



¿Cómo puede Chile aprovechar el nuevo auge del estrecho de Magallanes?

Posted on Octubre 10, 2026

Por Sergio Pintado

Los problemas de navegación por el Canal de Panamá han multiplicado el tráfico de embarcaciones a través del estrecho de Magallanes, administrado por Chile. Expertos consultados por Sputnik señalaron la importancia de que la nación aproveche la coyuntura para mejorar su oferta de servicios en Punta Arenas, su puerto más austral.

Más de 500 años después de que fuera navegado por primera vez por los europeos, el estrecho de Magallanes **vuelve a cobrar una relevancia fundamental para el comercio internacional**, como consecuencia de los problemas que las sequías han provocado en el Canal de Panamá y las tensiones que persisten en el estrecho de Ormuz.

De acuerdo con datos oficiales recogidos por diversos medios chilenos, la navegación por el estrecho de Magallanes **ha crecido hasta un 70% en los meses de agosto y septiembre de 2026**, en comparación con el mismo período del año anterior. El cambio es atribuido, principalmente, a las dificultades para transitar el Canal de Panamá provocadas en Centroamérica por el fenómeno

meteorológico de El Niño, que ha disminuido el calado de la vía de navegación y limitado la carga máxima que puede atravesarla.

Consultado por Sputnik, Caupolicán Guerra, experto en asuntos marítimos y logística portuaria, explicó que optar por dicho estrecho no es sencillo para los buques de carga: deben recorrer una distancia adicional de aproximadamente 4.500 millas, por lo que la llegada **podría tomarles hasta 15 días más** de su itinerario original.

El analista detalló que “es impredecible” determinar cuándo terminarán los problemas en el Canal de Panamá; sin embargo, consideró que el auge del estrecho de Magallanes puede “mantenerse por un buen tiempo”, por lo que ameritaría que el Gobierno chileno preste atención a la situación.

“¿Qué debería hacer el Estado chileno? Por el momento, **aumentar la vigilancia naval a cargo de la Armada chilena**, porque hay muchos factores que podrían influir en la seguridad del estrecho de Magallanes, como la contaminación, que ingresen pesqueros ilegales o los posibles accidentes, ya que se trata de una zona con corrientes bastante fuertes”, explicó Guerra.

Además, el especialista advirtió que si Chile quiere aprovechar esta coyuntura, debería asegurarse de que Punta Arenas, la ciudad portuaria ubicada sobre el paso marítimo, esté en condiciones de ofrecer los servicios necesarios para atender este nuevo tráfico. Guerra señaló que, con un viaje de 15 días adicionales, los buques **necesitarán proveerse de alimentos, asistencia médica y reparaciones**, todos insumos que pueden encontrar en la ciudad.

Que los buques no “pasen de largo”

Este podría ser, de hecho, casi el único ingreso adicional que las arcas chilenas reciban a partir del incremento del tránsito a través del estrecho, dado que, a diferencia del Canal de Panamá, **se trata de una vía marítima de “libre navegación”** que no exige el pago de un peaje o canon específico.

El otro ingreso que sí podría aumentar con el incremento del tráfico está en **la contratación de prácticos canaleros**, funcionarios especializados en el pilotaje de las embarcaciones para atravesar el paso, que la normativa nacional exige a los buques pagar. Guerra apuntó que estos honorarios “son bastante altos” y una parte de ese pago queda para la Armada.

César Quezada, residente de Punta Arenas y ciberactivista en defensa de la importancia del sur del país, comentó a Sputnik que el aumento del tránsito por el estrecho **“abre una oportunidad real para la economía local”** y que Punta Arenas “tiene la vocación y la historia para ser la gran capital de servicios del paso interoceánico y de la Antártida”.

Sin embargo, apuntó que Chile logre aprovechar efectivamente esta coyuntura en su favor **“dependerá de cuánta de esa cadena de valor se logre capturar en la región”**.

“Si los buques solo ‘pasan de largo’ utilizando el paso natural que garantiza el derecho de libre navegación, **el impacto para el magallánico de a pie será mínimo**. El desafío es convertir la posición geográfica en una industria de servicios marítimos potente y sustentable”, sostuvo Quezada.

En ese sentido, destacó el valor que la ruta marítima puede ofrecer como una opción viable en momentos en que otras tienen problemas y opinó que Chile debe explotar esas posibilidades para atraer mayor tráfico marítimo y “posicionar al estrecho de Magallanes como **una alternativa segura, eficiente y confiable para el comercio internacional**”.

Entre la inversión y el “elefante blanco”

Este proceso debería incluir, según Quezada, una apuesta por **“modernizar y expandir la capacidad de los puertos de Punta Arenas”**, permitiéndoles recibir embarcaciones de mayor calado, así como reforzar las capacidades logísticas y de seguridad “para garantizar la navegación segura en las zonas de difícil navegación”.

Todo esto, añadió, debe cumplirse siguiendo “altos estándares medioambientales y operacionales”, evitando que simplemente sea “una autopista sin control”.

“Chile tiene que proyectarse al mundo no solo como una ruta más corta cuando otras fallan, **sino como un corredor marítimo seguro y sustentable**”, sintetizó Quezada.

Para Guerra, el problema detrás de la necesidad de nuevas inversiones está en que Chile no sabe a ciencia cierta cuánto durará la etapa de mayor tráfico a través del estrecho.

El experto subrayó que el tráfico volverá a descender si se solucionan los problemas en el Canal de Panamá, lo que podría generar que las nuevas inversiones hechas en el estrecho de Magallanes **se conviertan con el tiempo en “un elefante blanco”**, como suelen denominarse las infraestructuras que quedan inutilizadas con el tiempo.