
RUMBO A MAGALLANES: HORIZONTE MARÍTIMO DE CHILE

♦ R E S U M E N ♦

Este artículo argumenta la necesidad estratégica de fortalecer la conexión marítima entre la Región de Magallanes y el resto del país. A través de antecedentes históricos, geopolíticos y ambientales, se plantea que esta región austral no es una periferia, sino una plataforma clave para la soberanía, el desarrollo energético y la proyección antártica de Chile. La dependencia de rutas extranjeras representa una vulnerabilidad que puede ser solo superada mediante una política marítima nacional robusta y visionaria.

Palabras clave: Magallanes, soberanía, conectividad, intereses marítimos.

HEADING TO MAGALLANES: CHILE'S MARITIME HORIZON

♦ A B S T R A C T ♦

This article highlights the strategic necessity of strengthening the maritime connection between the Magallanes Region and the rest of the country. Based on historical, geopolitical, and environmental factors, it emphasizes that this southern territory is not a periphery but rather a pivotal platform for Chile's sovereignty, energy development, and Antarctic projection. The current reliance on foreign routes constitutes a structural vulnerability- one that can only be addressed through a robust, coherent, and forward-looking national maritime policy.

Keywords: Sovereignty, Magallanes, sovereignty, connectivity, maritime interests.



EDMUNDO GONZÁLEZ ROBLES

Almirante
Magister en Ciencias Navales y Marítimas mención
geopolítica (AGN)
(edmundog190@gmail.com)
Viña del Mar, Chile.

En su lecho de muerte, el Padre de la Patria, Bernardo O'Higgins, exclamó estas palabras con la mirada puesta hacia el Chile Austral, vislumbrando en ese confin remoto no sólo un límite geográfico, sino una puerta abierta hacia el futuro del país.

Esta expresión no fue casual; formado en Inglaterra durante su juventud, O'Higgins adoptó una visión marítima del mundo, propia de las grandes potencias navales. Comprendía que el desarrollo de una nación pasaba por el control de sus rutas marítimas y el aprovechamiento estratégico de sus territorios costeros e insulares. Por ello, visualizó desde temprano que Magallanes tenía un valor geoestratégico único, no solo como punto de conexión con las rutas oceánicas globales, sino también como una base clave para el ejercicio efectivo de la soberanía en el extremo sur del país, paso bioceánico que él mismo conoció en su regreso desde Inglaterra a bordo de la fragata "Aurora" (Yakcich, 2022).

"Magallanes, Magallanes"

O'Higgins, 1842

Su pensamiento marítimo se recuerda hoy en Punta Arenas con un monumento que rinde homenaje a su visión aún inconclusa: un Chile definido por su condición marítima, donde Magallanes, por su valor estratégico, debe estar plenamente integrado al territorio nacional mediante rutas marítimas de cabotaje nacional robustas, en resguardo de la soberanía, integridad territorial y su desarrollo.

En este sentido, a lo largo del siglo XIX, diversas figuras políticas nacionales han reafirmado la visión marítima que Bernardo O'Higgins había anticipado. Así, el ministro Diego Portales, como menciona en su carta al Vicealmirante Blanco Encalada, concibió



Monumento a Hernando de Magallanes Punta Arenas, Chile.
(Fuente: Wikimedia Commons)

a Chile como una nación estructurada desde el mar, entendiendo que la costa no era un límite, sino un eje articulador (Chandía, 2022). Posteriormente, el presidente Manuel Bulnes, emulando la misma mirada de O'Higgins a quien conoció en Perú durante la guerra contra la Confederación Perú-boliviana, consolidaba la soberanía en el extremo austral al fundar Fuerte Bulnes en 1843, un acto clave para reafirmar la soberanía efectiva en el estrecho de Magallanes (Biblioteca Nacional, 2025). Más tarde, el presidente José Manuel Balmaceda promovió una modernización nacional basada en la apertura marítima y la integración territorial. De esta forma, en 1890, ante el Congreso Nacional, sostuvo que "ningún gobierno medianamente previsor podrá olvidarse que nuestro porvenir está en el mar" (Román, 2016), lema que años después (1914) adoptara la recién formada Liga Marítima de Chile.

A través de estas figuras políticas, se delineó una visión de país proyectado hacia el mar, donde la zona austral no queda relegada al aislamiento geográfico, sino plenamente integrada a través de rutas marítimas propias. En ese marco, la Región de Magallanes surgió como un espacio con alto valor estratégico, no sólo por su ubicación en el Estrecho, sino también por su condición de vínculo natural con la Antártica y el Atlántico sur, con el trinomio de rutas marítimas bioceánicas como lo son el estrecho de Magallanes, canal Beagle y el mar de Drake (Griffiths & Masalleras, 2024). Sin embargo, esa vocación marítima nunca ha sido plenamente desarrollada, y la región ha continuado operando bajo una lógica de aislamiento, dependiendo logísticamente de rutas terrestres argentinas para su sustento, en lugar de convertirse en una plataforma activa de conexión oceánica, con rutas marítimas nacionales robustas.¹



**Fuerte Bulnes, al sur de Punta Arenas.
(Fuente: Biblioteca Nacional Digital de Chile).**

1. Por "ruta marítima robusta", el autor se refiere no solo a una vía de navegación segura y señalizada, con infraestructura de apoyo como canales protegidos y ayudas a la navegación modernas, sino también un sistema logístico integral que contemple terminales portuarios adecuados y una oferta regular de transporte marítimo, impulsada por el interés y la inversión del sector privado, que permita una conectividad autónoma, estable y estratégica.

Al analizar estas visiones políticas, es posible identificar dos ideas fuerza que han atravesado la historia republicana de nuestro país. La primera es que Chile, por esencia, es un país marítimo, no debiendo ser comprendido únicamente como un territorio largo y angosto, sino como un maritorio ancho y profundo, donde reside su desarrollo y prosperidad; en el fondo, como un balcón territorial que enfrenta al cuadrante suroriental del océano más grande del mundo. La segunda es que, desde esta perspectiva, Magallanes no representa una periferia, sino un área estratégica fundamental. Del enlace de estas dos ideas se desprende que es deber nacional el fortalecer sus rutas marítimas hacia Magallanes, para resguardar sus intereses nacionales en materia de integridad territorial, soberanía efectiva y desarrollo estratégico multidimensional, evitando así la dependencia de rutas extranjeras para la conexión con su extremo austral. Esta realidad evidencia una problemática de país: la desconexión marítima de Magallanes no solo perpetúa la dependencia de Argentina para su abastecimiento, sino que debilita la capacidad del Estado chileno de proyectarse hacia su propio extremo austral, condicionando intereses de soberanía efectiva, seguridad y desarrollo integral.

En este escenario, resulta necesario plantearse si es aceptable que la Región de Magallanes y Antártica Chilena, pese a su evidente valor estratégico, mantenga una histórica dependencia de rutas terrestres que atraviesan territorios de terceros países, comprometiendo la soberanía logística del Estado chileno y limitando su capacidad de integración territorial y proyección hacia el Territorio Chileno Antártico.

Frente a esta realidad, el fortalecer la conectividad marítima directa entre Magallanes y el resto del territorio nacional debe entenderse no sólo como una necesidad logística, sino como una oportunidad estratégica para Chile. Lo anterior será sustentado desde dos perspectivas: primero, desde la necesidad

de alcanzar autonomía estratégica y reducir la dependencia de rutas terrestres por Argentina; y segundo, desde la oportunidad de convertir a Magallanes en un eje de desarrollo económico, ambiental, energético y geopolítico, en el contexto de las nuevas rutas marítimas australes.

Desde el punto de vista de la dependencia de rutas terrestres por terceros países, fortalecer la conectividad marítima entre la Región de Magallanes y Antártica Chilena y el resto de Chile se presenta como una condición clave para alcanzar la autonomía estratégica del Estado. En efecto, como plantea Athenalab en "Aproximación a una política exterior basada en intereses nacionales", la mantención de la integridad territorial y el ejercicio efectivo de la soberanía son intereses nacionales vitales, permanentes e irrenunciables, los cuales requieren una presencia estatal real y continua en todo el territorio (Toro, 2020). En este contexto, resulta especialmente preocupante que más del 80 % de la carga que abastece a Magallanes ingrese por vía terrestre a través de Argentina, tal como lo advirtió el alcalde de Punta Arenas, Claudio Radonich. Esta misma autoridad comunal enfatizó que más de 250.000 km² del territorio nacional carecen de conexión propia, lo que constituye una vulnerabilidad estructural para la soberanía logística del país (Radonich, 2025).

Esta dependencia ha quedado aún más expuesta por el reciente anuncio del gobernador argentino de Chubut, Ignacio Torres, quien propuso aplicar una tarifa a los transportistas chilenos por el uso de la Ruta Nacional 40 (Hurtado, 2025), medida que afecta a más de 150.000 personas que habitan la región, las cuales dependen directamente de estos suministros, sin contar con una alternativa soberana establecida.

Por otra parte, es importante destacar que Punta Arenas se ha consolidado como una de las cinco principales "Gateway cities"² hacia la Antártica, lo que refuerza la urgencia de consolidar una conexión marítima robusta, directa y propia, que

2. Las cinco principales *Gateway cities* reconocidas internacionalmente para el acceso logístico y científico al continente antártico son Punta Arenas (Chile), Ushuaia (Argentina), Christchurch (Nueva Zelanda), Hobart (Australia) y Ciudad del Cabo (Sudáfrica), según la clasificación utilizada por el Consejo de Administradores de Programas Antárticos Nacionales (COMNAP).

garantice la soberanía logística del país y permita proyectar su presencia efectiva en el continente blanco (Ovalle, 2021).

De esta forma, se puede afirmar que fortalecer la conectividad marítima con Magallanes es esencial para alcanzar la autonomía estratégica del Estado. En primer lugar, el planteamiento de Juan Pablo Toro indica que la soberanía efectiva exige presencia estatal continua en todo el territorio, lo cual se ve comprometido al constatar que más del 80 % del abastecimiento regional depende de rutas terrestres por Argentina. En segundo lugar, la advertencia del gobernador de Chubut sobre posibles tarifas a camiones chilenos muestra que esta dependencia está sujeta a decisiones externas, afectando a más de 150.000 personas sin una alternativa nacional establecida. Finalmente, el rol de Punta Arenas como puerta de acceso a la Antártica refuerza la urgencia de una ruta marítima directa y soberana. Estas evidencias confirman que, sin una conexión marítima nacional consolidada, Chile compromete su soberanía, integración territorial y proyección efectiva hacia su extremo austral.

Desde el punto de vista del desarrollo nacional, consolidar una conexión marítima robusta con Magallanes permitiría convertir la región en un eje estratégico de crecimiento económico, ambiental y científico, potenciando su rol en la transición energética, el comercio oceánico y la proyección antártica de Chile. En efecto, en los últimos años, fenómenos como la crisis hídrica que afecta al Canal de Panamá han provocado un aumento sostenido del tráfico por el estrecho de Magallanes. Según datos del portal Ship Universe, en 2024 se registró un incremento del 6,1 % en el flujo de naves por esta vía austral, consolidándola como una alternativa real a las rutas tradicionales en momentos críticos de la cadena logística mundial (Ship Universe, 2025). A este fenómeno se suma el posicionamiento de Magallanes como enclave estratégico en la producción de hidrógeno verde (H2V). El proyecto H2V Magallanes, impulsado por Total Energies y respaldado por el Gobierno de Chile, contempla una inversión de 16 mil millones de dólares para convertir a la región en un polo energético global, con infraestructura portuaria integrada para exportación de



Vista de la ciudad de Punta Arenas en pleno invierno.
(Fuente: Wikimedia Commons)

amoníaco verde a gran escala. Según *El País*, esta iniciativa es parte de una estrategia nacional para posicionar a Magallanes como un hub de energía limpia en el Cono Sur (Luna, 2025).

Por otra parte, y como se mencionó anteriormente, Punta Arenas es reconocida internacionalmente como una de las cinco principales "Gateway cities" hacia el continente antártico. Esta condición refuerza su valor geopolítico y científico, y vuelve indispensable contar con rutas marítimas nacionales estables que garanticen la proyección chilena sobre el continente blanco (Fernández, 2023). Lo anterior se ve reafirmado no tan sólo con su ubicación geográfica privilegiada, sino además con rutas marítimas seguras y con una densa red de ayudas a la navegación, las cuales fortalecen su seguridad y el tránsito de naves, siendo carreteras en el mar que esperan ser utilizadas, al igual que en los canales interiores en donde en la actualidad se abastece con regularidad alrededor del 20% de las necesidades de la

Región de Magallanes y Antártica Chilena, siendo una vía establecida que debe ser mejor y más profusamente utilizada.

En términos de oportunidades ambientales, según un artículo de INJEGEO,³ el transporte marítimo presenta ventajas significativas frente al terrestre. Según estudios internacionales, es hasta 10 veces más eficiente en términos de consumo energético y emisiones por tonelada transportada (Nusa & Kodak, 2023). Esta eficiencia está en línea con los compromisos asumidos por Chile en su Política Nacional de Desarrollo Logístico Portuario (Silva, 2023) y en la Ley Marco de Cambio Climático (Ley 21.455), que establecen como meta una economía carbono neutral al 2050, apostando por sistemas de transporte sustentables (MMA, 2022).

De las evidencias presentadas, se puede determinar que consolidar una conexión marítima robusta con Magallanes es una oportunidad concreta y estratégica para



3. *International Journal of Environment and Geoinformatics*.

el desarrollo nacional. Esto es porque el aumento sostenido del tráfico marítimo por el estrecho de Magallanes frente a la crisis del Canal de Panamá posiciona a la región como una alternativa efectiva y real para el comercio global. Además, la instalación del proyecto H2V Magallanes, con su enorme inversión y capacidad exportadora, confirma su potencial como polo energético del Cono Sur. A ello se suma su condición de puerta antártica y las ventajas ambientales del transporte marítimo, coherentes con los compromisos climáticos del país. De esta forma, estas oportunidades refuerzan que robustecer su conexión marítima no es una aspiración futura, sino una vía concreta para consolidar la soberanía, el desarrollo sostenible y la inserción internacional de Chile desde su extremo austral.

Al margen de lo expresado y desde una visión pragmática e idealista de las Relaciones Internacionales (multilateral), se podría contrargumentar que, en lugar de invertir cuantiosos recursos en nuevas rutas y terminales marítimos, Chile debería priorizar el fortalecimiento de los tratados de libre tránsito terrestre con Argentina. Esta posición se sustenta en el hecho de que existen acuerdos vigentes, como el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) de 1990 y el Convenio Chileno-Argentino de Transporte Terrestre en Tránsito de 1974, los cuales garantizan el paso recíproco de carga y pasajeros entre ambos territorios (Decreto Ley N° 618, 1991).

Así, como menciona el gobernador regional de Magallanes y Antártica Chilena, Jorge Flies, "Chile y Argentina tienen largos tratados de libre tránsito en ambos territorios", y que cerca del 90 % del abastecimiento de la región utiliza rutas argentinas, destacando el carácter histórico y recíproco de esta cooperación (Portal Portuario, 2025). En este marco, promover el multilateralismo y mejorar los tratados con Argentina podría representar una vía más eficiente y de bajo costo, adecuada para países en vías de desarrollo como Chile. Sin embargo, los acuerdos de tránsito, como el ATIT, que permiten una cooperación fluida en condiciones normales, no garantizan la continuidad logística ni aseguran la soberanía del Estado chileno en el extremo sur.

Tal como ha advertido el Departamento de Transporte de EE.UU., los sistemas logísticos que dependen de terceros países pueden volverse críticos cuando enfrentan restricciones políticas o naturales, como bloqueos, crisis diplomáticas o inclemencias meteorológicas severas (U.S. Department of Transportation, 2022). De esta forma, puede que, en el caso nacional, esta fragilidad se agrave por temas geopolíticos no resueltos con Argentina. Por ejemplo, la controversia sobre la Plataforma Continental Extendida en el Mar de Drake, donde Argentina presentó en 2020 una delimitación que se superpone con áreas reivindicadas por Chile, generando tensiones diplomáticas relevantes (Poblete, 2024). Por otra parte, el Plan de Desarrollo Logístico Regional de Magallanes señala que la región no cuenta con infraestructura portuaria pública suficiente para cumplir su rol como polo energético y puerta antártica (MTT et al., 2022). Por tanto, confiar exclusivamente en rutas terrestres gestionadas a través de terceros países perpetúa una vulnerabilidad estratégica. Así, se muestra que el fortalecer las rutas marítimas nacionales no solo asegura autonomía estratégica, sino que responde a la necesidad de consolidar la presencia chilena efectiva en su extremo austral, lo que podría ser aún más atrayente si contara con la debida subvención estatal como incentivo a los emprendedores marítimos que lo ejecuten.

Finalmente, es innegable que la desconexión marítima de Magallanes representa una vulnerabilidad estratégica que debilita la proyección del Estado chileno sobre su propio territorio austral y compromete intereses vitales como la soberanía, la integridad territorial y el desarrollo nacional. Como se ha argumentado, consolidar una conexión marítima robusta con la región no solo permitiría alcanzar mayor autonomía logística frente a la dependencia de rutas terrestres por terceros países, sino que habilitaría a Magallanes como un eje estratégico para la transición energética, el comercio oceánico y la proyección antártica. Si bien los tratados internacionales con Argentina han facilitado históricamente el tránsito, estos no otorgan al Estado chileno control soberano sobre

una región clave ni garantizan estabilidad en contextos geopolíticos complejos. La falta de infraestructura portuaria pública en la región, como asimismo la urgente necesidad de ensanchar el Paso Kirke hacia Puerto Natales, refuerzan la necesidad de actuar con visión estratégica y sentido de urgencia.

"Magallanes, Magallanes", exclamó O'Higgins en sus últimos días, señalando no solo un confin geográfico, sino un horizonte político para Chile. Retomar esa visión es

hoy más urgente que nunca. Magallanes no puede seguir siendo un territorio aislado dentro de su propio país. En el sur se juega más que la logística o la economía: se afirma la soberanía, se proyecta la identidad nacional y se honra un mandato histórico. Fortalecer la conectividad marítima hacia la región es, por tanto, mucho más que una política de infraestructura; es una decisión de Estado que define el lugar que Chile quiere ocupar en el mapa del siglo XXI.



LISTA DE REFERENCIAS

1. Biblioteca Nacional. (2025). El fuerte Bulnes—Memoria Chilena. Memoria Chilena: Portal. <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-714.html>
2. Chandía, C. (2022, diciembre 31). Doctrina Portales: Visión de Chile como potencia en el Pacífico | Revista de Marina. www.revistamarina.cl. <https://revistamarina.cl/es/articulo/doctrina-portales-vision-de-chile-como-potencia-en-el-pacifico>
3. Decreto Ley N° 618, Pub L No Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATTI) (1991). <https://www.bcn.cl/leychile/Navegar/?idNorma=11600>
4. Fernández, S. (2023, diciembre 31). Chile y su estrategia para consolidarse como potencia antártica | Revista de Marina. <https://revistamarina.cl/es/articulo/chile-y-su-estrategia-para-consolidarse-como-potencia-antarctica>
5. Griffiths, J., & Masalleras, M. (2024). General Ramón Cañas Montalva: Pionero de la geopolítica en Chile. Athenalab. https://www.athenalab.org/wp-content/uploads/2024/07/libro_grcm_03_10.pdf
6. Hurtado, O. (2025, junio 10). Gobernador de Chubut busca multar a camiones chilenos por exceso de tonelaje. Diario Binacional. <https://www.dianobinacional.cl/noticia/actualidad/2025/06/gobernador-de-chubut-busca-multar-a-camiones-chilenos-por-exceso-de-tonelaje>
7. Luna, D. (2025, mayo 25). El hidrógeno de Boric. El País Chile. <https://elpais.com/chile/2025-05-28/el-hidrogeno-de-boric.html>
8. MMA. (2022, junio). Descripción del instrumento - Cambio Climático. <https://cambioclimatico.mma.gob.cl/ley-marco-de-cambio-climatico/descripcion-del-instrumento>
9. MTT, MEN, MOP, & Goremagallanes. (2022, diciembre 1). Documentación—Programa de Desarrollo Logístico—Plan de Desarrollo Logístico - Región de Magallanes y de la Antártica Chilena. <https://logistica.mtt.cl/wp-content/uploads/2024/12/Documento-Plan-Desarrollo-Logistico-Magallanes-COMPLETO.pdf>
10. Nusa, K., & Kodak, G. (2023). Comparison of Maritime and Road Transportations in Emissions Perspective: A Review Article. International Journal of Environment and Geoinformatics, 10(2), 48-60. <https://doi.org/10.30897/ijegeo.1254161>
11. O'Higgins. (1842). Bernardo O'Higgins y el Mar de Chile. <https://www.armada.cl/tradicion-e-historia/archivos-historicos/bernardo-o-higgins-y-el-mar-de-chile>
12. Ovalle, L. (2021, marzo 5). Punta Arenas como Gateway Antártico ¿Qué hace falta? | Revista de Marina. <https://revistamarina.cl/es/articulo/punta-arenas-como-gateway-antarctico-que-hace-falta>
13. Poblete, R. (2024, agosto 31). Nueva controversia en el mar de la zona austral | Revista de Marina. <https://revistamarina.cl/es/articulo/nueva-controversia-en-el-mar-de-la-zona-austral/1000>
14. Portal Portuario. (2025, junio 11). Gobernador de Magallanes reafirma tratado de libre tránsito y respalda a transportistas chilenos ante posible cobro por usar ruta argentina. PortalPortuario. <https://portalportuario.cl/gobernador-de-magallanes-reafirma-tratado-de-libre-transito-y-respalda-a-transportistas-chilenos-ante-posible-cobro-por-usar-ruta-argentina/>
15. Radonich, C. (2025, junio 18). Punta Arenas y Aysén exigen soberanía vial sin pasar por Argentina. Diálogo Sur | Noticias y Opinión. <https://dialogosur.cl/2025/06/punta-arenas-y-aysen-exigen-soberania-vial-sin-pasar-por-argentina/>
16. Román, G. (2016, septiembre 18). LA MARINA EN LA GUERRA CIVIL DE 1891 | Revista de Marina. www.revistamarina.cl. <https://revistamarina.cl/es/articulo/la-marina-en-la-guerra-civil-de-1891>
17. Ship Universe. (2025, junio 6). Vessel Traffic Rebounds Across Key Global Routes - Ship Universe. <https://www.shipuniverse.com/news/vessel-traffic-rebounds-across-key-global-routes/>
18. Silva, B. (2023, abril 14). Gobierno inicia proceso clave para que Chile tenga una política nacional de Desarrollo Logístico Portuario. Ministerio de Economía, Fomento y Turismo. <https://www.economia.gob.cl/2023/04/14/gobierno-inicia-proceso-clave-para-que-chile-tenga-una-politica-nacional-de-desarrollo-logistico-portuario.htm>
19. Toro, J. P. (2020, junio 27). DOCUMENTO DE TRABAJO No8 | Aproximación a una política exterior basada en intereses nacionales. Athenalab. <https://www.athenalab.org/publicaciones/2020/06/26/aproximacion-a-una-politica-exterior-basada-en-intereses-nacionales/>
20. U.S. Department of Transportation. (2022). Supply Chain Assessment of the Transportation Industrial Base: Freight and Logistics. U.S. Department of Transportation. https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2022-02/EO%2014017%20-%20DOT%20Sectoral%20Supply%20Chain%20Assessment%20-%20Freight%20and%20Logistics_FINAL.pdf
21. Yakcich, A. (2022, enero 20). Bernardo O'Higgins: «Magallanes, Magallanes...» - Antonio Yakcich Furche. OvejeroNoticias. <https://www.ovejeronoticias.cl/2022/01/bernardo-o-higgins-magallanes-magallanes-antonio-yakcich-furche/>