



Dr. Jorge G. Guzmán
 Exdiplomático y académico

Importancia geoeconómica y geoestratégica del estrecho de Magallanes

este estrecho también presenta escollos naturales y miles de naves de pesca provenientes de aldeas en ambas orillas, la situación es regularmente compleja, obligando a las autoridades de Malasia y Singapur a introducir normativas que ralentizan y encarecen el comercio marítimo.

Un inconveniente adicional en Sunda y Malaca lo constituye la piratería endémica en esas regiones del sudeste asiático que, entre otras cosas, impacta no solo el itinerario, sino también el costo de los seguros de las naves.

El estrecho internacional más seguro del mundo

Por su parte, el "chilenísimo" estrecho de Magallanes permanece subexplotado. No obstante tratarse de un pasaje natural de —muy importantes— "aguas profundas" (calado máximo permitido: 21,3 metros), bien conocido por los navegantes y sin el oleaje que afecta a nuestros puertos del Pacífico, no más de 2.400 naves lo atraviesan anualmente.

El estrecho de Magallanes se desarrolla por casi 600 kilómetros en una latitud que, en el hemisferio norte, corresponde al canal de la Mancha (que separa a Francia de Inglaterra). Sus aguas no se congelan ni en su recorrido hay hielo flotante en ninguna época del año. La idea de que se trata de un estrecho peligroso "en el fin del mundo" (equivalente a la ruta del cabo de Hornos en primavera o verano) no es más que un estereotipo resultante del desconocimiento de sus aguas.

Quienes sí han descubierto la importancia del estrecho son los exportadores e importadores de Brasil, Argentina, China, Japón, Corea del Sur y Taiwán. Estos son los "principales usuarios" de nuestro estrecho.

Para comprender esta afirmación conviene, por ejemplo, señalar que, si en precios FOB en dólares el año 2000 las exportaciones agrícolas de Brasil y Argentina correspondían a 10,9 billones y 12,8 billones, respectivamente, en 2024 tales montos habían ascendido a 34,8 (Argentina) y 144,4 billones (Brasil). Según datos de la OMC, más del 80% de estas exportaciones atlánticas se despachan a mercados del Pacífico noroeste.

Ocurre que, en la geografía, cualquier puerto Mercosur al sur de Río de Janeiro está "más cerca" de California, Tokio o Tianjin vía el estrecho de Magallanes que vía Panamá. Las diferencias en "días en la mar", consumo de combustibles, emisiones de CO2, charters, seguros, etc., tienen carácter de "ahorros de escala" a favor de nuestro estrecho.

¿Se entiende entonces el interés de esos países (y también de Estados Unidos) en el estrecho de Magallanes?

Pretensiones argentinas

Toda vez que el estrecho de Magallanes tiene importancia cre-



Estrecho de Magallanes.

... El "chilenísimo" estrecho de Magallanes permanece subexplotado. No obstante tratarse de un pasaje natural de —muy importantes— "aguas profundas" (calado máximo permitido: 21,3 metros), bien conocido por los navegantes y sin el oleaje que afecta a nuestros puertos del Pacífico, no más de 2.400 naves lo atraviesan anualmente".

ciente para el comercio exterior argentino con el Asia-Pacífico, las aspiraciones de ese país por "co-gobernarlo" son cada vez más evidentes.

Ese es el contexto geopolítico en el que deben encuadrarse las declaraciones de un almirante argentino que, "sin querer queriendo", mencionó "la Boca Oriental argentina" del estrecho de Magallanes.

El tema no es nuevo, pues se remonta a las "interpretaciones argentinas" de lo dispuesto por el Tratado de Límites de 1881, que, entre otras "novedades", incluían el cuestionamiento del trazado del canal Beagle. En el Tratado de 1984, Chile insistió en incluir un artículo para reafirmar la chilenidad del estrecho, agregando que, en este ámbito, lo único que le compete a Argentina es no dificultar el ingreso o salida del estrecho, sin importar la bandera del buque (por ejemplo, la bandera de las islas Falkland). ¿Por qué? Porque, a insistencia de Argentina, en el estrecho de Magallanes no solo rige el principio de "libre navegación", sino también el de "neutralidad permanente".

Habida cuenta de la importancia del asunto, en 1997, cuando Chile ratificó la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), el país hizo una "declaración" recordando, precisamente, que, conforme con los tratados de 1881 y 1984, Argentina está obligada a respetar la neutralidad y el libre tránsito en el estrecho de Magallanes.

Esto último es lo que parece cuestionar la nueva "reinterpre-

tación argentina", que afirma la existencia de cierta "boca oriental" de la cual es ribereña y, por lo tanto, sobre la cual le asisten los "derechos soberanos". Eso, en el contexto de un concepto geográfico y político que considera que el "triángulo" que incluye a las costas de la Patagonia y Tierra del Fuego, con las islas Falkland-Malvinas, constituye un solo espacio de influencia argentina.

La "Boca Oriental argentina del estrecho de Magallanes" no existe. Lo que ese país considera "parte del estrecho" no es sino "mar territorial" y "zona contigua", sometidos, como queda dicho, a lo dispuesto en los tratados vigentes con Chile. Full stop.

Aun así, estamos en presencia de una nueva ficción geopolítica equivalente al "principio bioceánico", que, desde su "interpretación" de la institución de la plataforma continental extendida de la Convemar, Argentina pretende "instrumentalizar" para imponer la "división automática" entre el Pacífico y el Atlántico en el "meridiano del cabo de Hornos". No es así.

Chile, país sin "chispeza" geopolítica

Hasta hace no mucho tiempo la expresión "geopolítica" causaba malestar e incomodidad. Se entendía que aludía a una manera de mirar el mundo desde la "perspectiva del gobierno militar", es decir, por se, una interpretación contraria y "desapegada" de la realidad post Guerra Fría; es decir, aquella del "mundo globalizado" gobernado por el "multilateralismo".

No solo la acumulación de conflictos regionales, abiertos y potenciales, sino también la confrontación estratégica catalizada por la invasión de Crimea y Ucrania (para reservar a Rusia el estatus de "gran potencia") y la consolidación de China como potencia económica y tecnológica, han devuelto a la geopolítica su importancia en tanto método de análisis para identificar "intereses mezquinos" y comprender el comportamiento de ciertos actores del sistema internacional ("política de poder", por ejemplo, Israel sobre Gaza, Cisjordania, Líbano, Siria e Irán).

Es el regreso de la geopolítica al primer plano lo que —en los hechos— ha relegado al "buenismo" interesado y al "internacionalismo" con agenda de Naciones Unidas a un segundo y tercer plano. Al respecto —y solo como constatación—, en el conflicto de Ormuz y la actual "crisis del petróleo", comenzando por el Consejo de Seguridad, hasta aquí observamos "cero aporte" de Naciones Unidas.

La volatilidad del escenario internacional, improntado por "políticas de poder" y "unilateralismo" (que no necesariamente son "realpolitik"), debe convocarnos a prestar mayor atención al valor estratégico de nuestros territorios, por ejemplo, aquel del estrecho de Magallanes (y Rapa Nui).

Las cifras de exportaciones agrícolas antes citadas sirven para ilustrar que, en lo inmediato, no solo el interés argentino en el estrecho aumentará, sino también —y tan importante como aquello— el interés brasileño. Esto, en la medida en que, para el comercio exterior (y, por extensión, para el conjunto de sus economías), el estrecho de Magallanes se consolide como un elemento fundamental de sus respectivas estrategias de desarrollo, política exterior y "políticas de poder".

En Chile este tipo de realidades se observa con mucha dificultad. Quizás llegó el tiempo de mejorar nuestra "chispeza geopolítica".

“Cuellos de botella” del comercio marítimo interoceánico

La nueva "crisis del petróleo" (a propósito del "cierre" del estrecho de Ormuz) volvió a poner en el tapete la importancia de los estrechos internacionales usados por la navegación internacional. En este caso, porque a través de dicho estrecho transitan buena parte de los hidrocarburos que países de todo tamaño y "poder" requieren para el normal funcionamiento de sus economías.

Algo similar ocurre en el estrecho de Bab-el Mandeb, que separa al Mar Rojo del Océano Índico (y, vía el canal de Suez, conecta con el Mar Mediterráneo), en el cual la "libertad de navegación" está, para todos los efectos, supeditada al nivel de conflicto imperante en el conjunto del Medio Oriente.

A los casos de Ormuz y Bab-el Mandeb se agregan los conocidos problemas que existen en el canal de Panamá, cuya costosa ampliación (más de 5.200 millones de dólares) "no resolvió definitivamente el problema": ese pasaje artificial solo permite el tránsito de naves hasta el tipo NeoPanamax, de calado de hasta 14,9 metros. Se trata de buques más largos (eslora) y más anchos (manga) que los anteriores Panamax, pero no necesariamente "más profundos" (calado).

Sabemos que, de forma recurrente, el canal es afectado por períodos de escasas lluvias, con la subsiguiente disminución del nivel de las aguas del lago Gatún, que alimentan las esclusas de las que depende el tráfico interoceánico. Amén de que el canal se transformó en "un elemento" de la confrontación estratégica entre China y Estados Unidos, largas esperas y crecientes costos para cruzarlo siguen alterando el tráfico interoceánico.

En el Extremo Oriente, el estrecho de Sunda (que separa a Sumatra de Java) presenta otras limitaciones, por ejemplo, arrecifes y aguas someras que también restringen el calado de los buques, amén de la presencia de cientos de naves de pesca artesanal, que obligan a reducir la velocidad, alargan los itinerarios y exponen a las naves a accidentes.

Más al norte, entre Sumatra y la península de Indochina, por cerca de mil kilómetros de extensión se desarrolla el estrecho de Malaca y Singapur, por el cual anualmente transitan cerca de 100 mil embarcaciones de todo calado. Visto que