

Antártica, infraestructura, soberanía y Estado

El viento magallánico volvió a recordar esta semana quién manda en el extremo sur. La comitiva encabezada por la ministra de Obras Públicas, Jessica López, debió suspender momentáneamente su cruce al Aeródromo Teniente Marsh y esperar en Puerto Williams.

Lo relevante no es el vuelo que no despegó, sino la dirección que sí avanza. En la isla Rey Jorge, en Bahía Fildes, ya se iniciaron dos obras que pueden marcar un antes y un después en la presencia chilena en el continente blanco: la construcción de un muelle y la rehabilitación de la pista del Aeródromo Teniente Marsh. No se trata de infraestructura ornamental ni de proyectos para la estadística presupuestaria. Son piezas críticas de conectividad en uno de los territorios más estratégicos del planeta. El nuevo muelle en Bahía Fildes apunta a resolver una limitación histórica en

cuanto al atraque seguro y eficiente de embarcaciones. En un entorno donde las ventanas climáticas son estrechas y las operaciones logísticas complejas, mejorar la infraestructura portuaria no es sólo una mejora técnica, sino un salto cualitativo en capacidad operativa. Permitirá fortalecer la actividad científica, apoyar a la Armada y facilitar el trabajo de bases de distintos países que comparten esa zona bajo el marco del Sistema del Tratado Antártico.

La rehabilitación de la pista del Aeródromo Teniente Marsh, por su parte, tiene una dimensión aún mayor. Hoy es el principal aeródromo del sector y es utilizado por múltiples países. Su operatividad no sólo impacta a Chile, sino a la comunidad internacional que desarrolla investigación, logística y cooperación en el territorio antártico. Modernizar y asegurar esa infraestructura es, por tanto, un acto de responsabilidad global, pero también una afirmación concreta del rol

chileno en la gobernanza antártica.

No puede leerse este despliegue sin considerar la red subantártica que lo sustenta. Puerto Williams, con su terminal moderno; el punto de posada para helicópteros en Puerto Toro; los planes de nueva terminal en Puerto Natales; y la conectividad permanente desde Punta Arenas configuran un engranaje territorial que trasciende la obra aislada. Cada aeropuerto, cada muelle y cada pista forman parte de una arquitectura estratégica que proyecta a Magallanes como puerta de entrada natural a la Antártica.

En ese contexto, el debate sobre el Centro Antártico Internacional en Punta Arenas no puede reducirse a una discusión contable. Es legítimo revisar costos, exigir eficiencia y ajustar diseños. Pero también es necesario preguntarse qué ambición tiene Chile respecto de su futuro antártico. Si el país aspira a consolidarse como potencia en ciencia polar,

como plataforma logística y como actor influyente en la toma de decisiones sobre el continente blanco, entonces la infraestructura científica y tecnológica no es un lujo y debe ser entendida como una inversión de largo plazo.

La Antártica no es un paisaje lejano ni una postal turística. Es proyección internacional, es política exterior, es ciencia de frontera y es identidad austral. En esa ecuación, Magallanes no puede ser un simple espectador, sino el epicentro operativo y simbólico de esa presencia. El viento podrá cerrar aeródromos y retrasar itinerarios. Pero la estrategia no puede detenerse. Las obras en Bahía Fildes, la modernización del Teniente Marsh y la apuesta por el Centro Antártico Internacional deben entenderse como parte de una misma visión y esfuerzos para fortalecer la presencia chilena con hechos concretos, infraestructura robusta y planificación de Estado.