

Fecha: 28-08-2025
Medio: El Pingüino
Supl.: El Pingüino
Tipo: Noticia general
Título: Ruta Vicuña-Yendegaia: Gobierno aplaza su término a seis años más

Pág.: 7
Cm2: 357,9
VPE: \$ 428.742

Tiraje: 5.200
Lectoría: 15.600
Favorabilidad: ☐ No Definida

El gobierno anterior proyectaba terminar el 2025, sin embargo, la actual administración lo aplazó hasta el 2031

Ruta Vicuña-Yendegaia: Gobierno aplaza su término a seis años más

● El MOP reafirmó que aún faltan 30 kilómetros para cerrar el trazado, pero asegura que la obra terminará en 2031. Desde 2010 se repiten las promesas incumplidas bajo distintas administraciones.

Crónica

periodistas@elpinguino.com

A más de tres décadas de iniciada la construcción del camino Vicuña-Yendegaia, la promesa de integración plena para Tierra del Fuego sigue siendo eso: una promesa. Con información de la Seremi de Obras Públicas de Magallanes se confirmó que aún restan 30 kilómetros por ejecutar y que el horizonte de término desde mayo del presente año se fijó para 2031, una fecha que vuelve a aplazar la esperada conexión austral.

Un proyecto de envergadura

El proyecto contempla 139,6 kilómetros de extensión, desde el Río Rasmussen hasta Bahía Yendegaia, atravesando hitos como Valle de la Paciencia, Lago Fagnano, Río Azopardo y Paso Las

Lagunas en la Cordillera de Darwin. Además, incluye un ramal de 13 km hacia Caleta María como alternativa multimodal.

Hoy los trabajos avanzan por frentes norte y sur: desde el km 77,4 al 93,5 en la ribera de los ríos Betbeder y Toledo, y desde el km 139,6 al 118 en Caleta 2 de Mayo.

La inversión sectorial supera los 13.500 millones de pesos y depende en gran medida del Cuerpo Militar del Trabajo (CMT).

Para sostener la logística se utiliza la barcaza Aunashaka, incorporada en 2018 con capacidad para 50 pasajeros y 120 toneladas de carga, clave para abastecer campamentos en sectores aislados. Sin embargo, pese a contar con este soporte, el avance entre 2012 y 2024 apenas pasó del 50% al 68%, un estancamiento que refleja la dificultad de los últimos tramos, pero también la

falta de continuidad política y presupuestaria.

El seremi de Obras Públicas, José Luis Hernández, reafirmó que la meta es cerrar en 2031: "Esperamos terminar la obra... de aquí al 2031 con un fuerte impulso y el trabajo mancomunado ejecutado entre el Gobierno y el Ejército".

En paralelo, se anunció que el tramo intermedio de 16,1 km se licitará después de 2025 y que se avanza en el diseño del puente sobre el río Lapataia.

Historial de retrasos y promesas incumplidas

Los retrasos no son nuevos. Ya en 2012 se hablaba de la mitad del trazado construido. En 2016, la Presidenta Michelle Bachelet visitó la zona y prometió que la ruta sería el emblema de "conectar Chile con Chile", pero su mandato terminó sin mayores avances estructurales. En 2019, con la

Aunashaka en servicio, se aseguraba que la obra entraba en fase de consolidación; sin embargo al año siguiente, con la pandemia, se desvió la prioridad hacia otros proyectos de mayor impacto para la ciudadanía. Con el actual gobierno, encabezado por Gabriel Boric, se fijó en 2024 un avance del 68% y, en 2025, se empujó la meta al 2031. En los hechos, más que corregir la inercia, la administración actual institucionalizó el aplazamiento. La ruta, que se prometía operativa en 2023-2025, ahora se posterga seis años más. Esta secuencia refleja un patrón evidente: cada administración repite el discurso de integración, ajusta la narrativa y difiere la fecha de entrega. ¿El costo? Una región que sigue sin conexión terrestre continua y que observa cómo la ruta se convierte en la crónica de una promesa aplazada.



El proyecto, uno de los más ambiciosos en la región, contempla 139,6 kilómetros de extensión, desde el Río Rasmussen hasta Bahía Yendegaia.

Desafío pendiente

El MOP insiste en que los retrasos obedecen a factores ambientales, arqueológicos y climáticos, propios de una de las zonas más australes y complejas del mundo. Sin embargo, el trasfondo muestra también déficit de gobernanza de proyectos: cambios de prioridades, financiamiento fragmentado y poca capacidad de sostener cronogramas.

La meta de 2031 se convierte en la nueva vara de medición. El desafío, ahora, es que ese compromiso no vuelva a ser otro anuncio vacío. Magallanes no necesita más promesas: necesita que la carretera Vicuña-Yendegaia deje de ser un símbolo de postergaciones y pase a ser, de una vez, la obra de integración que lleva décadas esperando.