

El puerto de Valparaíso y sus relaciones con la ciudad: los últimos 50 años

The port of Valparaíso and port-city relationships: the past 50 years

Luis Eduardo Escobar¹

PRESIDENTE DE LA EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO

RESUMEN

La historia de los puertos en Chile viene desde la colonización española. De hecho, como los caminos eran de muy mala calidad o simplemente no existían, las rutas marítimas y, por tanto, los puertos, o playas más bien, jugaron un papel central no sólo en el comercio exterior del país sino también en la movilidad de personas y carga dentro del territorio nacional. En este contexto el puerto de Valparaíso ha sido un motor fundamental en el desarrollo económico de la región y del país desde su primer uso por los colonizadores españoles. Este artículo examina la evolución de la actividad portuaria en Valparaíso, como también su impacto en la ciudad desde la década de 1970 hasta nuestros días. Durante este período, el puerto ha enfrentado desafíos significativos y ha experimentado transformaciones sustanciales que le han permitido acomodar buena parte del crecimiento del comercio exterior que se transfirió en la zona central de Chile. Al cumplir 500 años, en 2026, el Puerto de Valparaíso debería estar bien avanzado hacia la realización de su nueva etapa de expansión con pleno respaldo ciudadano y con una combinación de servicios al comercio exterior, al turismo y a sus habitantes que sigan garantizando que sea, como dice la canción, el Puerto Principal.

Palabras clave: Puerto Valparaíso, comercio, gestión, logística, relación puerto-ciudad

ABSTRACT

The history of ports in Chile dates to the Spanish colonization. In fact, since roads were of very poor quality or simply did not exist, maritime routes and, therefore, ports, or rather beaches, played a central role not only in the country's foreign trade but also in the mobility of people and cargo within the national territory. In this context, the port of Valparaíso has been a fundamental engine in the economic development of the region and the country since its first use by the Spanish colonizers. This article examines the evolution of port activity in Valparaíso, as well as its impact on the city from the 1970s to the present day. During this period, the port has faced significant challenges and has undergone substantial transformations that have allowed it to accommodate much of the growth in foreign trade transferred in central Chile.

By its 500th anniversary in 2026, the Port of Valparaíso should be well advanced

towards a new stage of expansion with full citizen support and with a combination of services to foreign trade, tourism and its inhabitants that will continue to ensure that it remains, as the song says, the Principal Port.

Keywords: Port Valparaíso, trade, management, logistics, port-city relationship

INTRODUCCIÓN

La historia de los puertos en Chile viene desde la colonización española. De hecho, como los caminos eran de muy mala calidad o simplemente no existían, las rutas marítimas y, por tanto, los puertos, o playas más bien, jugaron un papel central no sólo en el comercio exterior del país sino también en la movilidad de personas y carga dentro del territorio nacional. Una interesante historia del puerto y la ciudad de Valparaíso, que abarca el período desde la independencia hasta principios del siglo XX, se encuentra en Ugarte (1910).

A lo largo de nuestra historia hubo muchas formas de organizar la actividad portuaria y de hecho se construyeron obras importantes en muchos de nuestros puertos. Como destacan Aldoney y Correa (2013) en su historia de los 100 años de Valparaíso, de especial importancia fue la construcción del Molo de Abrigo de Valparaíso construido hace ya un siglo. Después de muchas formas de organización de los puertos públicos chilenos, en 1960, durante la administración de Jorge Alessandri Rodríguez, se buscó ordenar y planificar el funcionamiento de los puertos del Estado existentes, y los que se construyeran en el futuro, creando la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi). El Art 4º de dicha ley señalaba “El objeto principal de la Empresa será la explotación, administración y conservación de puertos de la República, y por lo tanto ella constituirá la autoridad portuaria. Con tal fin operará en los puertos de: Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt y Punta Arenas, y en los demás puertos que determine el presidente de la República, a propuesta del Director.” Cabe destacar que en el objeto de Emporchi a cada empresa portuaria se le asignó el rol de “autoridad portuaria” que hoy las empresas portuarias del Estado no tienen.

En 1978 mediante el Decreto 91 se modificó la ley de Emporchi. Se amplió la lista de puertos para incluir Puerto Chacabuco, con lo cual quedaron once puertos bajo la administración de la empresa. Se consideró explícitamente la ampliación de los puertos y la inversión en ellos. Además, y muy importante, se sacó a las empresas

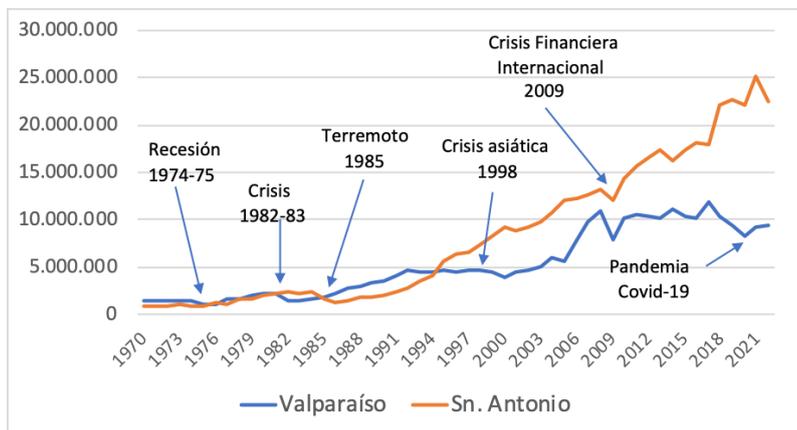
portuarias públicas del manejo de la carga, estiba y desestiba, y se abrió el mercado de almacenaje a cualquier privado que quisiera ofrecer el servicio, sujeto a las normas de resguardo establecidas por la Aduana. Este sistema pasó a llamarse “multioperador”. Cuando no hubiera privados disponibles para ofrecer el servicio de movimiento de carga, se obligaba a licitar el servicio a aquel que solicitara el menor subsidio estatal. Desde el punto de vista de la gobernanza, esta se descentralizó creando un directorio -enteramente nombrado por el presidente de la República- que incluía un representante de los trabajadores elegido democráticamente con derecho a voz. Esta figura se mantiene hasta hoy.

Finalmente, en diciembre de 1997 se promulgó la Ley 19.542 de Modernización de Puertos que nos rige hasta hoy. En esta se fijan en 10 los puertos estatales, y se incorpora el terminal de transbordadores de Puerto Natales al Puerto de Punta Arenas que, en conjunto pasan a llamarse Austral. Un cambio fundamental respecto de cómo operaban los puertos hasta entonces es la obligatoriedad de concesionar la construcción de nuevos frentes de atraque: “Artículo 19.- La construcción y desarrollo de nuevos frentes de atraque deberá realizarse mediante concesiones portuarias, licitadas públicamente.” El plazo máximo de las concesiones se fijó en 30 años. De no haber privados interesados la empresa puede emprender estas inversiones con recursos propios. Las empresas creadas en esta ley están sometidas a las normas financieras, contables y tributarias aplicables a las sociedades anónimas abiertas.

En este contexto el puerto de Valparaíso ha sido un motor fundamental en el desarrollo económico de la región y del país desde su primer uso por los colonizadores españoles. Este artículo examina la evolución de la actividad portuaria en Valparaíso, como también su impacto en la ciudad desde la década de 1970 hasta nuestros días.²

Durante este período, el puerto ha enfrentado desafíos significativos y ha experimentado transformaciones sustanciales que le han permitido acomodar buena parte del crecimiento del comercio exterior que se transfiere en la zona central de Chile como se muestra en la siguiente gráfica.

Gráfico 1. Movimiento de carga en los puertos de San Antonio y Valparaíso (en toneladas)



Fuente: EPV y cálculos del autor.

Como muestra el gráfico, hay dos grandes elementos que marcan la situación portuaria de la zona central de Chile. El primero es que la carga movilizada por los puertos de San Antonio y Valparaíso ha crecido casi exponencialmente a partir de fines de la década de 1980. Durante los quince años anteriores el movimiento de carga se duplicó, pero la gran aceleración en la tasa de crecimiento ocurrió entre 1986 y 2022 en que el movimiento de carga combinado en los dos puertos pasó de 3,6 millones de toneladas a 32 millones, un aumento de poco más de nueve veces. El segundo elemento notable es que, a partir de 1995, cuando se completó la reconstrucción post terremoto, el volumen de carga movilizado en el puerto de San Antonio se ha multiplicado por cuatro, mientras que en Valparaíso sólo se ha duplicado dejando claramente a San Antonio como el puerto más grande de la región y del país.

En términos generales, durante la década de 1970 y la década que media entre 1985 y 1994, el puerto de Valparaíso movió más carga que San Antonio. En la década de los 70 porque San Antonio estaba aún en desarrollo y en la década a partir de 1985 como resultado de

la destrucción causada por el terremoto que dañó las instalaciones de San Antonio mucha más seriamente que las de Valparaíso. Ya a partir de 1995 el movimiento de carga en San Antonio superó el de Valparaíso, situación que se mantiene hasta hoy. En los cuatro años que terminaron el año 2022, Valparaíso movilizó en promedio un 30% de la carga combinada de los dos puertos.

Dentro de la fuerte tendencia ascendente, las grandes variaciones en el movimiento de carga marcadas en el gráfico corresponden a eventos excepcionales, como el terremoto de 1985 o la pandemia de Covid-19, o a las variaciones en la actividad económica nacional, como las crisis de 1982-83 y la de 2009, que se reflejaron directamente en el comercio exterior del país y en los volúmenes de carga que movilizaron los puertos de la zona central.

CAMBIOS EN EL NEGOCIO Y APERTURA ECONÓMICA (1973-1985)

En la década de los setenta, como resultado del enorme crecimiento de la economía mundial y del comercio internacional, se registraron profundos cambios en el sistema marítimo portuario a nivel internacional, como también en las políticas de distribución y comercialización de las compañías navieras. En esos años, se comenzaba a percibir la transformación en la forma de transportar carga pasando de carga “fraccionada” que se trasladaba en sacos, en “pallets”³ o suelta -como en el caso de los automóviles- a carga “contenerizada”. Esta modalidad, por su enorme eficiencia cuando su uso es posible, había comenzado a implementarse internacionalmente, pero en Chile se comenzó a introducir en esa década. Ejemplo de ello es que el promedio de transferencia de este tipo en la primera mitad de la década de los 70’s en Valparaíso era de 25 mil TEUs anuales, y al terminar este periodo, las cifras ascendieron a 100 mil TEUs por año.⁴

Si bien durante la primera década del período (1970-1980) los volúmenes de carga no tuvieron el crecimiento registrado después de 1986, la actividad en el puerto era intensa.

Con el objetivo de elevar la eficiencia y calidad de las operaciones portuarias y, en consecuencia, mejorar los servicios prestados a los

importadores y exportadores, se tomó la decisión de abrir nuevos espacios a la competencia entre agentes privados. Entre las medidas adoptadas se suprimió el sistema de licencias laborales, abriendo la alternativa de libre contratación, limitando la responsabilidad de Emporchi únicamente a la administración y gestión de la infraestructura. Por otro lado, se promovió el ingreso al negocio de manejo de carga, en todas sus fases, a operadores privados. Estos se encargaban de la operación en los almacenes, los servicios a la carga y a las naves. Estos cambios instalaron un sistema de operadores múltiples, o multioperadores, que utilizaban la infraestructura disponible de forma más intensa permitiendo posponer la ampliación de la infraestructura. Este fue un cambio importante en las reglas del juego, que otorgó un amplio campo a la iniciativa privada tanto en lo comercial como en lo operativo.

Al mismo tiempo, entre 1976 y 1981 la economía chilena se abrió al mundo y se fijó el tipo de cambio lo que hacía que, con altas tasas de inflación, las importaciones denominadas en dólares fueran relativamente cada vez más baratas. Esa combinación de políticas llevó a una explosión de las importaciones de tal forma que el movimiento de carga en Valparaíso y San Antonio, en conjunto, aumentó en 80% en esos cinco años. El aumento de las importaciones fue tan grande que la transferencia de carga creció a una tasa promedio de 13,9% y, en dos de los años, superó el 20% anual.

La crisis económica de 1982 se tradujo, entre otras cosas, en el colapso del comercio exterior de Chile. En el caso de los puertos públicos de la Zona Central el movimiento de carga cayó en 11,9% el año 1982 y un 5,4% adicional en 1983. Luego de una breve recuperación en 1984, el terremoto de 1985 hizo que el movimiento de carga de San Antonio se desviara a otros puertos con lo que el movimiento de carga de Valparaíso y San Antonio combinados cayó en un 14,1%. En San Antonio, el movimiento de carga cayó en un 32,6% ese año, mientras que en Valparaíso aumentó en un 11,7%. En 1986 Valparaíso por primera vez superó los dos millones de toneladas de carga anual y no ha dejado de crecer, salvo por las variaciones inducidas por los ciclos macroeconómicos y la pandemia.

Para 1990 el movimiento de carga de ambos puertos combinados estaba en un 40% por encima del nivel pre-terremoto, pero San Antonio aún permanecía por debajo de Valparaíso con un 38% de la carga combinada. Sólo en 1995, al alcanzar un movimiento de carga de 5,6 millones de toneladas, San Antonio finalmente superó a Valparaíso situación que se ha mantenido desde entonces.

En esa época, a diferencia de hoy, en Valparaíso la actividad portuaria utilizaba toda la orilla de la bahía entre el Molo de Abrigo y Yolanda, aunque con la particularidad de que no existían las limitaciones y estrictas normas de seguridad que se aplican actualmente, por lo que ver personas ajenas a la operación portuaria en esas instalaciones era muy común. Las medidas de seguridad (safety), que actualmente son parte de la legislación nacional e internacional eran prácticamente inexistentes. Se dice que el índice de accidentabilidad de aquella época era de 1,3 accidentes por día. Hoy la meta de los concesionarios es de cero accidentes, aunque lamentablemente este objetivo no se ha cumplido.

Uno de los desafíos que venían enfrentando los puertos chilenos desde la década de 1970 era el creciente flujo de contenedores como medio de transporte de la carga. Ya hacia 1990 era evidente que los puertos chilenos deberían adecuarse a esta nueva situación lo que requería mayores inversiones tanto en infraestructura como en equipamiento del tipo requerido por las naves portacontenedores cuyo tamaño también tendía a crecer.

Por eso, una vez completada la reconstrucción y ampliación de los terminales de San Antonio, en 1995 comenzó la remodelación de los sitios 1-2-3 de Valparaíso para fortalecer su estructura y extender los muelles. Ya en 1993 se habían demolido cuatro de los siete almacenes fiscales ubicados inmediatamente al lado del Sitio 1 con el fin de expandir el área de acopio de carga. Hoy quedan tres que son administrados por la Armada, pero están en franco deterioro.

Mientras el puerto de Valparaíso seguía creciendo, el número de camiones que entraba y salía de este, y otros que se estacionaban esperando dejar o retirar carga, copaban el plan de la ciudad y muy especialmente las avenidas Argentina y Errázuriz. Ante este problema

en 1996 se abrió el primer antepuerto en Placilla. Este antepuerto permitía que los camiones esperaran a ser llamados al puerto sin estacionarse en el centro de la ciudad. En la práctica, ese antepuerto no fue suficiente para resolver el tema de la congestión de camiones que siguió aquejando a la ciudad.

Al mismo tiempo, comenzaron los trabajos de remodelación de los Sitios 1-2-3 que culminaron en 1999 permitiendo disponer de un área despejada, ya eliminados cuatro de los siete almacenes fiscales, en el que podían operar de mejor manera las grúas que cargaban y descargaban las naves que llegaban al puerto. Esto permitiría que cuando se licitaron esos sitios el concesionario, Terminal Pacífico Sur (TPS) pudiera instalar, en el año 2002, dos grúas Ship to Shore (STS) para cargar y descargar contenedores.⁵ Poco tiempo después, en el mismo terminal, comenzaron a operar dos grúas de patio RTG (Rubber Tyred Gantry) que permiten el manejo de contenedores en el patio de acopio.⁶ En Valparaíso la operación de las RTG y el apilamiento de contenedores es fundamental dado el poco espacio de respaldo adyacente a los muelles.

Por otra parte, en el año 2000 se demolieron los almacenes que estaban en el Espigón (Terminal 2, con los sitios de atraque 6-7-8) para despejar esa área y permitir la operación de grúas móviles, la circulación de camiones, y el acopio temporal de carga fraccionada -la que no se transporta en contenedores- durante las maniobras de carga y descarga.⁷

De esta forma, se conformó una situación en la cual existen dos terminales portuarios, Terminal 1 (Terminal Pacífico Sur, TPS) y Terminal 2 (Terminal Puerto Valparaíso, TPV). El primero contiene los sitios 1 al 5 y el segundo los sitios 6 a 8. Al dividir el puerto en dos terminales, también se hacía posible concesionar cada uno de ellos a operadores portuarios independientes que, presumiblemente, competirían entre sí, y con los terminales del puerto de San Antonio. De esta forma se daba cumplimiento al objetivo de la ley 19.542 de generar una competencia intra-portuaria, entre los Terminales 1 y 2, e inter-portuaria, entre los terminales de Valparaíso y San Antonio. Como veremos más adelante, los cambios tecnológicos y

la evolución de las concesiones -una de ellas fallida- llevaron a la especialización de cada terminal en distintos tipos de carga y que, en la práctica, no haya competencia intra-portuaria en Valparaíso.

EL TERREMOTO DE 1985 Y SUS CONSECUENCIAS (1985-1997)

El domingo 3 de marzo de 1985, cerca de las 20 horas, ocurrió el terremoto de magnitud 8,0 en la escala de Richter con epicentro en Algarrobo, a unos pocos kilómetros al sur de Valparaíso. El sismo dejó graves daños a la infraestructura del puerto de Valparaíso. Sin embargo, este generó aún más devastación en el vecino puerto de San Antonio, por lo que el Estado tomó la decisión de reconstruir este último en primer lugar. Los daños fueron de tal magnitud que el gobierno de la época, en vez de aceptar financiamiento internacional para la reconstrucción, decidió suspender la construcción de la Línea 3 del Metro de Santiago y dedicar esos recursos a la reconstrucción del puerto de San Antonio. Las obras de la Línea 3 se retomaron recién en 2010, veinticinco años más tarde.

Como vimos, el puerto reconstruido de San Antonio entró en operación en 1995, superando en capacidad al puerto de Valparaíso. Adicionalmente, los operadores del puerto de San Antonio instalaron la primera grúa pórtico de la región lo que les permitió ser más eficientes en el movimiento de carga. Aun así, aumentaba la congestión de naves a la espera de ser atendidas en ambos puertos, dándole mayor relevancia y urgencia a la discusión sobre la ampliación de la infraestructura.

LEY DE PUERTOS 19.542 (1997)

El sistema portuario estatal estaba mostrando evidentes síntomas de congestión en sus puertos, con el consecuente aumento en los costos. Se hacía evidente que el sistema multioperador no era capaz de superar las restricciones que imponía la falta de infraestructura. De esta forma se revitalizó la discusión en torno a la capacidad física de los puertos, considerando terminales y equipamiento. La solución adoptada por el Gobierno presidido por Eduardo Frei Ruiz-Tagle fue la Ley 19.542, Ley de Puertos, del 21 de diciembre

de 1997. Se crearon 10 empresas estatales autónomas regidas por las estrategias de expansión y lineamientos dictados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Esta ley, vigente en la actualidad, creó 10 empresas públicas autónomas,⁸ instauró un sistema que cambiaba la forma de competir desde multioperadores -que compartían una misma infraestructura, equipamiento y tecnología- hacia un sistema de operadores que invierten en los terminales que administran. Es decir, se instaló un sistema de concesiones de los puertos del Estado. Esta ley instala las ideas de la competencia entre los puertos, interportuaria, y dentro de los puertos, intraportuaria, donde esto fuera posible, como en el caso de Valparaíso y San Antonio.

Se estableció también que las empresas del Estado debían asegurar un trato no discriminatorio a los usuarios de los servicios portuarios; velar porque no se limiten las posibilidades de desarrollo y expansión de los puertos; preservar y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad alcanzados en la operación portuaria.

En el Art. 50 de la ley se le asigna al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la función de “Procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente. Para estos efectos, se creará una instancia de coordinación a nivel de región, denominada Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto, en la que tendrán participación, a lo menos, un representante del Gobierno Regional y uno por cada municipalidad donde se encuentre el puerto.” Esta función ha quedado delegada a las empresas portuarias y ha sido muy importante para el Puerto Valparaíso en los últimos años.

El papel de las empresas del Estado cambia, entonces, hacia el papel de “*land owner*”, dueño del espacio portuario, que conlleva la supervisión de los contratos de concesión, la administración de los bienes de la empresa y el diseño de propuestas de ampliación portuaria. Por cierto, la empresa pública, como propietaria de la infraestructura concesionada cobra por el uso de sus facilidades, lo que le genera un flujo de ingresos y le permite financiar las actividades que la ley le impone. Desde luego, también contribuye

con sus utilidades a su único accionista, el Estado. No está exenta de impuestos de ningún tipo, por lo que también aporta al municipio donde esté instalado pagando por las patentes municipales de operación y las contribuciones por las propiedades y edificios que posee. Adicionalmente, se establece el concepto de “recinto portuario”, esto es, el área física sobre la cual tiene control y tuición la empresa portuaria, pero que también constituye los límites dentro de los cuales puede actuar.

EPV Y LA INSTALACIÓN DEL PRIMER CONCESIONARIO (1998-2011)

Con la nueva legislación ya en marcha, la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) inició sus actividades el 31 de enero de 1998. La primera tarea que debía llevar a efecto era generar una licitación pública que permitiera adjudicar la operación del Terminal 1 (sitios 1, 2, 3, 4 y 5) por parte de un concesionario privado.

Realizado el proceso licitatorio, el 1 de enero del año 2000 el consorcio chileno-alemán, integrado por Inversiones Cosmos Ltda. del grupo Ultramar, junto a Hamburger Hafen Lagerhaus und Anktiengesellschaft (HHLA), asumió el desafío de administrar y explotar operacionalmente el Terminal 1 del puerto de Valparaíso, por el lapso de 20 años con la opción de extender el contrato por 10 años más, condicionado a efectuar ciertas inversiones durante el primer período. El nombre de esa concesión pasó a ser Terminal Pacífico Sur (TPS).

Financieramente los primeros años no fueron del todo positivos para el concesionario. En esos años aún se vivían los efectos de la crisis asiática de 1998 (ver Gráfico 1) que generó una disminución en los volúmenes de carga transferida de 15,8% entre 1997 y 2000. Fue así como en el 2000 se llegó a un negativo récord, al transferirse 3,9 millones de toneladas, cifra que no se veía desde 1991. Las otras causas de esta situación apuntaban a que diversos servicios navieros emigraron a San Antonio, motivo por el cual la transferencia de carga aumentó en ese puerto.

En el año 2000, la participación del puerto de Valparaíso dentro del mercado regional era de 30%, luego en 2005 esa cifra creció a un 32%, y desde entonces hasta el 2008, este índice siguió en

aumento hasta llegar a un 45%. Uno de los factores de ello, fue que el concesionario, Terminal Pacífico Sur, decidió comenzar una agresiva gestión comercial después de los primeros cinco años en el puerto, la cual tuvo positivos resultados.

Al mismo tiempo, TPS llevó a cabo una importante inversión en equipamiento, con la incorporación de dos grúas STS, para carga y descarga de naves, y dos grúas RTG, para la operación del patio. Además, tecnificó sus procedimientos operacionales con la implementación de nuevos sistemas informáticos.

Entre el 2000 y el 2011, la evolución de la transferencia de carga contenerizada fue favorable, teniendo un crecimiento promedio de 6,6% anual, a pesar de la crisis financiera internacional de 2009, en que el movimiento de carga en Valparaíso cayó 26,7% y en la Zona Central en 16,6%.

Debido a la introducción de nuevos equipos y tecnologías el puerto de Valparaíso, y TPS en particular, se logró acomodar adecuadamente el aumento de la demanda de transferencia de carga sin recurrir a inversiones en los frentes de atraque. En efecto, entre los años 2006 y 2008 el número de grúas STS llegó a cuatro, las grúas RTG llegaron a ocho, además de una variedad de equipamiento complementario. Es más, en los índices de 2010 de Drewry, una empresa consultora de temas de comercio marítimo, se muestra que Valparaíso, a través de TPS, alcanzó cifras superiores a los estándares de la industria mundial respecto a la cantidad de contenedores movilizados al año por hectárea de patio disponible y el uso de las grúas pórtico en la transferencia de contenedores. Así, se redujo significativamente los tiempos de permanencia de los camiones en el recinto portuario, lo que se traduce en mayor competitividad, menor contaminación y mejores condiciones laborales para los transportistas.

En esto tuvo un papel relevante la puesta en marcha del primer Port Community System (PCS) del país en 2004 hoy llamado Silogport (Sistema Logístico Portuario) que este año 2023 acaba de transitar a su tercera versión. A pesar de estas importantes mejoras en procesos y tecnología, el problema del tráfico y la congestión

de camiones en los ingresos a Valparaíso y dentro de la ciudad era creciente y necesitaba ser resuelto.

SOLUCIONES CON EL ACCESO SUR Y LA ZEAL: UN ALIVIO PARA LA CIUDAD (2007-2008)

Si bien ya existía un lugar, en Placilla, donde los camiones podían esperar a ser llamados, el gobierno de entonces, en respuesta a propuestas de EPV, decidió hacer dos cambios que resultaron fundamentales para el buen funcionamiento del puerto y descongestionar la ciudad. En primer lugar, la construcción del nuevo Acceso Sur, o rediseño y modernización del antiguo camino La Pólvora, lo que permitió que los camiones no transitaran por la ciudad para entrar y salir del puerto. En segundo lugar, la construcción del primer centro de gestión logística en un puerto de Chile: la Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL).

El Acceso Sur, inaugurado en 2007, es un camino de alto estándar de 11 km de longitud que une la Ruta 68 directamente con el puerto de Valparaíso, evitando el tráfico de camiones y su estacionamiento, en el centro de la ciudad, liberando a su vez espacio al interior del puerto. En su época se dijo que era el camino más caro construido en Chile por kilómetro lineal. Incluye tres túneles, uno de dos kilómetros, y dos enormes viaductos, uno de cerca de un kilómetro, para superar profundas quebradas.

Con el Acceso Sur se logró que unos 800 mil viajes, de ingreso y salida, con un máximo de 100 mil al mes, dejaran de usar la Avenida Argentina, hasta hoy la principal entrada a la ciudad desde Santiago.

Por su parte, la ZEAL es un recinto concesionado cuya gestión concluye el año 2036. Inició sus operaciones en el año 2008. Su función es regular el tráfico de camiones desde y hacia el puerto y servir de área primaria del puerto. Aquí operan Aduanas y el SAG que controlan el movimiento de bienes importados y exportados. También hay una oficina del ministerio de agricultura de los Estados Unidos que revisa las exportaciones de fruta y otros productos agrícolas de forma que cuando lleguen a los EE. UU. puedan entrar libre y expeditamente.

La ZEAL abarca un espacio de 36 hectáreas, ubicada a 11 kilómetros del puerto conectada directamente a la ruta 68 y al puerto, a través del Camino La Pólvora (Acceso Sur). En ella se realizan las actividades de control, fiscalización y coordinación de la carga de entrada y salida, en un área denominada Zona de Actividades Obligatorias (ZAO). También existe otro sector donde se prestan diversos servicios a la carga como porteo, almacenamiento, distribución, consolidación y desconsolidación de las cargas, suministro de energía, estacionamiento, atención a los transportistas y otros en una sección denominada Zona Externa (ZE).

La sincronización de actividades que permite la ZEAL tiene un efecto muy importante en el uso eficiente del espacio al interior del recinto portuario, pues permite disminuir el tiempo de las actividades dentro del puerto vinculadas a la transferencia de carga. La regulación del flujo de camiones desde la ZEAL hacia las zonas operativas del puerto, según vayan evolucionando los procesos de carga y descarga reduce el uso de la superficie interna del puerto que es su principal restricción operativa.

Otra innovación importante de EPV fue la creación del Foro Logístico de Valparaíso (Folovap), presidido por la empresa. Esta instancia cumple un rol de coordinador de los múltiples actores que participan en la cadena logística portuaria de forma de optimizar los procesos y mejorar la competitividad del sistema portuario de Valparaíso, analizar las nuevas implementaciones de tecnología, entre ellas la trazabilidad de los procesos, la gestión operacional en la ruta, el desarrollo de un software integrado entre los distintos servicios que facilita la comunicación, coordinación y la ejecución de los múltiples procesos involucrados en los procesos de importación y exportación

En este mecanismo de coordinación participaron en sus inicios la Empresa Portuaria de Valparaíso, el Servicio Nacional de Aduanas, el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), la Armada de Chile, Cámara Aduanera de Chile (Cadch), Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Campport), la Asociación de Exportadores (Asoex), agentes de carga y de naves, operadores logísticos y transportistas.

En la actualidad la comunidad logística, si bien ha integrado a buena parte de los actores relevante de la cadena logístico-portuaria, aún carece de una infraestructura tecnológica común que integre a la totalidad de los participantes para el intercambio de información. Como es fácil comprender esta falencia limita las posibilidades de compartir información en ciertas etapas de la cadena que podría ser utilizada para lograr aumentar la eficiencia de sus procesos.

LA LICITACIÓN Y CONCESIÓN DE UN SEGUNDO TERMINAL (2011-2022)

En julio de 2013 se adjudicó la licitación del Terminal 2, Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) al grupo español OHL.⁹ El concesionario tenía la obligación contractual de construir un muelle de unos 800 metros de longitud en la zona llamada Costanera paralelo a la Avenida Errázuriz. Este muelle habría permitido que dos naves postpanamax pudieran ser atendidas simultáneamente. Sin embargo, el proyecto generó una fuerte resistencia de parte de grupos relacionados con el Sitio Mundial de Patrimonio de la Humanidad y de grupos de ciudadanos que consideraron que con esa expansión del puerto el acceso al borde costero de la ciudad quedaría sellado. También hubo objeciones de parte de grupos ligados a los intereses turísticos ya que el potencial apilamiento de seis contenedores en el espacio entre la Av. Errázuriz y el muelle bloquearía la vista al mar. Estos grupos tuvieron el apoyo de la Alcaldía de Valparaíso.

Como se sabe, la construcción de grandes obras de infraestructura, públicas y privadas, debe ser aprobada por el Sistema de Evaluación Ambiental (SEA) y, si hay objeciones ciudadanas, las resoluciones del SEA consideran medidas de mitigación y compensación; estas últimas en los casos en que se considere que los impactos ambientales no pueden ser mitigados. Si bien el SEA emitió una Resolución de Calificación Ambiental (RCA) positiva, permitiendo la construcción del muelle propuesto, el proceso se judicializó llegando finalmente a la Corte Suprema.

Enfrentado a un proceso de evaluación ambiental que podía atrasar la ejecución de las obras por varios años, afectando negativamente la rentabilidad del proyecto, OHL finalmente optó por usar la cláusula

de salida que contemplaba el contrato de concesión y devolvió la concesión a EPV.¹⁰

Con el retiro de OHL, EPV se tuvo que hacer cargo del proyecto de ampliación portuaria, proceso que está en curso. Como la ley 19.542 obliga a EPV a licitar la operación de los frentes de atraque, en marzo 2022 se adjudicó una concesión “temporal” por cuatro años a la empresa Terminal Portuario de Valparaíso, del Grupo Agunsa, con la posibilidad de extenderlo, a conveniencia de EPV, por un año más.

La principal lección aprendida de este proceso de concesión fallida es que, para licitar un proyecto de envergadura, como es la ampliación del puerto de Valparaíso, es necesario que EPV licite con las aprobaciones ambientales resueltas. No hay que olvidar que, además, las bases de licitación y el contrato de concesiones que de ellas se desprende, deben contar con la autorización del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC). Hasta la experiencia con OHL, la empresa había procedido a licitar con la aprobación de las bases de licitación, pero sin las aprobaciones ambientales definitivas.

RELACIÓN CIUDAD PUERTO

- CABILDO ABIERTO Y POSTERIORES DESARROLLOS

En 1991, la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, abrió un proceso de Cabildo Abierto, con la intención de abrir espacios para conocer las inquietudes de la comunidad porteña con relación a los impactos que se generaban a partir de la actividad portuaria en el normal funcionamiento de la ciudad, como es el empleo directo e indirecto, el acceso al borde costero de la comuna, el tránsito permanente de los camiones de carga, entre otros.

Si bien era una necesidad imperiosa resolver esos problemas para mitigar el impacto de la actividad portuaria sobre la ciudad y permitir el crecimiento futuro del puerto, en esa época el Cabildo no tuvo mucho impacto sobre las decisiones portuarias y, como vimos, se fueron agravando con el tiempo. Pasaron 16 años antes que estos problemas se abordaran con la construcción del Acceso Sur y la ZEAL.

La construcción de estas infraestructuras no fue una iniciativa aislada. Durante la Presidencia de Ricardo Lagos Escobar, hubo una serie de grandes intervenciones que facilitaron el tránsito de la zona urbana de Valparaíso y Viña del Mar y el funcionamiento del puerto. Además de las ya mencionadas, se construyó el camino de Las Palmas entre otras obras.

- SITIO DE PATRIMONIO MUNDIAL

Como parte de la visión de recuperar y potenciar la alicaída ciudad de Valparaíso, el gobierno de Chile postuló el Barrio Histórico de Valparaíso a la UNESCO para convertirlo en un Sitio de Patrimonio Mundial. Después de las gestiones y evaluaciones correspondientes, el casco histórico de Valparaíso fue inscrito en 2003 como Sitio de Patrimonio Mundial. Este abarca 23 hectáreas del Plan de Valparaíso y se delimitó una zona de “amortiguación” de 44 hectáreas que busca proteger el Sitio. En cuanto a su relación con el puerto, el Sitio incluye el Muelle Prat y el Espigón. Desde luego, esto no impide que la zona de amortiguación tenga un destino portuario el que ha continuado ininterrumpido hasta hoy con la operación de TPV dentro de esos espacios.

- SECTOR BARÓN

Asimismo, a partir de 2002, se llevaron adelante planes y programas destinados a mejorar la relación entre la ciudad y su puerto a través de acciones como la apertura al público del Paseo Muelle Barón, un anhelo ciudadano largamente expresado. El 2004 se inauguró el Puerto Deportivo del Muelle Barón y una serie de otras actividades relacionadas con el acceso de las personas al mar. Dos años más tarde se abrió el Paseo Carrera, un espacio de más de 400 metros de longitud de acceso público al borde costero. Lamentablemente, en la actualidad está cerrado al público porque se usa para actividades portuarias.

De la misma manera, en esos años se adecuó una parte de la Bodega Simón Bolívar, como un terminal de pasajeros en la temporada de cruceros, entre octubre y abril. Este fue el primero

en su tipo a nivel nacional, y permitió atender a pasajeros, turistas y tripulantes.

En el año 2016 se inauguró el Terminal de Pasajeros Valparaíso en el espacio que media entre el Paseo Costanera y el terreno que ocupa la Bodega Simón Bolívar. Este edificio, de 5.000 metros cuadrados, fue diseñado específicamente para atender de mejor manera a los turistas, pasajeros y tripulantes de los cruceros que visitan Valparaíso. Fuera de la temporada de cruceros, o cuando estos no lo requieren, el edificio se utiliza para eventos, ferias, exposiciones y seminarios.

Paralelamente, la comuna de Valparaíso atravesaba una época difícil. El Censo 2002 mostró cifras alarmantes, con altos índices de desempleo, una disminución de su población, insuficiencia de viviendas, bajos niveles de ingresos y un crítico envejecimiento de su población. Todas, estadísticas que eran consistentes con el mal momento por el que atravesaba el puerto de Valparaíso y la disminución general de la actividad económica dentro de la ciudad.

- MALL PLAZA Y PARQUE BARÓN (2006)

La construcción del Terminal de Pasajeros dejó sin uso la Bodega Simón Bolívar. Surgió entonces la inquietud sobre su utilización ya que se trata de un edificio patrimonial ubicado en un lugar privilegiado en el borde costero urbano. En ese contexto, surgió la idea de destinarlo a actividades comerciales, incluyendo hoteles y oficinas, y de aprovechar el terreno que rodea el edificio para convertirlo en un parque abierto a la ciudad. La propuesta que se ganó la licitación para usar y mantener el edificio y construir un parque circundante fue del Grupo Mall Plaza.

Aunque el Grupo Mall Plaza obtuvo el permiso de edificación para esas instalaciones, la oposición ciudadana al proyecto llevó sus demandas al sistema judicial. El proceso llegó hasta la Corta Suprema que finalmente falló que el permiso de construcción otorgado no cumplía con las normas legales y, por tanto, era inválido.

Posteriormente, EPV con el apoyo del gobierno del presidente Sebastián Piñera, traspasó la propiedad al Ministerio de Vivienda y Urbanismo que quedó a cargo de construir el anhelado Parque Barón.

El proceso de construcción se ha demorado más de lo esperado en parte por los requisitos de revisar el terreno para constatar si hay elementos arqueológicos que sea necesario recuperar. Cabe recordar que esa área es una zona ganada al mar y fue rellenada principalmente con los escombros del terremoto de 1906. Además, hubo un muelle para descargar carbón y luego se construyó la Bodega Simón Bolívar que operaba como sitio de almacenaje y para carga y descarga de trenes. Actualmente, se espera que el Parque Barón sea entregado a uso público en el año 2025.

- ROL SOCIAL Y COMUNITARIO DE PUERTO VALPARAÍSO

Como se sabe, Milton Friedman (1970) en un famoso artículo en el *New York Times Magazine*, señaló que la única responsabilidad social de la empresa consiste en utilizar sus recursos en actividades encaminadas a incrementar los beneficios de los accionistas. En el mundo de la teoría microeconómica abstracta a la que apelaba Friedman, no hay lugar para que las empresas tengan actividades distintas a la producción de los bienes que luego pretenden vender en el mercado. La expresión, tan categórica como simplista, de Friedman tuvo mucho éxito editorial y se sigue citando hasta hoy.

Sin embargo, cuando el análisis se acerca al mundo real con sus complejidades y matices, se constata que puede tener sentido que las empresas adopten políticas que se definen como socialmente responsables. Una de las formulaciones de este punto de vista se debe a McWilliams y Siegel (2001) quienes definen la Responsabilidad Social Empresarial como: “situaciones donde la empresa se compromete y cumple acciones que favorecen el bien social, más allá de los intereses de la empresa y por sobre lo que se espera como cumplimiento de la ley.” Además, estos autores señalan que dichas actividades, bajo ciertas circunstancias no muy restrictivas, no afectan adversamente la competitividad de la empresa ni sus resultados financieros.

EPV, ha suscrito el segundo punto de vista desde hace muchos años. Desde sus orígenes como sucesora de una de las empresas Emporchi, EPV ha estado estrechamente ligada a la comunidad

ya sea mediante actividades directas, como paseos escolares a las instalaciones portuarias o prácticas de estudiantes -algunos de los cuales han terminado trabajando en la empresa-, e indirectas tales como otorgamiento de becas a empleados para su desarrollo profesional, financiamiento de actividades comunitarias y desarrollo de infraestructura, y el uso de los espacios de la empresa para reuniones ciudadanas y comunitarias.

En este año 2023, EPV asignó, por concurso abierto, \$45 millones a 38 proyectos comunitarios, de los cuales 17 son de acciones comunitarias, 16 de infraestructura y 5 de medio ambiente. Estos proyectos benefician a agrupaciones ubicadas desde Laguna Verde hasta los cerros de Valparaíso.

El desafío permanente para la empresa es cómo hacer la mayor contribución con los limitados recursos de que disponemos para estos fines y poder hacerlo de forma regular para efectivamente colaborar en los cambios que las comunidades buscan realizar.

UN NUEVO PROYECTO DE LA MANO CON LA CIUDAD

Con el retiro en 2018 de OHL de la concesión que se había adjudicado para construir un nuevo Terminal 2, EPV se enfrentó a un nuevo desafío: como lograr la aprobación ciudadana para un proyecto de expansión portuaria que permitiera duplicar la capacidad de transferencia de carga del puerto.

Este desafío se complicaba porque dos gobiernos sucesivos, Michelle Bachelet (2014-2018) y Sebastián Piñera (2018-2022), habían decidido y confirmado, respectivamente, que la gran expansión portuaria de la zona central del país se haría en San Antonio.¹¹ Esa decisión requería una solución de negocios apropiada de parte de Valparaíso, como comunidad portuaria, si quería asegurar la competitividad de su puerto y la actividad económica asociada a él.

- DIÁLOGO POR VALPARAÍSO

Ante la evidente insatisfacción ciudadana con el proyecto de ampliación propuesto por OHL, los directivos de EPV, asesorados por una empresa de comunicación estratégica, llegaron a la

conclusión que era necesario abrir un diálogo donde los distintos intereses y vocaciones de Valparaíso pudieran expresar sus opiniones, deseos y aprehensiones respecto de la relación ciudad-puerto. Estos diálogos, llamados Valparaíso Dialoga, en el que participaron unas 500 personas en total, tuvieron una primera fase en febrero de 2021 y una segunda que tuvo lugar durante el segundo semestre del mismo año.

El principal resultado de esos diálogos fueron ciertos consensos que hoy se han convertido en lugar común, pero que en su momento cambiaron las características de las relaciones entre la empresa portuaria y la ciudad. Los elementos de ese consenso incluyen la decisión de que el puerto se debe expandir con el objetivo de duplicar su capacidad de carga; que la ampliación del puerto debe aprovechar la ventaja que le da a Valparaíso sus aguas abrigadas; que la ciudad debe tener un mejor acceso al borde costero urbano; y que ese borde costero está constituido por los 11 kilómetros que van desde el Mirador Viento Sur, en Playa Ancha, hasta el Paseo Juan de Saavedra en el límite con Viña del Mar. Por último, que EPV tenía que incluir un muelle para cruceros dentro de los planes de expansión. Esto último era posiblemente el mayor desafío porque la empresa había estudiado esa posibilidad y había sido rechazada porque no resultaba rentable, es decir, su costo no se podía financiar con la actividad comercial de los cruceros.

Con esos elementos a la vista, EPV tuvo que repensar el proyecto. Desde luego, en el proceso de diálogo diversos actores propusieron varias alternativas de diseño que parecían cumplir con los objetivos planteados, pero ninguno resolvía todos los problemas, especialmente las restricciones de tipo ambiental, las de patrimonio y muy especialmente que la ampliación fuera comercialmente viable, es decir que los costos de construcción sean compatibles con los ingresos que esas inversiones pueden generar.

- EL PROYECTO 2023

Durante el segundo semestre de 2022 la empresa evaluó nueve diseños de proyecto de expansión alternativos, algunos de ellos presentados por expertos y urbanistas interesados en el tema. Los diseños para

considerar debían cumplir con los consensos logrados en el proceso de Valparaíso Dialoga y en las más de 90 conversaciones bilaterales que se sostuvieron durante un año a partir de junio 2022. De los nueve proyectos considerados, se evaluaron financieramente tres de ellos que parecían cumplir con los criterios de borde expresados por la comunidad.

Entre los criterios considerados estaban no bloquear las vistas del Plano de la ciudad en la sección habitacional; que la Armada siga operando como ahora usando el Molo de Abrigo; que el dique flotante de la Sociedad Iberoamericana de Reparaciones Navales (SOCIBER) permanezca en el puerto dentro de la zona abrigada; la incorporación de un muelle para cruceros, remodelar el Muelle Prat y fortalecer la actividad turística de ese sector que es parte del Sitio de Patrimonio de la Humanidad; construir el Parque Barón y remodelar la Bodega Simón Bolívar para uso ciudadano; mejorar el acceso público al Muelle Barón y ampliar su capacidad para usos náuticos.

Desde el punto de vista técnico, es necesario cumplir con otras condiciones, incluyendo su viabilidad económica, ya que la ley obliga a concesionar la inversión en nuevos desarrollos. Entre estas condiciones destacan la necesidad de reforzar el Espigón de forma de extender su vida útil y hacerlo más resistente a eventuales eventos de la naturaleza; disponer de tres sitios de atraque para naves de 167 metros de eslora; darle viabilidad económica a un muelle de cruceros permitiendo su uso para carga fraccionada; crear un área de respaldo que permita acomodar la nueva capacidad de atraque del puerto; y expandir la capacidad de trasladar carga en trenes.

De los tres diseños que más se acercaban a cumplir con estas condiciones, finalmente se acordó proponer una que incluye construir un nuevo Sitio Costanera que reduce el proyecto inicial del Terminal 2 a la mitad, extender el Sitio 1-2-3 en 120 metros, construir un muelle para cruceros y carga fraccionada en la zona aledaña al Terminal de Pasajeros y construir un patio de acopio de contenedores en la zona de San Mateo.

Cabe destacar que al extender el actual Sitio 1-2-3 en 120 metros se estrecha la boca de acceso a la poza del Muelle Prat por lo cual

sólo podrán ingresar a ella naves menores. Esto permite proteger la actividad de las lanchas de turismo y mejorar la calidad de sus servicios, lo que promueve el acceso de personas al Muelle Prat y desarrollar actividad turística en el costado poniente del Espigón, hoy Sitio 6. Incluso se podría desarrollar una marina de uso público para veleros que pasan por el Pacífico y que hoy no disponen de un lugar apropiado donde recibirlos.

Adicionalmente, la empresa se ha comprometido a financiar y elaborar un Plan Estratégico para los 11 kilómetros del Borde Costero urbano con participación y consulta ciudadana. Asimismo, la empresa portuaria se comprometió a trabajar junto a la Alcaldía y a la Gobernación Regional para buscar mecanismos que generen un aporte económico directo de la actividad portuaria a la ciudad y la región. Por último, también estas tres entidades se han comprometido a colaborar para desarrollar una propuesta legal que permita que la Alcaldía y la Gobernación Regional estén representadas en el directorio de EPV. Estos últimos elementos son de uso habitual en los grandes puertos europeos donde, en muchos casos, las ciudades o las regiones son dueños de los puertos.

En torno a este proyecto se generó un consenso que quedó plasmado en el Acuerdo por Valparaíso, documento firmado por más de 30 representantes de los diversos intereses y vocaciones de Valparaíso y los cinco senadores que representan a la V Región en el Congreso. El Acuerdo fue recibido, con mucho entusiasmo, el 23 de octubre por el presidente Gabriel Boric en un acto desarrollado en las instalaciones del Terminal de Pasajeros.

CONCLUSIONES

Uno de los grandes logros que se ha conseguido en el puerto de Valparaíso, tomando en cuenta las inversiones en equipos y tecnología realizadas por TPS en el Terminal 1, la construcción del Acceso Sur, la creación de la ZEAL y el desarrollo del Port Community System (SILOGPORT) es que, conjuntamente, permitieron optimizar el uso de los limitados recursos disponibles, en especial la escasez de zonas de respaldo. De esta forma el puerto pudo hacer frente a la

creciente demanda por sitios de atraque manteniendo adecuados niveles de servicio.

Sin embargo, el creciente volumen de comercio exterior hace necesario aumentar la capacidad física del puerto cada cierto tiempo. Las distintas iniciativas que se implementaron a lo largo de los años, que fueron madurando y evolucionando producto de la experiencia, han generado una identidad portuaria que es valorada a nivel internacional y se compara favorablemente con otros puertos nacionales. Esto queda demostrado por el interés expresado por potenciales inversionistas en las licitaciones que en los próximos años tendrá que desarrollar EPV que, por cierto, deberán cumplir con la aprobación del Sistema de Evaluación Ambiental, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, además de la no objeción de la UNESCO que supervisa los Sitios de Patrimonio Mundial.

Otro aprendizaje fundamental y más reciente es la importancia de las relaciones puerto-ciudad. La empresa portuaria aprendió, después de un fracaso importante, que los puertos no se pueden desarrollar a espaldas de la ciudad y, mucho menos, en contra de las opiniones fundadas de sus habitantes. El Acuerdo por Valparaíso es fruto de ese aprendizaje compartido entre la ciudad y el puerto. Con este acuerdo el puerto ha incorporado lo que constituyen las mejores prácticas internacionales en esta materia. La próxima construcción de un Port Center, que cuenta con la asesoría de la Asociación Internacional de Ciudades Puerto (AIPV por su nombre en francés) y será el primero en América Latina, es una demostración del compromiso del puerto con estas nuevas prácticas.

Al cumplir 500 años, en 2026, el Puerto de Valparaíso debería estar bien avanzado hacia la realización de su nueva etapa de expansión con pleno respaldo ciudadano y con una combinación de servicios al comercio exterior, al turismo y a sus habitantes que sigan garantizando que sea, como dice la canción, el Puerto Principal.

REFERENCIAS

- ALDONEY, Gabriel y Germán CORREA (2013). Plan de Desarrollo Puerto Valparaíso 1912-2012. EPV, Valparaíso. Disponible en PDF en la Empresa Puerto Valparaíso.
- FRIEDMAN, Milton (1970). “The Social Responsibility of Business is to Increase its Profits”. The New York Times Magazine, September 13. Disponible en: <http://www.colorado.edu/studentgroups/libertariansissues/friedman-soc-resp-business.html>
- MCWILLIAMS, Abigail and Donald SIEGEL, (2001). “Corporate Social Responsibility: A Theory of the Firm Perspective”. The Academy of Management Review, Vol. 26, No. 1 (enero), pp. 117-127. Disponible en: <https://doi.org/10.2307/259398>
- UGARTE YÁVAR, Juan de Dios (1910). Valparaíso 1836 – 1910. Valparaíso. Disponible en facsímil en la Biblioteca Nacional, Biblioteca Americana “José Toribio Medina”.

NOTAS

¹ Agradezco la colaboración del equipo gerencial de EPV y muy especialmente de Tomás Lauer Cárcamo sin cuya contribución habría sido imposible escribir estas páginas. El contenido de este artículo es de mi entera responsabilidad y no necesariamente refleja las opiniones de la empresa o de su directorio.

² Lamentablemente, no todos los datos que se desearían para abordar este ejercicio están disponibles, como se verá en el resto del texto.

³ Pallet, cajón de madera hecho a la medida de la carga que se quiere trasladar.

⁴ TEU significa Twenty Foot Equivalente Unit, es decir, un contenedor de 20 pies cúbicos. Esto son los pequeños. Los que copan toda la cama de un camión de carga son de 40 pies cúbicos, o sea dos TEUs.

⁵ Estas se instalan en el borde de los muelles y se proyectan hacia las naves permitiendo la carga y descarga de contenedores. El largo

de la pluma determina el tamaño máximo de nave que se puede atender.

⁶ Estas son móviles dentro de un área y permiten apilar los contenedores en el patio de respaldo de forma de tener los contenedores ordenados para cargarlos en las naves, cuando estas están disponibles y acumular los contenedores que se descargan para su posterior traslado a destino.

⁷ En Valparaíso, por lo general, no se moviliza carga “a granel”, esto es materiales líquidos o sólidos que no están empacados. Excepcionalmente, en 2023 a raíz de un incendio en Quintero se embarcó cobre a granel, usando unos contenedores que pueden ser “volteados”, llamados “rotainers”.

⁸ Estas son Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano-San Vicente, Puerto Montt, Chacabuco y Austral.

⁹ OHL tiene una fuerte presencia en la infraestructura concesionada en Chile. También es conocida por haber sido la empresa que construyó la “segunda vía” del Canal de Panamá que permitió el tránsito por el Canal de naves post panamax.

¹⁰ El plazo máximo de una concesión portuaria está fijado en la Ley de Puertos en 30 años. Por lo tanto, los atrasos en la ejecución de las obras afectan directamente los potenciales ingresos y la rentabilidad de las concesiones.

¹¹ El gobierno del Presidente Boric ha ratificado esta decisión.

Fecha recepción: 26 de agosto 2023

Fecha aceptación: 15 de septiembre 2023

Fecha versión final: 24 de octubre 2023