

PUERTOS

La carencia de bahías naturales abrigadas en nuestro litoral y las condiciones de la producción nacional hacen poco factibles, salvo excepciones, contar con un mayor número de puertos, puesto que las reducidas zonas de atracción de cada uno de los existentes no pueden aportarles mucho más movimiento que el de sus capacidades respectivas. Es necesario eso sí efectuar en ellos obras de ampliación y reparación para contar con un mayor calado para recibir barcos de un tonelaje superior y con más sitios de atraque para manejar crecientes volúmenes de carga en los de la V y VIII Región.

Si se analiza la ubicación de los actuales puertos comerciales y/o especializados y de los complejos portuarios (conjunto de puertos muy cercanos) existentes, podemos observar lo siguiente:

- a) Los puertos y complejos portuarios entre Arica y Valparaíso están ubicados a un promedio de 110 Kms. entre cada uno y el siguiente, y a un promedio de 100 Kms. entre Valparaíso y Puerto Montt, mientras que en la zona Austral, entre Puerto Montt- Punta Arenas, este promedio se cuadruplica; y
- b) Se ha considerado como complejos portuarios a los constituídos por: Chañaral, con Barquito y Sta. Fé; Huasco, con Las Losas, Guacolda I y Guacolda II; Coquimbo con Guayacán; Valparaíso con Ventanas, Quintero y Concón; Talcahuano con Tomé, Lirquén, Penco, San Vicente, Huachipato, Coronel y Lota; Puerto Montt, con Ancud y Calbuco, y Punta Arenas, con Puerto Natales y Peckett.

Se consideró como puertos individuales a los de Arica, Iquique, Tocopilla, Antofagasta, Caldera, San Antonio, Constitución (aún cuando no es prácticamente usable), Corral y Chacabuco.

No se tomó en cuenta los de Taltal, Los Vilos, Puerto Saavedra, Bahía Blanca, Melinka, Castro, Quellón y Chaitén, por su poca relevancia, aún cuando los dos últimos la están adquiriendo como consecuencia de enlazar la Isla de Chiloé con la Carretera Austral.

Además existen varios puertos especializados que no se estima adecuado señalar por su misma característica.

De este sucinto análisis puede deducirse que no procede en principio, contruir nuevos puertos, sino que donde se requiere una mayor capacidad debe ampliarse las instalaciones existentes, sea para recibir un mayor número de barcos, como se programa por ejemplo para San Vicente, Chacabuco y Punta Arenas, sea para permitir recibir barcos de mayor calado, como se realizó en Antofagasta (sitio N° 7, completado en 1989 con una inversión de US\$ 7 millones) o

-07015-

para rehabilitar sitios dañados como en San Antonio y Valparaíso.

La mayor distancia entre puertos importantes en la Zona Austral deriva, de la aún baja actividad del área que no requiere de puertos propiamente tales sino que de varaderos que permitan el uso de barcasas de desembarco de pequeñas cantidades de suministros y el embarque de los productos de los colonos, que sólo poblarán costas continentales e islas al contar con transporte regular.

El gran número de islas y los canales que proveen vías acuáticas sin costo, hace aparecer como indispensable el establecimiento de sistemas de transporte adecuados para incorporarlas a la producción y proporcionar empleo.

Por otra parte zonas como las comprendidas por las VII a IX Regiones con importantes plantaciones forestales, es evidente que requerirán ampliaciones de los puertos existentes, pero parece poco posible pensar en la construcción de nuevos dada, como se ha dicho, la poca o ninguna disponibilidad de otras bahías abrigadas en su litoral. Los fracasos de los puertos de Constitución, Maguellines y Bahía Mansa, parece avalar lo precedente.

Sin embargo desde hace algún tiempo se ha presentado proyectos para construir un nuevo puerto en la Bahía de Quintero, así como en la zona del complejo de Talcahuano, por parte de entes privados, pese a existir en ambas ubicaciones actualmente capacidad suficiente o posibilidades adecuadas de ampliar los existentes. Si ello se hiciese realidad, bienvenidos sean, pero es indispensable justificar su instalación, acuciosamente, no solo desde el punto de vista económico, sino que desde los puntos de vista social, turístico y principalmente, operativo.

En el sector portuario, coexiste infraestructura pública e infraestructura del sector privado.

En el diseño, construcción y operación de la infraestructura portuaria pública participan la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas y la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi), empresa autónoma, ligada al Ministerio de Transportes.

Según el Decreto MOP No. 294 de 1984 y el Artículo 1º de la Ley No. 18.769 de 1988 (publicada en el Diario Oficial el 13/1/89) a la Dirección de Obras Portuarias, le corresponde la supervigilancia, fiscalización y aprobación de estudios, proyectos, construcciones, mejoramiento y ampliaciones de toda obra portuaria, marítima, fluvial o lacustre y del dragado de los puertos y vías de navegación que se efectúen por los órganos de administración del Estado, por entidades en que éste tenga participación o por particulares.

Puede efectuar el estudio, proyección, construcción y ampliación de obras fundamentales y complementarias de los puertos, muelles y malecones, obras fluviales y lacustres, construídas o que se construyan por el Estado o con su aporte.

Puede ejecutar, también, las reparaciones y la conservación de obras portuarias y el dragado de los puertos y de las vías de navegación.

La misma Ley 18769, otorga ahora a Emporchi facultades para construir similares a las de la D.O.P. Emporchi, a su vez, opera los puertos de propiedad fiscal y se encarga de su reparación, conservación y equipamiento.

Respecto a inversiones portuarias, el señor Ministro de Obras Públicas, en su exposición en la Convención de Contratistas de Obras Públicas de Junio 1990 expresó:

"En materia portuaria, como ya se ha anunciado, se recuperará la capacidad perdida y se mejorarán las instalaciones en los puertos de la V Región y se ampliará en un sitio la capacidad de infraestructura portuaria para el normal desarrollo de nuestras exportaciones. El Gobierno establecerá un marco para la política tarifaria de Emporchi y para el desarrollo de futuras inversiones en el sector portuario que asegure una expansión eficiente del sistema portuario con la participación del sector privado".

Al igual que la Cámara Chilena de la Construcción, fuentes del Ministerio estiman, respecto a la situación de conservación o estado de la infraestructura pública, que una de las debilidades importantes del sistema existente de gestión de la infraestructura pública es la carencia de un catastro que registre, en forma sistemática, la información sobre las características de los distintos tipos de obras y su estado de conservación. La información disponible está, en general, dispersa. Además, no se practican revisiones o evaluaciones periódicas y sistemáticas para planificar la conservación. Con todo, el MOP ha hecho un análisis, para algunos servicios, sobre la base de la información más fácilmente disponible y los conocimientos de los funcionarios encargados de las distintas áreas de infraestructura. Los resultados muestran que hay deficiencias muy significativas en la conservación del patrimonio.

En el caso de los puertos, existen diversos grados de deficiencia en las diferentes zonas del país. La estimación de la Dirección de Obras Portuarias es que un 73 por ciento del patrimonio de las instalaciones portuarias se encuentra en estado regular o malo. La D.O.P. ha expresado que quiere hacer un estudio sistemático internamente para precisar que inversión se requiere para las reparaciones más inmediatas. Valparaíso por ejemplo necesita una reparación completa para hacer frente a un sismo de gran magnitud.

Esto se puede observar con facilidad en los distintos puertos de la zona central (Valparaíso y San Antonio): después de cinco años de ocurrido el sismo de 1985, que los destruyó o dañó en parte, aún no se reconstruyen o reparan, con peligros muy ciertos de que un nuevo sismo pueda dejar inservibles aún más instalaciones. Esto, con un tráfico creciente que es vital para el país y cuya salida se vería seriamente afectada.

La Dirección de Obras Portuarias, en los tres últimos presupuestos ordinarios de Inversión del MOP (1988-89-90) sólo ha tenido entre US\$ 2 y US\$ 2,4 Millones/año, por lo que el análisis de las inversiones del sector público debe incluir las inversiones de Emporchi y los presupuestos de programas extraordinarios.

En la Memoria del MOP-1988 figuran las cifras de inversión a esa fecha en el Programa de Reparación de daños en San Antonio y Valparaíso, incluyendo reparaciones de emergencia en obras, equipos e instalaciones para mantener los puertos en funcionamiento, y estudios necesarios para la reconstrucción de éstos. Se ejecutó en conjunto entre la Dirección de Obras Portuarias y Emporchi (Comisión Interministerial para resolver los problemas portuarios de la V Región); el financiamiento BIRF para Emporchi se canalizó a través del Ministerio de Transportes, el que también se encargó de los estudios para la reconstrucción.

El Convenio inicial que cubrió, las obras y estudios ejecutados desde Marzo de 1985 en adelante, se concluyó a fines de 1989, satisfactoriamente, con la inversión de US\$ 13.100.000 aportados según el siguiente detalle:

FINANCIAMIENTO (US\$ miles)

Aporte

BIRF	8.000
Obras Portuarias	1.500
Emporchi-Transporte	3.600
Total	13.100

El propio Ministerio ha declarado que la Dirección de Obras Portuarias, tendrá como misión fundamental, durante los próximos cuatro años, lo siguiente:

- . Construcción del Sitio O en San Vicente, que se licitará dentro de poco.
- . Reconstrucción y mejoramiento de los puertos de Valparaíso y San Antonio (I Etapa). Se espera concluir la ingeniería en 1991 y la construcción se iniciaría ese mismo año.

- . Realizar obras de conservación y reparación en las obras portuarias no administradas por Emporchi.
- . Desarrollo del programa de construcción de facilidades portuarias para la pesca artesanal.
- . Construcción de instalaciones para el transporte en la zona insular.

Para el desarrollo de los programas de inversión en Valparaíso, San Antonio y San Vicente se ha creado una Comisión Interministerial, más ejecutiva según fuentes de la D.O.P., con la participación de los Ministros de Obras Públicas y de Transporte, los Directores de Emporchi y de la Dirección de Obras Portuarias y representantes de los Ministros de Hacienda, Economía y el Ministerio de Planeamiento.

La inversión en proyectos y obras a ejecutar en los próximos años en ese programa, sería con un préstamo inicial de US\$ 50 millones del Banco Mundial (BIRF), que financia un 55-60% y el saldo con fondos del presupuesto nacional o con co-financiamiento de otros bancos, según sean las políticas de endeudamiento del actual gobierno.

La Dirección de Obras Portuarias que sería el prestatario y el ente ejecutor tiene el siguiente programa de fondos para desarrollar la ingeniería de los proyectos que aún no la tienen completa:

1991	:	- Ingeniería de Detalle de sitios 3, 2 y 1 Sur de San Antonio (que están fuera de Servicio); y Estudio Modelo Hidráulico San Antonio.	US\$ 1.000.000
		- Estudios Puertos Menores y mejoramiento del Cauce Rio Maule (control de inundaciones).	US\$ 330.000
1991-92	:	- Ingeniería sitio 3, de Valparaíso	US\$ 600.000
1993	:	- Ingeniería sitio 2, de Valparaíso	US\$ 320.000
		- Ingeniería sitio 1, de Valparaíso	US\$ 180.000
		- Ingeniería sitios 4 y 5 de Valparaíso	US\$ 480.000

En cuanto al total de futuras inversiones en Puertos, según la información disponible sería del orden de US\$ 280 millones en los próximos 5 a 7 años según se indica en el cuadro adjunto, en que se ha separado los proyectos de los sectores PÚBLICO y PRIVADO.

Referencias:

- 1.- La Inversión en la Construcción en Conexión con el Desarrollo del País en el Período 1990-1995, Anexo 5 - Comisión de Infraestructura, Cámara Chilena de la Construcción, Septiembre 1989.
- 2.- Memoria del MOP, Marzo 1988.
- 3.- Antecedentes del MOP, Marzo 1990.
- 4.- Exposición del Sr. Ministro de Obras Públicas en Convención de Contratistas de Obras Públicas, Junio 1990.
- 5.- Antedecentes Dirección Obras Portuarias, Julio 1990.

FUTURAS INVERSIONES (1991-1997)

Sector	Región	Localidad	Monto Inversión (Millones US\$)	Descripción y Observaciones
PÚBLICO D.O.P./ Emporchi)	I	Arica	0.9	Reparaciones , Emporchi.
	V	Isla de Pascua	0.5	Ampliación y reparación muelle existente, en Anga Pica.
	V	Valparaíso	3.0	Rehabilitación Muelle Barón (1991)
			13.0	Terminal Contenedores en el Sitio 3 (1993-94) (además se invirtieron US\$ 8 millones en equipamiento para Valparaíso y San Antonio).
			4.0	Sitio 1 Valparaíso Reparación, ampliación, modernización y
		7.0	Sitio 2 Valparaíso refuezos asismicos. (años 1995-96-97)	
		San Antonio	28.0 a 30.0	Sitios 3-2 y 1 San Antonio, reconstrucción y mejoramiento (1992-93) (I Etapa, BIRF)
	VIII	San Vicente	10.0	Construcción Sitio 0 (1991-92)
	X	Corral	15.0	Puerto Comercial, Municipalidad Valdivia (Estudio de Factibilidad consultor privado, con asesoría D.O.P) (Construcc.no antes 1992-93)
	XI	Pto.Chacabuco	6.0	Ampliación, a cargo de Emporchi.
	XII	Punta Arenas	25.0 a 30.5	Construcción nuevo muelle (estudio recién en desarrollo, en Ministerio de Transportes). Se maneja aún la idea que sea Obra en Concesión. (1991-95)
			0.9	Reparación, Emporchi.
	Vrs.	Varias	0.6	Conservación y reparación en Caletas Menores (D.O.P.) (1991)
			1.8	Construcción facilidades portuarias, pesca artesanal (D.O.P.) (1991)
Sub-total			115.7 a 123.2	
PRIVADO	II	Caleta Coloso	25.0	Proyecto Minera Escondida, en construcción, termina a fines 1990
	V	Ventanas	25.0	Chilectra: extensión muelle en 300 mts., para barcos hasta 70.000 Ton. (D.W. Tons.) (1991-92)
		Quinteros	35.0	Cia.Puerto de Quinteros S.A. Hay estudio de Factibilidad; se estudia el financiamiento. (Construcción no antes 1993-94)
	VIII	Coronel	20.0	Puerto de Coronel S.A. Muelle Puchoco, para embarque de Astillas de madera (1991-92)
			30.0	Cia.Puerto Coronel Ltda., Puerto de Carga General (1991-92-93)
	X	Corral	25.0	CAP-Forestal, Proyecto Terranova, astillas. (En Corral se están estudiando pues 2 muelles marginales, de 10 mts. de profundidad, por disponibilidad de espacio se pueden hacer ambos; no sabemos si la carga justificaría los dos muelles).
	Sub-total			160.0
TOTAL			275.7 a 283.2	
Aprox.			280.0	

07915

387.1
P976
c1



AUTOR _____

Puentes

TITULO _____

FECHA	NOMBRE	FIRMA
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

387.1
P976
c1



AUTOR _____

TITULO _____

Puentes

N° TOP _____

07915