

Fecha: 17-08-2025
Medio: El Pingüino
Supl.: El Pingüino
Tipo: Columnas de Opinión
Título: Columnas de Opinión: Soberanía con quilla y timón: una autopista azul para Magallanes

Pág.: 23
Cm2: 402,3
VPE: \$ 481.998

Tiraje: 5.200
Lectoría: 15.600
Favorabilidad: ☐ No Definida

Soberanía con quilla y timón: una autopista azul para Magallanes



José Ignacio Alvarez Chaigneau
*Docente Investigador del Centro de Estudios
Navales y Marítimos (CENAM)*

Cuando se plantea la necesidad de terminar de una vez la Carretera Austral para unir la Región de Magallanes por suelo chileno, se toca una fibra histórica y profundamente simbólica: la aspiración a una conexión territorial soberana, que no dependa de rutas internacionales. Sin duda, esta inquietud refleja una legítima demanda por integración real y por pertenencia plena al territorio nacional. No obstante, la verdadera disyuntiva no es entre carretera o aislamiento, sino entre forzar la geografía con asfalto o asumir, con visión, una ruta soberana que el mar ya nos ha tendido. La conectividad —por tierra o por mar— no es sólo una cuestión de transporte: es una condición esencial para la seguridad nacional, la cohesión territorial y la proyección estratégica del Estado.

En este contexto, es importante destacar que Magallanes ya cuenta con una ruta de conexión marítima regular, operativa y subsidiada por el Estado, que une Puerto Yungay con Puerto Natales. Esta ruta está respaldada por el Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas (PEDZE), actualmente vigente en 2025 como política pública permanente para Magallanes. El financiamiento público a esta vía marítima permite cubrir los costos operativos y ofrecer tarifas accesibles tanto para residentes como para carga, lo que demuestra que el Estado reconoce y apoya una solución logística funcional y soberana que puede y debe potenciarse como alternativa estratégica para la conectividad austral.

La proyección del trazado de la Ruta 7 entre Villa O'Higgins y Puerto Natales atraviesa uno de los territorios más exigentes del país: más de 700 kilómetros entre fiordos, turberas, glaciares y laderas implacables, con al menos siete cruces de barcaza obligatorios. Según las propias estimaciones del Ministerio de Obras Públicas, el costo por kilómetro en la Región de Aysén fluctuaría entre \$2.500 y \$4.400 millones, elevando el costo total del proyecto a entre 2 y 3 billones de pesos, es decir, casi dos tercios del presupuesto anual del MOP. Incluso bajo escenarios conservadores, el horizonte de ejecución del proyecto podría extenderse durante varias décadas.

Frente a este desafío, la ruta marítima entre Puerto Yungay y Puerto Natales se presenta como una alternativa complementaria, ya operativa y sustentable. Con 41 horas de navegación por canales australes y escalas en Caleta Tortel y Puerto Edén, esta conexión utiliza una infraestructura natural ya existente, sin intervenir ecosistemas frágiles, sin fragmentar parques nacionales ni alterar el carácter prístino del hermoso paisaje. Es, en efecto, una "autopista azul" trazada por la propia geografía, que Chile puede y debe aprovechar con visión de futuro.

Lejos de ser una solución de segunda categoría, la logística marítima es hoy una alternativa moderna, eficiente y competitiva, incluso en entornos remotos como Magallanes. Estudios del Observatorio Logístico del MIT en Chile ubican el costo del transporte terrestre en zonas extremas por sobre los US \$0,12 por tonelada-kilómetro, mientras que el transporte marítimo tipo roll-on/roll-off bordea los US \$0,05-0,06/t-km, según tarifas industriales verificadas. Naves con capacidad para más de 1.200 toneladas de carga rodada alcanzan economías de escala efectivas para el envío de alimentos, combustible y materiales de construcción. A nivel internacional, emergen ejemplos exitosos que refuerzan esta ventaja: Estados Unidos impulsa la red "Marine Highway" para descongestionar carreteras y reducir costos operativos en hasta dos tercios y en Noruega el tramo de la Ruta E39 establece enlaces ferri entre fiordos como parte integral de la red nacional. Esta convergencia de evidencias permite afirmar que la "autopista azul" austral puede ser una estrategia país clave para una conectividad soberana, eficiente y sostenible en Magallanes, libre de la dependencia de corredores internacionales.

Actualmente, cerca del 80 % de la carga que abastece a la región se transporta por vía terrestre a través de territorio argentino, principalmente por la Ruta Nacional 40, atravesando diversas provincias del país trasandino, como Chubut y Santa Cruz en

el extremo sur. En este contexto, en junio de 2025 la provincia de Chubut impulsó una propuesta legislativa para implementar una "tasa de mantenimiento vial" aplicada a camiones de carga extranjeros, lo que introduce un nuevo elemento de incertidumbre logística para el abastecimiento chileno hacia Magallanes. Sin ánimo de emitir juicios ni entrar en controversias, este escenario reafirma la importancia de avanzar en opciones logísticas nacionales que ofrezcan estabilidad, continuidad operativa y autonomía estratégica, sin duda, potenciar la "autopista azul" emerge como una alternativa resiliente.

Además, esta opción supera el ámbito puramente logístico, proyectándose también como una solución integral: apunta a la protección del patrimonio natural. La vertiente occidental del Campo de Hielo Sur alberga glaciares activos, cuencas prístinas y ecosistemas de alta fragilidad. Preservar estos territorios mediante rutas marítimas ya establecidas permite cumplir con los compromisos internacionales de carbono-neutralidad al 2050 y proyectar a Chile como líder en desarrollo sostenible.

En este sentido, el mar no es sólo una alternativa técnica: es una vía estratégica de integración territorial. Una hoja de ruta realista y sustentable podría contemplar:

- La renovación progresiva de la flota marítima, incorporando ferris híbridos de alta capacidad para carga y pasajeros.
- El aumento sostenido en la frecuencia de zarpes, garantizando conectividad efectiva para comunidades, servicios públicos y sectores productivos.
- El establecimiento de una tarifa espejo, equiparando el costo por kilómetro al tránsito terrestre por Argentina, mediante un subsidio que promueva equidad territorial y competitividad logística.
- La modernización de rampas, patios logísticos y accesos portuarios en Puerto Natales, Puerto Yungay y Puerto Montt.
- La habilitación de centros de transferencia intermodal en Coyhaique y Puerto Montt, integrando los modos terrestre, marítimo y eventualmente ferroviario.
- Y, finalmente, concentrar la inversión pública en mejorar y conservar los tramos ya existentes de la Ruta 7, sin abrir nuevas brechas en ecosistemas intactos.

Esta estrategia no reemplaza caminos: los complementa con inteligencia territorial, reconociendo las condiciones geográficas, ecológicas y culturales del sur austral. En vez de imponer una sola forma de conectividad, propone diversificar los modos de integración, aprovechando una red marítima segura, navegable y ya operativa. Potenciar esta "autopista azul" permite aliviar la presión sobre territorios frágiles, reducir riesgos logísticos y fortalecer el suministro a las comunidades más australes del país.

Esta visión va más allá de resolver un problema de infraestructura: reposiciona la conectividad como una política de Estado que articula desarrollo, sostenibilidad y soberanía. Es una oportunidad concreta para pensar el territorio en clave de siglo XXI, donde el valor de la infraestructura no se mide solo en kilómetros asfaltados, sino en resiliencia climática, eficiencia energética y respeto por el patrimonio natural y social.

Magallanes, desde sus orígenes, ha sido una región de navegantes, de canales y fiordos. Desde la goleta "Ancud" hasta las actuales naves frigoríficas que conectan con el mundo, la soberanía del sur ha sido ejercida con quilla y timón. Por cada kilómetro que se intenta abrir entre glaciares, podríamos tener un nuevo buque, aumentar frecuencias de navegación y reducir el costo logístico para la región. En lugar de asfaltar lo intacto, zarpeemos con decisión por la vía que la geografía ya nos dio: natural, soberana y plenamente operativa.

Apostar por el mar no es retroceder: es mirar hacia el futuro con audacia, coherencia y visión de Estado. Magallanes ha estado conectada históricamente al país por rutas de agua, desde que en 1843 se afirmó la soberanía nacional con velas y coraje. Hoy, más que nunca, esta "autopista azul" puede consolidarse como columna vertebral de una nueva economía azul, donde la integración territorial no se construye solo con cemento, sino con voluntad política, lucidez estratégica y real vocación oceánica. Es tiempo de reconocer en el mar no solo una alternativa logística, sino una oportunidad país para proyectar desarrollo, equidad y soberanía en el extremo sur de Chile.