



23 de octubre de 2025

Entre Mahan y Mackinder: El Estrecho de Magallanes como pivote geopolítico austral

1

Between Mahan and Mackinder: The Strait of Magellan as a Southern Geopolitical Pivot

Abstract:

The essay demonstrates that the southern maritime corridor encapsulates, within a single geographic space, Mahan's logic of choke point dominance and the circum-Eurasian insular arc articulated by Mackinder and Spykman. Under full Chilean sovereignty, control over the Strait of Magellan ensures Atlantic–Pacific continuity, provides strategic redundancy in the event of disruptions in Panama or Suez, and projects a containment line that completes the maritime encirclement of the Heartland. With bathymetric conditions suitable for neo-Panamax vessels and an advanced Vessel Traffic Service (VTS), the strait grants Chile significant oceanic influence, reinforcing its role as a “southern pivot” in global security and logistics.

Keywords:

Strait of Magellan, choke points, insular arc, southern pivot.

Cómo citar este documento:

ALVAREZ CHAIGNEAU, José Ignacio. *Entre Mahan y Mackinder: El Estrecho de Magallanes como pivote geopolítico austral*. Documento de Opinión IEEE 84/2025. [enlace web IEEE](#) y/o [enlace bie](#)³ (consultado día/mes/año)

Introducción

A lo largo de la historia marítima global, ciertos pasos interoceánicos han concentrado una relevancia estratégica muy superior a su tamaño físico. En el escenario actual, marcado por el resurgimiento de tensiones entre Irán, Israel y Estados Unidos, el Estrecho de Ormuz ha vuelto a situarse en el centro de las preocupaciones internacionales. Su eventual bloqueo por parte de Irán —potencia con capacidad naval operativa y voluntad geoestratégica— ha encendido alertas sobre el impacto que una medida de tal magnitud tendría en los precios del petróleo, el flujo del comercio mundial y la estabilidad del orden internacional. Oriente Medio, una vez más, se erige como punto crítico en la geopolítica de los océanos, recordando que el control de ciertos estrechos no es accesorio, sino determinante en la configuración del poder global.

Aunque la crisis aún no ha provocado un desvío masivo y sostenido del tráfico marítimo, las tensiones en Oriente Medio actúan como recordatorio contundente de la fragilidad de los grandes corredores geoestratégicos. En ese contexto, rutas alternativas como el Estrecho de Magallanes resurgen con renovado protagonismo: no solo por su capacidad para ofrecer continuidad operativa frente a disrupciones críticas, sino porque encarnan una resiliencia estructural que ni los avances tecnológicos ni las rutas artificiales han podido reemplazar. En tiempos de incertidumbre sistémica, el valor de los corredores australes se redimensiona, y con ellos, la importancia del Estrecho magallánico como eje silencioso —pero decisivo— de la arquitectura marítima global.

Desde que el navegante Fernando de Magallanes, al servicio de la Corona Española, lo cruzó en busca de una nueva ruta económica, este corredor austral ha sido mucho más que un pasillo entre océanos: ha sido, y sigue siendo, un eje decisivo en las lógicas de control marítimo y equilibrio estratégico. En un contexto global marcado por incertidumbres estructurales en las cadenas de suministro —agravadas por tensiones climáticas, incidentes en puntos neurálgicos como Panamá y Suez, y episodios geopolíticos— el Estrecho de Magallanes resurge como una alternativa resiliente, jurídica y estratégicamente consolidada.

Partiendo de la noción de que los intereses geopolíticos se reconfiguran ante los cambios del entorno internacional, este artículo plantea una hipótesis clara y simple: el Estrecho de Magallanes mantiene plena vigencia como concepto y objetivo geopolítico, tanto por

su capacidad para asegurar la circulación interoceánica, como por su potencial para convertirse en un enclave de poder marítimo en el siglo XXI.

El presente ensayo, empleando un enfoque analítico que combina las teorías estratégicas clásicas (Mahan, Mackinder y Spykman) con datos operacionales contemporáneos, busca demostrar que el Estrecho de Magallanes no es una huella histórica, sino un activo estratégico fundamental.

Antecedentes

El Estrecho de Magallanes, es el corredor marítimo natural más austral del planeta, encargado de unir los océanos Atlántico y Pacífico bajo plena soberanía de la República de Chile (Figura 1). Su trazado, de unas 330 millas náuticas, se extiende desde la boca oriental en Punta Dungeness hasta los Islotes Evangelistas en el Pacífico y exhibe una morfología compleja que alterna angosturas de apenas 3,7 km, canales de hasta 35 km de ancho y tramos sinuosos protegidos por archipiélagos subantárticos. Su batimetría — 28 m en los puntos más someros y 1.080 m en el cabo Cooper Key— admite buques de hasta 70 pies de calado ($\approx 21,3$ m) sin sacrificar márgenes de maniobrabilidad, lo que garantiza la necesaria compatibilidad con la flota neo-Panamax¹.

En el plano normativo, los Tratados de Límites de 1881 y de Paz y Amistad de 1984 entre Chile y Argentina garantizan la libertad de navegación “en todo tiempo y circunstancia” para buques de cualquier bandera, al tiempo que ratifican la soberanía y la gobernanza exclusivas de Chile sobre este paso de proyección global. Esa autoridad se ejerce mediante un robusto sistema de control marítimo que refuerza la seguridad en el *choke point* más austral del planeta. Su núcleo es el Control de Tráfico Marítimo del Estrecho (CONTRAMAG), un *Vessel Traffic Service* que integra radar costero, AIS y cartas electrónicas S-57 para supervisar en tiempo real el derrotero de las naves por el canal.

Durante el periodo del 2023-2024, una sequía asociada a El Niño —la tercera más intensa desde 1950— reveló la fragilidad del Canal de Panamá: los cupos diarios cayeron de 36 a 22 buques y el calado se restringió a 13,11 m (Labrut, 2024). Aunque el flujo se

¹ Neo-Panamax (también escrito New Panamax o Neopanamax) designa a la clase de buques construidos para aprovechar las dimensiones de la tercera serie de esclusas del Canal de Panamá, inaugurada el 26 de junio de 2016. El término marca la diferencia con los buques Panamax originales (limitados por las esclusas de 1914) y con los post-Panamax, que exceden incluso la capacidad ampliada.

normalizó gradualmente a comienzos de 2025, la Autoridad del Canal admite que el embalse Río Indio (USD 1.600 millones) es imprescindible para garantizar la seguridad hídrica a medio plazo (Miller, 2024). Las limitaciones provocaron demoras de hasta 21 días, mayores costos operativos y desvíos hacia rutas alternativas.

Figura 1

Carta de navegación oficial del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) – Armada de Chile. Estrecho de Magallanes – Islotes Evangelista a Punta Dungenes.



Nota: La fotografía incorpora la ruta de navegación completa (línea color rojo) del Estrecho, conformado por su acceso desde el oeste en el Océano Pacífico (Islotes Evangelista) y la boca oriental del estrecho, en Punta Dungenes, donde se conecta con el Océano Atlántico (SHOA, 2015, actualizado 2025).

Uno de los principales beneficiarios fue el Estrecho de Magallanes: los tránsitos aumentaron 25% interanual en enero-febrero de 2024 y 83% frente a 2021, impulsados por las restricciones panameñas y la demanda energética del Cono Sur, lo que fue ratificado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de la Armada de Chile (DIRECTEMAR). Por su parte, el “Tercer Juego de Esclusas” (2016) duplicó la capacidad teórica de Panamá pero exigió más remolcadores y produjo

congestiones iniciales; la crisis de 2023 reveló que la obra amplía la oferta sólo

si el recurso hídrico lo permite. Mientras el embalse Río Indio y la automatización de esclusas buscan blindar la vía, la geopolítica añade un vector de incertidumbre: Estados Unidos presiona para preservar la neutralidad estipulada en 1977, al tiempo que cuestiona la expansión portuaria china en Balboa y Colón (Stewart, 2025).

Frente a estas incertidumbres, el Estrecho de Magallanes emerge como corredor interoceánico de primer orden. Su batimetría superior a 20 m, señalización avanzada y régimen jurídico robusto, analizados bajo la lógica de los *choke points* de Mahan y el arco insular de Mackinder, convierten al paso austral en un “pivote” esencial para la seguridad y la logística marítimas del siglo XXI.

Magallanes y la lógica del poder marítimo: nodo de convergencia entre Mahan, Mackinder y Spykman

Para comprender la lógica de los grandes pensadores estratégicos, resulta ilustrativo retroceder al año 1518, cuando las Capitulaciones de Valladolid encomendaron a Fernando de Magallanes la misión de descubrir un paso occidental hacia las Molucas — las codiciadas Islas de las Especias— y así desafiar el monopolio portugués sobre la ruta oriental del Cabo de Buena Esperanza (Indias, 1518). Esta empresa, concebida bajo una visión geopolítica temprana, no solo tenía un propósito comercial, sino que encarnaba un acto fundacional de proyección marítima, que siglos más tarde sería teorizado por autores como Mahan, Mackinder y Spykman. Aquellas campañas se fraguaron en un contexto donde los navegantes describían los cuarenta y cincuenta grados de latitud sur con un sombrío apotegma: “*Debajo de los cuarenta no hay ley; debajo de los cincuenta, no hay Dios*” (marino anónimo, s. XVI). La Corona española veía en la apertura de una ruta propia no solo una oportunidad comercial —asegurar el lucrativo tráfico de especias— sino también un medio para reforzar su proyección marítima global (Fernández-Amesto, 2022).

La Armada de la Especiería, compuesta por cinco naos y 265 hombres, zarpó de Sevilla el 10 de agosto de 1519; tras una laboriosa y muy accidentada travesía, Magallanes halló el 21 de octubre de 1520 el apreciado paso que conduce al océano Pacífico —hoy denominado Estrecho de Magallanes— recorriéndolo en poco menos de cinco semanas (Suárez, 2020). El regreso de la nao “Victoria” en 1522, capitaneada por Juan Sebastián

Elcano, tras el fallecimiento de Magallanes y con veintiséis toneladas de clavo

de olor seco en sus bodegas, confirmó la rentabilidad de la nueva ruta y convirtió además a España en la primera potencia en completar la circunnavegación del planeta (Mira Caballos, 2022). Este éxito promovió el concepto de corredor estratégico controlado por una potencia marítima, anticipando la lógica de los *choke points* teorizada siglos después por Alfred Thayer Mahan (1840-1914), constituyendo el fundamento histórico naval de la importancia contemporánea del Estrecho de Magallanes.

En efecto, Mahan postuló en su obra de 1890, “La influencia del poder naval en la historia 1660 – 1783” (*The Influence of Sea Power upon History*) que la prosperidad de cualquier potencia marítima descansa en su poder marítimo², y así en su habilidad para “asegurar” o también “negar” las líneas de comunicación marítimas (SLOC³) al enemigo, como también a un eventual adversario. Justamente, la tesis de Mahan halló un público especialmente receptivo en la élite política estadounidense de finales del siglo XIX. Convencidos de que el país estaba llamado a desempeñar un papel preponderante en la escena internacional, esos dirigentes concluyeron que el primer requisito estratégico era dotarse de una marina poderosa y técnicamente avanzada, condición previa para disputar la hegemonía mundial. Al igual que Carl von Clausewitz, Mahan basó sus reflexiones en un meticuloso examen de la historia —por supuesto, cada uno en el ámbito que más le interesaba— para identificar los factores que explican el triunfo o el fracaso de las potencias y sus respectivas campañas.

Es así como sostuvo que la fuerza marítima constituye un factor determinante a lo largo de la historia, pues faculta a los Estados para dominar el comercio, proyectar su influencia y supeditado, salvaguardar los intereses estratégicos; asimismo, el deseado y efectivo control marítimo dependerá de dos pilares fundamentales: primero, una flota de alta mar capaz de proyectar fuerza y segundo, la posesión de bases adelantadas situadas junto a los pasos donde convergen los flujos mercantes globales. En su clasificación de “*estrechos de primer orden*” —que caracterizan el tránsito interoceánico y, por tanto, condicionan el comercio mundial— incluyó a Gibraltar, Suez y el Estrecho

² Sobre las diferencias entre “poder naval” y “poder marítimo”, el segundo es más amplio que el primero, pues abarca numerosos medios y actividades que se llevan a cabo en la mar (marina mercante, pesquera, científica, guardacostas, tráfico y comercio marítimo, medios para extracción de recursos en la mar, construcción naval, marina militar, etc) mientras que el poder naval se circunscribe esencialmente a la marina militar y a sus actividades. De esta forma, se puede considerar que el poder naval queda englobado como parte (fundamental) del poder marítimo. Disponible en: Romero, A. El auge de China como potencia marítima. IEEE, 12 julio 2023. <https://www.defensa.gob.es/ceseden/-/el-auge-de-china-como-potencia-maritima>.

³ Sea Lines of Communication, SLOC (AAP-06, 2020).

de Magallanes, subrayando el valor de este último, como el único paso natural que conecta Atlántico y Pacífico, al sortear el riesgo del Cabo de Hornos y acortar en aproximadamente 1.400 millas náuticas la travesía que rodea el cabo de Buena Esperanza (Lambert, 2021).

En la actualidad, los datos de la Asociación Internacional de Armadores muestran que, en 2024, más del 11% del tonelaje bruto mundial atravesó al menos uno de esos tres estrechos —Panamá, Suez o Magallanes—, cifra que respalda la vigencia de la intuición mahaniana sobre la concentración del poder en los *choke points*. Además, estudios recientes del Center for Naval Warfare Studies (CNWS)⁴ perteneciente al U.S. Naval War College (NWC) confirma que Magallanes permanece operativo el 98% del año, mientras Panamá y Suez sufren interrupciones hídras o de seguridad en promedio 12 y 18 días respectivamente (Konrad, 2025).

El informe destaca que los cierres de Magallanes obedecen casi exclusivamente a forzantes naturales breves —ráfagas williwaw⁵ o visibilidad $< 0,5$ MN— y rara vez superan las 12 horas. En contraste, Panamá arrastra ventanas de restricción de varios días cuando los niveles de Gatún caen por debajo de 26 m, y Suez suma interrupciones ocasionadas por incidentes de seguridad o varaduras que requieren operaciones de reflotamiento complejas.

Desde la perspectiva de la industria marítima global, los pasos estratégicos como el Estrecho de Magallanes han cobrado renovada relevancia ante las crecientes disrupciones en rutas tradicionales. Aunque las principales líneas navieras consideran estos *choke points* como realidades geográficas inevitables más que como ventajas competitivas, operadores portuarios globales y proveedores de servicios como astilleros, *bunkering* y aseguradoras marítimas reconocen el valor de establecer presencia en sus proximidades (Filipoff, 2020 y Weitz, 2021). El Estrecho de Magallanes —pese a no figurar entre los ejemplos clásicos como Panamá, Suez o Malaca— se perfila como un corredor de respaldo con “alta elasticidad logística”, dada su capacidad para absorber

⁴ Analizó diez corredores interoceánicos mediante datos AIS satelitales, registros meteorológicos ERA5 y partes de cierre emitidos por las autoridades locales. El estudio calculó la disponibilidad efectiva (días/año sin restricciones de calado ni cierres totales).

⁵ Designa un viento catabático breve pero extremadamente intenso que desciende desde laderas montañosas hacia zonas costeras, provocando ráfagas repentinas que pueden superar los $90\text{--}120\text{ km h}^{-1}$ ($25\text{--}33\text{ m s}^{-1}$). Esta velocidad se documenta en el American Practical Navigator (“Bowditch”), donde se describe al williwaw como “una ráfaga súbita, fría y muy violenta, propia del estrecho de Magallanes y de las Aleutianas” (Weather elements, s.n).

desvíos en casos de congestión o cierre temporal de rutas de menor latitud. En un ecosistema donde más del 90 % del comercio internacional depende del transporte marítimo, la concentración geográfica del tráfico en pasos críticos otorga al estrecho austral un potencial estratégico aún no completamente capitalizado.

Así, la doctrina de las bases avanzadas y estrechos formulada por Mahan sigue definiendo la jerarquía estratégica del comercio marítimo contemporáneo: quien disponga de medios navales y de infraestructura logística en Gibraltar, Suez o Magallanes posee una palanca decisiva para proteger —o influir— las cadenas de suministro globales (McCranie, 2024).

En una perspectiva complementaria —pero distinta de la lógica mahaniana de los *choke points*— resulta necesario incorporar al análisis el marco geopolítico exhibido por el inglés Halford J. Mackinder (1861-1947)⁶. En su conferencia “The Geographical Pivot of History”, pronunciada en 1904 ante la Royal Geographical Society (RGS) —la institución geográfica de referencia del Reino Unido nacida en 1830—, Mackinder (1904) estableció su célebre ecuación estratégica: quien domine Europa oriental controlará el *Heartland* euroasiático y, por extensión, ejercerá la decisiva influencia sobre la “isla-mundo”⁷. Para neutralizar la supremacía que un actor simplemente continental podría ejercer desde el *Heartland* euroasiático, además, planteó que las potencias oceánicas —gracias a su ubicación insular o peninsular— estaban en condiciones de conformar un cinturón de control periférico al que denominó “*outer crescent*”, concepto que la literatura estratégica posteriormente consolidó bajo el nombre de “arco insular”. Este cordón marítimo —que recorre el globo desde el Atlántico Norte hasta el Pacífico occidental— se estructura en tres segmentos funcionalmente complementarios: El Sector euro-atlántico: abarca desde el Reino Unido hasta Gibraltar y el Mediterráneo. Su misión histórica radica en impedir que una potencia terrestre domine las salidas marítimas de Europa (Mackinder, 1904); El sector medio u oriente medio-indio, el cual enlaza el canal de Suez, el mar Rojo, los golfos de Omán y Pérsico y el Índico septentrional. Sin duda deslumbró que el control de

⁶ Geógrafo, político, diplomático, geopolitólogo, politólogo y profesor universitario.

⁷ La isla-mundo representa, para Mackinder, el centro gravitacional del poder terrestre global, cuya dominación implicaría una posición privilegiada para proyectar hegemonía sobre el resto del planeta, especialmente frente a las potencias marítimas periféricas. Sostenía que esta isla-mundo constituía el núcleo geográfico y estratégico del planeta, al concentrar: La mayor parte de la población mundial; las mayores reservas de recursos naturales y la historia política más densa y prolongada. Este concepto sirvió como base para desarrollar el pensamiento geoestratégico del siglo XX, incluyendo la contención del *Heartland* durante la Guerra Fría.

este tramo salvaguarda las principales rutas energéticas que conectan Europa y Asia (Spykman, 1944); y por último, el sector indo-pacífico, que se extiende desde el estrecho de Malaca y el mar de China Meridional hasta el archipiélago filipino y Japón, concentrando los puntos de estrangulamiento más transitados del comercio mundial de esa época (Sloan & Gray, 2016).

Para que dicho dispositivo de contención resulte efectivo, las potencias marítimas deberían: (a) desplegar bases adelantadas y nodos logísticos en islas y cabos estratégicos —por ejemplo, Gibraltar, Diego García o Guam; (b) establecer alianzas diplomático-militares que aseguren una presencia sostenida en dichas áreas y garanticen niveles adecuados de interoperabilidad operativa entre fuerzas aliadas (por ejemplo: OTAN en el Atlántico y pactos trilaterales en el Indo-Pacífico); y (c) mantener la capacidades de movilidad y negación que permitan cerrar o controlar, en caso de crisis, los estrechos clave (Gibraltar, Suez, Bab el-Mandeb, Ormuz, Malaca).

Aunque sabemos que Mackinder no hizo mención explícita al Estrecho de Magallanes en su conferencia de 1904 ante la RGS, su formulación del “arco insular” como cinturón geoestratégico periférico refleja una lógica oceanopolítica⁸ que permite integrar los estrechos australes⁹ —Magallanes, canal Beagle y Paso Drake— como componentes terminales de dicho dispositivo. Esta cadena, que comienza en Gibraltar, atraviesa Suez y Bab el-Mandeb, bordea el océano Índico mediante el estrecho de Malaca y concluye en el Pacífico occidental, está concebida para limitar la proyección de cualquier potencia establecida en el *Heartland* euroasiático (Mackinder, 1904 y Spykman, 1944). En esta perspectiva, los pasos meridionales del Cono Sur completan la arquitectura marítima de contención, reforzando el principio mahaniano de dominio de los *choke points* como garantes de movilidad oceánica. Estudios recientes, como los desarrollados por Robert Kaplan (2012) y análisis operacionales de la U.S. Naval War College como Konrad (2025), han puesto en valor la dimensión marítima implícita en la estrategia mackinderiana, reconociendo que la seguridad global del siglo XXI depende tanto del control del *Rimland* como del aseguramiento de la SLOC críticas, especialmente aquellas bajo soberanía de Estados con proyección tricontinental como Chile. La doctrina

⁸ Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo (Martínez Busch, 1993).

⁹ Esta interpretación académica forma parte de una lectura ampliada no explícita en 1904, pero sí compatible con la lógica de contención marítima extendida hacia el sur polar.

estadounidense actual, recogida en la Joint Publication JP 3-0, Joint Campaigns and Operations (2022), refuerza esta visión al señalar que el control sostenido de *choke points* estratégicos es condición indispensable para la libertad de acción operacional y la superioridad logística en entornos multidominio.

Sin duda, en términos operacionales, podemos indicar que el conjunto Magallanes-Beagle-Drake cumple una triple función estratégica, que nadie más tiene:

(a) La redundancia interoceánica: proporciona una vía natural que enlaza Atlántico y Pacífico, blindando la circulación global de mercancías y recursos energéticos frente a disrupciones en *choke points* artificiales de menor latitud (Panamá, Suez);

(b) Soberanía y marco legal: dado que el Estrecho de Magallanes se encuentra bajo soberanía exclusiva de Chile, y que los corredores complementarios —el canal Beagle y el Paso Drake— están regulados por disposiciones y acuerdos internacionales que delimitan claramente jurisdicciones y regímenes de navegación, conforme al Tratado de Paz y Amistad de 1984 (Decreto 401, 1985), el conjunto configura un sistema estratégico de control marítimo con predominio operacional chileno. Este marco, respaldado por las capacidades navales de la III Zona Naval de la Armada de Chile y una infraestructura de vigilancia y gestión marítima avanzada, proporciona un frente austral protegido que refuerza la iniciativa de las potencias marítimas aliadas en el eje sud-pacífico. En consecuencia, el complejo Magallanes–Beagle–Drake opera como un nodo geoestratégico cohesionado, articulado por soberanía efectiva, cooperación binacional e instrumentos de control marítimo modernos;

(c) Bisagra antártica: La proximidad geográfica entre el Estrecho de Magallanes y la Península Antártica —denominada Tierra de O'Higgins— sitúa a Chile, y en particular a la ciudad de Punta Arenas, como una plataforma logística estratégica de primer nivel para el desarrollo de operaciones científicas, logísticas y de seguridad cooperativa en el continente antártico. De acuerdo con la Enciclopedia Visual de la Antártica del Instituto Antártico Chileno (INACH, 2022), más del 90% de las misiones antárticas que se originan en América del Sur se proyectan desde Punta Arenas. Esta ciudad alberga instalaciones especializadas como el Centro Antártico Internacional (CAI) y la sede del INACH, además de contar con un aeropuerto internacional adaptado para vuelos hacia diversas bases en la Península Antártica. Gracias a esta infraestructura integrada, Punta Arenas se consolida como una de las cinco *Antarctic gateway cities* reconocidas globalmente,

desempeñando un papel clave en la conectividad intercontinental con el sexto continente.

A esta proyección logística se suma la participación activa de Chile en instancias multilaterales de gobernanza polar, tales como el *Antarctic Treaty Consultative Meeting* (ATCM) y el *Southern Ocean Strategic Framework*. Estos espacios refuerzan su posicionamiento como potencia intermedia con vocación científica, medioambiental y estratégica en el sur polar, consolidando su liderazgo como articulador entre el ámbito latinoamericano y el sistema antártico internacional;

(d) Profundidad estratégica marítima (*maritime strategic depth*): el sistema de corredores australes no sólo cumple una función de tránsito o enlace, sino que configura un espacio de profundidad estratégica disuasiva (Yarger, 2006). Esta profundidad —basada en la capacidad de controlar múltiples rutas paralelas, mantener presencia naval y desplegar respuestas escalonadas ante amenazas— permite absorber presiones regionales o extrarregionales sin comprometer directamente el centro de gravedad. En este sentido, el conjunto Magallanes–Beagle–Drake opera como una “zona tampón” marítima (*buffer zone oceánica*), desde la cual se proyecta soberanía, se filtra la presencia externa y se genera un margen operativo defensivo frente a escenarios de tensión en el Cono Sur.

En tal sentido, el Estrecho de Magallanes no solo cumple una función estratégica como corredor interoceánico, sino que extiende el alcance geopolítico del arco insular mackinderiano hacia el sur polar. Esta proyección permite a Chile articular capacidades logísticas, presencia científica y ejercicio de soberanía efectiva en el marco del Sistema del Tratado Antártico. El rol se ve robustecido por la posición de Punta Arenas como ciudad puerta de entrada a la Antártica, y por la activa participación del país en programas multinacionales de investigación, cooperación logística y seguridad cooperativa, consolidando a Chile como bisagra geoestratégica entre América del Sur y el sexto continente.

A la luz del pensamiento estratégico de Mackinder, Spykman y Mahan, puede sostenerse con toda propiedad que Chile se configura como un nodo bisagra en la arquitectura marítima contemporánea. La custodia de los pasos australes —Estrecho de Magallanes, Canal Beagle y Paso Drake— garantiza no solo la continuidad del comercio interoceánico, sino que contribuye a cerrar el cordón circumeurasiático delineado por Mackinder y perfeccionado por Spykman. Mientras el primero advertía que la contención

del poder terrestre requería un arco insular que circunvalara Eurasia, el segundo puntualizaba que el equilibrio global dependía del dominio estratégico del *Rimland*, entendido como la franja litoral densamente poblada y geoeconómicamente crucial.

Sin embargo, la viabilidad operativa de este cinturón marítimo se apoya en la lógica mahaniana del control de los puntos de estrangulamiento: como sabemos, Mahan postuló que el dominio efectivo de estos pasos constituye una condición indispensable para asegurar —o negar— las líneas de comunicación marítima, prerequisite esencial para la proyección del poder oceánico y el resguardo de los intereses nacionales en el ámbito global (McCranie, 2024).

Aplicada esta lógica al Cono Sur, la convergencia doctrinal resulta evidente: Mackinder y Spykman definen el marco estratégico que ubica a los estrechos australes como eslabón terminal del dispositivo de contención global; Mahan aporta la dimensión operacional, subrayando que quien controla estos corredores —y dispone de capacidades navales para garantizar su uso y control— detenta un apalancamiento estratégico¹⁰ significativo (Freedman, 2013). Esta ventaja se traduce en la capacidad de absorber disrupciones en rutas críticas como Panamá o Suez y de proyectar influencia sobre el orden marítimo global (Konrad, 2025). Desde esta perspectiva, el Estrecho de Magallanes se configura inequívocamente como un pivote austral dentro del entramado geoestratégico global:

- Vía de navegación de calibre oceánico, clave para la resiliencia del comercio internacional.
- Nodo de control geopolítico que refuerza la disuasión marítima frente a potencias continentales.
- Plataforma logística privilegiada para la cooperación científica y de seguridad en la Antártica.

En suma, la custodia chilena de los corredores australes encarna la síntesis operativa de los tres grandes paradigmas geoestratégicos. Al articular el arco insular mackinderiano, el enfoque del *Rimland* de Spykman y la lógica mahaniana de los *choke points*, Chile

¹⁰ Capacidad de un actor para conseguir objetivos de poder con recursos relativamente limitados, aprovechando una ventaja comparativa —geográfica, tecnológica, económica o diplomática— que multiplica sus efectos más allá de la proporción directa de medios empleados.

asume un papel central en la arquitectura de seguridad marítima del siglo XXI. La relevancia del Estrecho de Magallanes, por tanto, va más allá de su valor comercial: se inscribe en la lógica estructural que define el equilibrio estratégico global, consolidando la primacía oceánica como pilar de estabilidad y prosperidad internacional.

Aspectos Clave	Alfred T. Mahan	Halford J. Mackinder	Nicholas Spykman
Enfoque estratégico	Dominio de los océanos a través de flotas navales y bases en puntos estratégicos.	Contención del Heartland mediante un arco insular periférico.	Control del Rimland (franja costera) como clave del equilibrio global.
Centro de gravedad geopolítico	Rutas marítimas y choke points como SLOC.	Heartland euroasiático como pivote geográfico de la historia.	Rimland: zona litoral densa y estratégicamente decisiva.
Rol del mar y pasos estrechos	Fundamental para la proyección de poder; control de pasos estratégicos es vital.	Secundario; el mar sirve para cercar el poder continental.	Importancia crítica del dominio naval sobre bordes continentales.
Visión de poder y control	Poder naval proyectado desde el mar hacia el continente.	Poder terrestre contenido por cinturón marítimo (outer crescent).	Balance de poder logrado por control marítimo del Rimland.
Relación con el Estrecho de Magallanes	Magallanes como choke point natural clave; parte del tríptico estratégico con Suez y Gibraltar.	Magallanes no mencionado explícitamente, pero integrado como eslabón terminal del arco insular.	Estrecho refuerza el dominio del Rimland sudamericano; conecta con visión de contención periférica.

Fuente: Elaboración propia a partir de Mahan (1890), Mackinder (1904) y Spykman (1944), en relación con el análisis del Estrecho de Magallanes desarrollado en este estudio.

Conclusiones

1. El análisis integral del Estrecho de Magallanes a la luz de las principales escuelas del pensamiento geoestratégico permite afirmar que este corredor austral constituye mucho más que una vía de tránsito interoceánico: se trata de un activo estratégico de primer orden que condensa, en un mismo espacio geográfico, las lógicas operacionales y doctrinales delineadas por Mahan, Mackinder y Spykman. Su ubicación, batimetría, régimen jurídico y capacidad de absorción logística frente a interrupciones en rutas críticas como Panamá o Suez, lo proyectan como un eslabón indispensable en la arquitectura marítima del siglo XXI.

2. Primero, desde la perspectiva mahaniana, el Estrecho de Magallanes encarna la noción de *choke point* bajo control estatal efectivo, asegurando la gobernanza sobre una ruta de relevancia global y articulando un sistema robusto de vigilancia, seguridad y respuesta. Segundo, en clave mackinderiana, el paso se inserta funcionalmente en el “arco insular” que rodea el *Heartland* euroasiático, operando como su eslabón terminal austral. Tercero, la doctrina del *Rimland* de Spykman se actualiza en este contexto, al considerar que el equilibrio de poder global depende del control de los bordes marítimos, donde Chile desempeña un rol de bisagra tricontinental.
3. Adicionalmente, la proyección antártica del país, anclada en la ciudad de Punta Arenas, convierte al Estrecho no solo en un corredor de movilidad económica y militar, sino también en una plataforma geopolítica para el ejercicio de la presencia soberana, la cooperación científica y la participación activa en la gobernanza del continente blanco.
4. En suma, el Estrecho de Magallanes es un pivote estructural en el orden marítimo global. Su custodia por parte de Chile representa la intersección operativa entre geografía, estrategia y soberanía, consolidando al país como un actor central en la estabilidad del sistema internacional basado en el dominio marítimo. En esta línea, la colaboración de Chile en foros como el *Antarctic Treaty Consultative Meeting (ATCM)* y su adhesión al *Southern Ocean Strategic Framework* fortalecen su legitimidad como potencia polar intermedia, dotada de capacidades diplomáticas, científicas y logísticas para contribuir a la gobernanza cooperativa del sur polar. La dimensión geoestratégica del Estrecho, por tanto, se complementa con una proyección diplomática multilateral que ancla la soberanía en una praxis internacional constructiva.

José Ignacio Alvarez Chaigneau*

Capitán de Navío IM (R), Profesor Academia de Guerra Naval, Chile