

CONDICIÓN GEOGRÁFICA ESENCIAL, COMO MULTIPLICADOR DE LA CONCIENCIA MARÍTIMA NACIONAL

♦ RESUMEN ♦

El artículo explora la aplicación práctica de la Condición Geográfica Esencial (CGE) como una herramienta de análisis estratégico. En este contexto, se destaca la condición insular de Chile y se examinan los factores físicos, económicos y sociales que influyen en su desarrollo estratégico. Así, mediante la aplicación de estos factores, se presentarán como ejemplo del impacto de la CGE tres casos: la proyección antártica, el desarrollo portuario y el fortalecimiento de la conciencia marítima a nivel nacional.

Palabras clave: Intereses, marítimos, contribución, conciencia.

CHILE'S SEA DEPENDENCE CONDITION AS A FRAMEWORK FOR STRATEGIC ANALYSIS

♦ ABSTRACT ♦

This article evaluates the operational utility of Chile's "*Essential Geographic Condition*"—defined by a nation's structural dependence on the sea—as a robust framework for strategic analysis. Focusing on its geopolitical insularity, the study audits the convergence of physical, economic, and sociopolitical vectors that dictate the nation's oceanic development. Through this systematic lens, three critical case studies are articulated to demonstrate the strategic, logistical, and sovereign impact: the Chilean Antarctic projection, the optimization of port infrastructure, and the institutional cultivation of national maritime awareness.

Keywords: Maritime interests, contribution, awareness.



FERNANDO CHAPA VEGA

Mayor Ejército de Chile

Magister en Ciencias Navales y Marítimas (AGN)

(fchapavega@gmail.com)

Viña del Mar, Chile.

DOI: <https://doi.org/10.63598/marina.v143i1012.303>

Al momento de realizar un análisis o estudio en el ámbito geopolítico o sus implicancias para el desarrollo nacional, la geografía de un país desempeña un papel fundamental, por lo que sus insumos son aplicables en todo tiempo y circunstancia que viva un país. Así, "mientras el horizonte de la estrategia está limitado por la guerra, la gran estrategia mira más allá de la contienda y debe contemplar la paz posterior" (Liddell Hart, 1941, p.457). En este orden de ideas, el estudiar la Condición Geográfica Esencial (CGE) emerge como una de las herramientas cruciales para poder realizar análisis desde tiempo de paz, lo que en el caso de un país como Chile y su condición insular es relevante.

De esta manera, el presente artículo presenta cómo el análisis estratégico de la CGE puede generar desafíos para la obtención de ventajas estratégicas significativas, lo anterior a través del estudio de los factores físicos, económicos y humanos, insumos que podrían ser de utilidad para los tomadores de decisiones en los distintos niveles.

Condición Geográfica Esencial, una herramienta más allá del método

Tal como se señaló en la introducción, los estados deben ejecutar análisis que van más allá del límite de la paz y la guerra, integrando herramientas que les permitan obtener insumos que posibiliten su desarrollo como nación y, si es del caso, planificar la fuerza adecuada para la protección de sus intereses. Una de estas herramientas es el análisis de la Condición Geográfica Esencial (CGE) -"esta característica significa el grado de dependencia que un país o teatro de operaciones tienen, especialmente en tiempo de guerra, de las líneas de comunicaciones marítimas (LCM)" (Justiniano, 1999, p.51)-, la cual se obtiene a través del análisis de los factores físicos, económicos y humanos desde tiempo de paz y así ser integrados en el análisis del

factor estratégico y sus implicancias en la protección de los intereses nacionales.

Teniendo presente que "Chile es un país de condición geográfica insular con todas sus desventajas y ninguno de sus beneficios. Depende en forma vital de las LCM que son vulnerables por su extensión, además debe preocuparse de una larga frontera terrestre" (Solís, 2004, p.23), es que a través del presente artículo se explorarán algunos ejemplos, que demostrarán el aporte de realizar un análisis estratégico de los factores asociados a la condición geográfica esencial, como una herramienta de utilidad para el desarrollo de capacidades y la articulación de la gran estrategia.

Para lograr lo anterior, a través del análisis de la condición geográfica insular de Chile, se presentará cómo el factor físico podría fomentar el desarrollo para la proyección Antártica nacional. De la misma forma, el considerar el factor económico como potenciador del desarrollo de intercambios comerciales. Finalmente, la relevancia de que el factor humano tenga una conciencia de la condición marítima de Chile.

Proyección Antártica nacional, una aproximación a través del factor físico

Primero, se presenta el hecho que, al analizar desde el prisma del factor físico de la CGE, la ubicación de Chile en relación a la Antártica, proporciona insumos que podrían ser empleadas para potenciar el desarrollo de capacidades estratégicas, asociadas a la proyección nacional hacia el continente blanco. Lo anterior, se sustenta en que, dado que "el factor físico incluye la configuración, límites, superficie, topografía, hidrografía, extensión del litoral, clima; es decir, lo que implica posibilidad de contacto con el mar y necesidad de intercambio de productos" (Justiniano, 1999, p.53). Esto genera una gran ventaja para Chile en comparación con las otras naciones que postulan su condición de *Gateway*

Antartic. Respecto a este concepto, hace referencia a aquellas ciudades que dada "su posición y proyección al continente blanco, son reconocidas como puerta de entrada a la Antártica. Actualmente, la comunidad internacional reconoce a cinco ciudades que ostentan esta condición: Hobart (Australia), Christchurch (Nueva Zelanda), Ciudad del Cabo (Sudáfrica), Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile)" (Fernández, 2024).

En efecto, "Chile es el país del mundo más cercano al continente Antártico, en particular a la península antártica, denominada "Tierra de O'Higgins",¹ y a las islas Shetland del Sur" (MINDEF, 2020, p.11), por eso al tomar en consideración este factor a través de un análisis estratégico integrado, se desprenden aspectos tanto internos (fortalezas y debilidades) como externos (Oportunidades y amenazas). En consecuencia, el solo hecho de ser el país con más cercanía al continente blanco no implica ser el que mejor desarrollo

tecnológico o logístico posea. Por ello, a través de un adecuado levantamiento se pueden identificar necesidades críticas y así sacar provecho de esta condición geográfica.

Consecuente con lo anterior, si bien actualmente a través del aeródromo Teniente Marsh ubicado en la isla Rey Jorge ingresan una gran cantidad de turistas, científicos y operadores antárticos en general, la capacidad logística a través de medios aéreos es limitada en comparación a los tonelajes que son posibles intercambiar a través del mar, tanto en procesos de logística de distribución así como en logística inversa, tópico de relevancia en un continente destinado para fines científicos y con consideraciones medioambientales estrictas.

Por ende, a pesar de que el pasado 15 de mayo de 2024, a bordo del OPV Marinero Fuentealba, el Ministerio de Obras Públicas comprometiera 23 millones de dólares para



Se exhibe una fotografía del antiguo Rompe Hielo AP -46 "Almirante Oscar Viel", en reconocimiento a su labor logística al quehacer antártico nacional. (Fuente: Autor artículo).

1. Con este nombre es denominada en Chile a la península, conocida mundialmente como "Tierra de Graham".

la construcción de un muelle en la Bahía Fildes, con el fin de "dar soporte a todas las actividades que se desarrollen en el continente antártico, no solamente aquellas relacionadas con las Fuerzas Armadas, sino también ante el requerimiento de privados que pudieran requerir del uso de esta infraestructura" (Infodefensa, 2024), mediante un análisis estratégico más avanzado de la CGE, podrían fortalecerse ambos tramos del trayecto, y desarrollar un proyecto de mayor envergadura, donde a raíz de las particulares condiciones meteorológicas de Punta Arenas, requiere de la construcción de "una dársena de aguas protegidas" (González, 2024). De esta manera, se impulsaría una posición geoestratégica y geopolítica para proyectar el poder de Chile hacia el Polo Sur, obtenida a través del empleo de esta herramienta de análisis.

Respecto a lo anterior, el contar con un puerto con mejores y más seguras prestaciones también sería un desarrollo en apoyo a los futuros proyectos asociados a la exportación del hidrógeno verde. En este sentido, la región de Magallanes y la Antártica Chilena se proyectan como foco de relevancia en la producción de este combustible verde, aspecto que puede ameritar un análisis en particular y que dada las implicancias del mismo merece ser motivo de un escrito especialmente destinado para ello, en específico sobre las implicancias del estrecho de Magallanes para la geopolítica de Chile. Sin embargo, para los fines del presente artículo es importante dejarlo en evidencia.

El factor económico, un aporte para evitar el colapso logístico

Un segundo aspecto que permite demostrar el aporte de un análisis de la condición geográfica esencial está asociado al factor económico. Al respecto, en el caso de considerar las implicancias

actuales del comercio marítimo para Chile, así como las amenazas o competencias emergentes en la región, se podría mejorar la infraestructura que permite desarrollar el intercambio de productos con otros países. Lo anterior se basa en que este factor de análisis "considera los recursos que existen, renovables y no renovables, y la producción de elementos que hagan necesario intercambiar productos con otras zonas del país o con el extranjero" (Justiniano, 1999, p.53).

En este sentido, si bien a raíz de la longitud de la costa de Chile se cuenta con infraestructura a lo largo de todo el país y "los puertos marítimos juegan un papel muy activo en el desarrollo de las operaciones comerciales de Chile. Hasta el 88% de las exportaciones de Chile se efectúan por esta vía" (Icontainers, 2023), estas capacidades requieren con urgencia una ampliación, aspecto que podría haber sido subsanado previamente, si se tuviese la conciencia de la relevancia del mar, como fuente de intercambio comercial para nuestro país.

Consecuente con lo anterior, según lo indicado por el ex ministro de Obras Públicas Eduardo Bitran,² en relación a la capacidad de los puertos de la zona central, Chile se encuentra "contra el tiempo y ojalá los actores resuelvan lo más rápido posible estas dificultades y puedan impulsar este proyecto que es indispensable para el desarrollo de la macrozona central del país" (Browne, 2023). De la misma forma, la exautoridad ministerial señalaba que en caso de no tomar medidas con urgencia se podría alcanzar en el corto plazo un colapso logístico.

Lamentablemente, si bien existe un proyecto que busca solucionar esta situación, a la fecha se encuentra detenido, a raíz de permisos y limitaciones medioambientales, que solicitan una reformulación del Puerto Exterior, en razón que afectaría a "los Ojos de Mar que, al no contar con la denominación de

2. Eduardo Nesim Bitran Colodro es un ingeniero, economista, académico, investigador y político chileno. Fue ministro de Obras Públicas del gobierno de la presidenta Michelle Bachelet durante su primer gobierno, desde 2006 hasta 2008.



**Puerto de Valparaíso, uno de los puertos importantes de la zona central.
(Fuente: Autor artículo).**

Humedal Urbano, podrían ser intervenidos o deteriorados por la Empresa Portuaria San Antonio, pese al compromiso de la estatal por resguardar dichos cuerpos de agua" (Portal portuario, 2021), por lo que si bien se tiene conciencia de la relevancia de la preocupación por el medioambiente, esta situación en particular ha ralentizado esta expansión necesaria para el desarrollo del comercio internacional.

Teniendo además que "es posible considerar que el mar es un gran auxiliar de la grandeza y poderío de los Estados, y que ejerce influencia de carácter geopolítico que es necesario considerar al estudiar el futuro dentro del conjunto de naciones" (Pinochet, 1987, p.110), lo expuesto se agudiza al analizar cómo otros países si han empleado su condición insular para obtener futuras ventajas. Ejemplo de ello es Perú, país que mediante el proyecto del mega puerto de Chancay amenaza el futuro de las operaciones portuarias chilenas. Un estudio al respecto señala que "Perú nos está ganando lejos con una visión portuaria de futuro y la construcción ya de inversiones e infraestructura de

espectaculares mega puertos" (Aravena, 2023). Así, se observa en el país del norte cómo el considerar el factor económico de la CGE como una oportunidad permite identificar requerimientos o necesidades para el desarrollo del comercio nacional a través del mar.

El factor humano, aspecto clave para la conciencia marítima

Como último aspecto a considerar, se presenta el prisma del factor humano. En este sentido, a pesar de que se podría considerar que muchos compatriotas podrían pensar que no tendría relevancia estudiar la CGE de Chile, principalmente en atención a que la sociedad no tiene conciencia de su condición insular, Chile logra desarrollarse.

De hecho, en relación con lo anterior, el país ha logrado posesionar en áreas tales como la minería, agricultura y

Condición geográfica esencial, como multiplicador de la conciencia...

F. Chapa

manufactura. En efecto, "Chile es el mayor productor mundial de cobre, litio y yodo, como también de productos agrícolas como uvas frescas, arándanos, ciruelas y manzanas deshidratadas" (Gobierno de Chile, 2023). Bajo esta lógica, se puede señalar que no sería relevante realizar un análisis estratégico de la CGE para poder obtener ventajas comparativas, teniendo en consideración los principales sectores industriales que reportan al Producto interno bruto (PIB) nacional. Sin embargo, esto es refutable dado que la gran mayoría de estas producciones son exportadas a través de las costas de Chile. En consecuencia, si bien en su esencia no corresponden a actividades ligadas al mar, su intercambio con otras economías se hace a través de este medio.

Por tal razón, teniendo en consideración que "El factor humano es el más importante y único capaz de poner en acción el esfuerzo requerido para que la existencia potencial de recursos se transforme en realidad" (Justiniano, 1999, p.53), es de relevancia que a través del empleo de este tipo de herramientas se obtengan insumos

que permitan potenciar la importancia del mar para el desarrollo del país. En otras palabras, generar la conciencia marítima. Al respecto el excomandante en Jefe de la Armada Almirante Julio Leiva indicó: "Un país logra una conciencia marítima nacional cuando es capaz de dimensionar, en magnitud y profundidad, el alcance de los espacios oceánicos que le pertenecen, los beneficios que estos pueden brindarle y la responsabilidad que esto conlleva" (Leiva, 2021).

Por ende, si se tuviese una mayor visibilidad y conciencia de las implicancias de la CGE de Chile, las autoridades nacionales contarían con mayores fundamentos para desarrollar políticas públicas, que le permitan influir en el factor humano, de manera tal de que la población tome conciencia de la importancia del mar, más allá de un espacio de esparcimiento familiar, dado que "si no hay conciencia ni vocación marítima, el destino marítimo de un país no pasa a ser nada más que un simple estudio de una realidad geopolítica con un efecto potencial estático. (Sepúlveda, 1988).



**Proyecto escolar realizado con motivo del mes del mar.
(Fuente: Fernanda Isidora Chapa Arriagada, 2024).**

Relacionado con lo anterior, a través de una mirada hacia el futuro, es importante también que quienes tendrán la responsabilidad de dirigir y cuidar a nuestro país en el futuro (es decir los niños y niñas chilenas), cuenten desde su etapa escolar con el desarrollo esta conciencia marítima, para lo cual cobran relevancia la labor docente y la de los propios padres, quienes a través de sus acciones pueden generar un efecto multiplicador.

Reflexiones finales

De esta forma, teniendo presente que la Condición Geográfica Esencial (CGE) de Chile se presenta como un elemento fundamental en su desarrollo estratégico y proyección internacional, y tomando en consideración tanto nuestra extensa costa y su relación con el comercio internacional como la proximidad a la Antártica, cada aspecto de la geografía nacional nos ofrece oportunidades y desafíos significativos que deben ser cuidadosamente monitoreados y gestionados.

En esta misma línea, es crucial integrar el análisis de la CGE en la planificación estratégica nacional. Esto implica no solo identificar vulnerabilidades y necesidades críticas, como el contar con infraestructura portuaria mejorada, sino también aprovechar al máximo los recursos naturales y tecnológicos disponibles para fortalecer la posición de Chile como actor clave en la región, como por ejemplo se vislumbra en el desarrollo de los proyectos asociados al hidrógeno verde.

Por otra parte, el promocionar la conciencia marítima entre la población y la educación desde una edad temprana son visualizados como pilares fundamentales para maximizar los beneficios de la CGE, principalmente dado que el factor humano es el único con voluntad para genera cambios. Así, una población informada y comprometida puede impulsar políticas públicas más efectivas y sostenibles, asegurando una gestión responsable de los recursos marítimos y una participación activa en la comunidad internacional.



Conceptualización de la conciencia marítima en práctica.
(Fuente: Generada por el autor a través de bing.com, 2024).

Condición geográfica esencial, como multiplicador de la conciencia...

F. Chapa

Dado que nos encontramos en un mundo globalizado con características dinámicas, la adaptabilidad y la preparación continua son esenciales. En este sentido, Chile y sus autoridades deben mantenerse siempre atentas a aprovechar nuevas oportunidades y enfrentar desafíos emergentes, asegurando así un futuro seguro y próspero para las generaciones venideras, las cuales sin duda tendrán alguna relación con el mar.

En síntesis, la CGE no solo define la geografía de Chile, sino que también es la base sobre

la cual se construye su futuro, en este caso como una nación marítima. Por lo tanto, este artículo no solo buscaba identificar fortalezas y oportunidades. Además, se intentó visualizar cómo se podrían orientar políticas públicas y estrategias que potenciasen la posición de Chile en el contexto global y su relación con el mar, aspecto fundamental para su desarrollo económico y seguridad nacional. Dicho de otra manera, establecer la Condición Geográfica Esencial como multiplicador de la conciencia marítima nacional.



BIBLIOGRAFÍA

1. Browne, V. (2023). Eduardo Bitran por megaproyectos portuarios de San Antonio y Valparaíso: "Con seguridad en la próxima década va a haber un colapso logístico". Ex-Ante. <https://www.ex-ante.cl/eduardo-bitran-por-mega-proyectos-portuarios-de-san-antonio-y-valparaiso-con-seguridad-en-la-proxima-decada-va-a-haber-un-colapso-logistico/>
2. Fernández, S. (2024). ¿Qué son los gateway antárticos? Armada de Chile. https://www.armada.cl/armada/site/docs/20230412/20230412165122/boletin_ceeda_2023_01_gateway_antartico__15246_.pdf
3. Gobierno de Chile. (2023). Economía de Chile en el exterior. <https://www.chile.gob.cl/teheran/sobre-chile/economia-de-chile/economia-de-chile>
4. iContainers. (2023). Transporte marítimo internacional a Chile. <https://www.icontainers.com/es/transporte-maritimo/chile/>
5. Infodefensa. (2024). Chile invertirá 23 millones de dólares en construcción de muelle antártico. Infodefensa. <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/4833185/chile-invertira-23-millones-dolares-construccion-muelle-antartico-bahia-fildes>
6. Justiniano, H. (1999). Estrategia naval: Conceptos estratégicos fundamentales. Acanav.
7. Leiva, J. (2021). Chile, sociedad y conciencia marítima. Infodefensa. <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3117946/chile-sociedad-conciencia-maritima>
8. Liddell Hart, B. H. (1941). Estrategia: El estudio clásico sobre la estrategia militar. Arzalia.
9. Ministerio de Defensa Nacional. (2020). Política de defensa nacional.
10. Pinochet, A. (1987). Geopolítica. Andrés Bello.
11. Portal Portuario. (2021). Gobierno anuncia que protegerá humedales durante construcción y operación del Puerto Exterior en San Antonio. <https://portalportuario.cl/gobierno-anuncia-que-protegera-humedales-durante-construccion-y-operacion-del-puerto-exterior-en-san-antonio/>
12. Sepúlveda, J. (1988). Conciencia marítima: Una nueva definición de Chile. Revista de Marina.
13. Solís, E. (2004). Manual de estrategia (Tomo III). Acanav.
14. Zamora, R. (2024). Entrevista a Edmundo González Robles, presidente de la Liga Marítima y ex comandante en jefe de la Armada. El Mercurio de Valparaíso.