



CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y ESTUDIOS ESTRATÉGICOS
ANEPE.CL

ISSN 0719-4110

CUADERNO DE TRABAJO N°1-2026

**EL IMPACTO DEL CAMBIO CLIMÁTICO
EN LA SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL.
EL ESTRECHO DE MAGALLANES**



Academia Nacional
de Estudios Políticos
y Estratégicos

www.anepe.cl



CUADERNOS DE TRABAJO es una publicación orientada a abordar temas vinculados a la Seguridad y Defensa a fin de contribuir a la formación de opinión en estas materias.

Los cuadernos están principalmente dirigidos a tomadores de decisiones y asesores del ámbito de la Defensa, altos oficiales de las Fuerzas Armadas, académicos y personas relacionadas con la comunidad de defensa en general.

Estos cuadernos son elaborados por investigadores, académicos y colaboradores del CIEE de la ANEPE, pero sus páginas se encuentran abiertas a todos quienes quieran contribuir al pensamiento y debate de estos temas.

Recordamos a los autores que el Cuaderno de Trabajo está comprometido con la publicación de artículos originales e inéditos que difundan conocimiento actualizado en materias de seguridad, defensa y ciencias sociales afines, con el fin de aportar y transferir, con el propósito fundamental de aportar al debate académico múltiples enfoques que enriquezcan el análisis, la reflexión y la interpretación en torno a los temas disciplinares propios de la seguridad, la defensa y las ciencias sociales.



Antes de imprimir este Cuaderno, piense en el medio ambiente.

CUADERNO DE TRABAJO DEL CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS ESTRATÉGICOS es una publicación electrónica del Centro de Investigaciones y Estudios Estratégicos de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos y está registrada bajo el **ISSN 0719-4110 Cuad. Trab., - Cent. Estud. Estratég.**

Dirección postal: Avda. Eliodoro Yáñez 2760, Providencia, Santiago, Chile.

Sitio Web www.anepe.cl. Teléfonos (+56 2) 2598 1000, correo electrónico ciee@anepe.cl

Todos los artículos son de responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente la opinión de la Academia.

Autorizada su reproducción mencionando el Cuaderno de Trabajo y el autor.

CONSEJO EDITORIAL

Director

Cristian Château Magalhães

Magíster en Ciencias Militares y Profesor de Academia en Historia Militar, Estrategia y Táctica en Operaciones (ACAGUE).

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7144-8133>

Editor Ejecutivo

Fulvio Queirolo Pellerano

Magíster en Ciencia Política, Seguridad y Defensa (ANEPE). Magíster en Ciencias Militares y Profesor de Academia en Historia Militar y Estrategia (ACAGUE). Doctor (c) en Seguridad Internacional (UNED, España).

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6837-0962>

Consejeros de Editorial

Carlos Ojeda Bennett

Doctor en Ciencia Política, Universidad Paris V. Magíster en Ciencias Militares (ANEPE). Profesor en Estudios de Seguridad y Manejo de Crisis.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8260-5510>

Jorge Sanz Jofré

Doctor en Desarrollo Local y Territorio por la Universitat Jaume I. y Universitat de Valencia, España. Magíster en Ciencias Militares y Profesor de Academia en Geopolítica y Estrategia (ACAGUE).

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2767-0701>

Consejero Externo

Jorge Gatica Bórquez

Doctor en Estudios Americanos (USACH). Magíster en Ciencia Política (PUC). Magíster en Ciencias Militares (ACAGUE).

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1596-5588>

EL IMPACTO DEL CAMBIO CLIMÁTICO EN LA SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL. EL ESTRECHO DE MAGALLANES

Karen Manzano Iturra¹

RESUMEN

Se pretende analizar los impactos del cambio climático en Chile y cómo esto puede afectar la Seguridad y Defensa, considerando la actual situación del canal de Panamá, que ha visto frenada sus comunicaciones por la falta de agua dulce (sequía 2023–2024) ante lo cual muchas embarcaciones debieron desviarse al sur, precisamente a Chile para conectar sus cargas con los puertos del Pacífico. Por ello, la pregunta de investigación es 1) ¿Cuáles son los alcances del cambio climático, especialmente la falta de agua en otras regiones de América, para la Seguridad y Defensa en Chile, sobre todo para el estrecho de Magallanes? La hipótesis es que el escenario generará un interés mayor de las grandes potencias en involucrarse en áreas de soberanía chilena en las próximas décadas.

Palabras clave: Estrecho de Magallanes, seguridad, defensa, cambio climático

ABSTRACT

This study aims to analyze the impacts of climate change in Chile and how this may affect Security and Defense, considering the current situation of the Panama Canal, which has seen its communications hampered by the lack of fresh water (2023-2024 drought). As a result, many vessels have had to divert south, specifically to Chile, to connect their cargo with Pacific ports. Therefore, the research question is: 1) What are the implications of climate change, especially the water shortage in other regions of the Americas, for Security and Defense in Chile, particularly regarding the Strait of Magellan? The hypothesis is that this scenario will generate greater interest from major powers in becoming involved in areas of Chilean sovereignty in the coming decades.

Keywords: Strait of Magellan, security, defense, climate change

1 Doctora en Estudios Americanos, especialidad Estudios Internacionales. Investigadora Centro de Estudios Hemisféricos y Polares, Correo: karen.manzano@usach.cl ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7069-0698>

INTRODUCCIÓN

Durante el siglo XXI, el cambio climático se ha transformado en uno de los problemas más apremiantes para la humanidad, debido a la disminución de las precipitaciones en diferentes países del mundo, generando consecuencias en las personas y sus actividades económicas. Este fenómeno, a juicio de la ONU, se entiende como:

Los cambios a largo plazo de las temperaturas y los patrones climáticos. Estos cambios pueden ser naturales, debido a variaciones en la actividad solar o erupciones volcánicas grandes. Pero desde el siglo XIX, las actividades humanas han sido el principal motor del cambio climático, debido principalmente a la quema de combustibles fósiles como el carbón, el petróleo y el gas².

Desde la falta de lluvias y el aumento del mar en algunas regiones, los problemas para los Estados solo se han acrecentado, debido al impacto en la vida cotidiana y en economía. Sin duda, este problema no solo aumenta los posibles impactos en la Seguridad y Defensa, y Chile no escapa de este problema mundial. Para el caso de Chile, las presiones en áreas de Seguridad y Defensa no solo incluyen la falta de agua dulce en algunas regiones afectadas por sequías (como la zona central), sino que las consecuencias ante la falta de agua en un área lejana pero clave en las conexiones mundiales: Panamá. El canal de Panamá, como conexión artificial de los océanos Pacífico y Atlántico depende exclusivamente del agua de los ríos para el llenado de las esclusas que

permiten el paso de los barcos; sin embargo, la sequía 2023–2024 fue particularmente severa, castigando el flujo comercial de la zona. En ese sentido, muchos barcos optaron por una vía larga pero natural, el estrecho de Magallanes, para cruzar sus mercaderías. Ante el contexto climático, estos escenarios se pueden repetir, por ello, analizaremos el contexto del estrecho como un punto de presión para la Seguridad y Defensa de Chile. Los objetivos que se plantean son:

- **Objetivo general:** Analizar el cambio climático como un problema de Seguridad y Defensa de Chile, especialmente relacionado con recursos hídricos y pasos estratégicos de la zona sur–austral (2015–2025).

Bajo esas circunstancias, los objetivos específicos son:

- **Objetivos específicos:**
 - 1) Identificar la falta de agua de otras regiones de América como un problema real en la Seguridad y Defensa de Chile.
 - 2) Explicar cómo el estrecho de Magallanes constituirá una zona de alta tensión geopolítica tanto para las potencias mundiales (China, EE. UU.) y países vecinos como una única vía natural que suple a Panamá en un escenario de falta de agua.
 - 3) Examinar la relación entre el cambio climático y el estado de la agenda bilateral chileno-argentina en el periodo de análisis ya señalado.

2 Naciones Unidas. (2025) ¿Qué es el cambio climático? <https://www.un.org/es/climatechange/what-is-climate-change>

Para ello, se utilizará una metodología cualitativa, de tipo descriptiva y explicativa, con análisis documental de fuentes (primarias, secundarias y terciarias) y análisis geopolítico, que nos permita entender conceptos claves como el territorio, los recursos y el poder y sus efectos en la Seguridad y Defensa, en una dimensión temporal definida (2015–2025), que incluya tres grandes escenarios a trabajar:

- **Internacional:** los intereses de Estados Unidos y China en la zona sur–austral, especialmente en áreas como el estrecho de Magallanes ante las fallas de conectividad del canal de Panamá debido al cambio climático.
- **Regional:** intereses argentinos por el Estrecho, especialmente en adquirir poder en las decisiones de este, compitiendo geopolíticamente con Chile y afectando a la Defensa Nacional en un escenario de falta de agua de Panamá y el aumento de viajes por el Estrecho.
- **Logístico:** la falta de infraestructura en Punta Arenas para captar las cargas de Panamá en un escenario de cambio climático y los consecuentes problemas para la Seguridad y Defensa Nacional.

EL CAMBIO CLIMATICO Y LAS POTENCIALIDADES DEL ESTRECHO

El primer punto por analizar lo constituye el cambio climático que está afectando a otras regiones de América y que, por consiguiente,

tendrá repercusiones en el estrecho de Magallanes. El cambio climático, como lo hemos mencionado anteriormente, es el proceso de alteración de las condiciones climáticas que está afectando al planeta por intervención humana, las que están provocando entre otras la menor caída de precipitaciones y la disminución de los glaciares. La falta de agua en algunas regiones claves para el comercio mundial sería trascendental para entender cómo el Estrecho comenzaría a ser nuevamente utilizado, a pesar de las distancias. En este caso, debemos entender el contexto del canal de Panamá.

El canal de Panamá, desde su inauguración en 1914, significó una ruta más corta para llegar a las costas americanas pacíficas y atlánticas. Desde el punto de vista geopolítico, el control de los mares ideado por el almirante Mahan (Mahan, 1987) alcanzaba su máximo esplendor: conexión de ambas costas,

rapidez, beneficios económicos, lo que consolidaba la presencia de Estados Unidos en el mar Caribe. El *mare nostrum* se cerraba en torno a una superpotencia que buscaba con creces alcanzar el control marítimo. Pero esto también significó el declive de Magallanes que se encontraba más lejano y, por consiguiente, aumentaba los costos:

Con el surgimiento del Canal de Panamá, el ahorro en tiempo y en dinero se redujo considerablemente y el sueño de siglos se cumplía. Por ejemplo, un buque que sale de la costa este de Estados Unidos a Japón ahorra 3000 millas y un barco de Ecuador a Euro-

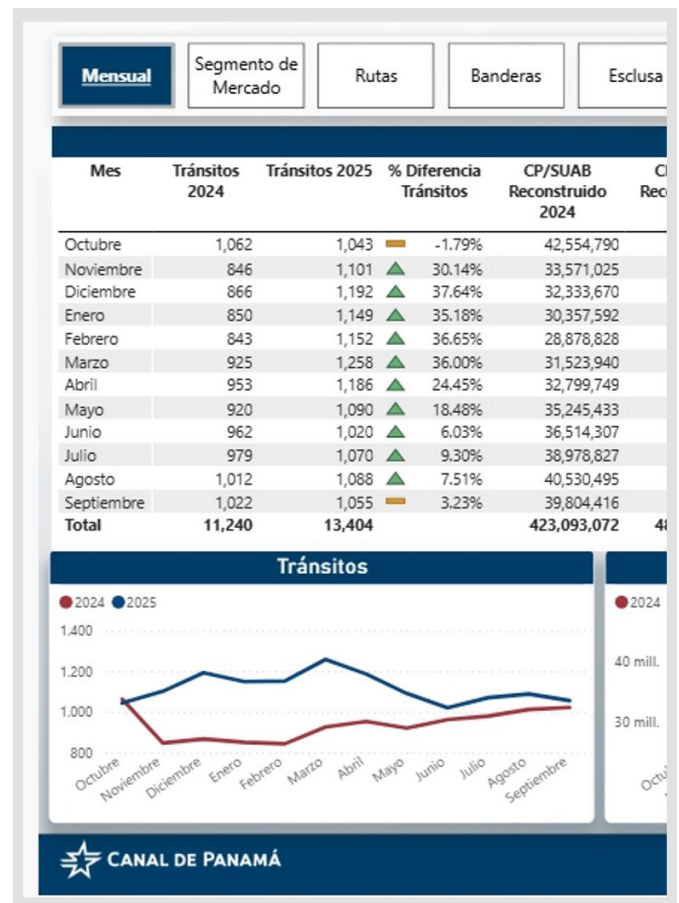
Lo que se pensó al inicio como un problema acotado y puntual, se volvió general y comenzó a generar dificultades mayores, siendo una de ellas en Panamá.

pa ahorra 5000 millas (...). En el Canal de Panamá un buque tiene un tránsito promedio de 16 horas (incluyendo tiempos de espera), y 8 horas de trayecto. Si el mismo buque navegara y utilizara el Estrecho de Magallanes en la Patagonia, su recorrido sería de más de tres semanas en una distancia de 8 mil millas de navegación, de ahí viene la importancia estratégica del Canal (Arguelles, 2015: 90).

Este avance significó que en las costas chilenas disminuyeran los intercambios debido a que, antes, la única alternativa era el Estrecho para cruzar de costa a costa. Con este cambio, el hombre había dominado la naturaleza usando una de las máximas de la escuela geopolítica francesa; el posibilismo (Vidal de la Blache, 1927). Pero no se pensaba en las inevitables consecuencias de la extracción de recursos indiscriminadamente (Reclus, 2014), lo que a fines del siglo XX se mostró con creces, a través de los sucesivos problemas de la contaminación, el efecto invernadero y el cambio climático. Lo que se pensó al inicio como un problema acotado y puntual, se volvió general y comenzó a generar dificultades mayores, siendo una de ellas en Panamá. El canal, ejemplo de la ingeniería moderna, empezó a tener serios problemas en 2023, cuando comenzaron a bajar las precipitaciones, instalándose una sequía hasta el año siguiente, que originó problemas en los traslados de los barcos dentro de este.

El grave problema es que el canal de Panamá depende directamente de las precipitaciones y el agua dulce del lago Gatún, cuyas lluvias fueron un 41% menos en octubre de 2023 (BBC, 2024), lo que significó una baja de las toneladas transportadas en el canal, ya que debían

Figura 1: Tránsito de buques canal de Panamá (2024–2025)



Fuente: Autoridad del canal de Panamá (2025) Estadísticas. <https://pancanal.com/estadisticas/>

esperar días para cruzarlo, generando interminables filas en el proceso.

La siguiente estadística (Figura 1) muestra la baja de los tránsitos del canal en 2024 y el ascenso en 2025, que coincide con la normalización de las condiciones meteorológicas. Cabe mencionar que los años más secos coinciden con el desarrollo del Fenómeno del Niño, que

Figura 2: Tráfico marítimo en el estrecho de Magallanes (2022, 2023, 2024)

6.4.- TRÁFICO MARÍTIMO (AVISTAMIENTOS) DE NAVES MAYORES EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES, BEAGLE Y CABO DE HORROS AÑO 2022

RUTAS O VÍAS	NACIONAL	EXTRANJERA	TOTAL
Dungeness ----> Fairway y/o Evan/Felix	18	885	903
Dungeness <----> Terminales Magallánicas	4	162	166
Fairway ----> Dungeness	102	220	322
Fairway <----> Terminales Magallánicas	284	61	345
Evan/Felix ----> Dungeness	4	152	156
Evan/Felix <----> Terminales Magallánicas	695	77	772
TOTAL TRÁFICO ESTRECHO DE MAGALLANES	1.107	1.557	2.664
TOTAL TRÁFICO CANAL BEAGLE	782	844	1.626
TOTAL TRÁFICO CABO DE HORROS	90	347	437

4.4.- TRÁFICO MARÍTIMO (AVISTAMIENTOS) DE NAVES MAYORES EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES, BEAGLE Y CABO DE HORROS AÑO 2023

RUTAS O VÍAS	NACIONAL	EXTRANJERA	TOTAL
Dungeness ----> Fairway y/o Evan/Felix	25	851	876
Dungeness <----> Terminales Magallánicas	6	144	150
Fairway ----> Dungeness	15	434	449
Fairway <----> Terminales Magallánicas	364	125	489
Evan/Felix ----> Dungeness	16	370	386
Evan/Felix <----> Terminales Magallánicas	281	55	336
TOTAL TRÁFICO ESTRECHO DE MAGALLANES	707	1.979	2.686
TOTAL TRÁFICO CANAL BEAGLE	1.046	1.083	2.129
TOTAL TRÁFICO CABO DE HORROS	118	499	617

4.4.- TRÁFICO MARÍTIMO (AVISTAMIENTOS) DE NAVES MAYORES EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES, BEAGLE Y CABO DE HORROS. AÑO 2024

RUTAS O VÍAS	NACIONAL	EXTRANJERA	TOTAL
Dungeness ----> Fairway y/o Evan/Felix	6	988	994
Dungeness <----> Terminales Magallánicas	19	190	209
Fairway ----> Dungeness	3	290	293
Fairway <----> Terminales Magallánicas	301	114	415
Evan/Felix ----> Dungeness	8	449	457
Evan/Felix <----> Terminales Magallánicas	305	102	407
TOTAL TRÁFICO ESTRECHO DE MAGALLANES	642	2.133	2.775
TOTAL TRÁFICO CANAL BEAGLE	623	940	1.563
TOTAL TRÁFICO CABO DE HORROS	132	667	799

Fuente: Dirección de Territorio Marítimo (DIRECTEMAR) (2022/2023/2024) Boletín Marítimo. https://www.directemar.cl/directemar/site/edic/base/port/boletin_maritimo.html

trae lluvias en Ecuador, Perú y Chile, pero genera sequías en América Central.

En esta encrucijada nuevamente apareció el estrecho de Magallanes. A pesar de los avances tecnológicos, las vías naturales son las únicas que pueden garantizar el paso todos los meses del año y Magallanes es una de ellas. Considerando la sequía de Panamá, varios medios destacaron el aumento de tráfico por el Estrecho en el mismo periodo (Portal Portuario 2023, Mas Container 2024, Chapa 2025), especialmente de barcos cargueros que trasportaban gas y petróleo de gran calado, que vieron restringidos sus pasos por Panamá, e inclusive pasando mayor cantidad de buques extranjeros por la zona (Figura 2).

Teniendo en cuenta los años de sequía en Panamá, efectivamente en el estrecho de Magallanes se observa un aumento de tráfico marítimo de buques foráneos, aunque disminuyendo los nacionales. En total, entre 2022 y 2023 se observó un alza de 27,1%, mientras que entre 2023 y 2024 fue de un 7.78%, es decir, los números más altos se registraron en el peor momento de la sequía de Panamá. Para ello, se debe mejorar la infraestructura de Punta Arenas como pivote que recibe el flujo comercial del estrecho de Magallanes, a través de sus respectivas terminales portuarias: Santos Mardones, Arturo Prat, Laredo, Pecket Coal, Gregorio y ASMAR, las cuales deberán buscar su ampliación tanto para carga, pasajeros como enlace de las actividades antárticas y en los posibles desarrollos asociados al hidrógeno verde, que se busca extraer en la región (Mundo Marítimo, 2024).

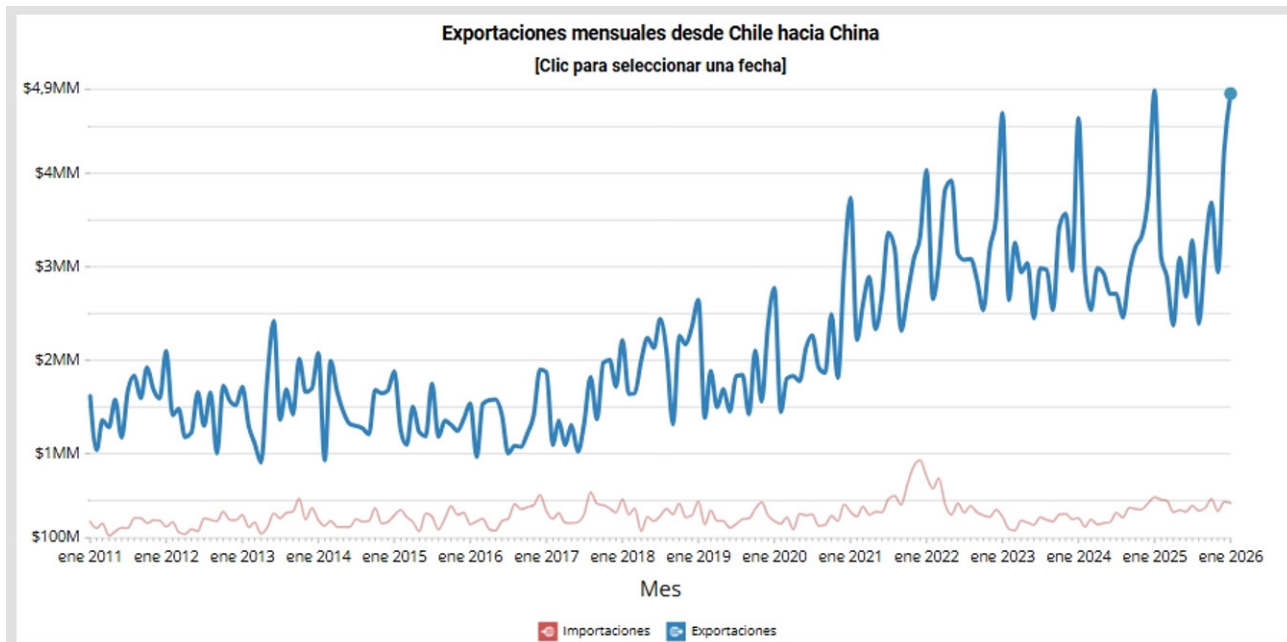
En ese contexto, ante las alzas de carga, se deberá aumentar los trabajos de aduana e inspección de estas en torno a la zona franca pero

también de las terminales existentes, debido a que la mayor cantidad de tráfico naviero puede conllevar riesgos mayores a la seguridad, especialmente pensando en el crimen organizado que ya se está desarrollando en los puertos latinoamericanos para llegar a otros continentes (Troncoso, 2025). Si este invierno 2026 se activa nuevamente el fenómeno del Niño, podría generarse complicaciones a Panamá debido a la falta de lluvias o la alteración del periodo de precipitaciones, transforman a Magallanes en la única alternativa posible en este caso para las grandes cargas que se están moviendo entre el Atlántico y el Pacífico. Es necesario el aumento de infraestructura crítica que capte el aumento de carga y pasajeros por la zona austral-antártica.

EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y LAS GRANDES POTENCIAS

Tras el análisis de los datos climáticos unidos a la logística del transporte de puertos, el segundo punto para analizar es precisamente la situación de Magallanes frente a las potencias mundiales. En los últimos años, se consolidó la tendencia observada desde fines del siglo XX, alzándose Estados Unidos y China como las grandes potencias. Ambas tienen intereses en diferentes continentes y Chile no escapa de esa situación, debido a la presencia del estrecho de Magallanes como vía de comunicación esencial, que, aunque descubierto en el siglo XVI (Onetto, 2020) hasta hoy ocupa un lugar relevante en el mundo, algo que nuevamente vuelve a aparecer debido al estrés hídrico que está comenzando a tener el canal de Panamá, que depende de las lluvias para su funcionamiento. La situación económica ha sido preponderante en la relación de Chile con las potencias, pues si observamos las balanzas

Figura 3: Balanza Chile–China (2011 – 2026)



Fuente: OEC (2025) Chile – China. <https://oec.world/es/profile/bilateral-country/chl/partner/chn>

Figura 4: Balanza comercial Chile–Estados Unidos.



Fuente: OEC. (2025) Chile–Estados Unidos. <https://oec.world/es/profile/bilateral-country/chl/partner/usa>

comerciales, existe una clara vocación exportadora hacia China, concentrándose en los recursos naturales (cobre) (Figura 3), mientras que con Estados Unidos las importaciones son fundamentales, (Figura 4).

Ambas potencias poseen lazos, aunque en diferente dirección (importadora y exportadora). Si a esto unimos que el estrecho de Magallanes adquiere una función clave al momento de las exportaciones, ante la posibilidad de fallas en Panamá, China y Estados Unidos buscarán, necesariamente, un acercamiento para asegurar la cadena logística y el transporte de mercancías por esta zona del mundo. Podemos mencionar que ya existen acciones que nos demuestran estos intereses.

China está desarrollando en el presente siglo una serie de medidas para asegurar su presencia en los mares del mundo, por medio de su poderío naval al igual que lo hizo Estados Unidos desde fines del siglo XIX (Mahan, 1987) articulando su fuerza en el control de los océanos, (Mackinder 2011, Álvarez 2025). En un contexto de cambio climático, la idea central para las potencias es tener la mayor cantidad de pasos internacionales disponibles para el traslado de mercancías y de sus flotas, algo que puede ser complejo con las bajas en las precipitaciones de Panamá, por lo que deberán buscar presencia en otras latitudes, entre ellas el estrecho de Magallanes que se encuentra en manos chilenas. Estos pla-

nes, en el caso de China, significan la búsqueda de la consolidación en el escenario internacional, articulando una serie de proyectos que les permitan ejercer presencia efectiva y control de las rutas comerciales mundiales (Rodríguez, 2023). Una de ellas fue la inversión millonaria, a través de un empresario de ese país, para la construcción de un canal alternativo en Nicaragua, logrando una concesión de 99 años y la preeminencia de China como aliado, algo que colocó en jaque a Estados Unidos dentro de su propia área histórica de influencia geopolítica (Manzano, 2018).

Otra acción más cercana de China fue el acercamiento y trabajo conjunto con los gobiernos kirchneristas, asegurando tanto la presencia en áreas claves de la economía argentina como la instalación de proyectos como la base de Estación de Espacio Profundo CLTC-CONAE-NEUQUEN. En ese último caso, el efecto de la economía fue clave para colocar a China como un aliado indispensable para Argentina, en medio de la fuerte crisis económica que les impedía conseguir fondos

en instituciones occidentales, como el FMI y el Banco Mundial, por lo que China se transformó en la fuente confiable a quien recurrir mediante préstamos vía Banco de Shanghái. Pero esto sentó un precedente cerca de Magallanes. En ese caso, se estima que:

Las potencias mundiales se apresuraron a ampliar su presencia. China ha

En un contexto de cambio climático, la idea central para las potencias es tener la mayor cantidad de pasos internacionales disponibles para el traslado de mercancías y de sus flotas, algo que puede ser complejo con las bajas en las precipitaciones de Panamá, por lo que deberán buscar presencia en otras latitudes, entre ellas el estrecho de Magallanes que se encuentra en manos chilenas.

manifestado su interés en construir un complejo portuario en Argentina, cerca de la desembocadura atlántica del Estrecho, justo al otro lado de la frontera con Chile. Desde allí, Beijing podría aumentar su presencia en la región y también proyectar su influencia en la Antártida, donde la rivalidad geopolítica se está acentuando a medida que se derriten sus icebergs. En abril de 2023, la jefa del Comando Sur del ejército estadounidense, la general Laura Richardson, visitó Argentina y Chile, deteniéndose en Punta Arenas para una sesión informativa sobre seguridad y recorrer el Estrecho³.

El puerto que se hace mención es Río Gallegos, donde el gobernador de Santa Cruz, Claudio Vidal llegó a acuerdos y a la firma de una carta convenio con la pesquera china Hongdong Fisheries, para la mejora de la infraestructura y la recalada de los barcos que capturar calamar en la zona de alta mar⁴. Esto coloca a China muy cerca del estrecho de Magallanes, la vía de comunicación natural de los océanos Pacífico y Atlántico, en donde no solo poseería puertos cercanos donde recalcar, sino que una estación espacial (al igual que en Neuquén), inversiones hidroeléctricas (río Santa Cruz) a su vez que aumenta la construcción de buques, lo que permitiría mayores medios invertidos en varios océanos del mundo. Sin embargo, cabe señalar que en Argentina los intereses provinciales son muy diferentes a los federales, pues, aunque el gobernador Vidal cuenta con el apo-

yo del radicalismo, ha seguido con la política pro-china al estilo kirchnerista, a diferencia del gobierno de Javier Milei que es más proclive a Estados Unidos.

Considerando lo antes expuesto, en este escenario juega un importante rol Estados Unidos. Este país comenzó un repliegue estratégico notorio desde el siglo XXI, centrando su atención en los conflictos de Medio Oriente (Irak, Afganistán) alejándose de la noción clásica de hemisferio occidental y defensa hemisférica (TIAR) conocida desde la Segunda Guerra Mundial y que lo había posicionado en América Latina (Romano, 2012). Este retroceso significó que países como China y Rusia comenzarán a disputar espacios que antes eran claramente pro-estadounidenses, como el mar Caribe y en recursos estratégicos como el petróleo venezolano, estableciendo alianzas con los gobiernos de turno y consiguiendo la anulación del reconocimiento de Taiwán (Burdman, 2005).

En cuanto a Chile, la relación con Estados Unidos se mantuvo a nivel de Defensa, con trabajos en conjunto con las Fuerzas Armadas y colaboraciones permanentes en ejercicios como UNITAS, Southern Vanguard, Southern Phoenix que son desarrollados de manera anual. Sin embargo, desde el 2024 su presencia ha aumentado poco a poco, apareciendo de nuevo en el “hemisferio austral”, cercano a los pasos interoceánicos y la proyección antártica. Esto cumple con las características del poder naval que ya adelantaba el almirante Mahan en el siglo XIX, y que había sido una de las

3 Americas Quarterly. (2023) ¿Por qué Estados Unidos y China se agolpan sobre un puerto del sur de Chile? <https://www.americasquarterly.org/article/por-que-estados-unidos-y-china-se-agolpan-sobre-un-puerto-en-el-sur-de-chile/>

4 Howenh Spa (2025) Hongdong Fisheries: la pesquera china que se abre paso en Santa Cruz y que podría afectar a Magallanes. <https://www.howenhspa.cl/2025/04/08/hongdong-fisheries-la-pesquera-china-que-se-abre-paso-en-santa-cruz-y-que-podria-afectar-a-magallanes/>

fortalezas de Estados Unidos como potencia occidental (Mahan 1987). Para ello, se insistió en la presencia de las autoridades navales que, aunque siempre se reunían con sus pares chilenos, fueron claros al establecer las prioridades en torno al estrecho de Magallanes. Una de las declaraciones más claras fue la obtenida del almirante Holsey de Estados Unidos (Flota del Comando Sur) quien describió la situación que se replicó en los medios nacionales:

Estas vías marítimas como “cuellos de botella estratégicos” que podían ser utilizados por China para “proyectar poder, interrumpir el comercio y desafiar la soberanía”. Esta perspectiva lleva la presencia china de un simple interés económico a una preocupación de seguridad a nivel hemisférico (La Prensa Austral, 2025, p. 9).

Estos “cuello de botella” ya han sido desarrollados fuertemente por la geopolítica naval, sin embargo, están llamando la atención de la opinión pública, especialmente tras el cierre del estrecho de Ormuz, vital en los conflictos regionales y de alcance global del presente año (Piñeiro, 2025). Como ya lo mencionaban Mahan (1987) y Brzezinski (1997), sobre la relevancia del componente naval para las potencias, los *choke points* son lugares complejos, ya que su calidad de estrecho o canal pueden generar problemas para los Estados, dependiendo de quién sea que los domine. Esta idea de poder, bloqueo y soberanía se está desarrollando también en el nivel de competencia en la fabricación de buques de ambas potencias. La mayor cantidad de recursos permite un despliegue mayor en

Sin embargo, desde el 2024 su presencia ha aumentado poco a poco, apareciendo de nuevo en el “hemisferio austral”, cercano a los pasos interoceánicos y la proyección antártica.

otros mares del mundo, como las flotas estadounidenses dedicadas a áreas estratégicas mundiales (Atlántico, Pacífico, Índico, Europa) algo que China quiere replicar en la construcción naval de buques e incluso de portaviones (Rodríguez, 2023). Todo esto tiene como fin salvar las distancias y, aunque el estrecho de Magallanes está lejos de las disputas geopolíticas del momento (Medio Oriente, Ártico) sí posee la cualidad de mantener las conexiones comerciales en cualquier circunstancia y el acercamiento de las potencias juega esa intencionalidad. En ese sentido, la participación de altos mandos de Estados Unidos y la presencia de llamativos proyectos chinos que tratan

de competir en tecnología con este país (como el cable submarino que en febrero de 2026 causó controversia internacional) nos demuestran que serán cada vez mayores las oportunidades de convenios y negocios estratégicos que ofrezcan ambas potencias a Chile, y considerando el potencial en materias como el hidrógeno verde, la región

de Magallanes entrega importantes recursos naturales al lado del Estrecho, y si mejoran las conexiones de este con mayor infraestructura, se potenciará su nivel en el ámbito internacional. Esto es algo que ya nos adelantaba en el siglo XX el general Ramón Cañas Montalva, con Chile como llave de la zona austral-antártica y del Pacífico Sur (Cañas Montalva, 2008).

En ese sentido, la proyección también incluye otro continente, desde el estrecho de Magallanes hacia la Antártica, una región clave por los recursos naturales que posee tanto en el subsuelo continental y marino, como las especies marinas que se encuentran a su alrededor, otro

punto destacable en el plano internacional. En pleno desarrollo del cambio climático a nivel global, la Antártica concentrará mayores intereses de las grandes potencias para sus recursos. En esta zona, ya se han mostrado los intereses chinos, enfocados en la extracción del krill por parte de sus flotas pesqueras, aumentando la cantidad de barcos que bordean la zona económica exclusiva chilena, pero también bloqueando en el Sistema del Tratado Antártico la creación de zonas protegidas marinas conjuntas con Argentina y alineadas con los esfuerzos del *Blue Programme* de Gran Bretaña. Esto concuerda con las acciones chinas de extracción de recursos que se opone a la visión chilena de protección del ecosistema antártico (Manzano y Jiménez, 2025) y, por consiguiente, que esta zona ya está generando una competencia real en torno a sus recursos naturales.

Estados Unidos en cambio se ha centrado en los últimos años en el Ártico y Groenlandia, pero aún mantiene su posición dentro del Sistema, posee una reclamación territorial sin definir y le interesa mantenerse cerca de la zona austral-antártica, por medio de diversas iniciativas, como las reuniones con los altos mandos de las Fuerzas Armadas y las conversaciones en torno al rol que ocuparía en Ushuaia. Aunque el gobierno de Javier Milei planteó una base conjunta con sus pares estadounidenses, finalmente esto no ocurrió, aunque la idea no se ha dejado de plano, por lo que se plantea un interesante desafío en la Seguridad y Defensa de Chile la presencia de una potencia mundial en la zona del Beagle que, aunque más pequeño que Magallanes, tiene soberanía dividida en sus aguas, según lo acordado en el Tratado de Paz y Amistad de 1984. Por ello, la zona austral-antártica solo ha aumentado la presión en torno a los recursos naturales, el cambio climático y la presión de las potencias en la misma región.

EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y LA RELACIÓN CON ARGENTINA

Luego de los análisis en torno al cambio climático y las grandes potencias, es necesario examinar la situación vecinal con Argentina. Desde el punto de vista histórico, el estrecho de Magallanes siempre fue un paso codiciado desde su descubrimiento, pues permitía la comunicación oceánica natural, por lo que desde España se decidió que Chile se encargara de su defensa oportuna (Onetto, 2020). Desde la Conquista las expediciones de reconocimiento se movieron desde Chile para conocer las costas australes, mientras que en la Colonia se mantuvo la vocación defensiva en torno a este punto geopolítico clave para el Imperio español, algo que heredó el nuevo gobierno independiente. La instalación del Fuerte Bulnes en 1843 motivó los primeros reclamos de Argentina (que llegaron recién en 1848), los que, durante las siguientes décadas, continuaron hasta las posteriores negociaciones y firma del Tratado de 1881. Es importante recalcar que, en ese proceso, se hizo un acabado estudio que demostró dicha soberanía, quedando formalizado el estrecho de Magallanes en manos chilenas desde ese instrumento jurídico bilateral. Desde entonces, la posesión del mismo no ha variado, ni siquiera en el Tratado de Paz y Amistad de 1984, donde se volvió a ratificar:

Artículo 10°

La República Argentina y la República de Chile acuerdan que, en el término oriental del Estrecho de Magallanes, determinado por Punta Dungeness en el Norte y Cabo del Espíritu Santo en el Sur, el límite en sus respectivas soberanías será la línea recta que una el “Hito Ex-Baliza Dungeness”, situado en

el extremo de dicho accidente geográfico, y el “Hito I Cabo del Espíritu Santo” en Tierra del Fuego. (...) La soberanía de la República Argentina y la soberanía de la República de Chile sobre el mar, suelo y subsuelo se extenderán, respectivamente, al Oriente y al Occidente de dicho límite. La delimitación aquí convenida en nada altera lo establecido en el Tratado de Límites de 1881, de acuerdo con el cual el Estrecho de Magallanes está neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las naciones en los términos que señala su Artículo V⁵.

En ese sentido, la situación vecinal no debería ser de mayor preocupación, debido a que se mantuvo intacto el límite fijado en 1881 y se ratificó en el siglo XX. Sin embargo, hay una serie de acciones que demuestran que Argentina aún mantiene pretensiones sobre el Estrecho, algo que se puede observar en su concepción geopolítica de la “Argentina bicontinental” y la extensión de sus derechos en la plataforma continental, algo que fue contrarrestado por Chile por medio de la teoría del Arco de Scotia en el siglo pasado (Ilh 1957) a lo que Argentina respondió insistiendo en sus intereses en el Atlántico Sur y la zona del canal de Beagle (Gugliamelli 1979), una crisis que casi provocó una guerra en 1978 pero que se solucionó en 1984, con la firma del Tratado de Paz y Amistad que dejó el estrecho de Magallanes en manos chilenas.

En pleno desarrollo del cambio climático a nivel global, la Antártica concentrará mayores intereses de las grandes potencias para sus recursos.

Nuevamente, esta imagen no es reciente, es una derivación de una serie de textos geopolíticos que mostraban a Argentina como eje rector del Atlántico Sur, donde se encuentra el archipiélago de las Malvinas, pero extendiéndolo hacia la zona austral-antártica por medio del subsuelo marino, las riquezas de su entorno y la creación de una zona de influencia que bloquea a Chile en la misma área geográfica (Isola y Berra, 1950; Milia 1982) algo que se reflejó, en la crisis del Beagle antes mencionada (1978-1984). En el contexto actual mundial, donde el cambio climático está afectando a los países, una zona rica en recursos como la austral-antártica puede ser de mayor interés, debido a las necesidades de petróleo, minerales e incluso agua de las grandes potencias.

Si analizamos dicha situación en el presente, las reclamaciones por la plataforma continental y la Argentina bicontinental siguen presentes y bloquean, en primer lugar, al estrecho de Magallanes, una de las áreas más

críticas en torno al comercio mundial y una vía que es exclusiva chilena –de ahí las sucesivas cartas de protestas desde el gobierno chileno a su par argentino en el siglo XXI– algo que es una muestra clave que el tema del estrecho aún concita interés por parte de ellos. Más aún, el año 2021, el Ministerio de Defensa Argentino generó una nueva Directiva de Política de Defensa Nacional (DPDN 2021) cuyo anexo explicitaba ciertas áreas estratégicas de interés para trabajarlas en “conjunto” con sus vecinos, entre ellas, el estrecho de Magallanes. El documento explica que:

5 DIFROL (2025) Tratado de Paz y Amistad de 1984. <https://www.difrol.cl/download/tratado-de-paz-y-amistad-1984/>

Uno de los espacios compartidos que resulta fundamental continuar fortaleciendo es el de la exploración, estudio y control conjunto sobre el Estrecho de Magallanes y el Mar de Hoces, espacios estratégicos tanto por su rol como vías navegables naturales entre el OCÉANO ATLÁNTICO y el OCÉANO PACÍFICO como por constituir puntos privilegiados de acceso al continente antártico⁶.

El problema es que define como un espacio de “exploración, estudio y control conjunto” una zona exclusivamente chilena, como el estrecho de Magallanes. En el artículo 10° del Tratado de Paz y Amistad no se cambió de régimen la soberanía del Estrecho, al contrario, se reiteró que este permanecía bajo jurisdicción chilena. Esta política de “espacios compartidos” incluye el mar de Drake y el triángulo del litio, que junto a Magallanes constituyen espacios estratégicos para Chile, por lo que dicha directiva no puede incluir espacios en donde no se posee injerencia alguna. Por ello, este documento solo refuerza la idea de que Argentina aún mantiene pretensiones en el estrecho de Magallanes, algo que es contrario a los documentos firmados por ambos Estados y que es un punto de alerta para la Seguridad y Defensa chilena. Unido a lo que hemos explicado anteriormente, de las necesidades de comunicación que abre el cambio climático, estamos frente a una situación compleja para la Seguridad y Defensa Nacional.

El problema es que define como un espacio de “exploración, estudio y control conjunto” una zona exclusivamente chilena, como el estrecho de Magallanes.

Aunque en teoría esta política no surtió mayores efectos –ya que no fue promulgada y Chile reiteró su soberanía en el Estrecho– y que el gobierno de Javier Milei anunció el año pasado que la derogaría, aún este proceso no ha finalizado, por lo que el Ministerio de Defensa Nacional insistió que se debe solucionar este problema a la brevedad. Si a ello sumamos el incidente del Hito 1, cuando Argentina colocó instalaciones militares en territorio chileno durante el año 2024, en lo que calificó como un error y que se debió corregir por reclamos desde Chile, nos demuestran que el tema Estrecho no es algo casual, sino un interés que se mantiene en el tiempo, a través de diversos mecanismos (políticas, instalaciones). A esto

debemos agregar que la presencia activa de Estados Unidos y China, en especial desde el territorio argentino a través de convenios o posibles bases conjuntas, están marcando una tendencia con proyecciones claras al estrecho de Magallanes, una zona que está adqui-

riendo mayor presión con el paso de los años. Si las lluvias siguen causando problemas en Panamá, el foco de interés se irá a Magallanes.

CONCLUSIONES Y PROYECCIONES DEL CASO

En base a lo expuesto y considerando los tres escenarios propuestos (internacional, regional y logístico) podemos obtener tres grandes conclusiones en torno al Estrecho y el cambio climático.

6 Ministerio de Defensa (2021) Directiva de Política de Defensa Nacional. Anexo. file:///C:/Users/kaism/Downloads/anexo_6378985_1%20(1).pdf

La primera es que todo indica que aumentará la presión por el uso del estrecho de Magallanes como vía comercial en reemplazo, por fallas climáticas, del canal de Panamá. Aunque este último realice obras de mejora, no puede competir con el fenómeno del cambio climático que nos afecta a nivel global y lamentablemente esto provocará que sus usos queden más expuestos a la falta de lluvias, algo que se ha demostrado con los últimos incidentes de sequías que están agravando la baja de metros del lago Gatún, principal cuerpo de agua que alimenta las esclusas del canal. Magallanes no posee ese inconveniente, y eso será muy beneficioso para Chile, ya que podría volver a tener un gran tráfico comercial en esas latitudes e incluso incrementar los beneficios fiscales en torno a la recaudación; sin embargo, los problemas a la Seguridad y Defensa se pueden ampliar, ya que puede transformarse en un punto de interés para el crimen organizado transnacional, que buscaría sus puertos para realizar envíos de todo tipo a diferentes lugares del mundo. Una interrogante que se abre y que es necesario explorar a futuro.

El segundo punto está directamente relacionado con el componente internacional. Todo nos indica que, con el paso de las décadas está aumentando el interés por el estrecho de Magallanes de las grandes potencias como Estados Unidos y China, los que tratarán de acercarse a esta vía comunicacional mejorando sus lazos con Chile, a través de acuerdos comerciales (tratados de libre comercio en áreas especí-

ficas de la economía) negocios (asociados a tecnología, economía verde) y proyectos en áreas concretas (tecnologías). El último caso está fuertemente asociado a la idea de China acercándose a Chile por medio del proyecto del cable submarino, que no se realizó pues se privilegió el contrato con Google, mientras que Estados Unidos está moviendo memorándums en torno a los minerales críticos.

Esto es una muestra de que ambas potencias buscarán desarrollar su presencia y algún entendimiento con Chile para acercarse a la única vía natural que posee conectividad plena en cualquier época del año, a diferencia de Panamá. El estrecho de Magallanes no es solo una herramienta útil en el contexto de cambio climático, sino que además se transforma en el pivote desde donde se proyecta el interés por la Antártica, rica en recursos naturales, pero, además, la fuente de agua dulce más grande del mundo. Aunque en este momento este más preocupa-

do por Groenlandia, Estados Unidos es parte del Tratado Antártico y tiene una reclamación territorial sin definir, mientras que China busca posicionarse más en torno a la instalación, presencia efectiva y el despliegue turístico en ese continente.

El tercer punto está unido a la situación vecinal. Para Argentina, la presencia en el estrecho ha sido una constante histórica y geopolítica, a pesar de que no tiene soberanía pues esta le pertenece a Chile. Los hechos demuestran que, aunque se ratificó al Estrecho de

Sin embargo, los problemas a la Seguridad y Defensa se pueden ampliar, ya que puede transformarse en un punto de interés para el crimen organizado transnacional, que buscaría sus puertos para realizar envíos de todo tipo a diferentes lugares del mundo.

Magallanes en dos tratados articuladores de la relación bilateral (1881 y 1984) esta situación continuó presente en el *ethos* geopolítico del pensamiento argentino, demostrándose en hechos palpables como la creación de los mapas de la plataforma continental (Argentina bicontinental) la directiva de Defensa en 2021 (calificándolo de espacio compartido y contraviniendo los tratados firmados hasta la fecha) e incidentes (como la instalación militar en el hito 1 que se realizó en una zona chilena). Estos ejemplos son una muestra que dicha situación ha permanecido, no se ha alterado y aunque se cuente con gobiernos más proclives a Estados Unidos, como el de Javier Milei, estos problemas continuarán su curso, debido a que ya está presente en las acciones que buscan el posicionamiento de Argentina como Estado bicontinental. En pleno cambio climático, el acceso a comunicaciones y recursos será vital en la zona austral-antártica, que cuenta con enormes condiciones para ser punto de interés geopolítico.

Por ello, el doble juego desarrollando desde Buenos Aires –con un gobierno central afín a Estados Unidos y provincias proclives a China– solamente imprimirán mayor presión a la zona del Estrecho, pues al otro lado de la frontera se están realizando acciones que solo acercan a las potencias mundiales. Sin duda, el punto vecinal está directamente unido a la situación internacional, porque en este momento –y más adelante todo demuestra que continuará– Argentina se está transformando en un Estado bisagra que oscila entre el apoyo estadounidense y chino para conseguir sus objetivos estratégicos, cercanos al Estrecho y por consecuencia hacia la Antártica, camino al año 2048, cuando se discuta la situación del continente y donde las potencias, al igual que Chile se encuentran involucrados, en un

periodo donde el cambio climático será muy notorio y quienes posean las conexiones naturales entre los océanos sean claves el comercio mundial. Estos son los grandes desafíos desde la Seguridad y Defensa Nacional, en relación con el estrecho de Magallanes y el cambio climático.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, José Ignacio (2025). Entre Mahan y Mackinder: El Estrecho de Magallanes como pivote geopolítico austral. IEEE. https://www.defensa.gob.es/documents/2073105/2320887/el_estrecho_de_magallanes_2025_dieeeo84.pdf/9137f92c-520f-5268-b542-1e1052a53a1d?t=1761043769266
- Americas Quarterly. (2023). ¿Por qué Estados Unidos y China se agolpan sobre un puerto del sur de Chile? <https://www.americasquarterly.org/article/por-que-estados-unidos-y-china-se-agolpan-sobre-un-puerto-en-el-sur-de-chile/>
- Arguelles, Carlos (2015). El canal de Panamá en el desarrollo marítimo de las Américas. RIAS. Vol. 8, N°2, pp. 83 – 104.
- Autoridad del canal de Panamá (2025). Estadísticas. <https://pancanal.com/estadisticas/>
- BBC Mundo (2024). ¿Puede el canal de Panamá salvarse a sí mismo? <https://www.bbc.com/mundo/articulos/c3gle3wz5l1o>
- Brzezinski, Z. (1997). El gran tablero mundial. La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos. Barcelona, Paidós.
- Burdman, Julio (2005). América Latina en la última batalla diplomática China-Taiwán. Quórum. Revista de pensamiento iberoamericano, N°12, pp. 211-221
- Cañas Montalva, Ramón. (2008). Geopolítica oceánica y austral. General Ramón Cañas Montalva. Santiago, Academia de Guerra del Ejército de Chile.
- Chapa, Fernando (2025). Estrecho de Magallanes ¿un nuevo auge como espacio geopolítico global? Revista Ensayos Militares. Vol. 11, N° 1, pp. 74 - 93
- DIFROL (2025). Tratado de Paz y Amistad de 1984. <https://www.difrol.cl/download/tratado-de-paz-y-amistad-1984/>
- Dirección de Territorio Marítimo (DIRECTEMAR) (2022). Boletín Marítimo. https://www.directemar.cl/directemar/site/edic/base/port/boletin_maritimo.html
- Dirección de Territorio Marítimo (DIRECTEMAR) (2023). Boletín Marítimo. https://www.directemar.cl/directemar/site/edic/base/port/boletin_maritimo.html
- Dirección de Territorio Marítimo (DIRECTEMAR) (2024). Boletín Marítimo. https://www.directemar.cl/directemar/site/edic/base/port/boletin_maritimo.html
- Guglielmelli, Juan (1979). Geopolítica del Cono Sur. Buenos Aires, El Cid.
- Ihl, Pablo. (1957). Ponencia chilena sobre “Delimitación natural entre los océanos Pacífico y Atlántico Sur por el Arco de Escocia”. Memorial del Ejército de Chile, 281, 3-42.
- Isola, Emilio, Berra Andrés (1950). Introducción a la geopolítica argentina. Buenos Aires, Círculo Militar.

Howenh Spa (2025). Hongdong Fisheries: la pesquera china que se abre paso en Santa Cruz y que podría afectar a Magallanes. <https://www.howenhspa.cl/2025/04/08/hongdong-fisheries-la-pesquera-china-que-se-abre-paso-en-santa-cruz-y-que-podria-afectar-a-magallanes/>

La Prensa Austral (2025). Estrecho de Magallanes en la mira de las potencias mundiales <https://laprensaaustral.cl/2025/08/27/estrecho-de-magallanes-en-la-mira-de-las-potencias-mundiales/>

Mackinder, Halford. (2010). El Pivote geográfico en la historia. The geographical pivot of history. Geopolítica (s) Revista de estudios sobre el espacio y poder. Vol. 1, N°2, pp. 301 – 319

Mahan, Alfredo (1987). The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783. USA, New York: Dover Publications.

Mas Container (2024). ¿Estrecho de Magallanes como alternativa al Canal de Panamá? <https://mascontainer.com/estrecho-de-magallanes-como-alternativa-al-canal-de-panama/>

Manzano, Karen (2018). China y América Latina. Implicancias geopolíticas en torno al canal de Nicaragua y sus consecuencias en el plano regional. Revista PORTES. Vol. 13, N° 26, pp. 101 – 123.

Manzano, Karen; Jiménez, Diego (2025). China y Estados Unidos en la zona austral-Antártica. Impactos para Chile y Argentina (2010-2025). Encrucijada Americana. Vol. 17, N° 2, pp. 1 – 15.

Milia, Juan Guillermo (1982). La usurpación de las Malvinas: islas australes y Antártida en el contexto de la penetración británica en el Atlántico sur. Boletín de Estudios Geográficos, 80, 105-121.

Ministerio de Defensa (2021). Directiva de Política de Defensa Nacional. Anexo. [file:///C:/Users/kaism/Downloads/anexo_6378985_1%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/kaism/Downloads/anexo_6378985_1%20(1).pdf)

Ministerio de Relaciones Exteriores. (1993, 1.º de abril). Decreto 300. Determina las áreas jurisdiccionales marítimas nacionales desde Punta Puga a islas Diego Ramírez. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. <http://bcn.cl/2m37p>

Mundo Marítimo (2024). Puerto de Punta Arenas y el Estrecho de Magallanes aumentan su importancia para el transporte marítimo global <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-punta-arenas-y-el-estrecho-de-magallanes-aumentan-su-importancia-para-el-transporte-maritimo-global>

OECD. (2025) Chile–China. <https://oec.world/es/profile/bilateral-country/chl/partner/chn>

OECD. (2025) Chile–Estados Unidos. <https://oec.world/es/profile/bilateral-country/chl/partner/usa>

Piñeiro, María José (2025). El Estrecho de Ormuz: punto de tensión marítimo global. Revista de Marina. <https://revistamarina.cl/en/articulo/el-estrecho-de-ormuz-punto-de-tension-maritimo-global/1000>

Portal Portuario (2023). Gaseros y petroleros recurren al Estrecho de Magallanes para evitar congestión del Canal de Panamá. <https://portalportuario.cl/gaseros-y-petroleros-recurren-al-estrecho-de-magallanes-para-evitar-congestion-del-canal-de-panama/>

Onetto, Mauricio (2020). Geopolítica americana a escala global. El estrecho de Magallanes y su condición de “pasaje-mundo” en el siglo XVI. *Historia* Vol.53, N°2, pp.521-559.

Reclus, Onésimo. (2014). La tierra a vuelo de pájaro. La tierra, el mar y los hombres. *Geopolítica (s) Revista de estudios sobre espacios y poder*. Vol. 5, N° 2, pp. 253 – 271.

Rodríguez, Inés (2023). El papel del gigante asiático en el mar: El auge de China como potencia naval. IEEE. https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2023/DIEEEO57_2023_INEROD_China.pdf

Romano, Silvina (2012). Seguridad Hemisférica, asistencia y democracia a inicios de la Guerra Fría. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*. Vol. 7 N° 1, pp. 211 – 240.

Troncoso, Valeska (2025). Crimen organizado transnacional y tráfico de cocaína en Chile: Rutas contraintuitivas y puertos, p.251. En: Mascareño, Aldo; Vergara, Rodrigo; Gardella, Nicole (2025) *Violencia en Chile. La fragilidad del orden social*, Santiago, Fondo de Cultura Económica - Centro de Estudios Públicos.

Vidal de la Blanche, Paul. (1927). *Geografía Universal*. Paris, Armand Colin.

