



Foto: Tabasa



Actualmente un transbordador pequeño conecta Puerto Yungay con Natales. Entre otras cosas, el proyecto implementaría una flota de ferries de alta velocidad.

Académico Jorge Guzmán

“La importancia geopolítica de la ruta Chile por Chile es sustantiva”

- El proyecto inició su tramitación en el Mop el pasado viernes y autoridades magallánicas se reunieron en la semana con autoridades de Aysén y la empresa Tabasa.

En la palestra ha estado estos días el ambicioso proyecto de la ruta Chile por Chile, camino bimodal que busca resolver una de las problemáticas más históricas de la conectividad nacional.

Impulsado por el ingeniero magallánico Bozidar Marusic y respaldado por un equipo de expertos, el plan contempla la construcción de una carretera de alto estándar y un sistema de ferries de alta velocidad, lo que permitiría unir el sur de Chile sin depender de rutas argentinas.

Jorge Guzmán, académico de la Universidad Autónoma de Chile, exdiplomático y consultor en proyectos de inversión internacional, ha participado en este esfuerzo desde la perspectiva geopolítica y en la búsqueda de financiamiento privado.

Según explicó, el objetivo es lograr una conexión vial ininterrumpida desde Puerto Montt hasta Punta Arenas, lo que “tiene un impacto estratégico, económico y social de enorme relevancia para la región y para todo el país”.

Impulsado por el ingeniero magallánico Bozidar Marusic y respaldado por un equipo de expertos, el plan contempla la construcción de una carretera de alto estándar y un sistema de ferries de alta velocidad, lo que permitiría unir el sur de Chile sin depender de rutas argentinas

Un corredor estratégico para Chile

El proyecto contempla dos fases principales. La primera es la construcción de una carretera que conectará Ralún con Chaitén, eliminando la dependencia de barcazas en ese tramo. La segunda etapa se enfocará en unir Cochrane con Caleta Yungay, donde se implementará un sistema de ferries rápidos con destino a Natales.

Guzmán destacó que esta iniciativa fortalece la autonomía logística de Chile y que el plan contemplado sería de alto estándar. Esto se traducirá en un sistema vial diseñado para operar en cualquier época del año, incluso en condiciones climáticas adversas.

Desde la perspectiva geopolítica, el académico subrayó que no se trata de una medida contra Argentina, sino de un proyecto de desarrollo con un impacto positivo en la integración regional. “En un contexto más amplio puede servir a la integración también”, acotó.

A su vez, esta nueva ruta podría solucionar un problema recurrente en la relación entre ambos países: el deterioro de los caminos argentinos por el constante tránsito de camiones chilenos.

Según Guzmán, esta queja es comprensible, ya que la carga que se transporta hacia Magallanes atraviesa su territorio, afectando sus caminos sin que exista una infraestructura ade-

cuada que distribuya ese tráfico.

Con este nuevo corredor, los transportistas chilenos ya no dependerían de la red vial argentina, lo que reduciría significativamente la fricción en las relaciones bilaterales. “Ya no es un problema para Argentina, y eso es fantástico, porque la relación con Argentina aquí tiene que mejorar”.

Además, la apertura de esta ruta dentro del territorio chileno permitirá nuevas oportunidades para el turismo y el comercio en la Patagonia, incentivando un flujo más equilibrado entre ambos países. “A mucha gente de Argentina le va a interesar venir al lado chileno”, señaló el académico.

Estado del proyecto y apoyo institucional

El proyecto ya ha superado algunas etapas. De acuerdo con Guzmán, el equipo cuenta con un preacuerdo con un fondo de inversión extranjero dispuesto a financiar la obra, sujeto a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas (Mop). “El Mop tiene una normativa muy

estricta, pero esas exigencias son justamente lo que hace exitoso el sistema de concesiones chileno”, aseguró.

Asimismo, la iniciativa ha recibido el respaldo de la Comisión de Zonas Extremas del Senado, así como de los gobiernos regionales de Los Lagos y Aysén. Sin embargo, Guzmán lamentó que, hasta el momento, no han recibido respuesta del gobierno regional de Magallanes.

Plazos y próximos pasos

Guzmán aseguró que, el pasado viernes, el proyecto dio un paso crucial con el inicio formal de su tramitación en el Mop. En términos de plazos se estima que los primeros 272 kilómetros del tramo Ralún-Chaitén podrían estar operativos en 2029.

Finalmente, el académico hizo un llamado a la cooperación entre el sector público y privado, así como a la comunidad, para concretar esta iniciativa. “Este es un proyecto del cual se ha hablado durante décadas, pero para hacerlo realidad, tenemos que remar todos por el mismo lado”, concluyó.