Tierra del Fuego: una ruta nueva y los desafíos que la esperan

La pavimentación de la Y-71 mejora la conectividad de la isla. El cierre de Forestal Russfin muestra que el camino no basta si faltan servicios, certezas y reglas que funcionen.

Arturo Storaker Molina · Presidente Regional UDI Magallanes · 26 de noviembre de 2026

Este año, una emergencia en Caleta María terminó en aeroevacuación porque la ambulancia no pudo acceder por el mal estado de la ruta, afectada, entre otros factores, por agua, zanjas y represas de castores. El episodio refleja una realidad conocida en Tierra del Fuego: llegar sigue siendo difícil, pero también lo es sostener actividad y servicios una vez que se llega.

La pavimentación de la Y-71 avanza y la conexión hacia Yendegaia abre la posibilidad de integrar mejor el sur de la isla. Es una buena noticia: una carretera segura reduce tiempos, facilita emergencias, baja costos y acerca territorios históricamente aislados. Sin embargo, la conectividad por sí sola no responde qué actividades pueden sostenerse, qué inversiones logran concretarse ni qué servicios existen.

El Estado ha invertido en conectividad vial y eso es un paso necesario, pero es solo una parte de lo que se requiere. Para que se ejecuten proyectos productivos y turísticos que generen empleo permanente, la isla necesita además mejores herramientas de incentivo, acordes a su realidad actual: una carretera abre la puerta, pero no decide quién invierte, cuánto y por cuánto tiempo.

Un caso que ilustra el desafío: Forestal Russfin

Forestal Russfin operaba desde 1991, acogida a la Ley Navarino, con empleos directos y una red de proveedores. Cerró tras cuatro años de pérdidas, y la propia empresa señaló como razones la baja demanda, mayores costos de producción y una logística muy costosa por operar lejos de los centros urbanos. Su efecto fue más amplio que la pérdida de empleos: en una zona con pocos servicios, la empresa también entregaba alojamiento, alimentación, reparación de neumáticos y combustible. Tras el cierre, el sur de Timaukel quedó sin una estación de servicio abierta al público, y el municipio busca instalar una solución en Pampa Guanaco.

El caso no permite concluir que una ley haya fracasado ni atribuir responsabilidades a una autoridad en particular. Sí muestra que, aun con incentivos especiales, una empresa relevante puede dejar de ser viable cuando las condiciones del entorno no la acompañan. En un territorio de baja población, la salida de un actor privado puede dejar de inmediato un vacío de servicios básicos.

Proyectos que esperan definiciones

La isla cuenta con iniciativas, pero varias enfrentan demoras. El nuevo centro de residuos sólidos para las tres comunas fueguinas acumula cerca de diecisiete años de diseño, y su costo prácticamente se duplicó antes de llegar a la etapa de ejecución. También hay necesidades pendientes en el aeródromo de Porvenir, en terrenos para vivienda y en conectividad secundaria. Lo deseable es que la dificultad de coordinar instrumentos públicos no signifique años de espera.

Dos polos para la isla: Caleta María y el lago Fagnano

Caleta María puede ser la puerta de entrada a los ventisqueros del Seno Almirantazgo. Allí puede nacer la navegación turística hacia glaciares, fiordos y fauna marina. Para que crezca se necesitan muelle, acceso terrestre y reglas claras en el borde costero.

El lago Fagnano ofrece otra oportunidad. Su desagüe, el río Azopardo, llega a Caleta María, y la pesca deportiva ya es un atractivo reconocido. A futuro, con acuerdos binacionales, podrían desarrollarse navegaciones por el lago hacia Argentina, con Tolhuin como puerta de llegada. Desde allí se conecta el circuito turístico con Río Grande, principal ciudad de la provincia argentina, y con Ushuaia.

Así, Almirantazgo, Fagnano y Tolhuin podrían formar un solo corredor de naturaleza, pesca y navegación entre ambos lados de la isla. Requiere estudios, normas de acceso y coordinación entre ambos países, pero el potencial justifica empezar a conversarlo.

Conservar y producir

En Bahía Inútil se encuentra la única colonia reproductiva conocida de pingüino rey en Chile, especie clasificada En Peligro, que constituye un activo turístico, científico y de conservación. En la misma bahía existe una solicitud para desarrollar un parque eólico marino sobre casi 396 kilómetros cuadrados de fondo marino. La concesión no ha sido otorgada y el proyecto debe pasar por las evaluaciones correspondientes. El caso muestra la utilidad de ordenar el territorio con anticipación: Chile necesita inversión energética, Tierra del Fuego necesita actividad productiva y ambos objetivos deben convivir con la protección de una colonia única. Para ello conviene definir zonas, impactos, estándares y compatibilidades con información suficiente, sin determinar ganadores de antemano.

Fauna silvestre y asilvestrada

Guanacos. Es una especie nativa y su recuperación es un logro de conservación. Estimaciones recientes sitúan su población potencial en el sector chileno de la isla en torno a 240 mil ejemplares, lo que hace necesario estudiar la capacidad de carga, la presión sobre las praderas y alternativas de manejo sustentable basadas en evidencia científica.

Perros asilvestrados. Entre 2012 y 2025, Tierra del Fuego concentró 3.284 animales dañados por ataques, cerca del 82% del perjuicio regional registrado. Los gremios han solicitado una respuesta por años; sin embargo, la legislación de tenencia responsable fue diseñada para mascotas, y el propio Estado reconoce que no cuenta con herramientas claras para controlar poblaciones ferales en zonas rurales. Más que falta de diagnóstico, se observa un vacío institucional.

Castores. La especie degrada bosques, turberas y caminos, y su control sostenido es parte de la mantención de la conectividad local.

Las leyes de excepción y una agenda previa a la inauguración

La Ley Navarino vence en 2035 y la Ley Tierra del Fuego en 2036, y el Consejo Regional revisa su continuidad. Más allá de prorrogarlas o no, resulta útil contar con datos: qué inversión efectiva generaron, cuánto empleo permanente dejaron, qué empresas sobrevivieron, cuáles no lograron usar los beneficios, cuánto demoraron los trámites y qué costos quedaron fuera de los incentivos. El caso Russfin indica que un beneficio tributario, por sí solo, no compensa una logística cara, la falta de servicios, la baja escala, la burocracia o la distancia a los mercados. Actualizar las normas para actividades como ganadería moderna, turismo de naturaleza, pequeña minería formal, servicios logísticos, energía y conservación, junto con una fiscalización adecuada, ayudaría a que las reglas mantengan sentido económico.

Antes de que la Y-71 y la ruta Vicuña-Yendegaia entren en pleno uso, la isla podría avanzar en una agenda concreta: combustible y servicios en el sur; una solución legal para los perros asilvestrados; manejo científico del guanaco; control sostenido de castores; mantención de caminos secundarios; muelle y reglas claras para Caleta María; estudios para el lago Fagnano y su conexión con Tolhuin; protección efectiva de la colonia de pingüino rey; una revisión de las leyes de excepción; y mecanismos de coordinación que resuelvan conflictos entre organismos a tiempo.

La inversión vial es un avance que hay que reconocer; el desafío es que sea el primer paso de una política de desarrollo con incentivos que funcionen. La carretera será visible porque puede recorrerse y fotografiarse; los permisos, la regulación y la coordinación pública son menos visibles, pero influirán de manera decisiva en el futuro de la isla. Si se atienden ahora, la nueva conectividad puede abrir una etapa distinta; de lo contrario, existe el riesgo de inaugurar mejores caminos hacia los mismos desafíos.