

Fecha: 26-04-2026
Medio: El Pingüino
Supl.: El Pingüino
Tipo: Noticia general
Título: MOP proyecta inversión para consolidar la conectividad en Magallanes al 2030

Pág.: 17
Cm2: 698,2
VPE: \$ 836.389

Tiraje: 5.200
Lectoría: 15.600
Favorabilidad: ☐ No Definida

MOP proyecta inversión para consolidar la conectividad en Magallanes al 2030

● La hoja de ruta hacia el 2030 define la construcción de 32 km de nuevas rutas en Cabo de Hornos, la finalización de la senda hacia Bahía Yendegaia y la ampliación de los terminales en Bahía Catalina y Bahía Chilota. Bajo un diseño que prioriza el respeto ambiental y la eficiencia logística, estas obras permitirán una conexión terrestre y marítima permanente, eliminando la dependencia exclusiva de las condiciones climáticas.

La Región de Magallanes y Antártica Chilena se encuentra en el umbral de una transformación histórica que promete redefinir su fisonomía geográfica y social. Bajo el liderazgo del seremi de Obras Públicas, Alejandro Marusic, se ha trazado una hoja de ruta ambiciosa que busca saldar deudas de conectividad que han persistido por décadas en las zonas más aisladas del continente. Esta planificación no es un hecho aislado, sino que forma parte de una estrategia nacional de infraestructura que busca dotar de resiliencia y modernidad a los puntos más estratégicos de Chile.

El Ministerio de Obras Públicas (MOP) ha seleccionado una lista crítica de 70 proyectos a nivel nacional, de los cuales Magallanes ostenta una posición de privilegio debido a su complejidad logística y valor geopolítico. Con una inversión global que asciende a \$ 25.438.256, el Estado busca inyectar recursos que no solo mejoren la calidad de vida de los habitantes, sino que también potencien el turismo y la soberanía. Estos esfuerzos están proyectados en un horizonte temporal claro: el quinquenio comprendido entre 2026 y 2030.

En el corazón de este plan regional se encuentran cuatro iniciativas de alto impacto que han sido seleccionadas por su capacidad de cambiar la dinámica de movimiento en la zona austral. Estos proyectos representan

un desafío de ingeniería sin precedentes, enfrentándose a condiciones climáticas extremas y geografías indómitas que han mantenido a comunidades enteras sujetas a los vaivenes del mar o del viento. La inversión sectorial y la coordinación con otros ministerios serán los pilares que sostendrán estas faenas.

La visión de la autoridad regional es clara respecto de la urgencia de estas obras. Según explica el seremi, "se han definido 4 proyectos como iniciativas emblemáticas para ser ejecutadas entre el periodo 2026-2030 para la Región de Magallanes y Antártica Chilena". Estas palabras subrayan la focalización de recursos en puntos neurálgicos que han esperado por soluciones concretas durante años, marcando un antes y un después en la gestión pública regional.

Históricamente, Magallanes ha dependido de rutas marítimas y aéreas que, aunque vitales, son vulnerables a las inclemencias del tiempo. El nuevo plan de infraestructura vial busca equilibrar esta balanza, proporcionando alternativas terrestres que garanticen la continuidad de los suministros y la seguridad de los pasajeros. Este cambio de paradigma permitirá que localidades como Puerto Toro o la zona de Yendegaia dejen de ser enclaves aislados para integrarse a la red productiva regional.

Además de la conectividad interna, el



fortalecimiento de las fronteras es un punto neurálgico del programa. La reposición de complejos fronterizos no solo responde a una necesidad administrativa, sino a tratados internacionales que exigen estándares de habitabilidad y control de primer nivel. Al mejorar estos nodos de entrada y salida, se agiliza el intercambio comercial y se proyecta una imagen de modernidad hacia el

resto del Cono Sur y el mundo.

Por otro lado, la infraestructura portuaria y de terminales de pasajeros se encuentra actualmente en un punto de saturación que impide el crecimiento del flujo turístico y local. El mejoramiento de los terminales en Bahía Catalina y Bahía Chilota es una respuesta directa a este cuello de botella. Con edificios más am-

plios, servicios dignos y una gestión de suelos avanzada, se espera que la experiencia del viajero sea coherente con la majestuosidad de los paisajes magallánicos.

Este reportaje desglosa la inversión y las especificaciones técnicas de las obras que marcarán el fin de esta década. Se trata de un compromiso que trasciende los periodos de gobierno, instalándose como una política

de Estado para el desarrollo de la Patagonia. A continuación, analizamos en detalle los pilares de este ambicioso plan que busca unir, de manera definitiva, los rincones más lejanos de la región más austral del mundo.

En las próximas dos páginas podrán ver en detalle los cuatro proyectos emblemáticos que han sido escogidos por las autoridades del Ministerio de Obras Públicas.

Fecha: 26-04-2026
 Medio: El Pingüino
 Supl.: El Pingüino
 Tipo: Noticia general
 Título: **MOP proyecta inversión para consolidar la conectividad en Magallanes al 2030**

Pág.: 18
 Cm2: 356,4
 VPE: \$ 426.956

Tiraje:
 Lectoría:
 Favorabilidad:

5.200
 15.600
☐ No Definida

CALETA EUGENIA - PUERTO TORO: ROMPIENDO EL AISLAMIENTO EN NAVARINO

El proyecto de conectividad terrestre entre Caleta Eugenia y Puerto Toro representa uno de los hitos más esperados para los habitantes de la Isla Navarino. Actualmente, Puerto Toro depende exclusivamente de la vía marítima, lo que genera una vulnerabilidad constante. La autoridad regional es enfática al señalar que "Puerto Toro no dispone de acceso terrestre per-

manente, dependiendo de transporte marítimo, el cual se ve limitado por clima; se reporta una frecuencia de operación acotada para servicios subsidiados/mensuales, sujeta a cancelaciones por condiciones de mar y viento".

Con una longitud aproximada de 32 kilómetros, el nuevo camino de penetración será una obra de ingeniería compleja sobre una carpeta granular reforzada. El trazado contempla la instalación de dos puentes modulares tipo mecano: el primero de 40 metros

en el kilómetro 24 y un segundo de 55 metros en el kilómetro 31. Estas estructuras son fundamentales para sortear los cursos de agua y la accidentada geografía de la zona, permitiendo el flujo vehicular en un entorno virgen.

Sobre la viabilidad técnica, Marusic destaca que "actualmente este proyecto posee un diseño que se encuentra en su última etapa de desarrollo, por lo que es factible considerar a corto plazo una etapa de ejecución". La estrategia contempla dividir la construcción

en tres etapas, considerando las restricciones de las turberas y el cordón Miseria. La inversión total referencial para esta obra alcanza los \$100.000.000.000, financiados íntegramente de forma sectorial por el MOP.

El objetivo final de esta ruta es fortalecer la actividad productiva y turística, permitiendo que Puerto Toro se integre de manera permanente a la dinámica regional. Tal como define el seremi, la meta es "habilitar una conexión terrestre que mejore seguridad, acceso y continuidad de servicios, fortaleciendo el desarrollo local y resolviendo una brecha histórica de conectividad". Este camino no solo transportará vehículos; transportará dignidad para la comunidad más austral del planeta.

COMPLEJO FRONTERIZO RÍO DON GUILLERMO: MODERNIZACIÓN Y SOBERANÍA

La reposición del Complejo Fronterizo Río Don Guillermo es una obra clave para la integración binacional con

Argentina. Este proyecto surge como respuesta directa al Tratado sobre Controles Integrados de Frontera, que establece la creación de una cabecera única en territorio chileno. La autoridad explica que "el proyecto propuesto comprende la reposición completa del Complejo Fronterizo Río Don Guillermo, dando cumplimiento al Tratado sobre Controles Integrados de Frontera entre la República de Chile y la República Argentina".

El nuevo complejo se emplazará a 6 kilómetros de la ubicación actual para optimizar los tiempos de tránsito. La obra contempla una superficie de terreno de 60.000 m², con una edificación que supera los 6.300 m², destinada no solo a las labores inspectoras, sino también a la habitabilidad de los funcionarios. Marusic precisa que "el proyecto ya cuenta con un diseño, por lo que es posible la ejecución de una etapa posterior", asegurando la continuidad del cronograma de inversión.

Financiado por el Ministerio del Interior,

el nuevo emplazamiento busca resolver las deficiencias del complejo actual. La autoridad detalla que "el complejo fronterizo deberá contar con infraestructura adicional para incorporar los servicios controladores argentinos y junto a las labores fronterizas, se deberá dar cabida a la habitabilidad e infraestructura de apoyo para los funcionarios de ambos países". Esta visión binacional es fundamental para la operatividad del paso.

Además de los edificios principales, se considera una intervención de vialidad exterior de más de 6.700 m² para ordenar el flujo de camiones y vehículos particulares. Esta modernización busca eliminar las esperas excesivas y mejorar la seguridad en uno de los pasos más transitados hacia las Torres del Paine. La inversión en Río Don Guillermo es, en esencia, una inversión en la imagen de Chile ante el flujo turístico internacional que ingresa por la Provincia de Última Esperanza.



COMPLEJO FRONTERIZO RÍO DON GUILLERMO.

Fecha: 26-04-2026
Medio: El Pingüino
Supl. : El Pingüino
Tipo: Noticia general
Título: **MOP proyecta inversión para consolidar la conectividad en Magallanes al 2030**

Pág. : 19
Cm2: 366,6
VPE: \$ 439.128

Tiraje: 5.200
Lectoría: 15.600
Favorabilidad: ☐ No Definida

RUTA VICUÑA - YENDEGAIA: LA GRAN GESTA DE LA CONECTIVIDAD AUSTRAL

La construcción del camino Estancia Vicuña - Yendegaia es la obra vial de mayor envergadura en la historia reciente de Magallanes. Con una extensión de 139,6 kilómetros, esta ruta busca unir Punta Arenas con Puerto Williams. Según detalla Marusic, "este camino de 139,6 km no solo facilitará la conectividad y el desarrollo económico, sino que también fortalecerá la soberanía nacional en un área de gran valor natural y estratégico".

Hasta la fecha, el avance de la obra es significativo, aunque restan los tramos más complejos. Marusic indica que "el principal objetivo de este proyecto es consolidar el territorio y la soberanía regional y nacional... a la fecha de los 139,6 km del proyecto, se han construido 110,6 km, es decir aún resta 29 km". Estos kilómetros finales representan el desafío técnico más arduo, atravesando zonas

de topografía extrema y climas rigurosos.

El diseño de esta carretera ha sido un ejemplo de respeto ambiental, utilizando metodologías que minimizan el impacto en ecosistemas frágiles. Al respecto, la autoridad señala que "el diseño se ha elaborado minimizando al máximo el impacto ambiental, utilizando criterios y metodologías que respeten el entorno natural y cultural de la región". Esto asegura que el desarrollo productivo no entre en conflicto con la conservación de la biodiversidad patagónica.

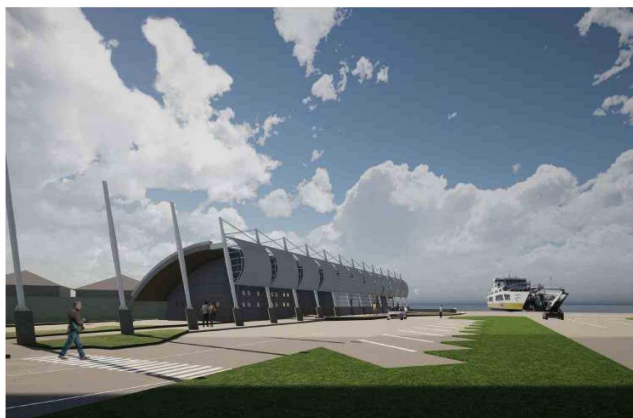
El impacto económico de esta ruta será transformador para la zona de influencia. Marusic concluye que "la carretera permitirá un traslado más rápido, seguro y eficiente de personas, vehículos y carga entre dos ciudades, impulsando el desarrollo económico de la región". Al generar una conectividad terrestre y marítima permanente con la Isla Navarino, se rompe la dependencia histórica de rutas marítimas extensas, consolidando un

nuevo polo de desarrollo turístico.

TERMINALES BAHÍA CATALINA Y BAHÍA CHILOTA: PUERTAS DE ENTRADA A LA MODERNIDAD

El mejoramiento de los terminales portuarios en Bahía Catalina (Punta Arenas) y Bahía Chilota (Porvenir) es una respuesta crítica a la saturación actual. El seremi Marusic es claro en el diagnóstico: "los actuales terminales de conectividad tanto de Bahía Catalina y Bahía Chilota se encuentran sobrepasados en su capacidad, por lo que es necesario realizar una mejora, de modo de recuperar los estándares de servicios portuarios".

En Bahía Chilota, los trabajos ya están en marcha para finalizar en 2026. Paralelamente, en Punta Arenas, la situación es prioritaria. La autoridad regional advierte que "actualmente el terminal de pasajeros para servicios de conectividad de Bahía Catalina, se encuentra saturado respecto de los espacios necesarios para atender a los usuarios y usuarias



TERMINAL BAHÍA CATALINA.

para la compra de pasajes o de protección a la intemperie". La ampliación de 200 m² busca precisamente subsanar estos inconvenientes.

Técnicamente, el proyecto destaca por su innovación en ingeniería de suelos y arquitectura. Marusic explica que "según los requisitos específicos para el mejoramiento de suelos, se utilizarán pilas de grava compactada para

compactar verticalmente sucesivas capas del suelo y reforzar mediante la aplicación de elevada energía de impacto". El edificio contará con una estructura de pórticos de hormigón y vigas curvas, garantizando resistencia y funcionalidad.

Finalmente, el proyecto contempla una mejora sustancial en las zonas exteriores para ordenar el flujo vehicular. El seremi detalla que se

busca "ordenar las circulaciones vehiculares, los estacionamientos (taxis, colectivos y minibuses) y generar una cuarta pista de espera para embarque vehicular". Con estas obras, los terminales dejarán de ser puntos de congestión para convertirse en infraestructuras eficientes que facilitan la vida diaria de los habitantes de Tierra del Fuego y el continente.