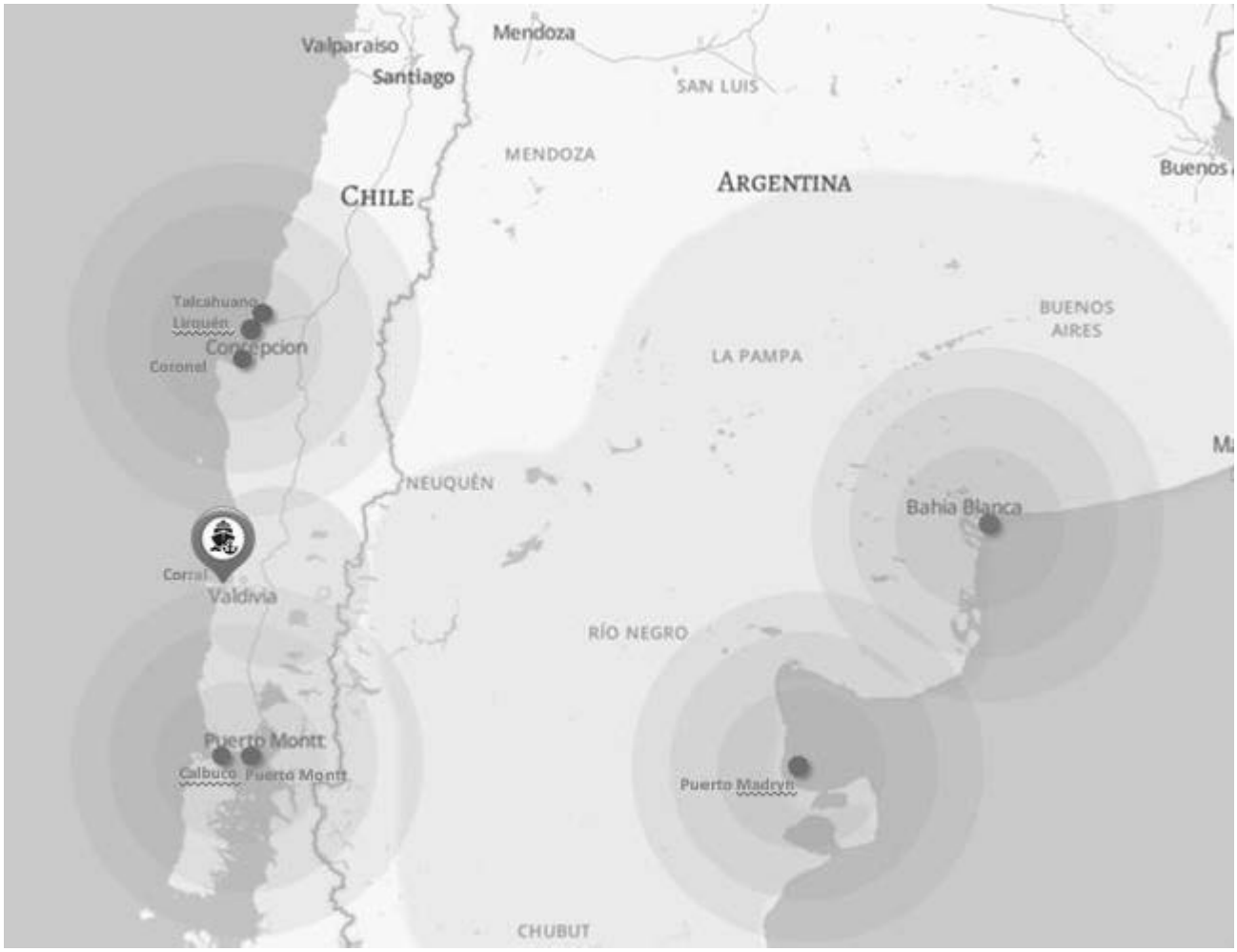
La tesis de que en el contexto actual la economía globalizada y la internacionalización de los territorios es una práctica cotidiana, es matizada por algunos autores (Boisier, S., 1999), al considerar que, las regiones activas o ganadoras han apostado a esto para insertar sus productos locales en el mercado global y revertir la falta de ventajas naturales o riquezas propias para subsistencia. En este marco, cobra vital importancia contar con infraestructura y flujos de distribución adecuados para acceder a este gran mercado y opción de desarrollo, pensando que en Chile más del 90% de la carga del comercio exterior se moviliza por la vía marítima, y que en la Región de Los Ríos este dato igualmente se da con cierta semejanza, eso sí, no por el puerto de Corral, sino más bien en otros puertos de regiones vecinas.

En este marco, vivimos en una realidad cambiante, relacional -interconectada y altamente competitiva donde gana el más fuerte. Pero no el que más tiene, sino el que más hace, el que mejor se organiza el que tiene mayor capacidad de adaptación al cambio. Lo anterior ha conducido (Marinovic, M., 2018) a señalar que "este nuevo paradigma – realidad de complejidad creciente- nos exige pensar de forma multidimensional: circular, horizontal, vertical y lateral. Focalizar el todo, las partes y, principalmente, promover la interacción entre las partes de un sistema. Ser consciente de que el todo, nunca puede ser evaluado por el simple análisis de sus partes. La clave está en la RELACIÓN".

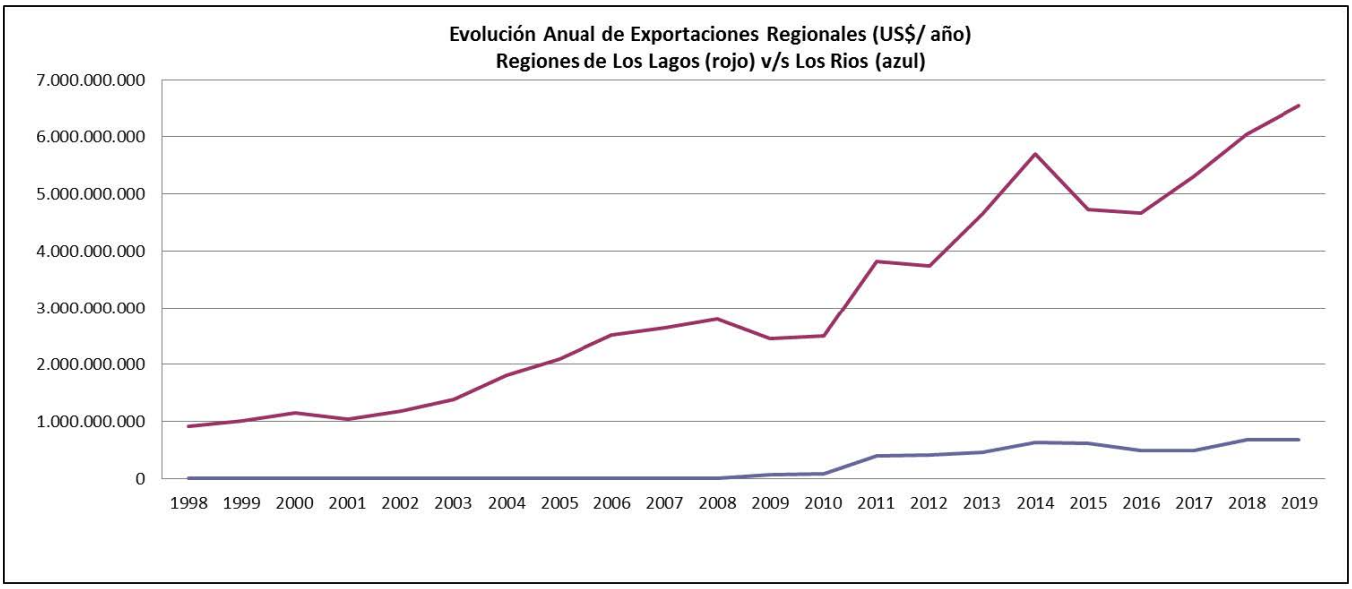
En este marco conceptual, no hay que mirar el corto plazo, hay que mirar el mediano y largo plazo, ese es otro desafío como país. Y aquí el desafío fundamental es el aumentar la productividad. Si somos capaces de aumentar la productividad somos más competitivos en los mercados. Seremos capaces de exportar más, de generar más valor agregado. Por lo que atañe a los diagnósticos de los estudios regionales se ha señalado repetidamente la gran ventaja portuaria de Corral, como punto de quiebre con los paradigmas convencionales de crecimiento a través de la centralización, como corredor bioceánico y como la entrada de bienes al Asia Pacífico (siguiente imagen).



Sistema portuario Corral y área de influencia Asia Pacífico. (Fuente: 2da Mesa de Desarrollo Portuario Corral. CRDP, 2014).

Teniendo en cuenta las limitaciones que impone la eficiencia de un sistema que hoy no cuenta con las condiciones adecuadas para desarrollar un sistema portuario competitivo en la comuna de Corral, que desde esta perspectiva basada en resultados de innumerables estudios y expertos que así lo ratifican (Marinovic 2004; Ministerio de Obras Públicas 2010): existe una subutilización de su potencial y los costos de acceso lo hacen poco competitivo frente a otros puertos alternativos. Lo anterior lleva a que los productos locales y exportables de la región incurran en mayores gastos y el comercio internacional regional no pueda desarrollarse adecuadamente.

En el siguiente grafico se puede observar la evolución de las exportaciones regionales, por los últimos 20 años, y comparando esta con la región de Los Lagos, se puede apreciar claramente la diferencia entre ambas regiones.



Evolución anual de exportaciones, en millones de dólares, de las Regiones de Los Ríos y de Los Lagos. (Fuente: Elaboración propia, en base a los datos de SII y Aduanas 2019).

La evolución anual de exportaciones regionales, en la región de Los Lagos casi se triplico, desde que la región de Los Ríos se creó, en 2008. En ese periodo, las exportaciones aumentaron de US$ 2.500 millones a casi US$ 6.500 millones, y en la región de Los Ríos, el aumento fue solo de un 10% anual, llegando a un máximo de US$ 700 millones.

Región - Puerto	TOTAL (2019)	Carga General	Granel Líquido	Granel Sólido	Refrigerado	OTROS
(XIV) CORRAL Portuaria Corral (1993)	1.210.030	61.363	-	1.148.668	0	-
(X) PUERTO MONTT Empormontt (1997)	909.149	119.279	316	789.554	0	-
(X) CALBUCO Portuaria Cabo Froward (2002)	1.825.204	148.699	86.751	1.589.755	0	-
Total Nacional (TON)	115.076.058	30.419.521	24.979.365	54.214.754	5.030.500	431.919
Total Nacional (%)	100%	26%	22%	47%	4%	0%

Distribución de carga año 2019, en los puertos de las regiones de Los Ríos y Los Lagos. (Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.; http://www.camport.cl/estadisticas/).

La distribución anual de carga a nivel de cada una de las regiones, para el año 2019, es muy similar, en la región de Los Lagos es de casi 2,7 millones de toneladas, en comparación a la región de Los Ríos que es de 1,2 millones de toneladas.

Las diferencias, se pueden observar en la tabla anterior, en donde se ve que en la Región de Los Ríos (XIV), existe solo un Puerto, Portuaria Corral (1993), en comparación a la región de Los Lagos (XIV) donde existen dos: Empormontt (1997) y Portuaria Cabo Froward (2002). Además, estos puertos, que son más nuevos que el de Corral, han logrado aumentar ostensiblemente su producción en el tiempo.

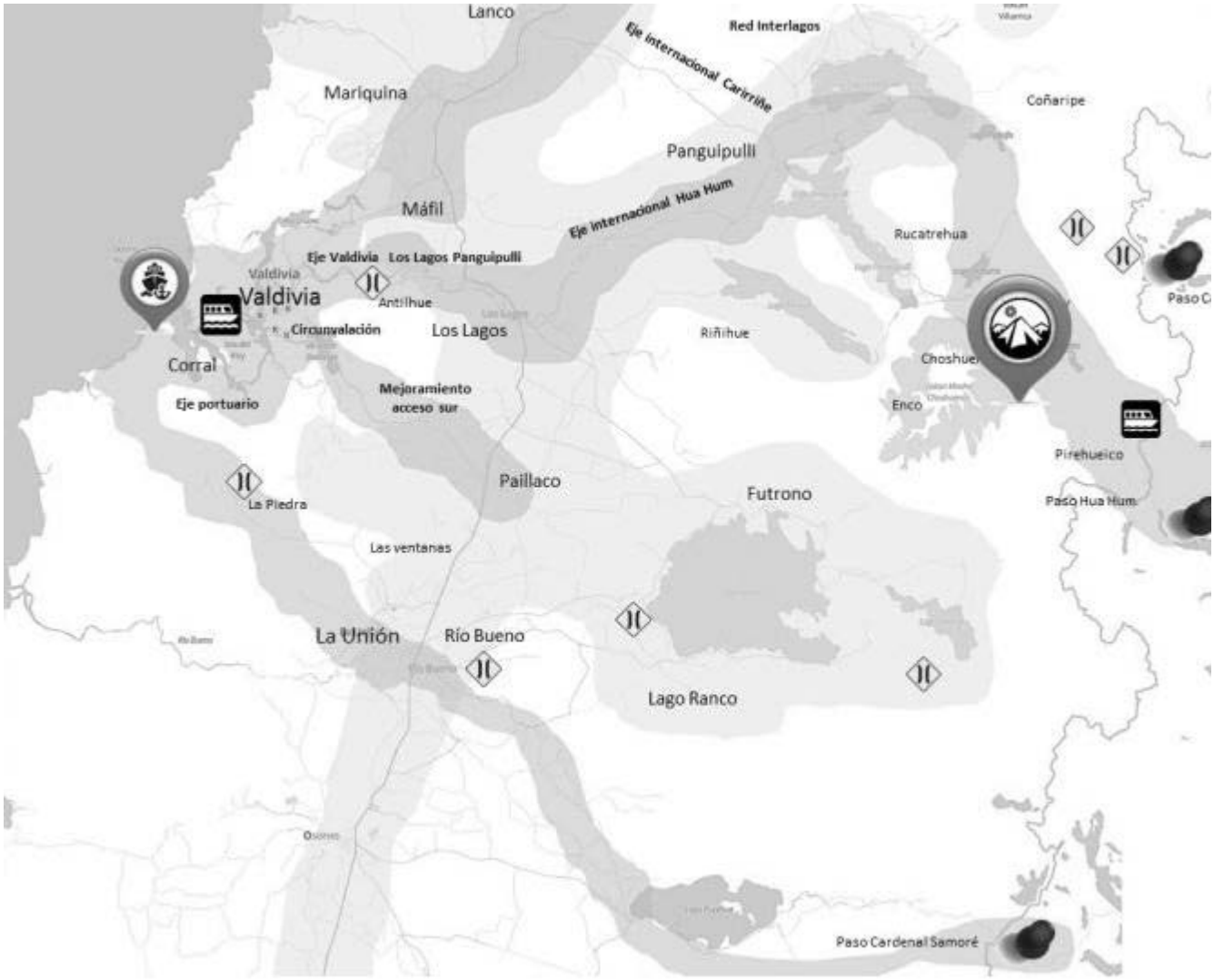
A partir de los datos presentados anteriormente, se pueden describir una serie de causas para explicar las diferencias en el desarrollo portuario de las Regiones de Los Ríos y Los Lagos, es lo que algunos autores (Azurmendi, H., y Miranda, J.C., 2018) detallan que, en la región de Los Ríos, ha faltado llevar adelante una planificación sistemática de inversiones públicas para convertir al sector en una plataforma logística competitiva frente al comercio nacional e internacional, considerando los cambios en el transporte marítimo mundial, las inversiones privadas, destinación de áreas de logística, inversiones camineras, y vías férreas y de servicios para cabotaje. De estos autores también se recoge, que como requisito estructurante de las políticas regionales para los próximos años, es el desarrollo portuario como plataforma logística multipropósito, sin dejar de lado la vocación

turística, sobre todo en Corral, puerta de entrada desde el Pacífico a Argentina, lo cual requiere necesariamente de un salto sustantivo en el desarrollo de infraestructura habilitante (público-privada) acorde a las exigencias internacionales.

Desafíos

En definitiva, el desarrollo Local se identifica con el desarrollo endógeno, constituyendo una oportunidad para superar el déficit estructural de un sector portuario para las políticas públicas y las disparidades regionales, motivo para que los poderes públicos se interesen en procesos de asociación pública-privada tendientes a paliar las dificultades específicas para una región puerto, como premisa para el desarrollo regional integrado. Dentro de este modelo, la plataforma logística del sector constituye una oportunidad clave para mejorar las condiciones de intercambio de productos y bienes nacionales y regionales, desde su etapa de post-producción en sus territorios de origen regional, nacional o internacional, hasta su pre-comercialización en los mercados de consumo. Desde este punto de vista, contando con ventajas naturales favorables como pocos lugares en Chile, el puerto de Corral.

Estos nos conducen a proponer en el nuevo escenario, donde la movilidad de las políticas públicas regionales se está diseñando y planes realizados con fondos públicos, enfocados en transformar y/o potenciar la actual capacidad portuaria de la Bahía del Puerto de Corral hacia un **puerto multipropósito de carácter turístico y productivo**. Por tanto, desde nuestra óptica, esta es una orientación que se debe potenciar, el rol de un sistema portuario en el territorio como un elemento estratégico, ya que es un punto central en el flujo de distribución transversal de productos a nivel regional a través del corredor bioceánico Corral-Hua-Hum. Es evidente que las condiciones de altura del paso transcordillerano le permiten mantenerse abierto todo el año. Como punto de referencia, éste se encuentra emplazada a la misma altura de la Plaza Italia en Santiago (660 m.s.n.m.), como se presenta la situación en la siguiente imagen.



Sistema portuario Corral y pasos fronterizos. (Fuente: Segunda Mesa de Desarrollo Portuario Corral. CRDP, 2014).

Una vez descrito el eje de desarrollo económico regional actual, se requiere de condiciones industriales, sociales y ambientales especiales para poder desplegar su actividad en forma óptima. Es decir, si no existen las condiciones de región adecuadas, no habrá un progreso y crecimiento sostenido. Por lo tanto, cabe plantear la siguiente pregunta: ¿cómo se miden y cuáles han sido los impulsores utilizados por las regiones para posicionarse globalmente y que apoyan en forma

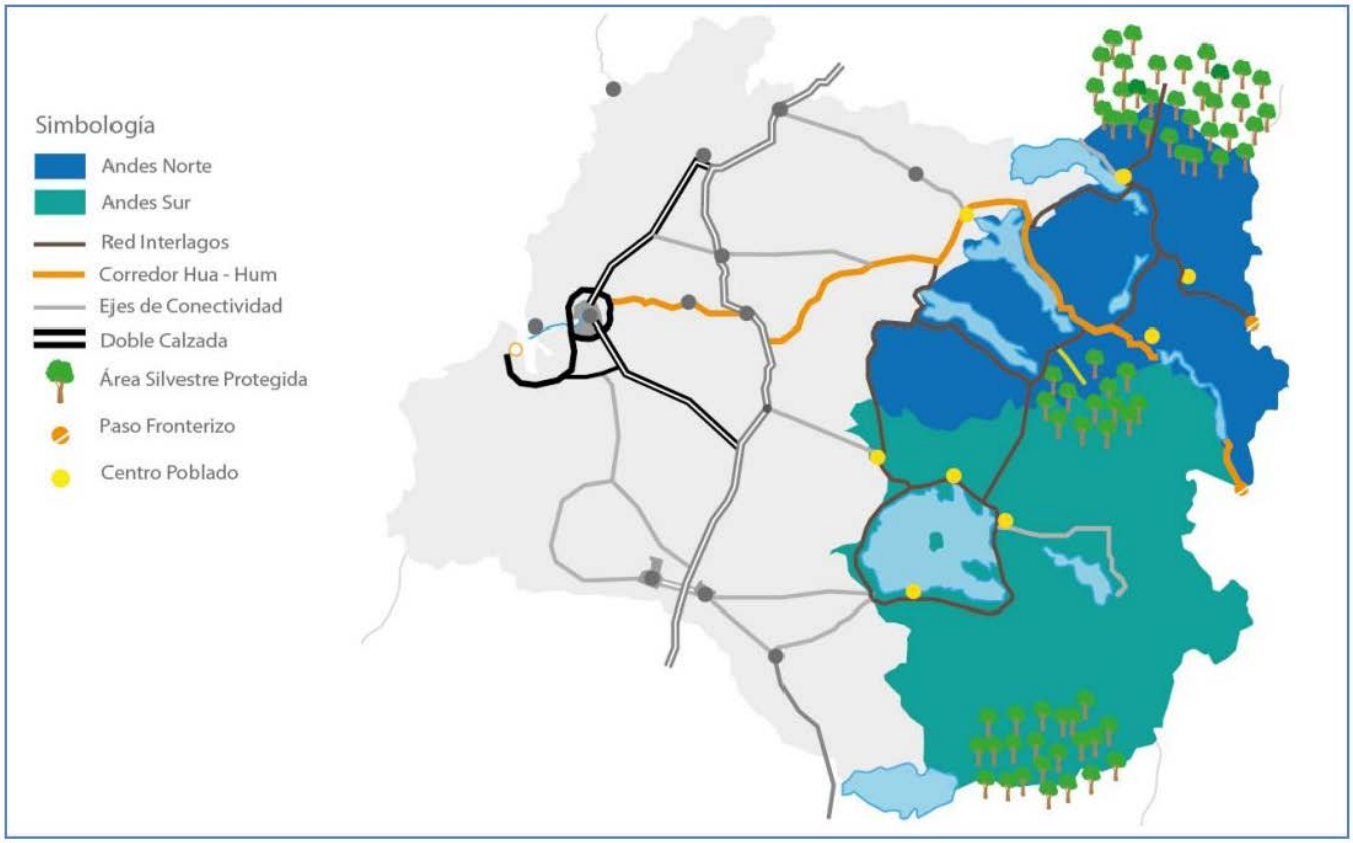
directa la competitividad?

En esta misma línea, podemos argumentar que existe la oportunidad de nuevos proyectos de expansión portuaria y capacidad futura frente a las proyecciones de comercio marítimo y turismo de cruceros. A lo señalado habría que añadir que existe una demanda de servicios portuarios en territorios colindantes, tales como la Araucanía, Los Lagos y la provincia de Neuquén-Argentina. En lo que respecta a esto último, el PGB de Neuquén ha basado su crecimiento, principalmente, en las actividades de explotación de recursos energéticos, lo que incluye la producción de gas, petróleo, frutas y alimentos. Le siguen en importancia los servicios asociados a la actividad hidrocarburífera y la actividad turística.

El Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021, Región de Los Ríos-Ministerio de Obras Públicas (2012), diagnostica los desafíos de inversión en infraestructura pública, en la comuna de Corral, para potenciar el desarrollo portuario. Esto permitió al Ministerio de Obras Públicas identificar necesidades de infraestructura vial destinadas a mejorar la conectividad con la comuna de Corral y por ende del Puerto de Corral, identificando los siguientes desafíos:

- Consolidación del plan regional de conectividad portuaria para la región, con un sistema eficiente de cruce del lago Pirehueico en el corredor internacional Hua-Hum y con mejores puntos de conexión en la Bahía de Corral, en el sistema del río Valdivia y en el lago Ranco.
- Desarrollo del sistema portuario de Corral – Valdivia, con navegabilidad fluvial y conexión vial directa entre ambos centros.
- Desarrollo de la Ruta Costera como eje turístico a lo largo del territorio regional, complementada en la zona sur con la habilitación de la conectividad Corral – La Unión para la puesta en valor del nuevo Parque Nacional Alerce Costero.
- Habilitación de la circunvalación vial completa a Valdivia, con cuatro nuevos puentes: Santa Elvira, Toro Bayo, Caucau e isla Teja – Centro. Para el caso del Puente Cau Cau, el cual está casi terminada su construcción, pero por problemas técnicos aún no entra en operación.
- Ampliación a doble calzada de los accesos norte y sur a Valdivia desde la Ruta 5, así como de la interconexión La Unión – Río Bueno, con un nuevo viaducto de

acceso a la ciudad de Río Bueno.



Desafíos de inversión en infraestructura pública, en la comuna de Corral, para potenciar el desarrollo portuario. (Fuente: "Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021", MOP, 2012).

Conclusión

De acuerdo con la investigación realizada y explicada en el presente artículo, en este apartado solo se pretende complementar que, en el ámbito de la relevancia, indiscutiblemente estamos en presencia de una gran oportunidad que tiene la Región de Los Ríos, y su opción de competitividad pasa por apostar a un sistema portuario como un elemento clave y estratégico del desarrollo regional, hecho que

tiene la validez en la factibilidad que ya hemos cumplido como región, sea en el progreso de la conectividad longitudinal, así como las carreteras y la conectividad con las otras regiones vecinas.

En primer lugar, puede apreciarse que existen elementos como es la oportunidad de ser un punto estratégico dentro de la cadena logística interregional con las regiones de la Araucanía y Los Lagos, y puerta de entrada para el desarrollo comercial internacional de manera directa, al estar inserto dentro del área Asia Pacífico, la cual presenta los mayores dinamismos económicos a nivel mundial. En consecuencias, las futuras inversiones deberán apuntar hacia un sistema portuario regional competitivo y sustentable, como una alternativa viable de transferencia, no sólo de carga de forestal del tipo granel, son que de carga fraccionada, aprovechando la industria desarrollada en la propia región de Los Ríos y las regiones vecinas, diversificando la carga y convirtiéndose en un terminal multipropósito.

En segundo lugar, también puede apreciarse la importancia de la inserción internacional binacional para la región, aunque sigue pendiente y válida la bandera de lucha planteada por el Comité Nueva Región (movimiento ciudadano que lucho por cerca de 30 años para conseguir la creación de la región como una nueva región del país), el impulso del Paso Hua-Hum, como paso fronterizo y eje transversal estratégico que uniría el Océano Pacifico con el Océano Atlántico, entre la Región de Los Ríos y las provincias de Río Negro, Neuquén y Chubut de la República de Argentina. Es decir, para alcanzar la tan anhelada conectividad transversal entre ambos océanos, se debe tener cuentan la licitación a privados de un mega Puerto en Corral y el impulso del Paso fronterizo Hua-Hum, así como Carririñe, como pasos binacionales y ejes transversales estratégicos, entre la región y la República de Argentina.

En tercer lugar, merece la pena destacar la relación entre la experiencia internacional del desarrollo de los puertos y su vinculación con el entorno entre ciudades. Si se analiza en líneas gruesas y con apoyo gráfico el caso hipotético de un sistema portuario (similar al análisis de Hoyle), con certeza podremos comprender y adelantar posibles situaciones e identificar mejor las causas de los

potenciales conflictos que podrían decantar de un proyecto de desarrollo territorial de este tipo. Al respecto, podemos observar lo siguiente:

i. Profundizar su vocación portuaria, especializándose en su rol como puerto globalizado (puerto central, alimentador, contenedores, graneleros, multipropósito, etc.).

ii. Abundantes y accesibles áreas de respaldo para acopio y almacenaje.

iii. Buena accesibilidad intra y extraurbana (conexión a los territorios aledaños).

iv. Espacios para terminales intermodales.

v. Buena infraestructura urbana, con servicios y equipamiento, tanto general como especializado y,

vi. Interlocutores válidos con la ciudad y estabilidad en las reglas.

En cuarto lugar, parece necesario para el logro del desarrollo de un sistema portuario regional, es necesario innovar y generar un esquema de negocios competitivo y sustentable. Éste debe considerar las actividades económicas locales, la comunidad, el sector privado, pero por sobre todo el modelo de mediación de inversiones públicas detonantes de desarrollo territorial, ya sea mediante la inversión pública centralizada o regional, o bien mediante el sistema de concesión a privados. Esto deberá llevar aparejado el modelo de administración de las operaciones, dado el estudio de los distintos escenarios factibles de implementar y, además, las expectativas y condiciones del sector público, el sector privado y la sociedad civil.

Por último, pero no menos importante y, en quinto lugar, puede apreciarse la importancia de la inversión pública necesaria para el desarrollo de un sistema portuario. Se puede esgrimir que la mejora en infraestructura permite un mayor desarrollo de las exportaciones y de los movimientos de cargas, esta diferencia se expresa en los datos comparados entre las regiones de Los Ríos y Los Lagos.

Notas

[1] Actividad del núcleo de investigación RiNA financiada por el proyecto DID-UACh (2015-2022).

Referencias

Boisier, S. (1999). *Teorías y metáforas sobre el desarrollo territorial*. Santiago de Chile: CEPAL.

Corporación Regional de Desarrollo Productivo Región de Los Ríos. (2014[a]). *Realizarán estrategia territorial para potenciar paso fronterizo Hua-Hum*. Disponible en:

http://corporacionlosrios.cl/index.php/noticiascorp/539-realizaran-estrategia-territorial-para-potenciar-paso-fronterizo-hua-hum

_____. (2014[b]). Estudio de puesta en valor del puerto corral. Etapa 1: Diagnóstico y plataforma de información. Disponible en:

https://www.google.cl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=0ahUKEwjesPuAhMPUAhWDhZAKHdBNC8QQFgg0MAM

&url=http%3A%2F%2Fcorporacionlosrios.cl%2Findex.php%2Ffiles%2F392%2FFIC%2520-%2520Puesta%2520en%2520Valor%2520del%2520Puerto%2520Corral%2520-%2F446%2FInforme%2520Final.pdf&usg=AFQjCNEIl2d-1LB9yEBDYEpzLIoCAVHFiw&sig2=FUhe4SPbtncm6PP_jkRDhQ

Gobierno Regional de Los Ríos. (2009). Estrategia Regional de Desarrollo (2009-2019). Disponible en:

https://www.goredelosrios.cl/cultura2/wp-content/uploads/2016/02/Estrategia-Regional-de-Desarrollo-Regi%C3%B3n-de-Los-R%C3%ADos-2009-2019-Gobierno-Regional-de-Los-R%C3%ADos.pdf

Azurmendi, H., y Miranda, J.C. (2018). Un sistema portuario regional: Oportunidades para la Región de Los Ríos. En Escaida, J; Miranda, JC y Peredo, H. (Coord): Avances y Perspectivas para el Desarrollo Territorial. Ediciones, UACh.

Hoyle, B. (1988). "Development dynamics at the port-city interface". En Hoyle, B; Pindler, D. y Sohail, M. (Eds.). *Revitalizing the Waterfront. International Dimensions of Dockland Redevelopment*. Londres y Nueva York. 3-1.

Marinovic, E. (2004). Valdivia Región: Una lucha permanente. En Escaida, J. y Ferrada, J. (Eds.). *Construcción de Regiones: Desafío pendiente*. Valdivia: Universidad Austral de Chile.

Marinovic, M. (2018). Premisas para el Desarrollo de un modelo integrado de gestión en torno al tema ciudad Puerto. Seminario organizado por la Agrupación de Universidades Regionales, Universidad de Magallanes.

Ministerio de Obras Públicas. 2010. *Región de Los Ríos 2020*. Obras públicas para el desarrollo.

Ministerio de Obras Públicas. 2012. "Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021". Disponible en:

http://antecedentes.goredelosrios.cl/wp-content/uploads/2016/01/Plan-Regional-de-Infraestructura-y-Gesti%C3%83%C2%B3n-del-Recurso-H%C3%83%C2%ADdrico-al-2018_MOP-3.pdf

Ministerio de Obras Públicas. 2015. *Plan Estratégico Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral.*

Universidad de Talca Chile. 2013. *Informe del Centro de Competitividad del Maule (CCMaule) de la U. de Talca Los Ríos, Los Lagos y el Maule encabezan índice de competitividad de regiones rurales*. Disponible en:

http://www.utalca.cl/link.cgi/SalaPrensa/Conocimiento/6846#

Head Image: Imagen de contexto Puerto de Corral y zona de acopio. (Fuente: Ministerio de Obras Públicas Los Ríos).