



INFRAESTRUCTURA Y PROYECCIÓN AUSTRAL:

El camino Yendegaia redefinirá la conectividad de Puerto Williams con el resto del continente

La ruta en construcción en el sur de Tierra del Fuego permitirá, por primera vez, una conexión continua —terrestre y marítima— con la capital de la Provincia Antártica, en un escenario que combina oportunidades logísticas, desarrollo territorial y desafíos de planificación.

RICHARD GARCÍA

La construcción del camino Yendegaia comienza a configurar un cambio estructural en la conectividad del extremo sur de Chile. La iniciativa busca cerrar uno de los últimos vacíos viales del país, lo que integrará definitivamente Tierra del Fuego con la Provincia Antártica y modificará el acceso a Puerto Williams.

Hoy, esa conectividad “se basa en tres pilares: el digital, el marítimo y el aéreo, y todos tienen limitaciones”, señala Eduardo Barros, exgobernador de la Provincia Antártica. La dependencia de una única fibra óptica —que recientemente dejó incomunicada a la zona tras un corte—, una barcaza semanal desde Punta Arenas que tarda cerca de 36 horas, y un transporte aéreo creciente pero todavía limitado, configuran un esquema que restringe tanto el abastecimiento como el desarrollo de proyectos de mayor escala.

“La barcaza es un cuello de botella; cuando hay obras grandes, simplemente no da abasto”, agrega. Ese límite se ha hecho evidente en proyectos recientes en la zona. La construcción de infraestructura mayor —como el edificio del Centro Internacional Cabo de Hornos (CHIC, por su acrónimo en inglés)— ha requerido múltiples traslados de materiales y logística adicional para suplir

la falta de capacidad regular. A ello se suma la necesidad de transportar insumos básicos, como áridos, que no existen localmente y deben ser llevados por vía marítima, lo que encarece y complica cada etapa de una obra.

El tránsito por la zona donde se construye el camino Yendegaia está limitado a faenas del Cuerpo Militar del Trabajo, sin uso público ni circulación regular. La magnitud del proyecto explica, en parte, por qué su avance se ha extendido por décadas. La ruta Vicuña-Yendegaia comenzó a ejecutarse a mediados de los años noventa y contempla cerca de 140 kilómetros de trazado, desarrollados por etapas por el Cuerpo Militar del Trabajo. Según datos del Gobierno Regional de Magallanes, en 2024 presentaba un avance de 68,34%, mientras las faenas ya alcanzaban sectores a los pies de la cordillera Darwin.

Construir en esa zona ha implicado enfrentar lluvias permanentes, turberas, ríos, terreno inestable y topografía escarpada. En algunos tramos, se ha debido remover hasta cinco veces más material del proyectado originalmente debido a derrumbes y condiciones geológicas complejas. A ello se suman restricciones ambientales y hallazgos arqueológicos. El resultado no será una ruta convencional. El trazado se articula como un sistema



Uno de los tramos del camino Vicuña-Yendegaia ya construidos serpentea en las inmediaciones de la cordillera Darwin.

Según datos del Gobierno Regional de Magallanes, en 2024, la ruta Vicuña-Yendegaia presentaba un avance de 68,34%, mientras las faenas ya alcanzaban sectores a los pies de la cordillera Darwin.

multimodal: el camino avanza hasta la zona de caleta 2 de Mayo, desde donde se proyecta un transbordador hacia Puerto Navarino, para luego continuar por vía terrestre hasta Puerto Williams. “El sistema termina siendo una conectividad integrada entre tierra y mar”, plantea Barros, y precisa que “no es solo un camino, es una política de proyección hacia el extremo sur y la Antártica”.

El alcalde de Timaukel, Luis Barría, destaca que la obra permitirá completar la ruta Y-85 como un circuito que conecte la comu-

na con el cabo de Hornos, abriendo nuevas posibilidades de movilidad y desarrollo local.

“Para la logística será fundamental el desarrollo de Pampa Guanaco, donde estamos avanzando en poblamiento, servicios y en el traslado de la sede comunal a ese territorio”, agrega. El proyecto busca consolidar presencia estatal en la zona, con iniciativas como la futura construcción de una posta rural.

En paralelo, el avance del camino ha sido abordado a nivel central. “Esperamos que se asig-

nen más recursos y maquinaria para acelerar las obras. Es un tema que hemos planteado en reuniones con el ministro de Obras Públicas”, afirma Barría.

A ese esquema se suma la proyección de otros puntos intermedios en el trazado; entre ellos, caleta María aparece como un nodo en desarrollo, donde se proyecta un aeródromo y un sistema de conexión mediante transbordadores. La idea es articular ese punto como enlace entre el eje vial y áreas protegidas del sector.

Para Barros, “el desafío es cómo integrar conservación, economía y ciencia en una planificación territorial”, en un contexto donde el valor de la zona radica precisamente en su bajo nivel de intervención.

ANTÁRTICA: UNA VENTAJA POR CERCANÍA

El abastecimiento de las bases antárticas depende de una combinación compleja de transporte aéreo y marítimo, con una fuerte coordinación internacional entre países. Según explica Marcelo Leppe, académico, vicepresidente del Comité Científico para la Investigación Antártica (SCAR) y exdirector del Inach, Chile ha operado históricamente con un esquema mixto que combina vuelos militares, transporte privado y apoyo naval.

“Chile ha dependido del suministro de víveres frescos a través de vuelos C-130, especialmente en invierno. Durante el verano se suma el apoyo marítimo, y hoy el rompehielos Almirante Viel permite ampliar el período favorable de navegación y extender la ventana operativa hacia meses que antes eran más restrictivos”, señala.

Durante la temporada estival, además, operan vuelos privados —como los de DAP— que permiten transportar personal y carga con mayor frecuencia, complementando la logística de las Fuerzas Armadas. A esto se suma la participación de otros países, que utilizan sus propios medios, pero también coordinan operaciones.

“Es imposible que Chile sostenga por sí solo toda la logística antártica. El sistema funciona gracias a acuerdos de colaboración; se comparten vuelos, barcos y capacidades”, explica Leppe.

“Hoy, muchos programas están evitando trasladar productos desde sus países de origen. Chile tiene una ventaja comparativa clara: abastecer desde Punta Arenas es más barato y tiene menor impacto ambiental que traer insumos desde Asia o Europa”, afirma.