



140 AÑOS

1886 - 2026

"Avanzando hacia la excelencia"

Documento de Análisis



El Estrecho de Magallanes: Interés de alto valor para Chile en el siglo XXI

1 de julio, 2026

Centro de Estudios Estratégicos

Javiera Pizarro Concha¹

Introducción

A comienzos del siglo XVI, las potencias europeas competían encarnizadamente por el control de las rutas hacia las Indias Orientales, fuente de las especias, sedas y textiles que constituían el comercio más lucrativo del mundo conocido. España, bloqueada por las rutas portuguesas que rodeaban África, necesitaba un paso occidental hacia las Molucas. Fue en ese contexto que el navegante Hernando de Magallanes propuso al rey Carlos I la búsqueda de un canal al sur del continente americano, expedición que zarpó en 1519 y que, tras un año de penurias, motines y naufragios, encontró en octubre-noviembre de 1520 el paso que uniría por primera vez el Atlántico con un océano que expedicionarios bautizarían como "Pacífico" (BAASCH BARBERIS, 2020).

Durante los siglos siguientes, el estrecho fue escenario de expediciones fallidas —como la trágica colonia de Pedro Sarmiento de Gamboa, recordada como el "Puerto del Hambre"— y de incursiones de corsarios ingleses y holandeses que buscaban eludir el monopolio español. Con la independencia de las repúblicas americanas, la cuestión de soberanía del estrecho adquirió una nueva dimensión y en 1843, temiendo una ocupación británica o francesa, Chile tomó posesión efectiva del paso mediante el viaje de la goleta *Ancud*, al mando del capitán Juan Williams, quien izó la bandera nacional en el fuerte Bulnes, el 21 de septiembre de 1843 (Memoria Chilena, s.f.).

Pocos años después, en 1848, se fundó Punta Arenas, que se convertiría en el principal centro urbano austral y en un punto de tránsito esencial para la navegación mundial hasta la apertura del Canal de Panamá en 1914.

Este recorrido histórico no es un fin en sí mismo, sino la base para comprender por qué, más de quinientos años después de su descubrimiento, el Estrecho de Magallanes vuelve a ocupar un lugar

¹ Investigadora asociada del Centro de Estudios Estratégicos de la Academia de Guerra del Ejército de Chile.

relevante en el tablero geopolítico mundial. El propósito de este artículo es analizar esa renovada importancia desde tres ángulos: su condición de nodo geopolítico global, su valor estratégico para Chile y los desafíos que hoy se proyectan sobre esta vía marítima, para concluir con un llamado a la anticipación política y estratégica.

I. El Estrecho de Magallanes como nodo geopolítico global

Desde los clásicos del pensamiento geopolítico —Alfred Thayer Mahan y su énfasis en el poder naval como determinante del poder estatal, o Halford Mackinder y su análisis de los espacios de control global— el dominio de los estrechos y pasos marítimos ha sido considerado un elemento central de la proyección de poder. El Estrecho de Magallanes encaja en esta tradición de análisis como uno de los pocos *chokepoints* (puntos de estrangulamiento) naturales del planeta: el único paso navegable entre el Atlántico y el Pacífico en el extremo sur de América, junto con el Paso Drake y el Canal de Beagle, ambos de condiciones de navegación considerablemente más severas.

Conviene precisar, sin embargo, que en la teoría geopolítica clásica la condición de *chokepoint* no confiere por sí mismo un poder de dominio, sino una ventaja posicional: la geografía privilegia a quien controla sus orillas no para clausurar un paso, sino para observarlo, administrarlo y, llegado el caso anticipar respuestas. Esta distinción entre control de bloqueo y posición de ventaja resulta esencial para comprender el caso chileno. En efecto, la condición de *chokepoint* no implica que Chile ejerza —ni pretenda ejercer— un control de cierre sobre el tránsito. Por el contrario, desde su incorporación al territorio nacional, el Estrecho de Magallanes ha sido declarado de libre navegación para buques de todas las banderas, política que Chile ha mantenido de manera invariable. La geografía confiere a quien posee sus orillas una posición de observación, control administrativo, y de capacidad de prevención, que permite optimizar una eventual respuesta ante cualquier uso indebido del paso, lo que constituye en sí mismo un activo estratégico de primer orden.

Históricamente, el estrecho fue la arteria obligada del comercio entre Europa, la costa occidental de Sudamérica, Asia y Oceanía. Su período de mayor esplendor coincidió con la segunda mitad del siglo XIX, cuando Punta Arenas se transformó en uno de los puertos más activos del hemisferio sur gracias al comercio de lana, cueros y minerales. La apertura del Canal de Panamá en 1914 redujo drásticamente ese tráfico al ofrecer una ruta más corta entre ambos océanos, pero nunca lo eliminó: los buques de gran

DOCUMENTO DE ANÁLISIS

calado que exceden las dimensiones del canal panameño continuaron utilizando el Estrecho de Magallanes como única alternativa natural.

Esa relevancia residual ha vuelto a cobrar fuerza en los últimos años por una razón inesperada: el cambio climático. La severa sequía que afectó la cuenca del lago Gatún —reserva hídrica que alimenta las esclusas del Canal de Panamá— obligó a la autoridad del canal a restringir drásticamente el número de tránsitos diarios desde fines de 2023, generando demoras, sobrecostos y largas filas de espera. Como consecuencia, numerosas navieras comenzaron a desviar buques graneleros, gaseros y petroleros hacia rutas alternativas, entre ellas el Estrecho de Magallanes, pese a que esto implicaba viajes considerablemente más largos (Díaz, 2024). Reportes especializados han dado cuenta que el tráfico mercante por el estrecho creció de manera notoria en los primeros meses de 2024 en comparación con años anteriores, cifra que fue ratificada por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), dependiente de la Armada de Chile (Isla, 2024).

A esta dinámica se suma la creciente actividad turística: Punta Arenas se ha consolidado como una de las puertas de entrada a la Antártica más importantes y punto de partida hacia destinos de alto valor natural como Torres del Paine y el Cabo de Hornos, lo que representa una fuente de ingresos en expansión para la región austral. En síntesis, la combinación de presiones climáticas sobre rutas alternativas, el repunte del comercio internacional y el auge del turismo de expedición están devolviendo al Estrecho de Magallanes un protagonismo que parecía reservado a los libros de historia.

II. La importancia estratégica del Estrecho para Chile

Para Chile, el Estrecho de Magallanes no es solo un activo geográfico, sino un componente estructural de su identidad territorial, de su política de defensa y de su proyección hacia la Antártica. La soberanía chilena sobre esa zona geográfica se sustenta jurídicamente en la posesión efectiva ejercida desde 1843 y en el Tratado de Límites de 1881, con Argentina, que reconoció el dominio chileno sobre el estrecho a cambio de la fijación de límites en la Patagonia. Bajo el derecho internacional, esta soberanía coexiste con un régimen de paso en tránsito para buques y aeronaves extranjeras: Chile debe garantizar la libertad de navegación, pero conserva plena soberanía sobre las aguas, el lecho marino y su administración. Este equilibrio —soberanía plena con apertura garantizada— ha sido un pilar de la política exterior chilena y un elemento de credibilidad internacional que el país ha defendido de manera consistente.

DOCUMENTO DE ANÁLISIS

La relación con Argentina añade un dinamismo no menos relevante a esta ecuación. Desde fines del siglo XIX, la proximidad geográfica y la importancia compartida del extremo austral dieron lugar a percepciones recíprocas sobre la seguridad de la región, donde los territorios, mares y canales en esa zona geográfica fueron leídos por ambos Estados como espacios estratégicos. Estas percepciones contribuyeron a una de las controversias limítrofes más significativas del siglo XX, la del canal Beagle, en 1978. La mediación papal y el posterior Tratado de Paz y Amistad de 1984 permitieron encauzar diplomáticamente dichas controversias y establecer un marco estable para la normalización y la cooperación bilateral, vigente hasta hoy.

Históricamente, Chile ha considerado y valorizado el estrecho como un territorio clave para la integridad territorial, cuyo control permite proyectar capacidades. La Armada de Chile mantiene una presencia permanente a través de la Base Naval Magallanes, en Punta Arenas, sede de la IV Zona Naval, responsable del control del tráfico marítimo, de las operaciones de búsqueda y rescate y de la vigilancia de las aguas australes. Esta infraestructura no solo cumple funciones de seguridad y apoyo a la navegación comercial, sino que constituye además una de las bases logísticas de la que depende en gran medida el sostenimiento de las bases antárticas chilenas, lo que vincula directamente la política austral con la política antártica del país.

A esta dimensión de seguridad se suma una dimensión de desarrollo. La región de Magallanes y la Antártica Chilena posee uno de los mejores recursos eólicos del planeta, lo que ha impulsado una apuesta de largo plazo por la producción de energías renovables y, eventualmente, de hidrógeno verde para exportación. De concretarse, este proyecto podría transformar a la región en un polo energético de relevancia internacional, renovando su importancia estratégica para Chile más allá de su función como vía de tránsito. En paralelo, se han anunciado inversiones en infraestructura portuaria —como el plan de mejoramiento del sistema portuario de Magallanes para el período 2023-2028— orientadas a aprovechar el repunte del tráfico marítimo y a mantener la posición chilena privilegiada en la región como un nodo logístico clave para la conectividad antártica y el soporte logístico de la actividad internacional que en el continente blanco se desarrolla.

III. Desafíos en el escenario actual

El renovado protagonismo del estrecho no llega sin desafíos. El primero, y quizás el más visible en el

DOCUMENTO DE ANÁLISIS

debate reciente, es la competencia entre potencias extracontinentales por ganar influencia en la zona austral. Autoridades estadounidenses han advertido públicamente sobre el interés de China en puntos neurálgicos como el Estrecho de Magallanes y el Paso Drake, describiéndolos como cuellos de botella estratégicos que, en un escenario de conflicto, podrían ser utilizados para proyectar poder, interrumpir el comercio o desafiar la soberanía de los países ribereños. En ese marco se han reportado planes —no concretados— de inversión china en infraestructura portuaria en la provincia argentina de Tierra del Fuego, lo que ha suscitado interés en el ámbito internacional por la eventualidad de que actores extracontinentales adquieran posiciones de influencia en el entorno inmediato de este territorio de alto valor geopolítico.

Un segundo desafío, vinculado al anterior, es la necesidad de actualizar la infraestructura del lado chileno a la altura del dinamismo que hoy exhibe la región austral en su conjunto. Autoridades chilenas han señalado que, producto que el interés internacional por la zona crece, el territorio austral de Chile requiere una capacidad portuaria acorde con su potencial, condición indispensable para que la soberanía sobre el paso interoceánico se traduzca en aprovechamiento económico efectivo y en el robustecimiento de su protagonismo logístico actual en la región.

En tercer lugar, el propio crecimiento del tráfico marítimo —impulsado por el desvío de rutas desde un Canal de Panamá afectado por la sequía— introduce desafíos de tipo ambiental y operacional. Un mayor número de buques de gran porte, muchos de ellos transportando hidrocarburos, navegando por aguas de condiciones meteorológicas extremas y de alto valor ecológico, incrementa la probabilidad de incidentes —derrames, varamientos, introducción de especies invasoras— en un ecosistema subantártico de gran fragilidad y escasa capacidad de respuesta ante emergencias de gran escala.

Finalmente, persiste un riesgo de naturaleza más estructural: la posibilidad de que el renovado interés geopolítico sobre los pasos interoceánicos australes y sobre el acceso a la Antártica introduzca, en un contexto de mayor presión internacional, nuevas dinámicas de competencia regional. El Tratado de Paz y Amistad de 1984 dotó a Chile y Argentina de un marco sólido y probado para procesar este tipo de cuestiones por vías cooperativas; el desafío contemporáneo consiste, precisamente, en hacer de dicho marco la base sobre la cual ambos estados aborden el creciente valor estratégico de la región como un interés convergente.

DOCUMENTO DE ANÁLISIS

Conclusiones: hacia una política de anticipación estratégica

El Estrecho de Magallanes ha dejado de ser un activo geográfico de relevancia mayormente histórica y vuelve a situarse en el centro de dinámicas geopolíticas globales, impulsado por la convergencia de al menos tres factores —los efectos del cambio climático sobre rutas alternativas como el Canal de Panamá, la competencia entre potencias por posiciones de influencia en el Atlántico Sur y la Antártica, y el creciente valor económico de la región austral asociado al turismo y a las energías renovables—. Esta convergencia no es coyuntural, sino que apunta a una tendencia de mediano y largo plazo.

Frente a ello, Chile enfrenta el desafío de transitar hacia una postura de anticipación renovada. Esto implica, en primer término, continuar fortaleciendo de manera sostenida la presencia naval, logística y administrativa del Estado en la región, de modo que el ejercicio efectivo de la soberanía sobre el estrecho —y su rol de garante de la libre navegación— se traduzca también en una capacidad real de monitoreo y respuesta ante un tráfico creciente y diversificado. En segundo término, requiere mantener una estrategia de inversión en infraestructura portuaria y de conectividad que permita a la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena capitalizar el repunte del interés internacional en el extremo sur del planeta.

En tercer término, demanda una diplomacia activa en dos frentes: por un lado, el seguimiento cuidadoso de las inversiones e intereses de potencias extracontinentales en el entorno de la zona extrema del sur; y, por otro, mantener actividades de cooperación con Argentina que resultan claves, de manera que el renovado valor estratégico de la región austral se aborde como una oportunidad que puede beneficiar a ambos países. Por último, el creciente tráfico marítimo obliga a reforzar los marcos de prevención y respuesta ambiental, anticipando escenarios de riesgo antes de que se materialicen en incidentes de gran magnitud en un ecosistema que, una vez dañado, es extremadamente difícil de restaurar.

El Estrecho de Magallanes —descubierto hace más de cinco siglos como una vía para conectar imperios en competencia— vuelve hoy a situarse en la intersección de los intereses globales. La pregunta que Chile debe responder no es si esa relevancia seguirá creciendo, sino cómo el país continuará desarrollando capacidades que le permitan anticiparse, con visión de largo plazo, y sostener un protagonismo que ha sabido traducir en seguridad, desarrollo y soberanía efectiva en esa región del país.

DOCUMENTO DE ANÁLISIS

Referencias

BAASCH BARBERIS, R. (01 de septiembre de 2020). *Descubrimiento del estrecho de Magallanes una proeza de la globalización*. Obtenido de Revista Marina: <https://revistamarina.cl/es/articulo/descubrimiento-del-estrecho-de-magallanes-una-proeza-de-la-globalizacion>

Díaz, N. (12 de septiembre de 2024). *Radio Bio-Bio*. Obtenido de ¿Por qué aumentó el interés extranjero por Punta Arenas? El Estrecho de Magallanes tiene la clave: <https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-de-magallanes/2024/09/12/por-que-aumento-el-interes-extranjero-por-punta-arenas-el-estrecho-de-magallanes-tiene-la-clave.shtml>

Isla, J. (19 de octubre de 2024). *El auge del Estrecho de Magallanes en el mapa del comercio mundial*. Obtenido de Diario Financiero: <https://www.df.cl/senal-df/el-deal/el-auge-del-estrecho-de-magallanes-en-el-mapa-del-comercio-mundial>

Memoria Chilena. (s.f.). *El fuerte Bulnes*. Obtenido de Memoria chilena: <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-714.html>