

Los estudios técnicos han recortado los costos estimados de la iniciativa a un tercio, abriendo la puerta al financiamiento privado vía concesiones.

## DF Regiones

POR MATÍAS CARRASCOSA

Cuando a inicios del siglo XIX el ingeniero francés Albert Mathieu-Favier planteó construir un túnel bajo el Canal de la Mancha para unir Francia e Inglaterra, muchos pensaron que estaba loco. Más de tres décadas después del inicio de operaciones del Eurotúnel, unos 11 millones de personas y US\$ 150 mil millones en mercancías circulan cada año por esa vía.

Hoy, la idea de un túnel bajo el estrecho de Magallanes que conecte Tierra del Fuego con el continente también parece un sueño distante. Pero según el gobernador de la región más austral de Chile, Jorge Flies, la factibilidad de concretar la obra de 3,7 kilómetros de largo ha ido aumentando a medida que disminuyen las estimaciones sobre sus costos y crece la convicción sobre su rentabilidad económica y social.

Actualmente, 2.150 personas y 600 vehículos realizan a diario el recorrido terrestre entre Punta Delgada y Bahía Azul, que exige un cruce en transbordador de 30 minutos, lo que eleva drásticamente los tiempos y los costos logísticos y es además altamente dependiente de las condiciones del tiempo.

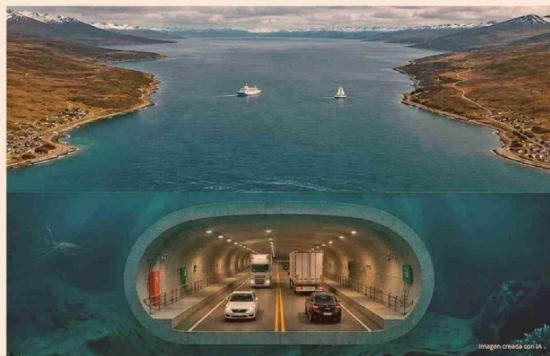
### Un tercio del costo

Impulsado por el gobernador Flies, el proyecto en el sector de Primera Angostura está ganando fuerza. Aunque estudios preliminares cifraban la obra en unos US\$ 1.500 millones, el panorama cambió tras la última evaluación técnica de especialistas internacionales.

Representantes de Norwegian Tunnelling Network visitaron la región a comienzos de 2025 para



# Un túnel bajo el estrecho de Magallanes: proyecto que busca conectar Tierra del Fuego con el continente comienza a ganar fuerza



analizar en terreno la iniciativa y validar su factibilidad. “Empresas noruegas que se dedican a estos túneles estiman que puede ser mucho más barato de lo que habíamos propuesto inicialmente. Hoy, cuando los expertos nos dicen que es realizable a un tercio del valor

inicial, hablamos de unos US\$ 500 millones”, detalla la autoridad de DF Regiones.

Con esta reducción de costos, el financiamiento se aleja del gasto público directo y se orienta hacia los privados. “La fórmula se está conversando en el ámbito de las

concesiones”, explica la autoridad regional, que asegura que ya está gestionando con el Ministerio de Obras Públicas (MOP) los estudios de prefactibilidad y factibilidad definitivos.

### Tercer paso fronterizo

La concreción de esta megaobra podría redefinir la economía y la logística austral en diversos frentes. En primer lugar, Flies anticipa que el proyecto generaría un masivo flujo fronterizo con Argentina. Debido a la cantidad de ciudadanos trasandinos que habitan en Tierra del Fuego, el gobernador señala que este sector pasaría a convertirse en “el tercer paso fronterizo más importante de Chile, posicionándose solo por detrás de Tacna - Arica y de Cristo Redentor”.

Asimismo, la disponibilidad de una conectividad terrestre ininterrumpida operaría como un ca-



**JORGE FLIES,**  
GOBERNADOR DE LA REGIÓN DE MAGALLANES.

talizador directo para la inversión industrial en la zona. Flies destaca el potencial para los millonarios proyectos de hidrógeno verde que actualmente están en desarrollo en la región, “varios de ellos muy importantes hacia el sector de la boca oriental del Estrecho de Magallanes”.

A nivel de desarrollo turístico, la infraestructura permitiría abrir y consolidar comercialmente destinos de clase mundial que hoy ven limitada su conectividad, como el entorno de la Cordillera de Darwin. Con un acceso expedito y permanente, Magallanes proyecta captar de manera más eficiente una fracción del flujo que hoy se divide entre los 300 mil visitantes que llegan anualmente a Torres del Paine y los 600 mil que transitan por los polos vecinos de El Calafate y Ushuaia.

### Mirada de Estado

Pese a los avances técnicos y al interés internacional (que incluye a delegaciones de China y de Noruega), el proyecto enfrenta desafíos geopolíticos evidentes. Dado que la infraestructura se emplazaría íntegramente en Chile, pero resolvería una histórica demanda de integración territorial de Argentina, su desarrollo requiere un constante intercambio de información y trabajo conjunto con la Cancillería del país vecino.

Para el gobernador Flies, avanzar con los estudios de este megaproyecto es un imperativo que trasciende a las administraciones de turno. “Es un desafío que tenemos que tomar con una mirada de Estado, por lo que significa la proyección y la incorporación al continente de un territorio tan extraordinario como Tierra del Fuego”, concluye.