

Regiones del sur austral, como Los Lagos, Aysén y Magallanes

"Chile por Chile": Reavivan demanda de conectividad total por el territorio nacional

Dejar de depender exclusivamente del tránsito por Argentina resulta clave tanto en lo geopolítico como económico, destacan especialistas y voces de la zona.

SOLEDAD NEIRA FARÍAS

"Nuestro sueño es viajar por nuestro país y dejar Argentina como alternativa. Hemos hecho pruebas con camiones en la Ruta 7 (Carretera Austral) y los resultados han sido muy positivos", afirma Jaime Cárdenas, presidente de la Unión de Transportistas de Magallanes (Utramag), una de las voces que reavivan la antigua demanda del sur austral, "recorrer Chile por Chile", y dejar de depender del obligado cruce por rutas trasandinas para sortear una naturaleza salvaje y hostil que se ha convertido en un obstáculo difícil de superar.

Incluso más compleja que los que ya ha salvado la Carretera Austral, en gran parte de sus más de mil kilómetros entre las regiones de Los Lagos y Aysén.

Precisamente, el próximo año se cumple medio siglo desde que en 1976 se diera el impulso definitivo a un proyecto para conectar el sur austral mejorando huellas abiertas por colonos y diseñando un trazado ambicioso que cruza selvas, pantanos, y que bordea acantilados y fiordos y lagos.

Discrepancia sobre kilómetros construidos

Pero en los últimos años, según autoridades y habitantes de la zona, "no ha sumado un kilómetro", pese a anuncios —como el del Presidente Gabriel Boric, quien en enero de 2022, en Aysén, comprometió la pavimentación de 142 km de la Ruta 7 (rol caminero de la Carretera Austral) durante su gobierno.

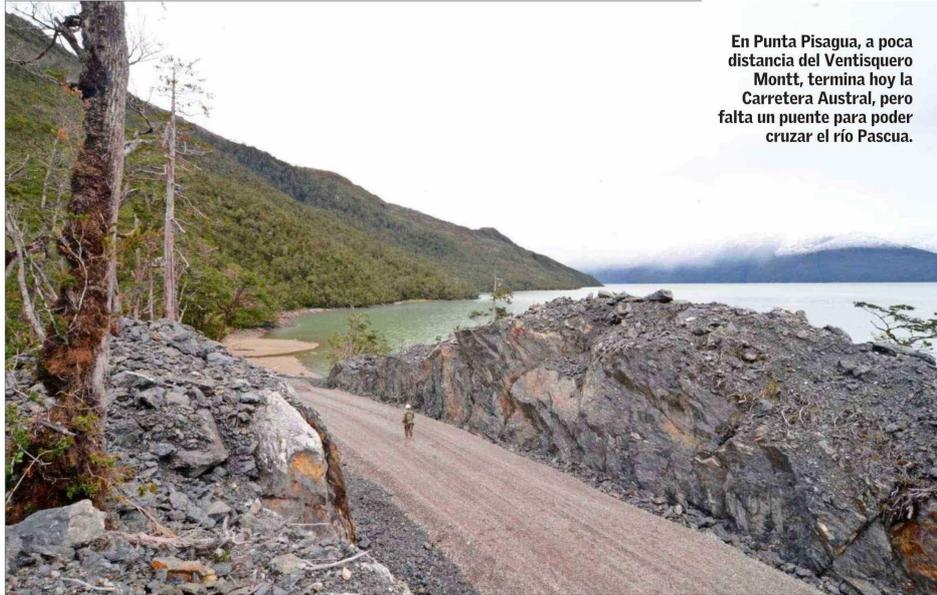
Un dato que no comparte el Ministerio de Obras Públicas (MOP), el cual asegura que en los últimos tres años se han pavimentado "41,17 km, hay 63,70 km en adjudicación, 17 km en licitación y 57,5 km por licitar entre 2025 y 2026".

"Ni un kilómetro nuevo", apunta el alcalde de Cochrane, Patricio Ulloa (UDI), quien ha acusado el abandono que sufre la provincia de Capitán Prat, en general, donde prácticamente no hay vías pavimentadas.

"Ni un metro, digamos, de este Gobierno en la Región de Aysén", agrega Claudio Radonich (RN), alcalde de Punta Arenas, quien defiende una política pública que "va en la línea de tener soberanía, autonomía (...) y que permita que los camioneros puedan usar la ruta" y no seguir dependiendo de rutas argentinas para abastecer a Magallanes.

Según el MOP, hoy, entre Puerto Montt y Puerto Yungay (Fiordo Mitchell) (unos 1.000 km de trazado) 614,5 km están pavimentados.

Técnicamente, la Ruta 7 no termina en Villa O'Higgins, a la que



En Punta Pisagua, a poca distancia del Ventisquero Montt, termina hoy la Carretera Austral, pero falta un puente para poder cruzar el río Pascua.

SOLEDAD NEIRA

“La soberanía se ejerce poblando y mostrando presencia (...). No podemos seguir con población en zonas extremas que se vinculan al mundo solo a través de rutas, comunicaciones y servicios de países vecinos”.

ROBERTO AMPUERO
EXCANCELLER

“Hay que hacer un esfuerzo en la zona sur. La amistad, digamos, con los vecinos es una cosa que también hay que mantener, pero no está garantizada eternamente”.

FEDERICO ARENAS
ESPECIALISTA EN PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE LA UC

se conecta por la X-91 por unos 100 km desde Río Bravo. Y desde allí, hace más de una década están construidos otros 56 km hacia Punta Pisagua, tramo que no está operativo porque falta un puente

sobre el río Pascua. La propuesta de los sureños, en la que coinciden autoridades y gremios de las tres regiones, se enfoca en mejorar las condiciones de lo existente y promover más frecuencias de barcazas, que hoy solo hacen un viaje menos de una vez por semana entre Fiordo Mitchell y Puerto Natales.

Aunque sigue siendo un problema el estándar de la vía al sur de Cerro Castillo a Mitchell. "De tierra, de ripio... Este verano ha sido muy compleja la mantención y la conservación (...). Ha sido calificada como una vergüenza, en muy malas condiciones, con mucho hoyo y la famosa calamina", dice el alcalde Ulloa.

La necesidad de una ruta segura

"Hoy, hay una diferencia de 24 horas de demora. Si se mejora el camino, por supuesto que esto se cambia, y si hay más flujos, va a ser una alternativa totalmente viable", dice el edil Radonich.

Una alternativa que da autonomía para que los productos que llegan y salen de Magallanes vayan por una vía segura, "ya que con Argentina hay demoras, hay vejámenes y, sobre todo, malos tratos, además de la aduana", agrega.

"En 2024 pasaron 20 mil camiones a nuestra región (el 80% de la carga llega por tierra), tanto a Natales como a Punta Arenas, y en total lo que se gasta o lo que de-

jan los camioneros chilenos en esta ruta, que parte de nuestra zona y vuelve a Chile, ya sea por Osorno o por Pucón, son cerca de US\$ 20 mil, entre combustibles y los demás gastos que podrían quedar en Aysén", remarca Radonich.

El gerente general de Tabasa, Cristóbal Kulczewski, complementa: "Sabemos las dificultades que enfrentan camioneros al transitar por Argentina, por lo que estamos analizando cómo mejorar la frecuencia de nuestros servicios y aumentar la capacidad de los buques entre Yungay y Natales".

"Yo creo que la opción bimodal tiene que existir, es un modelo de garantía (...), o nos vamos a demorar muchos años más", afirma el gobernador de Los Lagos, Alejandro Santana (RN), quien junto a su par de Aysén, Marcelo Santana (UDI), se reunieron recientemente con la titular del MOP, Jessica López (PS).

"Son tres regiones que se ponen de acuerdo por la importancia para el motor productivo, especialmente porque sería una economía circular interna", remarca Alejandro Santana.

Hace pocos días la ruta fue escenario de un accidente que pudo ser fatal, cuando dos turistas argentinos no se dieron cuenta del fin de la ruta en Fiordo Largo y bajaron por la rampa hacia el mar, mientras la barcaza aún no llegaba

desde Caleta Gonzalo.

Ahí está uno de los puntos críticos. El mejoramiento del tramo Caleta Gonzalo a Santa Bárbara, al norte de Chaitén, fue abandonado por una constructora y sigue dependiendo de un puente mecano instalado de emergencia tras la erupción del Volcán Chaitén (2008) y otros dos de madera y en servicio desde hace casi cuatro décadas.

José Luis Hernández, seremi del MOP en Magallanes, recuerda que además de

Fiordo Mitchell-Puerto Natales, para lo que "se requiere una mayor regularidad que les permita a ellos poder tener disponibilidad de barcazas", existe otro proyecto de conexión de "Chile por Chile".

A futuro, remarca Hernández, "es una obra presentada a un horizonte de 60, 70 años, porque involucra ir por tierra en una combinación de tramos terrestres y 7 u 8 marítimos para salvar los fiordos, que bordea Campo de Hielo Sur para conectar la Ruta 7 con la Ruta 9, en Magallanes".

La estratégica "soberanía vial"

"La soberanía se ejerce poblando y mostrando presencia de la nación también en las zonas extremas. Chile debe proyectar su vínculo con el exterior desde sus zo-

nas extremas, más aún cuando limitamos con vecinos que sí se ocupan de poblarlas, lo que incluye seguridad, educación, salud, infraestructura y comunicaciones modernas, que es la forma en que el ciudadano se integra al resto del país", afirma el excanciller Roberto Ampuero.

Y enfatiza: "No podemos seguir con población en zonas extremas que se vinculan al mundo solo a través de rutas, comunicaciones y servicios de países vecinos".

A juicio de Ampuero, "aún carecemos de una política efectiva de poblar territorios que colindan con zonas que nuestros vecinos, por su parte, sí han poblado".

"La seguridad de Chile, por ejemplo, se ve afectada primero a través de la inmigración ilegal en zonas extremas. Luego, ella y la delincuencia internacional se desplazan al resto del país", agrega el exministro Ampuero.

Federico Arenas, profesor del Instituto de Geografía de la U. Católica, reflexiona que "hay que hacer un esfuerzo en la zona sur. La amistad, digamos, con los vecinos es una cosa que también hay que mantener, pero no está garantizada eternamente", por lo que se requiere una mirada estratégica y con perspectiva, "y hacer el esfuerzo que haya que hacer para concretar esto de 'Chile por Chile' (...). Habrá que poner más barcazas, seguramente invertir en muchos kilómetros de concreto, pero es una decisión estratégica que, si uno está mirando con sensibilidad territorial el desarrollo, en algún momento tenemos que hacer".

"Lo que hagamos o dejemos de hacer hoy sobre ese espacio va a marcar el desarrollo de la zona en los próximos 100, quizás 200 y más años (...). Hay que hacer un esfuerzo para mejorar el funcionamiento de ese espacio (...). Los territorios no surgen de la casualidad, son resultado de decisiones que se toman en distintos momentos de la historia", apunta.

Se trata de un desarrollo que, en el caso del sur austral, supone desafíos, como "la conservación de la naturaleza, el respeto por el funcionamiento de los sistemas naturales (...); no es solo infraestructura. También es qué es lo que queremos hacer con el tremendo capital natural que tiene esa zona", dice.

Especialista en Planificación Territorial, Arenas agrega que desde la mirada geopolítica, y dado el contexto mundial, donde nuevos líderes con "tendencia más bien a desconocer los acuerdos, por ejemplo, comerciales o de integración (...), es muy importante la conectividad por Chile. O sea, 'Chile por Chile' me parece un eslogan muy interesante, teniendo en consideración la mirada más geopolítica", remarca.

"Hay que ir más allá de la rentabilidad social simple. Los análisis clásicos no dan para justificar una inversión en ese caso", observa.