fortalecer los cimientos de la estabilidad en los planos local, nacional y mundial", subrayó el máximo responsable de la ONU.

Participación

Para garantizar la seguridad alimentaria e hídrica pidió la plena participación de todos los sectores y agentes, así como la transferencia de tecnologías hídricas

apropiadas, empoderar a los pequeños productores de alimentos y conservar los servicios esenciales de los ecosistemas. Igualmente, solicitó a los Gobiernos que pongan en práctica políticas de promoción de los derechos al agua para todos, una mayor capacidad reguladora y la igualdad entre los géneros, además de mayores inversiones en infraestructura hídrica, desarrollo rural y ordenación de recursos hídricos.

"En este Día Mundial del Agua, insto a todos los asociados a que aprovechen cabalmente la oportunidad que brinda la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (Rio+20)", aseveró Ban.

Agregó que en esa cita, que tendrá lugar en Río de Janeiro en junio próximo, la comunidad internacional ha de "establecer la conexión entre la seguridad hídrica y la seguridad alimentaria y nutricional en el contexto de una economía verde".

ENTRE ARICA Y CALDERA

"Abate Molina" investiga biomasa del jurel

Equipo científico efectúa análisis en el marco de una evaluación hidroacústica.



El buque científico zarpó el 20 de marzo.

El buque científico "Abate Molina" se encuentra efectuando un crucero financiado por el Fondo de Investigación Pesquera y denominado "Evaluación hidroacústica de jurel en la XV y III Regiones, año 2012" (FIP 2012-01), el cual es ejecutado por investigadores y técnicos del Instituto de Fomento Pesquero (Ifop).

La zona de estudio considera un área de evaluación del recurso entre los 18°25' LS (Arica) y los 28°50' LS (norte isla Chañaral) y desde la milla 1 a las 100 millas de la costa. En la zona de estudio se aplicará un muestreo de tipo adaptativo, donde se efectuarán transectas paralelas y perpen-

diculares a la costa. Las transectas tendrán una extensión de 100 mn de la costa y una separación de 25 mn, mientras que hacia el norte de l quique alcanzarán una separación de 50 mn.

El objetivo general del proyecto y del crucero es cuantificar la biomasa del recurso jurel (*Trachurus murphyi*) entre la XV (Arica) y III (Caldera) regiones, mediante el método hidroacústico.

Los objetivos específicos son los siguientes: estimar la abundancia (en número) y biomasa (en peso) del jurel en el área de estudio; evaluar la composición de talla, peso, edad y proporción sexual del stock

de jurel en el área y periodo de estudio; determinar la composición de los principales ítems alimentarios del jurel en el área de estudio; establecer la situación espacial y batimétrica del jurel y la distribución del zooplancton, con especial énfasis en los principales ítems alimentarios del jurel en el área de estudio y su relación con las condiciones oceanográficas; y analizar la fauna acompañante y su importancia relativa en los lances de identificación.

La nave navega bajo el mando del capitán Iván Giakoni, mientras que el jefe de crucero científico es el ingeniero pesquero José Córdova M., quien lidera un equipo de

BBC entrevistó a biólogo marino

La nave de investigación "Abate Molina" y los cerros de Valparaíso fueron el escenario de una entrevista solicitada por la BBC World News a la Subsecretaría de Pesca. El tema central fue el recurso jurel, su pesquería y las medidas de administración aplicadas al recurso. La entrevista estuvo a cargo del periodista norteamericano Mort Lee Rosenblum, quien abordó el estado de situación del recurso jurel en Chile junto al biólogo marino Ítalo Campodónico, jefe del Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca.

trabajo altamente calificado en este tipo de evaluaciones directas y específicamente en los muestreos biológico-pesqueros del recurso jurel.

COPA CLUB NÁUTICO OCEÁNICO DE CHILE Y 1ª FECHA DEL
SUDAMERICANO DE VELEROS SOTO 40

Yates "Aquiles I I" y "Pisco Sour" triunfaron en Algarrobo

La onceava y penúltima fecha del Nacional VTR Oceánico se desarrollará el 14 y 15 de abril, en la bahía de Valparaíso, para concluir el 11 y 12 de mayo con la tradicional Regata Glorias Navales.

Con esforzados triunfos de los yates "Aquiles I", de Emilio Barayon (IRC 3), "Pisco Sour", de Bernardo Matte (Soto 40) y "Tritón", de la Escuela Naval Arturo Prat (Clásicos) concluyó el 11 de marzo la Copa Club Náutico Oceánico de Chile, 10ª fecha del Nacional VTR Oceánico 2011-2012, también válida por la 1ª fecha del Sudamericano de Veleros Soto 40, eventos que reunieron a más de 200 deportistas en la bahía de Algarrobo.

Aunque la mañana nublada y sin viento puso una cuota de preocupación y retrasó la largada en casi una hora, finalmente la fuerza eólica hizo su aparición y se mantuvo estable para permitir la realización de tres regatas para cada una de las flotas.

Viento parejo

Con viento parejo de 7 a 10 nudos, en IRC 3 las victorias del día fueron para "Corona", de Rodrigo Oyanedel; "Aquiles", de Emilio Barayon, y "Caleuche", de la Escuela Naval, al mando de Gerard Novion. Sin embargo, en el acumulado del fin de semana, con cuatro regatas (sin descarte) se impuso la tripulación de Barayon, con 4 puntos negativos, por delante de los navales, con 5; y del yate cervicero, con 7. Estas tres embarcaciones son las que coparon el podio todo el fin de semana. Cuarto finalizó "Perla Negra", de Patricio Me-

na, con 12, y quinto, "Atenea IV", de Jaime Riesco, con 15.

En tanto, en la serie Clásicos, que sólo tuvo regatas este domingo, con tres pruebas (sin descarte), el vencedor fue "Tritón", de la Escuela Naval, capitaneado por Francisco Stanley, con 2 unidades, superando a "Trueno", también de la Armada de Chile, con 3; y "Typhoon", de Emilio Cousiño, con 8.

En IRC 2 se impuso "Reina María Isabel", de la Escuela Naval, al mando de Carlos Risso, mientras que el ganador de IRC 4 fue "Quique", también de la Armada, capitaneado por Giannina Ferrari.

Completó siete regatas

En la flota Soto 40, que además de disputar la fecha del Nacional VTR Oceánico cerraba la 1ª fecha del Sudamericano de la categoría, la lucha resultó tan o más estrecha, con triunfos dominicales para "VTR", de Ignacio González (1ª y 3ª regata) y "Pisco Sour", de Bernardo Matte en las pruebas barlovento-sotavento que se desarrollaron con vientos promedio de 6-8 nudos.

De esta forma, la flota completó siete regatas entre el jueves y domingo, resultados a los que se aplica un descarte (eliminación del peor resultado) reglamentario, con lo que el Campeonato Sudamericano de veleros Soto 40 queda encabezado por "Pisco Sour", de



La segunda etapa del Sudamericano de Veleros Soto 40 también se disputará en Chile.



Las competencias reunieron a más de 200 deportistas en la bahía de Algarrobo.

Bernardo Matte, timoneado por Pablo Amunátegui, con 17 puntos negativos, seguido por "Santander", de Jorge Araneda, con 20, y "Movistar", de Ramón Eluchans, con 32. Más atrás se ubican "VTR", de Ignacio González, con 33; "Mitsubishi", de Horacio Pavez y "Patagonia", del argentino Norberto Álvarez, ambos con 35.

En siete pruebas, sólo "Pisco Sour" y "VTR" consiguieron dos triunfos parciales, siendo este último el único que lo logró en una misma jornada. Así las cosas, cinco tripulaciones

se alternaron en el primer lugar, confirmando el alto nivel de competencia de esta serie, considerada la "Fórmula Uno" de la náutica regional. Tanto así que entre el tercer y el octavo puesto hay sólo cinco puntos de diferencia.

"Flota muy competitiva"

"Fue un campeonato difícil, con una flota muy competitiva, pero tuvimos muchos aciertos de nuestro táctico, Guillermo Parada, y un trabajo perfecto de la tripulación en las maniobras. Era una cancha con oportunidades para todos y nosotros supimos y pudimos administrar bien nuestra ventaja. Ojalá en la segunda fecha tengamos viento fuerte... ojalá tengamos el surazo que todos estamos esperando", dijo el timonel más aplaudido del campeonato, Pablo Amunátegui.

La segunda etapa del Sudamericano de Veleros Soto 40 también se disputará en Chile, del 12 al 15 de abril, para continuar en Brasil, del 21 al 24 de junio y del 9 al 12 de agosto (en Ilhabela y Río de Janeiro, respectivamente) y finalizar del 6 al 9 de septiembre en Buenos Aires.

Bajo el mismo formato, la 11ª y penúltima fecha del Nacional VTR Oceánico se desarrollará el 14 y 15 de abril, en la bahía de Valparaíso, para concluir el 11 y 12 de mayo con la tradicional Regata Glorias Navales.

AMENO ENCUENTRO ENTRE TRABAJADORES Y JUGADORES

El fútbol se hizo presente en los recintos portuarios

TPS y Santiago Wanderers reafirmaron alianza en el puerto de Valparaíso.

Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS) y el equipo de fútbol Santiago Wanderers reafirmaron la alianza que ambas entidades mantienen inalterablemente desde 2008, año en que el operador portuario de Valparaíso se comprometió como el principal auspiciador de este plantel emblemático de la ciudad.

Los integrantes de Santiago Wanderers, el equipo de fútbol más antiguo de Valparaíso y de Chile, arribaron al Terminal N° 1 del puerto, operado por TPS, con el propósito de tomar una fotografía oficial del plantel, enmarcada en el entorno portuario que identifica a la empresa auspiciadora.



Jugadores del Decano y trabajadores portuarios disfrutaron de un ameno encuentro.

Los jugadores llegaron acompañados por los ejecutivos del club y por su entrenador, Arturo Salah, donde fueron recibidos con muestras de adhesión por parte de los trabajadores de la empresa, con quienes compartieron y midieron sus habilidades futbolísticas luego de la fotografía de rigor.

Identificación

El gerente general de TPS, Francesco Schiaffino, explicó que "nuestra empresa se identifica con Santiago Wanderers al igual como lo hace con la ciudad y sus habitantes. Esto nos llevó a darle nuestro apoyo en su condición de embajadores deportivos del puerto, una alianza que hemos mantenido desde hace cuatro años y a la que ellos han respondido realizando una muy buena campaña en el fútbol nacional". Destacó también que "en estos años se ha es-

tablecido una sólida relación entre TPS y Santiago Wanderers, que ha apoyado otras iniciativas que promovemos en el ámbito deportivo, como el programa Escuelas de Fútbol TPS que impulsamos desde el año 2007, dirigido a niños y niñas de escuelas municipalizadas de Valparaíso".

Ignacio Eguiguren, gerente general de la sociedad administradora del club Santiago Wanderers, declaró a su vez que "esta relación que hemos mantenido con TPS como auspiciadores principales nos tiene muy contentos y esperamos estar a la altura de una empresa como ésta. Estamos trabajando no sólo para el resultado del fin de semana, sino también para ser una institución moderna, que de alguna manera pueda aportar a Valparaíso y al sueño de su gente, ayudándolo a crecer y salir adelante de tantos problemas sociales que hoy en día observamos".



Para EPV, la eliminación de la restricción a la integración horizontal aumentará la posibilidad de que el nuevo proceso sea exitoso.

PETICIÓN FUE FORMULADA AL TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Los argumentos de EPV para viabilizar la licitación

La estatal afirma que de fracasar el proceso para adjudicar la ampliación del Frente de Atraque N°2, "Valparaíso pasará a ser un competidor sin capacidad de desafiar a los concesionarios del Puerto San Antonio".

La Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) solicitó al Tribunal de la Libre Competencia (TDLC) levantar la restricción a la integración horizontal que impide, a quien se adjudique el proyecto, participar en la concesión de otro terminal en la misma región, esto en el marco de la preparación para licitar nuevamente el Frente de Atraque N° 2. El presidente de EPV, Alfonso Mujica, señaló que si bien esperarán la respuesta de la autoridad a esta petición, están trabajando en varios escenarios para llevar adelante la licitación, la cual no prosperó en abril de 2011 por falta de ofertas.

Actual escenario

Entre los argumentos que expone EPV al TDLC en el documento enviado el 31 de enero pasado, precisa que la eliminación de la restricción "no constituye una infracción a las disposiciones del DL 211 y que, en consecuencia, no impide, restringe o entorpece la libre competencia". A ello agrega que hechos significativos como la entrada al mercado de un tercer operador como es "Puerto Central S.A." (PC), que tiene la concesión desde el 7 de noviembre de 2011 del frente Costanera-Espigón del Puerto de San Antonio; la falta de interesados en la pasada licitación del Frente de Atraque N° 2 de EPV y "la comprobación empírica de que existe y ha

Plazo para antecedentes

El próximo 18 de abril vence el plazo para aportar antecedentes en la consulta de Puerto Valparaíso sobre alzamiento de restricciones a integración horizontal para licitación del Terminal N° 2.

existido suficiente competencia en el mercado relevante", constituyen hechos sustanciales que avalan la facultad legal del TDLC en orden a que ese organismo puede modificar sus decisiones anteriores en la medida que se presenten nuevos antecedentes.

EPV, por cierto, teme una grave pérdida de competitividad y lo expresa mencionando al TDLC que de mantenerse la obsolescencia del Frente de Atraque N°2 "existirá un grave obstáculo para el interés público nacional comprometido en contar con un fluido comercio internacional y para la libre competencia. Por el contrario, una vez efectuadas las obras de infraestructura por el concesionario, ese frente llegará a tener una capacidad adicional para transferir 11,2 millones de toneladas aproxima-



La estatal explica que resulta trascendental que Valparaíso "aumente su capacidad de transferencia cuanto antes".

damente de la carga de contenedores, fortaleciéndose con ello la competitividad del país".

Factor San Antonio

EPV explica, en este sentido, que la capacidad de transferencia de TPS está cercana a completarse y que ello ha sido destacado por el propio concesionario al declarar que "los límites físicos del área de concesión del Frente de Atraque N°1 del Puerto de Valparaíso, los umbrales de congestión que se avecinan, (...) así como la previsible alza de tarifas, (...) transformará a los operadores de los dos frentes de atraque licitados en el Puerto de Valparaíso en actores menos desafiantes para la competencia y disminuirá consiguientemente el nivel en intensidad de la competencia interportuaria de los terminales de contenedores de la V Región".

Ante esta realidad, Puerto Valparaíso afirma que "se producirá un deterioro inevitable de la calidad del servicio prestado", a diferencia de los frentes de atraque del puerto de San Antonio, operados por STI y Puerto Central (PC), "los que cuentan con umbrales significativos de crecimiento". Por este motivo adelanta que "si la licitación del Frente de Atraque N° 2 fuera nuevamente declarada desierta por falta de interesados, posibilidad que se ve incrementada en caso de excluir a los incumbentes de la Región de Valparaíso, nos podríamos encontrar sólo con dos participantes relevantes en el mercado con capacidad real de desafiar: STI y PC".

"En otras palabras, incluso una vez materializada la ampliación del Sitio 3 del Terminal N° 1 de TPS, el Puerto de Valparaíso pasará a ser un competidor sin capacidad de desafiar a los concesionarios del Puerto San Antonio y, en definitiva, la compe-

tencia interportuaria quedará reducida a sólo dos operadores, quienes se disputarán la carga y terminarán fijando los precios", advierte EPV.

Capacidad de transferencia

Por lo tanto, para la estatal resulta trascendental que el puerto de Valparaíso "aumente su capacidad de transferencia cuanto antes para responder a las necesidades del país, evitando una pérdida de competitividad del mismo".

Añade que lo expuesto "es una razón más que suficiente para permitir la participación de los incumbentes en esta nueva licitación, pues ello aumenta la posibilidad de que la licitación sea exitosa, tal como lo requiere el comercio internacional para su fluidez y expedición, manteniendo de ese modo el acceso a estos servicios esenciales de manera idónea y competitiva".

EPV detalla en el documento enviado al TDLC que, a diferencia de la licitación anterior del Terminal N° 2, el nuevo proyecto considera un monto menor de inversión y una construcción que contempla la posibilidad de ejecutarla en forma modular. "Estas diferencias entre ambos proyectos deberían elevar el interés de operadores portuarios por participar en la futura licitación, minimizando la probabilidad que por el proyecto mismo pudiese haber algún desincentivo a participar en su licitación".

En este contexto, la nueva licitación considera una inversión que va entre los 225 y 280 millones de dólares en infraestructura, mientras el anterior proceso consideraba inversiones por 386 millones de dólares, "lo que facilita que se pueda estar operando y recibiendo ingresos en un plazo relativamente corto para proyectos de esta magnitud".



STI evalúa construir 100 metros adicionales de muelle al puerto de San Antonio.

INICIÓ AMPLIACIÓN MUELLE ÁREA SUR

Nuevos desafíos de San Antonio Terminal Internacional

El principal terminal marítimo de SM SAAM, firma reconocida por el grupo Luksic, evalúa construir 100 metros adicionales de muelle al puerto, completando así un total de 900 metros, para atender un mayor número de naves de gran tamaño.

Convertirse en un "puerto verde" y ampliar las dimensiones de su muelle para recibir a más barcos grandes son algunos de los proyectos que busca concretar San Antonio Terminal Internacional (STI), plan que requeriría una inversión de US\$ 50 millones y le permitiría recibir de forma simultánea tres naves de ocho mil a nueve mil TEUS (un TEU es igual a un contenedor de 20 pies) que tienen una eslora cercana a los 300 metros. Hoy día sólo puede atender paralelamente a dos barcos de esas dimensiones. Previo a ello, STI está iniciando trabajos para agregar, en corto plazo, 31 metros de muelle en el área sur.

En 2011, este puerto -el más grande del país en carga y ubicado entre los diez principales de América Latina- movilizó 11,6 millones de toneladas, volumen que subiría entre 15% y 20% en 2012, señaló el gerente general de STI, Alberto Bórquez, quien además destacó que la incorporación de Mediterranean Shipping Company (MSC) -actualmente la segunda mayor naviera del mundo- como su cliente, les permitirá afianzar el liderazgo en el mercado de carga de la V Región.

Respecto del impacto de la adjudicación en 2011 de una concesión portuaria en San Antonio a una empresa ligada al grupo Matte, Bórquez comentó que están adaptados a la fuerte competencia en la zona, especialmente con Valparaíso. Sobre el proyecto de "puerto verde", Bórquez explicó que es un plan a diez años

que ayudará a sus clientes (importadores, exportadores y navieras) a medir su huella de carbono.

STI, a la vez, invertirá en equipos eficientes en consumo de energía. Ya implementó paneles solares para generación de agua caliente y calefacción.

Nuevos Desafíos

Según señala Alberto Bórquez, hace dos meses que están llegando a la ciudad naves del tipo Post Panamax, en promedio de dos por semana, siendo recibidas por San Antonio Terminal Internacional. "Nuestro principal desafío es ir generando cada vez mejores condiciones para atender a estas naves. Se necesitan más sitios de atraque, debemos ser capaces de generar otros muelles con un calado suficiente y equipamiento adecuado como grúas con mayor alcance", indica el ejecutivo.

Pero agrega que más que construir nuevos sitios de atraque, hay que profundizar los existentes. "Hacerles modificaciones para aumentar su alcance. En un futuro cercano, en el 2013, el puerto debería contar con mayor calado, además de modificar las grúas. De las seis que tenemos, ya hemos modificado dos y en el transcurso del año tenemos contemplada otra modificación, por lo que quedaríamos con cuatro grúas aptas para atender a las naves post panamax. Y para un futuro un poco más lejano, debemos evaluar la adquisi-



El principal desafío de STI es generar mejores condiciones para atender naves de gran tamaño.



Gerente general de STI, Alberto Bórquez.



STI es el principal terminal marítimo de SM SAAM del grupo Luksic.

ción de grúas adicionales", señala Bórquez. Los post panamax son grandes buques de contenedores modernos que en su mayoría llegan a nuestro puerto desde países como China, Japón y Corea. "Como el principal puerto de Chile, tenemos una muy buena relación con las navieras chinas que operan con nosotros e intentamos atender de la mejor manera sus requerimientos. Claro que este buen trato se repite con el resto de la navieras de otros países", aclara el gerente general de STI.

Beneficios para San Antonio

Para San Antonio es muy positivo el crecimiento portuario porque genera trabajos

indirectos y la ciudad siempre está en movimiento. "San Antonio está viviendo un periodo positivo que nos invita ser optimistas. Hay diversos proyectos que están en ejecución y otros que lo estarán en los próximos meses, lo que significará un importante aumento en el empleo de la comuna. No tengo ninguna duda de que el empleo aumentará de manera significativa porque hay proyectos no sólo portuarios, sino también de otras actividades comunales. Vendrán años con un muy buen nivel de empleos, lo cual es muy positivo. Hay elementos que nos permiten augurar un mejor ambiente dentro la comuna y eso repercutirá en lo social", concluyó.

La multinacional de origen danés Maersk Container Industry (MCI) eligió a San Antonio para instalar su fábrica de container refrigerados, que comenzará su producción en 2013 y abrirá una cifra aproximada de mil ochocientas plazas de trabajo.



En San Antonio estará la primera fábrica de contenedores refrigerados de América Latina.

COMENZARÁ A FUNCIONAR A FINES DE 2013

La primera fábrica de contenedores de América Latina estará en San Antonio

Proyectada en la provincia de San Antonio, la fábrica realizará una inversión cercana a los US\$170 millones y hará frente a la creciente demanda de la industria de exportaciones de productos frescos como carnes, pescados y frutas de diversos productores de América Latina. Comenzará a operar gradualmente a fines de 2013 y, en pleno régimen, alcanzará una producción de 40.000 containers refrigerados y unos 30.000 máquinas de refrigeración para containers al año.

En Chile, será el primer fabricante y proveedor de containers refrigerados en América Latina. La nueva fábrica –que vendrá a complementar la producción de la planta de Qingdao (China) de MCI- creará cerca de 1.800 puestos de trabajo directos en Chile, generando un efecto positivo en San Antonio y sus alrededores.

Peter Nymand, ejecutivo de MCI, aseguró que “en Maersk Container Industry estamos orgullosos de anunciar esta inversión en Chile, que redundará, además, en un aporte relevante en materia de empleo en el país, específicamente en San Antonio”. Y agregó que “realizamos esta decisión sobre la base de las crecientes demandas que experimentará el comercio mundial en los próximos años, sobre todo de productores de la región para quienes la costa oeste de sudamerica. Este proyecto lo hemos llevando adelante con el sólido apoyo y cooperación de clientes y de



Maersk hará una inversión de US\$170 millones en la provincia de San Antonio.

autoridades locales, regionales y nacionales de Chile, con quienes hemos venido trabajando hace unos años”.

Nymand sostuvo que la nueva fábrica “que se suma a nuestra operación en Qingdao (China), donde también estamos invirtiendo, producirá los contenedores refrigerados Star Cool –la más reciente tecnología de Maersk- en una

parte del mundo donde los exportadores enfrentan cada vez más problemas de acceso a los buques frigoríficos”.

Hoy día, decenas de miles de containers son enviados vacíos desde Asia al resto del mundo. Después de 2013 esta escasez será menor cuando MCI comience a abastecer desde San Antonio los más durables y energéticamente

eficientes contenedores refrigerados que existen en el mercado.

La construcción de la fábrica tomará en torno a dos años, luego de los cuales operará a un 25 por ciento de su capacidad instalada. Para su operación, la empresa tiene la intención de establecer asociaciones de largo plazo con proveedores locales.



La fábrica de contenedores Maersk se instalará en San Antonio abriendo más de 1.800 puestos de trabajo.

Las obras en el puerto de San Antonio, contemplan la construcción de nuevos frentes de atraque concesionados y el desarrollo de actividades logísticas de apoyo.

PROYECTO EXPANSIÓN SUR DEL PUERTO

“San Antonio se convertirá en el Mega Puerto de Chile”



Gastón Bastías, gerente de Desarrollo de Epsa.

Con casi 70 hectáreas las que permitirán a la Empresa Portuaria de San Antonio, Epsa, la ejecución del proyecto de expansión hacia el sur y triplicar la capacidad de transferencia de contenedores en los próximos años. Gracias a las nuevas zonas de apoyo, el puerto de San Antonio podrá proyectarse en su funcionamiento por los próximos 50 años, expandiendo sus áreas terrestres en un 65 por ciento y consolidarse como el mayor puerto del país y el principal de Sudamérica, con un alto impacto en materia económica y en la creación de nuevos puestos laborales en la provincia.

“La expansión sur del puerto está predestinada a hacerse en San Antonio porque tiene excelentes aguas, una perfecta bahía y trabajadores portuarios que son lo mejor que hay en

el país para estas faenas. Además, la ciudad se ha desarrollado entorno al puerto, ha luchado por él y esto traerá tremendos beneficios para todos”, señaló el gerente de Desarrollo de la Empresa Portuaria, Gastón Bastías.

El plan maestro del puerto está visualizado hasta el 2029 lo que significa muchas obras para el futuro, trascendencia para el país y para la comuna de San Antonio favoreciendo la ejecución de proyectos, programas sociales y nuevos puestos laborales a corto, mediano y largo plazo.

“Se compraron unas 60 hectáreas, las que se encuentran al sur de las actuales instalaciones del puerto, con el objeto de ser un soporte logístico para toda la actividad portuaria que se desarrolla en la zona. La fase cero comprende la pavimentación de las calles y el

acceso de la avenida La Playa. Una vez que hagamos esto, se hará un aparcadero de camiones para así aliviar el impacto que genera el tránsito de camiones por la ciudad, obra que debería estar terminada este año”, señaló el ejecutivo de Epsa.

Puerto más grande de Chile

Para satisfacer la creciente demanda portuaria, Epsa está trabajando fuertemente en la creación de un nuevo puerto para el país el que albergará naves de 9 mil Teus de capacidad (un Teu equivale a un contenedor de 20 pies). “Este proyecto contempla, en la una primera etapa, un muelle de mil 600 metros con sitios de atraque con una profundidad de 16 metros y diseñado para recibir naves de 360 metros

de eslora del tipo post panamax 2, que es la nave más ancha que puede pasar por el canal de Panamá y tendría una capacidad de 3,2 teus al año”, señaló Bastías. Agregó que en una segunda fase, se pretende establecer un frente de atraque de 3 mil 300 metros que permitirá transferir alrededor de 6 millones y medio de teus año.

Actualmente se encuentran en la etapa de análisis del plan regulador de la comuna y las modificaciones de uso de suelo que permitirán que este proyecto se realice.

“Este proyecto debe quedarse en San Antonio porque somos el puerto con más movimiento de carga en el país. Las proyecciones de crecimiento que tiene San Antonio lo hacen el lugar ideal para hacer el mega puerto de Chile”, finalizó Gastón Bastías.

El pasado 7 de noviembre se oficializó la entrega del Terminal Costanera Espigón del Puerto de San Antonio a su nuevo concesionario, Puerto Central S.A., filial de Puerto del Sur, brazo portuario del grupo Matte.

Con la llegada de este nuevo operador a San Antonio, quien lo administrará por 20 años, se espera que la ciudad tenga un mejor futuro y el puerto sea más competitivo. En ese sentido el desafío consiste en recibir nuevos buques de mayor tamaño, lograr mayor efectividad y crecimiento, con la finalidad de que el costo de exportación baje considerablemente.

Estuvieron presentes en la ceremonia de entrega el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Pedro Pablo Errázuriz, el entonces presidente de la Empresa Portuaria San Antonio, EPSA, Patricio Arrau; el presidente de Puerto Central S.A., René Lahuedé; el gobernador provincial Mauricio Araneda, autoridades locales y empresarios ligados a la actividad portuaria.

La inversión permitirá duplicar la capacidad de transferencia de contenedores en el puerto de San Antonio y satisfacer los niveles de demanda futura, consolidándose como el principal puerto del país. Se estima que el comercio portuario en nuestra región mostrará un crecimiento en torno al 13 por ciento para el período 2012-2015.

Puerto Central tendrá la misión de dotar al terminal de la infraestructura adecuada para atender naves de gran tamaño, tipo post panamax, y especializarlo principalmente en carga contenedorizada. Productos emblemáticos como el cobre, la celulosa y la fruta están en proceso de contenedorización y el Espigón va a aportar nueva capacidad para este tipo de carga.

El proceso de licitación del Terminal Costanera Espigón comenzó en julio de 2010 con la venta de bases, que incorporaron los requerimientos del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), que en lo fundamental, estableció la necesidad de incentivar y profundizar la competencia al interior del puerto y entre los otros puertos de la región para mejorar el servicio y los niveles de eficiencia.

Puerto Central se impuso a empresas navieras y el consorcio español OHL – Marítima Dávila al ofertar el menor índice tarifario, con un valor de USD\$7.766 por tonelada. De este modo, el nuevo terminal quedó en manos de uno de los principales actores de la industria, controladores de Puerto Lirquén en la bahía de Concepción, el mayor puerto privado de servicio público del país, con una capacidad instalada de seis millones de toneladas.

Expectativas y compromisos

El contrato de conexión para la administración del Espigón Puerto San Antonio exige la construcción de un frente nuevo de atraque de 700 metros de largo con 15 metros de profundidad, el mejoramiento de las instalaciones actuales, desarrollar obras civiles, implementar equipamiento portuario de clase mundial, lo que se traduce en una inversión superior a los USD\$320 millones. El proyecto se llevará a cabo en dos etapas y considerará un plazo de 20 años.



INVERSIÓN DUPLICARÁ SU CAPACIDAD

Puerto Central consolidará a San Antonio como el principal puerto del país

Tras su desembarco, Puerto Central S.A. prevé invertir cerca de US\$320 millones en infraestructura y equipamiento durante los próximos años, lo que supone la mayor inyección de recursos en el sistema portuario de la Región de Valparaíso.

El gerente general de Puerto Central, Rodrigo Olea dijo que existe un gran desafío por delante, siendo el más importante que la carga portuaria no disminuya y es por ello que se harán importantes inversiones, como aumentar en un 30 por ciento la capacidad de transferencia de carga, que significarán más turnos. En esa misma línea, Olea comentó que la empresa cumplirá con el contrato de concesión firmado, que es la construcción de un nuevo terminal de contenedores en el frente costanera. "Vamos a trabajar en la primera etapa que son 350 metros lineales, para luego seguir con una segunda etapa de 350 metros más, con 15 metros de profundidad", recalcó la nueva autoridad.

El ejecutivo de Puerto Central entiende su responsabilidad social para con San Antonio y dijo que "creemos que es imposible crear valor sin conocer de primera mano y tener sintonía fina con las necesidades y preocupaciones de la comunidad. La necesidad más urgente es

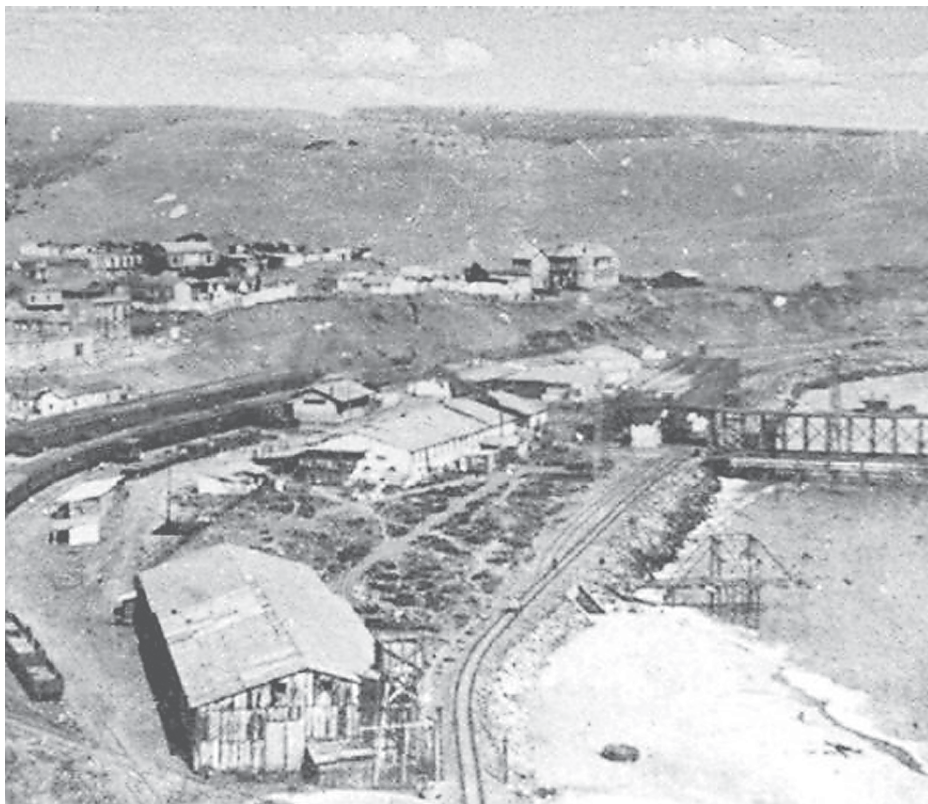
generar puestos de trabajo de calidad y permanentes. Nosotros estamos operando con los trabajadores portuarios de San Antonio, la base serán los mismos que estaban aquí antes. Nos hemos comprometido a que la prioridad la tengan las personas de la provincia, considerando la calificación técnica requerida para cada cargo y tarea".

El presidente de Puerto Central, René Lahuedé, aseveró que el compromiso es hacer bien las cosas desde el comienzo, desarrollando de manera sostenible la actividad portuaria de esta ciudad, buscando colaborar en forma permanente con el crecimiento de los trabajadores, contratistas y toda la comunidad de San Antonio. "Atenderemos buques de mayor eslora y manga, para lo cual se están realizando las acciones correspondientes. Además, se efectuarán los estudios de maniobra en laboratorios internacionales especializados que permitan la operación segura de estas naves", señaló.

Al mes de septiembre, la transferencia de carga en el Puerto de San Antonio ha registrado un positivo aumento de 8% en comparación con el año pasado a la fecha, totalizando 11.825.961 toneladas movilizadas en 2011.

Puerto Central invertirá 320 millones de dólares durante los 20 años que dura el contrato y 30 millones de dólares los que invertirá inmediatamente para mejorar el Espigón.

Para el gerente general de Epsa, Álvaro Espinosa el traspaso tendrá varios beneficios, "en lo inmediato, sabemos que hay una obligación de inversión muy importante para la zona. Son aproximadamente 200 millones en infraestructura y 100 millones en equipamiento. Esto ya es una buena noticia para la ciudad, porque la inversión en infraestructura viene asociada con mano de obra, por lo que habrá grandes contratos con muchas empresas para llevar a cabo esta etapa de construcción. En el mediano y largo plazo estamos ayudando a que el puerto tenga mayores proyecciones de crecimiento y, obviamente, cuando uno da esa señal se van generando proyectos asociados", dijo Espinosa.



1912 - 2012

Al igual que hoy día, hace cien años se entendió el desarrollo y la visión de crecimiento portuario con el objetivo de mejorar la producción y beneficiar, también a la ciudad y su gente.

existe. "Aumentó considerablemente, luego de 4 ó 5 años se desarrolló notablemente un gran avance. Comenzaron a llegar naves mercantes del mundo entero, que aprovecharon las facilidades que le brindaba un puerto dotado de fáciles medios mecánicos para la rápida movilización de su carga, dotado de diques, molo y malecones de varios metros de extensión, con máquinas para facilitar la carga y descarga de mercaderías, utilizando grandes extensiones de tierras arrebatadas a las turbulentas aguas". Los trabajos iniciales contratados en esos años, se referían a la construcción del molo de abrigo y de la explanada de la costa protegida por el molo, en atención a que los malecones proyectados eran de costosa y complicada construcción dada la calidad del fondo de arena muy fina. Por otra parte, el estudio del terreno era deficiente, ya que las rompientes habían impedido obtener buenas mediciones. Se estimo prudente en ese entonces reconocer el terreno una vez que se tuviera la protección del molo, para proceder luego

a proyectar los malecones.

El 5 de mayo de 1912 se colocó la primera piedra de la construcción del puerto artificial de San Antonio, ceremonia a la cual asistió el Presidente de la República don Ramón Barros Luco y altas autoridades nacionales, con lo cual se dio comienzo a los trabajos que estuvieron a cargo del director fiscal de obras en terreno, ingeniero don Eduardo Reyes Cox.

San Antonio era abrigado a los temporales del norte, pero completamente abierto a los temporales del sur, que se hacían sentir con bastante intensidad. Comenzó como un terminal granelero, posteriormente se incorporó la transferencia de carga general y contenedores.

"La segunda vez que vino el Presidente de la República acompañado de varios ministros, a ver cómo iban las obras de construcción del puerto, el recibimiento del tren de San Antonio, donde venía la comitiva, fue ostentoso. Fueron recibidos por el alcalde de la época, Manuel Cruzat Vicuña, con la recién organizada Compañía de Bomberos cantando el himno nacional bajo un arco de flores. Luego de eso, el Presidente junto a su comitiva visitaron la Oficina de la Dirección Fiscal, dirigida por Eduardo Reyes Cot, que estaba en la calle 21 de mayo, con el fin de imponerse del plano de las obras. Recuerdo que luego vino una vez más, visitó las obras portuarias y el denominado muelle alto, que tenía entre otros adelantos la "carbonera elevada" dotada de una gran grúa que podía levantar hasta 5 mil kilos y un andarivel para la descarga de carbón", cuenta Patricio Guzmán.

En la oportunidad el Presidente Barros Luco, señaló "este será un puerto llamado a satisfacer todas las aspiraciones que se tuvieron al elaborar el proyecto. El puerto comienza a ser muy útil con obras como ésta para el desembarque del carbón y mediante la cual, la Empresa de Ferrocarriles se ahorrará este año (1915) más de medio millón de pesos por economía de flete". (Libro Pasado y Presente,

Patricio Guzmán).

El Puerto hoy

Hoy día, San Antonio es el principal terminal portuario de Chile, responsable de gran parte de la carga general que se transfiere por los puertos del país. En 2010, la carga movilizada por el Puerto de San Antonio superó las 14,4 millones de toneladas.

En la participación del total de carga transferida por los puertos de uso público en el mercado de la Quinta Región, el año 2010 quedó en primer lugar al alcanzar el 50,3 por ciento. Esto gracias a movilizar 14 millones 534 mil 472 toneladas. Valparaíso le siguió con un 36 por ciento (10 millones 151 mil 112 toneladas) y luego Ventanas con un 14 por ciento (4 millones 110 mil 834 toneladas). Estas cifras son la sumatoria de carga de contenedores, graneles sólidos y líquidos y carga fraccionada.

Posee cuatro frentes de atraque dotados de equipos para transferencia de distintos tipos de carga. Cuenta con seis grúas Gantry, cuatro de ellas del tipo Post Panamax, una grúa Göttwald y una grúa Level Luffing, para transferencia de graneles sólidos. En los próximos años se incorporarán nuevas grúas, infraestructura y equipamiento por un total de US\$ 320 millones, que le permitirán atender naves de gran tamaño y especializarse en carga contenedorizada. Lo que duplicará la capacidad de transferencia de TEU's en el puerto de San Antonio.

Con una ubicación estratégica privilegiada, San Antonio es el puerto más cercano a Santiago, la capital, distante sólo 100km a través de la Autopista del Sol, carretera concesionada de alta velocidad y doble vía. Asimismo, se conecta de manera directa con la zona centro-sur del país a través de la Carretera de la Fruta, y cuenta con rutas que lo comunican con la provincia argentina de Mendoza, distante 458 kilómetros. Además, posee una línea ferroviaria con altos estándares de seguridad.