

LOS PASOS AUSTRALES EN EL DESARROLLO TERRITORIAL CHILENO

HERNÁN SANTIS ARENAS
Universidad de Chile
Universidad Católica de Chile

I. INTRODUCCIÓN

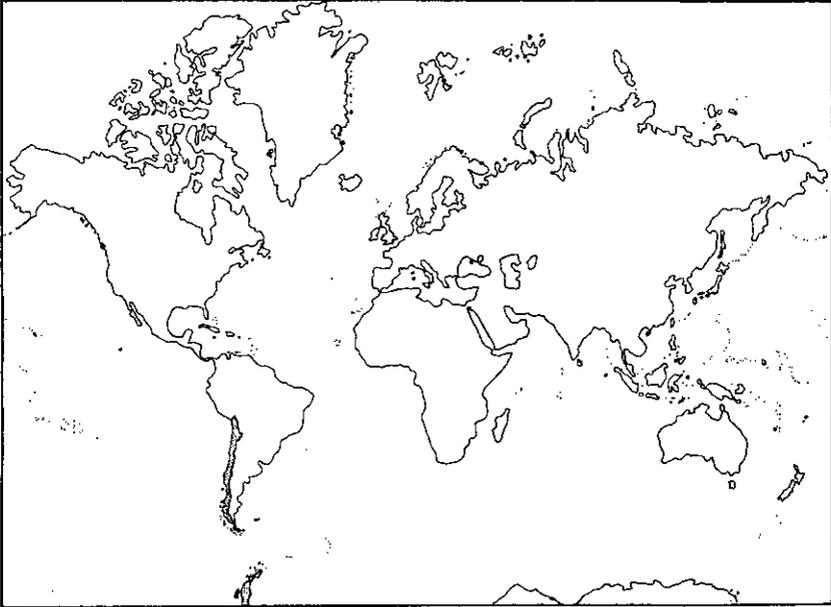
En la cultura occidental existe la costumbre de pensar y afirmar que ciertos países ocupan los últimos rincones del planeta. Por cierto, la ciencia geográfica y las técnicas cartográficas de las naciones culturalmente más desarrolladas —implícita o explícitamente— apoyan esta idea como consecuencia de la localización relativa con que se estudian los Estados y de la forma que adoptan los diseños de los planisferios políticos.

Si tal forma de observación se inserta en un sistema de relaciones culturales centro-periferia, esto es, un conjunto de unos centros elaboradores de teoría y método científico y una periferia por donde éstos se difunden, no cabe duda que Chile claramente es parte de la periferia cultural¹. Ello ha significado que tradicionalmente se aceptan diseños de planisferios centrados en Europa, de tal forma que Chile figura en ellos como el rincón suroeste del planeta (véase figura 1-a). Sin embargo, establecer que un país es culturalmente parte de una periferia no puede ni debe implicar que el análisis de localización deba ser enfocado de modo similar.

La historia del desarrollo del pensamiento geográfico señala que el análisis locacional de las unidades territoriales necesariamente debe partir desde el propio lugar del observador, para progresivamente ir extendiendo el horizonte de análisis hacia las áreas próximas y alcanzar las remotas

¹ SANTIS, H. *Análisis crítico acerca de las perspectivas teóricas y metodológicas de la Geografía*, 2 vols., Barcelona, Departamento de Geografía de la U. de Barcelona, 1981 (tesis doctoral, parcialmente publicada) pp. 1-8.

Fig. 1a



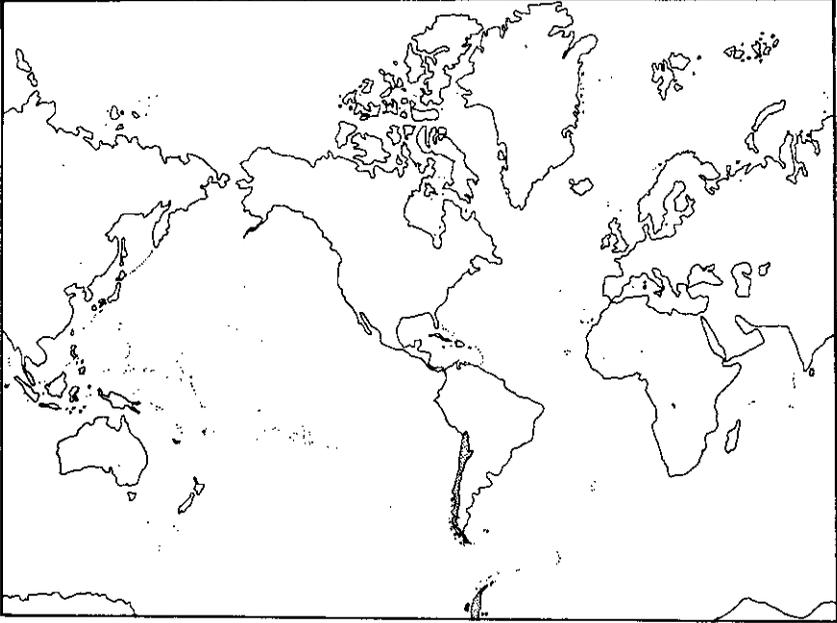
(véase figura 1-b). El esfuerzo de los así llamados geógrafos-corógrafos², de los geógrafos-corólogos³ y el de los geógrafos-pragmáticos⁴ no sólo consiste en diseñar y elaborar un enfoque semejante, ellos lo practican y difunden.

² Se alude a los geógrafos que preferentemente han desarrollado la descripción regional desde el siglo VI a. C. hasta mediados del siglo XVII, entre otros Hecateo de Mileto, Eratóstenes de Cirene, Estrabón de Amasia, Claudio Ptolomeo y Bernhard Varen (Varenio).

³ Durante el siglo XIX la corografía da paso a la corología o descripción-explicativa, sobresaliendo en ella Carl Ritter (1779-1859), Paul Vidal de la Blache (1845-1918) y otros.

⁴ Para el caso, entre otros, pensamos en F. Ratzel (1844-1904), O. Maull, R. Hartshorne y H. J. de Blij.

Fig. 1b



Junto con esta forma de observar, pensamos que para el análisis debe considerarse el hecho que cada Estado nacional, en tanto su historia, muestra una actitud de estructuración de su espacio para esforzarse en la plena realización de sus objetivos. Si se sigue el pensamiento geográfico-político fundamental de Ratzel⁵, los Estados, sobre la base del comercio o de la guerra, generan los procesos esenciales con los cuales van organizando su espacio de acción, es decir, su territorio. Este proceso de estructuración territorial, que incluye extensión en la horizontal de las organizaciones políticas, sociales, económicas y culturales, más el ordenamiento interno, es lo que actualmente se concibe como desarrollo territorial del Estado.

⁵ RATZEL, F., *Politische Geographie*, 1987, Munich, R. Oldenbourg. 1a. ed. *Politische Geographie oder die Geographie der Staaten, des Verkehrs, und des Krieges*, 1903, 2a. ed.

Respecto del desarrollo territorial de los Estados suelen los geógrafos utilizar dos modos preferentes de quehacer, para el caso, un modo de conocimiento y un modo de ordenar⁶. Investigar los fenómenos de carácter acumulativo que llevan a la formación y funcionamiento de unidades territoriales estatales⁷ es enfatizar el conocimiento geográfico del Estado, es decir, el mayor interés se concentra en el orden en que las cosas aparecen en la superficie de la Tierra en tanto que el objetivo es entender, comprender y mensurar el orden territorial (Geografía política y Geografía histórica). Cuando el objetivo de estudio es optimizar las actividades y recursos al interior de la estructura espacial⁸, el quehacer necesariamente se particulariza hacia unas proposiciones de adaptaciones y transformaciones que implican generar un nuevo orden territorial, lo que implica tratar de alcanzar unos ciertos objetivos políticos, sociales, económicos y culturales (Planificación territorial).

El tema de los pasos australes (Estrecho de Magallanes, Canal Beagle y Paso Drake), en tanto el análisis geográfico-político del desarrollo territorial chileno, es uno de los elementos claves para entender el actual ordenamiento espacial de Chile y, a la vez, pieza fundamental para delinear las relaciones internacionales del futuro. La comprensión del papel de estas rutas necesariamente implica dos consideraciones históricas, de una parte en la historia europea y de otra en la historia chilena, pasos metodológicos que deben conducir a esquematizar las concepciones geográfico-políticas de las mismas. Un segundo aspecto que debe ser incluido es el que resulta del análisis geográfico-político, esto es, considerar los pasos australes como un área de discrepancias y controversias, en definitiva área de conflicto político. En tercer lugar, en tanto el objetivo es comprender el papel de estas rutas en el contexto del desarrollo territorial, se hace necesario observar y analizar la funcionalidad asignada a los pasos australes. Finalmente, con las sistematizaciones anteriores se podrá apreciar la situación actual y futura.

⁶ SANTIS, H. "Tradiciones en Geografía: los modos del quehacer geográfico" 1981. En: *Revista de Geografía Norte Grande*, vol. 8 p. 57-67.

⁷ Véase HAGGETT, P. *Geography: A Modern Synthesis*, New York, Harper & Row, 1a. ed. 1972, particularmente el capítulo XVII p. 427-456 de 2a. ed. 1975.

⁸ Véase SECCHI, B. *Análisis de las estructuras territoriales*, Barcelona 1968. Gili, Gustavo E., especialmente introducción p. 17-70; también ISNARD, H.: *L'espace géographique*, Paris, P.U.F. 1978.

II. LOS PASOS AUSTRALES EN LA HISTORIA EUROPEA

Cuando el concepto de "mundo habitado" de Estrabón se extiende por la periferia occidental del mar Mediterráneo gracias a la labor descubridora de Colón (1492) y el objeto de estudio de la geografía se hace universal por la acción expedicionaria de Magallanes y Elcano (1522), es posible afirmar que los europeos añaden un hemisferio al mapa del mundo, unen las extremidades occidental y oriental del viejo mundo y queda conocida toda la superficie del planeta.

Debe tenerse en cuenta que este conjunto de conclusiones incluye varias acciones, las cuales suponen unas actividades que nacen de unas ciertas políticas de gobiernos europeos. Mientras Portugal emplea un poco más de ochenta años (1415-1498) en explorar y abrir la ruta del sureste atlántico para alcanzar el extremo oriental del viejo mundo, España en menos tiempo (1492-1522) logra el mismo objetivo, adicionando la incorporación de un nuevo hemisferio y probando la esfericidad del planeta. Respecto de los pasos australes, España es responsable de su descubrimiento y de su incorporación a la historia de la cultura occidental como el paso o ruta del suroeste atlántico.

Por cierto, este paso o ruta del suroeste atlántico que afanosamente buscan los españoles, geográficamente ha de convertirse en la historia en los pasos australes.

El Estrecho de Magallanes

Hernando de Magallanes pasó al servicio de la corona castellana en 1518, junto con él venía Rodrigo Faleiro, cosmógrafo y socio del primero. Ambos proponen al rey Carlos I (V de Alemania) el proyecto de "buscar la extremidad meridional de la América o por lo menos, un estrecho que le permitiese avanzar a las Molucas"⁹. En el mismo año ambos firman en Valladolid las capitulaciones mediante las cuales reciben el encargo de llegar a las "islas de las especias" por el camino opuesto al de los navegantes portugueses, o sea, navegando hacia el occidente.

En septiembre de 1519 parte la expedición desde San Lúcar de Barrameda. Después de tocar en las islas Canarias y en Río de Janeiro, explora las costas americanas desde el Río de La Plata al sur. El 21 de

⁹ BARROS ARANA, D. *Historia de Chile*, vol. I, Santiago, 1908, Imp. Cervantes p. 127.

octubre de 1520 la expedición avista la boca oriental del estrecho que más adelante se denominará como “de Magallanes”, aunque según el diseño cartográfico de Sebastián Elcano se le habría bautizado como “Canal de Todos los Santos”¹⁰. El día 27 de noviembre del mismo año Magallanes logra completar la travesía *oriente-occidente* del estrecho al alcanzar la boca por donde cae el Sol. En este día se incorpora a la geografía el océano Pacífico, el mismo que Vasco Núñez de Balboa denominó Mar del Sur luego de cruzar el istmo de Panamá en 1513.

En el contexto de este descubrimiento debe indicarse que Magallanes y los miembros de su expedición son los primeros europeos que avistan los territorios del Chile de hoy o del Chile que concibieron sus descubridores y conquistadores, actuando desde Cuzco y en el sentido de alcanzar las tierras del estrecho.

La ruta del Cabo de Hornos

Según anota el historiador Encina (1954), las noticias que trajo Elcano hasta España movieron al rey Carlos I a organizar una nueva flotilla, ésta al mando de fray García Jofré de Loayza penetró en el estrecho descubierto por Magallanes el 8 de abril de 1526. Una de las nuevas, la “San Leşmes”, arrastrada por un temporal, alcanzó hasta los 55 grados de latitud sur y regresó con la noticia de haber llegado hasta donde terminaban las tierras. Ello permite suponer que esta expedición habría descubierto una nueva ruta, para el caso la del Paso Drake.

Tan sólo a inicios del siglo XVII se registra una nueva expedición, a la cual usualmente se considera como la primera en utilizar esta ruta. Una compañía holandesa, interesada en buscar un nuevo paso por los mares australes y por él alcanzar las Indias Orientales eludiendo las tempestades del estrecho descubierto por Magallanes, encarga al francés Jacobo Le Maire y al holandés Cornelio Schouten tal tarea. El 29 de enero de 1616, luego de navegar la costa oriental de la Tierra del Fuego y descubrir la isla de Los Estados y configurar la existencia del estrecho de La Maire, avistaron el cabo austral de una isla que denominaron como Hoorn —puerto

¹⁰ ENCINA-CASTEDO. *Resumen de la Historia de Chile*, vol. I, Santiago, 1954, Ed. Zig-Zag, p. 38.

holandés donde se inició la expedición— y que se ha castellanizado como isla de Hornos, se trataba del que hoy se denomina Cabo de Hornos¹¹.

Debe tenerse en cuenta también que si se consideran las dos relaciones principales de la expedición del corsario inglés Francis Drake, una escrita por Francis Petty y publicada por Hakluyt en 1589, como *The Famous Voyage of Sir Drake* y la otra publicada según las notas del ministro de marina Francis Hetcher como *The World encompassed by Francis Drake* en 1652, es posible configurar el descubrimiento de este paso austral (Paso Drake y ruta del Cabo de Hornos) por este marino. De ambas relaciones se extraen las noticias que el 23 de agosto de 1578 la flotilla de cinco naves enfrenta la boca oriental del Estrecho de Magallanes; hacia el 9 de septiembre se encontraban en las aguas del mar del Sur. Acometida por una tempestad, la armada corsaria se dispersó y la nave almirante fue arrastrada lejos hacia el sur; “por fin, el buque se encontró cerca de la parte extrema del país hacia el polo sur, cuyo cabo o punta más avanzada de todas estas islas está situada cerca de los 56 grados. Más allá, hacia el sur, no se vislumbra isla ni continente”¹². La posibilidad de consignar el descubrimiento a nombre de Drake es dificultosa, éste no publicó nada de sus viajes y la cita que se utiliza es treinta años posterior a la publicación de la relación del viaje de Schouten y Le Maire.

Sin embargo la historia del descubrimiento y configuración de este paso austral no sería completa si se ignoran las contribuciones de los hermanos Bartolomé García y Gonzalo Nodal. La corona de Castilla —interesada en monopolizar la ruta del Estrecho de Magallanes— se alarmó al conocer las noticias que los holandeses habían encontrado un nuevo paso gracias a Schouten y Le Maire. A través del Consejo de Indias se ordenó la organización de una escuadra, la que quedó bajo el mando de los hermanos Nodal. Estos, utilizando copias de los diarios de viaje con sus respectivos mapas y derroteros de Schouten y Le Maire, avanzaron un poco más al sur, descubriendo en la latitud 56°32' Sur y longitud 68°43' Oeste un grupo de tres pequeñas islas más algunos islotes, situado a unos cien kilómetros hacia el suroeste del Cabo de Hornos. Tal grupo de islas recibió el nombre de Diego Ramírez en homenaje del cosmógrafo de la expedición Diego Ramírez de Arellano. El hecho se consigna el 10 de febrero de 1619. Luego los

¹¹ SAINT MARTÍN, V. de, *Histoire de la géographie*, vol. II, Paris, 1873, p. 153.

¹² HETCHER, F. *The World encompassed by Francis Drake...*, London, 1652, p. 44.

viajeros retornan a España cruzando el estrecho de Magallanes de *occidente a oriente*.

El Canal Beagle

A mediados del siglo XVIII, cuando la concepción de "Paso del Suroeste" es una realidad geográfica por el Estrecho de Magallanes y el Paso Drake, las potencias coloniales europeo-atlánticas transforman sus empresas de exploración económica en "expediciones científicas"¹³, esto es, en actividades de viajeros que recorren mares, áreas costeras y territorios interiores en búsqueda de elementos naturales y humanos para mejor caracterizar las remotas áreas no europeas y obtener informaciones para aumentar el saber en diferentes disciplinas o ramas científicas. Sin lugar a duda, los gobiernos de muchas o varias potencias europeas —incluida España— adquieren conciencia del valor político y económico del conocimiento científico, especialmente del saber geográfico.

Dentro de este contexto de expediciones científicas, en los primeros decenios del siglo XIX, el Almirantazgo británico organiza sucesivamente dos expediciones al mando del capitán Phillip Parker King. La primera de ellas tiene lugar entre 1826 y 1830; su objetivo, realizar levantamientos hidrográficos y reconocimientos geográficos de las costas de la región patagónica y canales de la vertiente occidental en torno a la boca hacia el océano Pacífico del Estrecho de Magallanes. En los meses de abril y mayo de 1831, el capitán Parker King da a conocer los avances de sus trabajos ante la Royal Geographical Society de Londres¹⁴.

La segunda expedición británica al mando de Parker King es aun de más largo aliento, puesto que ella tiene lugar entre diciembre de 1831 y octubre de 1836 y su objetivo es realizar observaciones y estudios de la variedad de procesos físicos y bióticos en un largo itinerario, incluyendo no sólo las regiones australes chilenas, sino que numerosas localidades costeras e interiores del país, fuera de completar el levantamiento de la carta hidrográfica de la así denominada "Terra Magallánica", especialmente su sección meridional.

¹³ JAMES, P.E. *All Possible World. A History of Geographical Ideas*, Indianapolis-New York, The Odyssey Press, 1972, cap. V.

¹⁴ MOLINA RIQUELME, 1948: "O'Higgins, Montalván y las Tierras Australes". En: *Revista Geográfica de Chile*, vol. 1 p. 23-25.

Durante la primera expedición, estando las dos naves británicas en el puerto chileno de Castro, el capitán Robert Fitz-Roy, comandante de la *Beagle*, es enviado por Parker King para realizar detalladas exploraciones por islas y canales al sur de la boca occidental del Estrecho de Magallanes. Según alude el historiador Eyzaguirre —citando a Juan Guillermo Guerra (1917)— Fitz-Roy encargó al “master” de la *Beagle*, Mr. Murray, reconocer la bahía Cook. El oficial Murray el día 14 de marzo de 1830 vio “un canal que conduce hacia el oriente, tan lejos como pudiera alcanzar la vista, cuya anchura aproximada parecía ser de una milla más o menos”, sin duda se trataba de la boca suroeste del canal que luego se denominaría *Beagle*. En el mes siguiente —abril de 1830— el mismo oficial Murray navegando en la vía que separa las islas Hoste y Navarino (hoy Canal Murray) de sur a norte se encuentra con un canal que se dirigía de oeste a este, en dirección casi recta. Le dio el nombre del buque en que servía, es decir, “*Beagle*”. La exploración de Murray alcanzó hasta isla Gable, situada en el curso del canal, al oriente desde donde él penetró. El 7 de mayo, el mismo Fitz-Roy repitió el viaje por el canal Murray, penetró en el Canal *Beagle* y navegó por éste hacia el occidente. Comprobó que se divide en dos brazos que rodean la isla Gordon, estableciendo el enlace preciso entre las dos exploraciones y observaciones de Murray. La boca oriental del Canal *Beagle* fue explorada por Mr. Strokes, partiendo desde isla Lennox, lo cual ocurrió pocos días después de los trabajos de Fitz-Roy¹⁵.

La ruta del Canal *Beagle*, extendiéndose desde Bahía Cook hasta el Cabo San Pío, venía a completar el trío de pasos australes en la historia europea. Otras exploraciones completarían la ruta que vincula el Estrecho de Magallanes con el Canal *Beagle*. Aunque los ingleses no dejaron de visitar el territorio, pero ahora con otros propósitos. Según una de nuestras fuentes, en el año 1869 unos misioneros religiosos habían fundado en la costa norte del canal *Beagle* la colonia de *Usubaia*, en el año 1896 esta misma fuente afirma que otros misioneros religiosos habían fundado una colonia sobre la costa oriental del canal Murray, es *Tekenika*. El propósito de tales colonias es doble; de una parte se busca disponer de lugares

¹⁵ Véase EYZAGUIRRE, J. *La soberanía de Chile en las tierras australes*, Santiago de Chile, 1958, Ed. Zig-Zag p. 24-25.

poblados para civilizar a los aborígenes, transmitirles la lengua inglesa y facilitar así la ayuda de éstos a los naufragos habituales en estas costas¹⁶.

Los Pasos Australes en la concepción política europea

No cabe ninguna duda que los europeos han mirado en su momento a los pasos australes —para ellos el Paso del Suroeste— como una de las posibilidades para vincular el extremo occidental del “viejo mundo” con su extremo oriental. La historia de los descubrimientos geográficos y exploraciones en “la mar oceáno” de Colón, el “mar del Norte” de los siglos XVII-XVIII, hoy “océano Atlántico” no sólo configura reconocer costas y tierras interiores de los continentes que lo enmarcan; los gobiernos —directa o indirectamente— están interesados en encontrar y apropiarse de los pasos del sureste, suroeste, noreste y noroeste para lograr este objetivo.

En esta concepción geográfico-política el Estrecho de Magallanes es entendido como la ruta hacia el Oriente, hacia las islas de las especias. Con todo, la política española, condicionada por múltiples factores de seguridad prefirió la ruta del istmo de Panamá (Ciudad de Portobello — Ciudad de Panamá), aunque sin dejar de preocuparse por mantener bajo control, o algo parecido, el estrecho austral. Unos intentos de colonización hispana en el siglo XVI son reemplazados en el siglo XVIII por una política internacional que busca excluir del área a otras potencias europeas, tal como se puede inferir del acuerdo referente a las islas Malvinas (1767), que saca a los colonos franceses de las mismas¹⁷.

Sin embargo, Inglaterra persistentemente durante tres siglos se interesa en los pasos australes. Primero utilizando la figura de corsarios y luego la de sus científicos, no sólo se interesa en utilizar las rutas, existe toda una planificada actividad de levantamientos hidrográficos y reconocimiento de las costas y tierras interiores. Llegando finalmente a aparecer las misiones religiosas con el objetivo de civilizar y enseñar su lengua a los aborígenes para ayudar a los naufragos en tales aguas. Para la política internacional de la corona inglesa, el control de los pasos marítimos es claramente su forma de influir esa misma política, esto es, intervenir en las relaciones internacio-

¹⁶ Véase ESPINOZA, E. *Geografía Descriptiva de la República de Chile*, Santiago, Imprenta Barcelona, 4a. ed. 1897; 5a. ed. 1903, p. 527 y 529.

¹⁷ Véase MORALES PADRON, F. *Manual de Historia Universal. Tomo V Historia General de América*, Madrid, Espasa-Calpe. 1962.

LOS PASOS AUSTRALES

ISLAS FALKLAND (R.U.)

ARGENTINA
CHILE

Estrecho de Magallanes

OCEANO ATLANTICO

Ruta del Beagle

Estrecho de La Mota

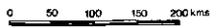
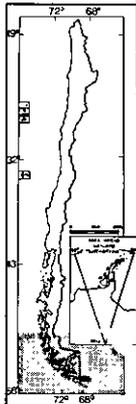
Isla Dr. Los Estados

Drake

Is. Diego Rumez

O
C
E
A
N
O

P
A
C
I
F
I
C
O



FUENTE: ATLAS AGUILAR
DIBUJO: ALLAN DRILLE

58°

nales desplegando su potencial nacional (armada, científicos, religiosos) en lo que bien puede denominarse pasillos de circulación de bienes y servicios (comercio) y de potenciales militares (guerra). Las expediciones científicas no son una forma disfrazada de tal acción, son los pasos necesarios para incrementar el conocimiento geográfico, en tanto cuanto el saber es una forma o medida de poder.

Cuando el gobierno hispano otorga unas ciertas liberalidades al comercio colonial¹⁸, los navíos de otras potencias europeas, comerciantes honestos y contrabandistas, utilizarán desde el siglo XVIII la ruta de los pasos australes para inundar las costas occidentales con productos europeos. La funcionalidad de tal ruta —básicamente del Cabo de Hornos— quedará directamente relacionada con el objetivo económico.

III. LOS PASOS AUSTRALES EN LA HISTORIA CHILENA

Sin dejar de pensar en el hecho que Pero Sancho de Hoz transfiere a Pedro de Valdivia sus derechos a una gobernación en las tierras australes, parece conveniente considerar tal situación directamente a partir del 20 de septiembre de 1554. Esta es la fecha en que el rey Carlos I al conceder la gobernación de Chile a Pedro de Valdivia, al unísono la extiende territorialmente hasta el Estrecho de Magallanes. Junto con este acto, el monarca concede a Jerónimo de Alderete la gobernación de las tierras al sur del Estrecho. Pero al arribar a la corte la noticia de la muerte del capitán extremeño —ocurrida en 1553— el soberano decidió conceder la gobernación de Chile al mismo Alderete, esto es, nombrar gobernador de las tierras al norte y sur del estrecho a la misma persona. Con este singular hecho, este paso austral quedaba completamente bajo la tuición administrativa del gobernador de Chile. Esta primera fusión en una persona, será completa como fusión legal de ambas gobernaciones unos pocos años más tarde.

¹⁸ MORALES PADRON, F., op. cit. Cap. XXX pp. 722-756, comenta el Reglamento de comercio libre y las normas de aranceles dispuestas por el gobierno de Carlos III.

Ello ocurre en 1558 por decisión del rey Felipe II al otorgar nombramiento de gobernador de Chile a Francisco de Villagra¹⁹.

El interés de los gobernadores de Chile por incorporar de hecho lo otorgado de derecho no se convertirá en acción concreta hasta la administración de García Hurtado de Mendoza. Mientras el último conquistador de estas tierras viaja por tierra hacia el sur (1558), comisiona a Juan Ladrillero y Francisco Cortés Ojeda para explorar por mar y alcanzar el Estrecho de Magallanes.

Estos marinos en las naves "San Luis" y "San Sebastián" inician su comisión desde la ciudad fluvial de Valdivia. Pronto avistan los archipiélagos de Chiloé y de Las Guaitecas. A la latitud del Golfo de Penas (47 grados de latitud sur) las naves se separan. La "San Sebastián" se extravía en el laberinto de islas y canales que caracterizan el sector occidental de la Patagonia, finalmente sólo logra alcanzar los 52°30' de latitud sur sin dar con el estrecho. En cambio, Ladrillero al mando de la nave "San Luis" no sólo logra avanzar en la exploración de los canales, sino que materializa el objetivo de alcanzar el estrecho e incluso demuestra la posibilidad de navegarlo en ambas direcciones. A mediados de 1559, Ladrillero y su expedición retornaban a la reconstruida Concepción del Nuevo Extremo (hoy Penco) y ponía en antecedentes de los hechos a las autoridades de la gobernación de Chile.

Pero estos hechos, la decisión del rey y las exploraciones terrestres y marítimas hacia el sur en demanda del estrecho, no son los únicos de las primeras décadas de la gobernación de Chile. Pensamos que el interés de avanzar por tierra hacia el paso austral descubierto por Magallanes no desaparece, especialmente si se considera que en 1567 Martín Ruiz de Gamboa se lanza a la conquista de Chiloé, tierra que en recuerdo de la patria regional del Gobernador de Chile Rodrigo de Quiroga recibe la hispana denominación de Nueva Galicia.

Quizás otros hechos posteriores, los cuales implican una amenaza

¹⁹ Véase EYZAGUIRRE, J. op. cit., p. 6-7. Teniendo en cuenta los antecedentes jurídicos anteriores, también debería incluirse las exploraciones de Juan Bautista Pastene (Véase FRIAS, V., F. *Historia de Chile*, vol. I, Santiago, Ed. Nascimento, 1949) y las de Francisco de Ulloa y Francisco Cortés Ulloa ordenadas por P. de Valdivia (Véase VILLALOBOS, R. S. *El Beagle historia de una controversia*, Santiago, Ed. A. Bello, 1979, 2ª edición).

para la consolidación hispana en toda la costa occidental de la América meridional del Pacífico, hacen que la autoridad de los gobernadores de Chile se ocupe básicamente de la guerra en Arauco mientras que una autoridad superior, la del Virrey del Perú, ponga más énfasis en el Estrecho de Magallanes. El corsario inglés Drake ha demostrado la existencia de una amenaza concreta, consecuentemente los pasos australes deben ser controlado militarmente. Francisco de Toledo, entonces Virrey del Perú, comisiona a Pedro Sarmiento de Gamboa para navegar hasta el estrecho; los objetivos de la tarea son cerrar militarmente el camino a los enemigos de España, desde un punto de vista práctico capturar al corsario y desde un punto de vista geográfico levantar la carta de esa región. A fines de 1579 e inicios de 1580 Sarmiento de Gamboa explora el estrecho recorriéndolo de occidente a oriente. Como resultado de esta tarea decide alcanzar hasta la península, somete al gobierno unas ciertas ideas para controlar el paso por el estrecho. La decisión de Felipe II es proporcionarle una numerosa escuadra al mismo tiempo que le comisiona para poblar y fortificar el estrecho, fracasando en la empresa en 1583. Pero reemprende la tarea al año siguiente, fundando Nombre de Jesús y Rey Don Felipe, ciudades que prontamente tuvieron un fin lamentable.

La Guerra de Arauco emplearía todo el esfuerzo de los gobernadores de Chile en los siglos siguientes. El virreinato se ocuparía directamente de administrar los enclaves de Valdivia, Castro y Ancud. La ruta del istmo de Panamá sería el camino preferido para mover bienes y servicios desde la costa occidental de la América meridional hacia y desde la península. Consecuentemente el interés del paso austral magallánico perdería importancia para los hispanos peninsulares y americanos, en tanto algún pirata y luego las expediciones científicas reeditarían su preocupación por ellos.

El pensamiento de O'Higgins y la integración de 1843

Si bien es cierto que las autoridades políticas hispanas mantuvieron una política internacional para alejar los intereses de otras potencias europeas de los pasos australes —Estrecho de Magallanes y ruta del Cabo de Hornos— también es real que no hubo mayor interés por integrar tales territorios al proceso de colonización después del fracaso de Pedro Sarmiento de Gamboa. También debe considerarse que si bien es cierto que las autoridades no se interesaron en estos territorios, los hombres de iglesia sí lo

hicieron durante los siglos XVII y XVIII, actuando singularmente desde localidades entendidas como parte de la gobernación de Chile²⁰.

Sobre la base de información de textos escolares de Geografía de inicios del siglo XIX²¹ podemos suponer que los hombres que inspiran y materializan el proceso de independencia política de Chile no habrían tenido un mayor interés en un territorio que se consideraba despoblado y estéril. Pero elaborar un supuesto tal pensamos que es erróneo, puesto que es posible pensar que el Director Supremo pudo tener en su mente la idea de integrar²² los territorios y los pasos australes mucho antes de los hechos que ahora se aluden.

Concretamente, O'Higgins manifiesta sus ideas al respecto en el año 1830, al escribir desde el exilio al presidente Prieto y plantear la urgencia de materializar la presencia chilena en los territorios australes²³. Igual idea traduce su carta al capitán Coghlan, miembro de la marina británica, el 20 de agosto de 1831. Para el caso afirma, "Chile viejo y nuevo se extiende en el Pacífico desde la bahía de Mejillones hasta Nueva Shetland del sur, en latitud 65° sur; y en el Atlántico, desde la península de San José, en latitud 42°, hasta Nueva Shetland del sur, o sea, 23°, que, añadidos a 42° en el Pacífico, hacen 65°, o sea, 3.900 millas geográficas, con una superabundancia de excelentes puertos en ambos océanos y todos ellos salubres en todas las estaciones. Una simple mirada al mapa de Sudamérica basta para probar que Chile, tal como queda descrito, posee las llaves de esa vasta porción del Atlántico sur"²⁴. Sentimientos e ideas similares manifiesta al

²⁰ Para el caso debe considerarse los viajes del P. Mascardi, S.J. y el de algunos franciscanos, su tarea fue la evangelización entre los aborígenes de Los Chonos y Las Guaitecas. Varios autores señalan que estos religiosos habrían alcanzado hasta los 47° lat. S.

²¹ Véase GANGAS, M. y SANTIS, H. "Noticias geográficas en la evolución cultural chilena (1801-1889)", en: *Boletín Informativo Instituto Geográfico Militar*, vol. II Trimestre (1982) (en prensa).

²² Parece preferible el uso del vocablo "integrar" en tanto se trata del inicio del proceso de humanización en tales territorios; el vocablo tradicionalmente utilizado de "ocupación" hace alusión a la idea de tierra obtenida militarmente, lo que es reñido con los hechos que allí ocurrieron a partir de 1843.

²³ La carta esta fechada el 24 de octubre de 1830.

²⁴ Citada por EYZAGUIRRE, J. op. cit., pp. 9-10.

general José María de la Cruz en carta del 5 de abril de 1840, al sostener la necesidad de “la unión de todos los chilenos, sur y norte del Biobío, como oriente y poniente de la gran cordillera en una gran familia”²⁵.

Es la administración del presidente Manuel Bulnes y las acciones de su ministro Ramón Luis Irarrázaval la que hará efectiva la presencia del Estado en la zona del Estrecho de Magallanes. Para el caso el gobierno comisionó al intendente de Chiloé (autoridad territorial más próxima), Domingo Espiñera, para preparar la necesaria expedición y proceder a extender la presencia de la administración estatal hasta el Estrecho de Magallanes. El 21 de septiembre de 1843, en la goleta “Ancud” al mando del capitán Juan Williams —marino inglés asimilado al servicio naval chileno— arriba al antiguo emplazamiento del histórico puerto Rey Don Felipe el grupo expedicionario encargado para la tarea, en el cual también venía el joven naturalista Bernardo E. Philippi, que años más tarde actuaría como gobernador de las tierras magallánicas. Un mes más tarde del acto de la toma de posesión efectiva se funda Fuerte Bulnes; pocos años más tarde se establece el centro poblado de Punta Arenas (1849). El control del Estrecho de Magallanes se había materializado.

En las décadas siguientes, el gobierno de Chile, actuando desde Punta Arenas logra integrar efectivamente los otros pasos australes. La presencia de autoridades administrativas en Porvenir, Puerto Navarino, Puerto Williams y en las islas Diego Ramírez así lo confirman.

Los pasos australes en la concepción política chilena

Sin lugar a dudas, O’Higgins visionariamente empleó los términos precisos para caracterizar geográficamente los pasos australes. Ellos son “las llaves” que vinculan el Océano Pacífico con las aguas atlánticas; es una estupenda afirmación para aquella época, especialmente sin los conocimientos de morfología submarina y de oceanografía que hoy se tiene. Exactamente el Estrecho de Magallanes y el Estrecho de Le Maire vinculan ambos océanos, el primero directamente y el segundo a través del Mar de Drake.

Así como los europeos han concebido tales pasos como la ruta hacia las “islas de las especias”, los chilenos primariamente comprendieron que los pasos australes eran la ruta básica para sus exportaciones hacia los

²⁵ Citada por EYZAGUIRRE, J. *Breve historia de las fronteras Chile*, Santiago, Editorial Universitaria, 1967, p. 60.

mercados de las costas atlánticas, esto es, la ruta obligada para participar de un mundo centro-europeo. También, tal como se suele observar en la gestión ministerial de Diego Portales y otros ministros de la administración Prieto, los chilenos habían comprendido que tales pasos australes eran el camino obligado hacia el resto de las costas occidentales de América y varios destinos interiores del Océano Pacífico. En suma se entiende y comprende que los pasos australes son la ruta obligada entre el Pacífico y el Atlántico y también en el otro sentido oriente-occidente.

Las fundaciones de entidades pobladas, la organización de los espacios rurales, el establecimiento de rutas terrestres, la integración a la estructura administrativa estatal y las claras políticas en las relaciones internacionales con la Argentina señalan no sólo el afán de conservar unas determinadas rutas marítimas por una mera circunstancia histórica. El Estado nacional extiende su estructura territorial y los procesos que la generan en el sentido de asegurar su vinculación al resto de la civilización occidental. Anticipándonos a las noticias que luego se sistematizan, la política territorial argentina busca confinar al Estado chileno hacia el Océano Pacífico e incluso llegar a controlar las vinculaciones geográficas naturales de éste con el mundo atlántico. Esto está indicando que los pasos australes son la puerta para el comercio y la guerra, Chile expresamente busca realizar por ellos el comercio. Siguiendo el pensamiento de los geógrafos franceses Brunhes y Vallaux²⁶ es dable afirmar que el estudio de la geografía histórica de los pasos australes señala que Chile busca allí la paz.

IV. LOS PASOS AUSTRALES, ÁREA DE DISCREPANCIAS Y CONTROVERSIAS

Hasta el punto donde hemos avanzado —geografía histórica de los pasos australes— se han configurado algunos hechos e ideas fundamentales que, aunque reiterativas para el lector, conviene recalcar. La corona castellana históricamente asigna a los gobernadores de Chile los territorios y mares en los cuales se localizan el Estrecho de Magallanes, el Canal Beagle y el

²⁶ Véase BRUNHES, J. y VALLAUX, C. *La géographie de l'histoire: géographie de la paix et de la guerra sur terre et sur mer*, Paris, Alcan, 1921.

Paso Drake. Es la misma corona, en tanto sus estrategias territoriales, la que directamente se ocupa de descubrir la vía de comunicación marítima entre el extremo occidental y extremo oriental del viejo mundo. Necesariamente, el gobierno español debe impulsar unas políticas de desarrollo territorial —militares y civiles— que aseguren el paso expedito desde el Océano Atlántico al Pacífico. No pudiendo materializar tal política actuando de oriente a occidente, el gobierno virreinal con competencia territorial en el área de los pasos australes toma la iniciativa, la cual no es otra cosa que la continuación de la política global del imperio hispano o de la política participada de los gobernadores de Chile, la que configura una acción de occidente hacia oriente con iguales objetivos, esto es, asegurar el control de la ruta. Obviamente, a medida que la conquista hispana se extiende desde el istmo de Panamá hacia el sur, no cabe duda que la política territorial por la costa occidental de América tiene como objetivo vincular la ruta del istmo con la ruta de los pasos australes; al mismo tiempo que de esta vía occidental americana se han de desprender las rutas hacia las costas orientales del viejo mundo.

La política internacional de los Reyes Católicos ha logrado excluir en esta parte del nuevo mundo toda forma de discrepancia y controversia territorial, para el caso basta con aludir a la bula *inter caetera* (4 de mayo de 1493) y el posterior tratado de Tordesillas (1504). El mayor poder moral del planeta ha logrado que los Estados ibéricos y avanzada atlántica de Europa acepten una forma de mediación, la cual establece con claridad las áreas de influencia castellana y lusitana. Seguidamente, durante los siglos XVI hasta inicios del XIX, España se ocupará de hacer sentir a todas las otras potencias atlánticas no sólo su interés en tal materia, sino que mantendrá el objetivo político y militar de excluir del área de los pasos australes los intereses franceses e ingleses; objetivo que se refleja en la lucha oficial española contra corsarios y otras formas de bandidaje internacional, al mismo tiempo que negocia con los gobiernos europeos para impedir esta presencia en sus provincias de ultramar. Pero es claro que las potencias europeas con intereses atlánticos y en el contexto de sus propias políticas internacionales aprovechan numerosas oportunidades para introducirse en el área de los pasos australes en búsqueda de la información, del levantamiento hidrográfico y topográfico y de la posibilidad de establecerse en el territorio o en sus cercanías. Ello se observa especialmente desde mediados del siglo XVIII y hasta bien avanzado el XIX, en este último caso

aprovechando las dificultades políticas causadas por el fenómeno napoleónico en Europa y los movimientos de independencia política en América.

Las discrepancias y controversias sólo aparecen cuando el Estado de Chile efectivamente integra las tierras y los pasos australes de acuerdo a sus títulos históricos provenientes de la administración territorial hispana y a sus objetivos políticos de asegurar rutas expeditas hacia el Océano Atlántico y las costas de los Estados ribereños de este. A una acción rutinaria y normal de estructuración territorial, el gobierno argentino supone una ocupación y un cercenamiento de sus derechos territoriales, respecto de los cuales sólo puede desplegar su potencial bélico o una política oportunista para discrepar y plantear la controversia territorial. Ello convierte a mediados del siglo XIX a los pasos australes en áreas de discrepancias y controversias, en definitiva en la configuración de una disputa territorial hacia Chile con el objetivo de confinarlo geográficamente y aislarlo de directas relaciones con los Estados atlánticos.

La expansión argentina por la Patagonia

Es con el tratado de límites chileno-argentino suscrito en 1881 que el Estado nacional argentino se hace presente en las cercanías de los pasos australes. Para el caso obtiene de Chile el reconocimiento de su presencia al norte del Estrecho de Magallanes y pasa a compartir el territorio de la isla de Tierra del Fuego. Si a ello se agrega que Chile le reconoce la propiedad de la isla de Los Estados, claramente se configura que el desarrollo territorial trasandino tiene como objetivo establecer alguna forma de control sobre los pasos australes. Para ello basta con tener en cuenta que desde las primeras décadas del siglo XIX la Argentina ha tratado de controlar las islas Falkland, reclamándolas como suyas bajo la denominación dada por los franceses de islas Malvinas²⁷. En teoría, el control de tales islas, sirviendo de base a una fuerza naval posibilita presionar o al menos, en cuanto dificultades, obstruir el acceso a la boca oriental del Estrecho de Magallanes; también facilita controlar eficazmente el Estrecho de Le Maire y con ello obstaculizar la navegación por el Paso Drake y el Canal Beagle.

En torno a esta idea ha trabajado por más de un siglo el gobierno argentino. Los hechos argumentan en favor de nuestra hipótesis; basta con

²⁷ El marino francés L. de Bougainville las denominó "Îles Malouines" y de allí su forma castellanizada de "Malvinas".

mencionar que en 1847 el gobierno de Rosas presenta el primer reclamo diplomático, la ocasión, la toma de posesión del Estrecho de Magallanes y la fundación de Fuerte Bulnes; la historia aun continuaba en 1978, meses después que el laudo arbitral del Canal Beagle es entregado a ambos gobiernos; la actitud Argentina es muy simple, declara la nulidad del mismo; a renglón seguido firma el acta de Puerto Montt para establecer conversaciones para resolver los problemas de delimitaciones en los mares australes; finalmente se ha llegado a establecer un proceso de mediación en la persona del romano pontífice Juan Pablo II.

Los objetivos político-geográficos argentinos son claros: confinar al Estado chileno a unos límites que le reducen a su núcleo organizado en la época colonial; cuestionar los derechos históricos chilenos a la tierra magallánica, lo que a su vez permite argumentar a la Argentina como nación patagónica; desconocer los derechos de Chile a las islas al sur del Canal Beagle, proponiendo un principio biocénico o límite político en el Cabo de Hornos; provocar la gestión de mediación para obtener por este camino lo inobtenible a través de las relaciones interestatales; afirmar que son nación ribereña del Estrecho de Magallanes, que es ir más lejos que la neutralización del mismo, es mostrar su interés en el estrecho. A estos objetivos que se reseñan, debe adicionarse las pretensiones antárticas. Todo ello puede resumirse en una sola idea: históricamente la Argentina ha estado expandiéndose territorialmente por la Patagonia, incluyendo las proyecciones geográficas y económicas de la misma; los pasos australes son la actual materia objeto de esta expansión, luego el resto de la Patagonia.

El tratado de límites de 1881

Mientras las fuerzas terrestres y navales chilenas iniciaban sus operaciones militares en las regiones septentrionales de Chile contra las fuerzas aliadas de Bolivia y Perú, un cuerpo de ejército argentino, al mando del entonces coronel Julio A. Roca se introducía en la Patagonia con el claro objetivo de incorporar el territorio al patrimonio de la Argentina. De las vías de las reclamaciones diplomáticas por la construcción de Fuerte Bulnes (1847); del Tratado de paz, amistad, comercio y navegación (1855) y el Pacto Fierro-Sarratea de *modus vivendi* (1878) se pasaba a las vías militares para la expansión territorial.

Las actividades del coronel Roca encontrarían su consagración jurídica el 23 de julio de 1881. En tal día, el Cónsul General de Chile en Buenos

Aires —Francisco de Borja Echeverría— y el Ministro de Relaciones Exteriores trasandino, Bernardo de Irigoyen, suscribían el tratado de límites que reconocía la expansión rioplatense en los territorios patagónicos o tierra magallánica.

El documento a que se alude dejó en el patrimonio de la Argentina todos los territorios al oriente de la Cordillera de los Andes hasta el paralelo 52° de latitud sur. De acuerdo a la descripción de O'Higgins (1831), la Argentina ha avanzado varios grados al sur. Si se sigue la descripción limítrofe reconstruida por Eyzaguirre (1967), partiendo desde el río Diamante (44°10' sur aproximadamente), la penetración fue de unos 28 grados de latitud en las tierras adosadas a la cordillera andina y de unos 10 grados por la costa atlántica.

En el mismo tratado se estableció que el Estrecho de Magallanes quedaba en territorio chileno. Para tales efectos el artículo segundo describe el límite que excluye a la Argentina de las riberas del estrecho, señalando que éste, "entre los dos países será una línea que partiendo de Punta Dungeness, se prolonga por tierra hasta Monte Dinero; de aquí continuará hacia el oeste, siguiendo las mayores elevaciones de la cadena de colinas que allí existe, hasta tocar en la altura de Monte Aymond. De este punto se prolongará la línea hasta la intersección del meridiano 70 con el paralelo 52° de latitud y de aquí seguirá al oeste coincidiendo con este último paralelo hasta el *divortia aquarum* de los Andes. Los territorios que quedan al norte de la línea divisoria pertenecerán a la República Argentina; y a Chile, los que se extienden al sur".

La expansión argentina por los territorios australes y consecuentemente sobre los pasos australes no terminó aquí. El artículo 3° del tratado estableció la división de la Tierra del Fuego por una línea que, partiendo del punto denominado Cabo del Espíritu Santo en la latitud 52°40', se prolongará hacia el sur, coincidiendo con el meridiano occidental de Greenwich 68°34' hasta tocar en el Canal Beagle. La Tierra del Fuego, dividida de esta manera, será chilena en la parte occidental y, argentina, en la parte oriental. En cuanto a las islas, pertenecerán a la República Argentina la isla de los Estados, los islotes próximamente inmediatos a ésta y las demás islas que haya sobre el Atlántico al oriente de la Tierra del Fuego y costas orientales de la Patagonia; y pertenecerán a Chile, todas las islas al sur del Canal Beagle hasta el Cabo de Hornos y las que haya al occidente de la Tierra del Fuego.

Apoyada en los territorios insulares,—Tierra del Fuego e Isla de Los Estados— la Argentina pasó a controlar el Estrecho de Le Maire, el cual es el paso austral que comunica el Océano Atlántico con el mar de Drake²⁸, el cual forma parte del Océano Pacífico como se pudo establecer científicamente años más tarde²⁹. También, por efecto del artículo tercero del tratado, se hace presente, en la ribera norte del Canal Beagle, el cual también es un paso austral para evitar la ruta del Cabo de Hornos. De paso, se incluyeron “todas” las islas al oriente de Tierra del Fuego y costas orientales de la Patagonia³⁰. Es más, si se considera que en ese año de 1881, muchos autores sostenían —sin muchos resultados de investigación aún— que los océanos Atlántico y Pacífico fundían sus aguas al sur del Cabo de Hornos (base de la tesis de frontera política argentina), es fácil suponer que la Argentina incluiría en su esfera de acción el Paso Drake.

Recapitulando, el tratado de límites de 1881 consagró la expansión argentina en la Patagonia; le entregó el Estrecho de Le Maire; la situó en las cercanías del Estrecho de Magallanes, no obteniéndolo, logró su neutralización; le dejó la ribera norte del Beagle; y, obtuvo el control del acceso marítimo desde el Atlántico al Pacífico por la ruta del Paso Drake. Sin lugar a dudas, las actividades siguientes se encaminarían a perfeccionar su presencia en el resto de los pasos australes, tal como lo confirman sus esfuerzos por obtener un límite político en el meridiano del Cabo de Hornos para distinguir los océanos Atlántico y Pacífico y sus afanes antárticos.

El laudo arbitral de 1977

El día 18 de abril de 1977 S.M. Británica dictó sentencia en el controvertido asunto de la “Zona del Canal Beagle”, el cual había surgido como tal en

²⁸ Indistintamente el Paso Drake es denominado también Mar de Drake, Mar de Scotia y Mar de las Antillas del Sur, véase SANTIS, H. “Observaciones en torno al principio bioceánico”, en: *El Mercurio*, 1º abril 1982, p. A-2.

²⁹ Véase RUDOLPHI, H. *Países Polares*, Barcelona 1925, Editorial Labor; THARP, M. & HELEN, B.C. *World Ocean Floor*, Scale 1:46.460.600 y 1:15.068.303, Wash D.C., U.S. Navy, Office of Naval Research, 1977.

³⁰ Pensamos que esta expresión incluye las islas Falkland, Georgia del Sur y las Sandwich del Sur, más todos los islotes y roqueríos, en definitiva toda la sección norte del arco antillano que vincula América del Sur y la Antártica geológicamente.

1904, en momentos que el gobierno argentino propuso al chileno una demarcación del eje del canal. Dado que tal canal lo identificamos como uno de los pasos australes, parece conveniente sumarizar la historia y entrelíneas observar el comportamiento de uno de los actores.

Tal como se mencionó no es sino hasta 1904 que Argentina abre el debate sobre este asunto. Chile sostenía y así lo hizo durante todo el tiempo de la controversia que entendía por Canal Beagle lo descubierto por el capitán Fitz-Roy y las descripciones que éste y el capitán Phillip Parker King hicieron de tal canal, esto es, el brazo de mar situado al sur de la isla de Tierra del Fuego, que va desde seno Navidad o bahía Cook en ciento veinte millas, en curso casi recto, hasta Cabo San Pío, donde desemboca en el océano. De tal modo que, geográficamente hablando, forma la costa norte del canal la Tierra del Fuego, y se hallan al sur de él las islas Hoste, Navarino, Picton, Lennox y Nueva y una serie de islotes.

Previamente, en 1894, al publicar el Instituto Geográfico Argentino el *Atlas Geográfico de la República Argentina* (2ª edición), se observa en las cartas generales que no se altera el trazado del Canal Beagle, pero en la carta correspondiente a la “Gobernación de la Tierra del Fuego y de las islas Malvinas”, el canal figura pasando al poniente de las islas Picton y Nueva. En 1898, al parecer la tercera edición del Atlas antes indicado, reaparece el trazado hasta su desembocadura oriental en el Cabo San Pío.

Según Eyzaguirre (1958), en la temporada estival 1899-1900 el capitán de marina Juan Pablo Sáenz-Valiente, al mando del acorazado “Almirante Brown”, por orden del gobierno argentino realiza un levantamiento general del Canal Beagle. Los estudios de este marino sitúan la isla Nueva unas tres millas náuticas hacia el oriente, con lo que deja de ser la ribera sur del canal Beagle. Además se da el nombre de “Canal Moat” a la sección más oriental del canal descrito por Fitz-Roy, Parker King, Murray y Strokes (1830), el que queda comprendido entre la Tierra del Fuego por el norte, y la isla Picton, por el sur. Afirmándose que esta última isla “divide el Canal Moat del Canal Beagle propiamente dicho”³¹. Por cierto, y es necesario comentarlo, el mapa levantado por Sáenz-Valiente y la memoria que lo acompañaba llegó antes a manos de su gobierno, debiendo ocurrir esto antes de 1904. El comentario facilita comprender que en este año el canciller Rodríguez Larreta invite al ministro plenipotenciario de Chile,

³¹ SAENZ-VALIENTE, 1912, citado por EYZAGUIRRE, J. 1958, op. cit., pp. 29-30.

Vergara Donoso, a estudiar y proceder a la demarcación del eje del Canal Beagle. Advertiendo que el proyecto de protocolo fue propuesto por la Argentina, no cabe duda que a través de una negociación adicional al tratado de 1881, ésta buscaba establecer como de su total sobreranía la desembocadura oriental del Canal Beagle.

El 8 de marzo de 1915, el Ministro plenipotenciario argentino en Santiago, Carlos Gómez, entrega a la Cancillería chilena una nota de protesta a nombre de su gobierno por concesiones que el gobierno de Chile (15.diciembre 1914) había otorgado en la zona del Beagle. La nota consideraba la zona en litigio, y declara no reconocer allí "validez alguna a los actos jurisdiccionales practicados por el Gobierno de Chile". Alejandro Lira, entonces Ministro de Relaciones Exteriores, sostuvo en su respuesta que, aunque se encontrara en litigio el dominio de las islas de la zona del Beagle, de acuerdo con el derecho internacional Chile podría y debía ejercer su soberanía sobre regiones en que está en posesión. Agregaba que el Gobierno de Chile estaba "llano a buscar el arreglo de la divergencia producida, por todos los medios que los pactos establezcan". Así lo hizo presente el Ministro Plenipotenciario Emiliano Figueroa a la cancillería argentina.

Al respecto, según anota Eyzaguirre (1958), la proposición de arbitraje en esta oportunidad "fue fuertemente atacada por el doctor Estanislao Zeballos desde las columnas de La Prensa"³². Los beligerantes tenían dos motivos para oponerse al arbitraje. La Argentina recientemente había completado adquisiciones de nuevas unidades navales y, según su tesis construida progresivamente, las islas en discusión no estaban al sur del Canal Beagle, sino en el Atlántico —asunto que luego discutiremos, pues nuestra tesis es que este canal comunica aguas del Océano Pacífico entre sí—. Con todo, Argentina presentó un proyecto de protocolo en que se afirmaba que las tales islas estaban en el Atlántico, invocando para ello el Protocolo de 1893 sobre solución pacífica de controversias, el cual fue establecido para resolver dificultades de delimitación continental y no insulares. Finalmente el 28 de junio de 1915 se suscribe un Protocolo para arbitraje de la corona británica acerca de a cuál de los Estados corresponde la soberanía sobre las islas Picton, Nueva, Lennox e islotas adyacentes e islas que se encuentran dentro del Canal Beagle, entre Tierra del Fuego, por el norte, y península de Dumas e isla Navarino por el sur. Por diversas

³² EYZAGUIRRE, J. 1958, op. cit., pp. 32-34.

razones el proceso de ratificación del documento no fue completado ni en Argentina ni en Chile.

La historia siguió su desarrollo, nuevos intentos argentinos por resolver la cuestión que tiene su origen en su propia interpretación del tratado y de la geografía local del Beagle se pueden anotar. El 4 de mayo de 1938, los cancilleres José Ramón Gutiérrez de Chile y José María Cantilo de Argentina suscriben otro protocolo. Esta vez se designa como árbitro al procurador general de los Estados Unidos de América, Homer Cummings, el cual debería determinar sobre las mismas materias señaladas en 1915. El fallecimiento de Cummings dejó sin eficacia tal nombramiento y el documento mismo no fue ratificado. En el año 1960 se firma otro protocolo, el cual tampoco fue ratificado. Finalmente, el 11 de diciembre de 1967, el gobierno chileno resuelve de acuerdo al Tratado General de Arbitraje chileno-argentino de 1902, someter la materia a la decisión de S.M. Británica.

En lo sustantivo, la sentencia del árbitro determinó que por Canal Beagle debía entenderse el canal que corre a lo largo de la costa sur de la isla Tierra del Fuego para salir al océano entre dicha isla e isla Nueva. Las islas Picton, Nueva y Lennox son chilenas. Por otro lado, la sentencia no consideró la pretensión argentina de un supuesto principio Atlántico-Pacífico mediante el cual Argentina ha intentado apoyarse para discutir la soberanía chilena sobre todo el archipiélago del Cabo de Hornos, es decir, sobre todas las islas situadas al sur del Canal Beagle.

Sin embargo, es necesario subrayarlo, la sentencia fijó el límite entre ambos Estados mediante una línea que corre aproximadamente por el centro del canal desde el meridiano 68°34' oeste hasta la desembocadura oriental de acuerdo a un diseño cartográfico del propio árbitro. En definitiva, Argentina obtuvo una sección del canal que el tratado de 1881 no le había concedido.

El gobierno chileno aceptó de inmediato la sentencia y le dio pleno cumplimiento. El gobierno argentino no estando de acuerdo con la sentencia formuló una "Declaración de Nulidad". Al mismo tiempo invitó al gobierno de Chile para iniciar negociaciones con el propósito de delimitar los "espacios marítimos en la región austral".

La mediación en los espacios marítimos australes

Habiendo declarado Argentina la nulidad del Laudo arbitral de la zona del Beagle, por estimar que adolecía de errores geográficos e históricos, la

controversia necesariamente debía ser trasladada a un área vecina a la zona del laudo, para desde allí intentar obtener aquello que la sentencia le negó.

Para comprender esta hipótesis de trabajo, debe tenerse en cuenta no sólo el interés global de la política territorial argentina de expandirse por todos los pasos australes y territorios patagónicos. Debe incluirse el calendario a partir de la entrega de la sentencia arbitral. El 2 de mayo de 1977 la sentencia es entregada a ambos gobiernos, en igual día el gobierno chileno declara que cumplirá fielmente el laudo. El 19 de enero de 1978 se entrevistan en Mendoza los jefes de Estado de ambas naciones. El 25 de enero de 1978 el canciller argentino comunica públicamente la declaración de nulidad. El 20 de febrero de 1978 vuelven a reunirse ambos jefes de Estado, ahora en Puerto Montt. Los presidentes de Chile y Argentina acuerdan formar una comisión integrada por representantes de ambas naciones para examinar varios puntos, entre otros, la "delimitación definitiva de las jurisdicciones que corresponden a Argentina y Chile en la zona austral"³³.

Para el gobierno de Chile, de acuerdo a la aceptación de la sentencia arbitral, la cuestión de delimitación definitiva en la zona austral, traslada el asunto a la forma cómo, a partir desde el punto geográfico en que el árbitro fijó el límite en la desembocadura oriental del Canal Beagle, deben delimitarse las aguas jurisdiccionales y las doscientas millas de la llamada zona económica exclusiva. Para el gobierno de Argentina, al menos según los hechos y "trascendidos" publicados profusamente en la prensa trasandina, la materia volvería a incluir la zona del Beagle, los espacios marítimos y la delimitación geográfica entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico.

Es claro que no habiendo logrado sus propósitos en la sentencia del Beagle, la Argentina, fría y calculadamente en una posición geopolítica agresiva plantea sus intereses en los espacios marítimos australes. No obteniendo tampoco la aceptación chilena de incluir otros asuntos periféricos al área geográfica de negociación, aumenta sus medidas militares de disuasión, esto es, muestra claramente que está dispuesta a llegar a las vías de fuerza para imponer sus objetivos territoriales. Cronológicamente es diciembre de 1978.

³³ Citado por MARÍN MADRID, A. "Después del Laudo del Beagle", en: *Revista Chilena de Historia y Geografía*, vol. 146, 1978, pp. 317-319.

La alarma de conflicto militar recorre las cancillerías del mundo. El mayor poder moral del planeta, el romano pontífice, se encarga de oficiar de mediador entre ambos Estados. La tensión militar disminuye. El mediador, luego de algún tiempo de estudiar la materia en controversia hace su proposición —oficialmente sólo conocida por ambos gobiernos— para resolver la dificultad. En unos pocos días el gobierno chileno declara estar dispuesto a acatar y aceptar la proposición del papa Juan Pablo II, la Argentina, que se sepa públicamente, hasta fines de octubre de 1982, aun no ha dado respuesta definitiva a la proposición.

El comportamiento del gobierno argentino en esta materia y la lógica geográfica nos llevan a ampliar nuestra tesis primitiva. Téngase en cuenta que la Argentina, según la sentencia del laudo arbitral, ha convertido en patrimonio las aguas al norte de la línea establecida por el árbitro; pero este no era su objetivo. A la Argentina no le interesaba primariamente el canal Beagle ni las islas Picton, Lennox y Nueva. Nítidamente, a través de la controversia de los espacios marítimos australes, lo que se observa es la pretensión de imponer su concepto que las aguas del océano Atlántico y el Océano Pacífico funden en el meridiano del Cabo de Hornos, que es lo mismo que sostener la tesis del bioceanismo. Si el gobierno de Chile, el árbitro o el mediador actual hubiesen aceptado tal tesis, la Argentina estaría alcanzando su real objetivo, esto es, controlar totalmente la ruta del Paso Drake desde el Estrecho de Le Maire hasta el Cabo de Hornos, incluyendo la boca oriental del Canal Beagle y las islas antes indicadas.

Para el caso debe recordar el lector que uno de los documentos denominados como “los pactos de Mayo de 1902”, según anota Galdames (1952) estipuló la neutralidad de Chile en los asuntos de la Argentina en el Atlántico, y la neutralidad de la Argentina en los asuntos de Chile en el Pacífico³⁴.

La consabida frase de “Chile país del Pacífico y Argentina país del Atlántico” cobra vigor. Si Chile acepta que el límite entre el Atlántico y el Pacífico es el meridiano del Cabo de Hornos, necesariamente —según la tesis argentina— debería renunciar a todas las costas orientales de las islas al sur del Canal Beagle, consagrándose de tal forma la pérdida total de la boca oriental del canal y por supuesto del Paso Drake. Los pasos australes quedarían bajo control argentino y Chile, al menos en esta área, definitiva-

³⁴ Véase GALDAMES, L. *Historia de Chile*, Santiago, Edit. Zig-Zag, 1952, p. 600.

mente confinado al Pacífico. Luego una política semejante podría plantearse para la boca oriental del Estrecho de Magallanes.

V. LA FUNCIONALIDAD DE LOS PASOS AUSTRALES

Durante los primeros decenios de descubrimiento y conquista hispana en América se concebía a los pasos australes como la posibilidad de alcanzar el extremo oriental del “viejo mundo” viajando de oriente a occidente. Pero tal concepción es casi de inmediato concebida como la posibilidad de vincular las costas de la América meridional occidental con el Océano Atlántico. Durante la primera mitad del siglo XIX, O’Higgins piensa que los pasos australes son “las llaves” de Chile para acceder a esta vasta porción del Atlántico sur, pensamiento que la administración Bulnes materializa en 1843 con la fundación del fuerte que lleva su nombre y un poco más tarde con la fundación de Punta Arenas (1849).

En el pensamiento de los geógrafos que se interesan en el campo de la política —Geografía política— los Estados históricamente poseen un núcleo territorial original y luego su política territorial busca a través de la expansión horizontal subordinar a tal núcleo las tierras vecinas, interiores o *hinterland*. Por cierto, muchos Estados para lograr esta expansión territorial elaboran y ejecutan diferentes políticas: influencia en las áreas fronterizas de los Estados vecinos; acciones bélicas de conquista; participación en conferencias interestatales que resuelven dificultades repartiendo territorios; desarrollo territorial en áreas sin soberanía e integración de territorios históricamente propios, pero en los cuales no se ejercía soberanía directamente.

En el caso de los pasos australes, España sólo había intentado un par de veces instalarse en las riberas del Estrecho de Magallanes. El gobierno de Chile, de acuerdo con sus títulos históricos a tales territorios se instala en ellos e inicia el proceso de colonización de los mismos. El objetivo es hacerse presente en los pasos australes, al mismo tiempo extenderse territorialmente por sobre áreas que conforman el *hinterland* del núcleo histórico. En general, el desarrollo histórico del territorio del Estado chileno ha seguido el camino de expandirse por tierras que la administración hispana previamente había acordado poner bajo control de los gobernadores de Chile; de donde debe colegirse que la presencia de chilenos en las áreas próximas a los pasos australes no significó expansión agresiva, sino simple-

mente la incorporación activa de territorios que le habían sido otorgados en derecho.

Singularmente, la decisión política de la administración Bulnes significó reconocer la necesidad de controlar civil y militarmente una ruta básica para la existencia de la nación. En ese momento la economía chilena se encuentra en un punto de crecimiento y expansión, las políticas de la administración anterior —magistralmente establecidas por el ministro Portales— inician su etapa productiva. Los mercados tradicionales de la costa occidental de América meridional para la producción agrícola y ganadera son insuficientes o, probablemente, se han reducido bajo el influjo del resultado de la guerra contra la confederación peruano-boliviana dirigida por el boliviano Andrés de Santa Cruz. De otro lado nuevos elementos son introducidos en la economía local, especialmente el interés en el desarrollo de los recursos mineros. Los avances de la revolución industrial de la Europa occidental está demandando nuevos insumos, que el nuevo nivel de producción plantea buscarlos en otras latitudes. Portales había elaborado una política de navegación con medios técnicos nuevos; por cierto las producciones chilenas podían utilizar la ruta del istmo de Panamá, pero nadie podía ignorar que navegar costas de Estados recientemente beligerantes implicaba dificultades y que utilizar rutas de Estados extranjeros involucraba eventuales dificultades. Ello necesariamente obligó a pensar en utilizar rutas libres de tales posibilidades de interferencias; consecuentemente la presencia chilena en los pasos australes debía obedecer a tales situaciones, ello quedó ampliamente reconocido en el tratado de 1881 al conservar Chile el control de tales pasos australes.

En suma, la integración a Chile de los pasos australes y sus territorios adyacentes no son el resultado de una política expansionista del Estado, simplemente fue extender sus propias formas de organización hacia territorios adjudicados por la corona castellana a la gobernación de Pedro de Valdivia y sus sucesores (1558), teniendo en cuenta que el así denominado "uti possidetis" de 1810 consagraba tal derecho.

Por cierto, dadas las modalidades técnicas para ejecutar la navegación en aquella época y las dificultades meteorológicas para utilizar la ruta del Estrecho de Magallanes, los navegantes preferentemente utilizaron la ruta del Cabo de Hornos y Paso Drake. Ello permite inferir que ya a mediados del siglo XIX extiende su organización administrativa por el interior de su propio territorio, hasta alcanzar un lugar apropiado para fundar una localidad poblada, la que de una parte señale claramente la soberanía del

Estado y por otra sirva de centro de servicios próximo a la ruta de navegación, la cual ha venido utilizándose desde el siglo XVI.

Funcionalmente, desde su descubrimiento y hasta la integración del territorio magallánico, los pasos australes mantienen el carácter de rutas para el comercio —para la paz en la concepción de Ratzel, Brunhes y Vallaux— con la diferencia que a partir de 1843 es el Estado chileno el que se encarga de su control y protección, al mismo tiempo que se encarga de crear un centro de servicios para tales efectos.

Las funcionalidades en la regionalización

Establecida la funcionalidad original de los pasos australes, parece interesante observar cual es la situación en otros dos momentos. Para el caso se considera lo que ocurría a fines del siglo XIX y luego las condiciones en la década de los años setenta de este siglo.

Pocos años después de la firma del tratado chileno-argentino de 1881, la capital del territorio de Magallanes es Punta Arenas. Un geógrafo de la época anota que esta “es visitada constantemente por un gran número de naves... próximamente se construirá una dársena en este puerto, para dar abrigo a las embarcaciones... También se proyecta un cable telegráfico que una a Punta Arenas con Ancud, i por consiguiente, con todo el país y con el mundo entero”³⁵. Es más, según la misma fuente que aludimos, Punta Arenas es el único puerto franco de la República, exento del pago de derechos de aduana para la importación y exportación de mercaderías.

Previo a esta condición de centro portuario, en el año 1853, el gobierno había cambiado la condición de colonia penal por territorio de colonización, situación que aún se mantenía en el año 1903, aunque “la Constitución Política, según su artículo 106, no dispone la división del país en territorio, pero se ha dado esta denominación a Magallanes por su situación geográfica, distante de las provincias constituidas”³⁶.

Varias décadas después, en las etapas de estudio para implementar la regionalización acordada en 1974, los geógrafos consultores al referirse a

³⁵ ESPINOZA, E. *Jeografía Descriptiva de la República de Chile*, Santiago, 1897, Imp. Barcelona, 4ª ed., p. 515.

³⁶ ESPINOZA, E. op. cit., 5ª ed., p. 16.

la Región de Magallanes y Antártica Chilena opinan que “la baja densidad de población nos está indicando que podrían poblarse las provincias mediante corrientes de colonización masiva apoyadas con incentivos económicos y fuentes estables de trabajo que habría que crear”³⁷. Es más, los geógrafos afirman que al crearse la Provincia Antártica, ella debe ir acompañada con una política de colonización en la zona del Beagle y de poblamiento marítimo y antártico estacional. La funcionalidad regional no ha sufrido grandes cambios, es positivo el desarrollo urbano de Punta Arenas, pero se mantienen, las tendencias de desarrollo territorial de inicios de siglo, habiéndose incluido tan sólo la actividad de la minería del petróleo más algunas actividades industriales.

En el año siguiente, la Comisión Nacional de la Reforma Administrativa (CONARA), al referirse a la funcionalidad actual y futura de la Región de Magallanes y Antártica Chilena sostiene, “el rol establecido para esta región le reconoce un papel muy peculiar, en razón de los factores de situación, que imprimen un sello especial a la geografía regional. La región tendrá que desempeñar el papel de agente integrador y coordinador del territorio nacional; esta responsabilidad le compete porque la mayor parte de su territorio se sitúa al sur del Paso Drake, en pleno continente Antártico. Por otro lado, deberá incorporar al desarrollo una zona dotada de inmensos y variados recursos naturales... desde el punto de vista de las comunicaciones, jugará también un singular rol en las relaciones internacionales, transocénicas y transpolares. En este aspecto también el rubro turístico deberá prestar apoyo importante a la consolidación y ritmo de desarrollo regional”³⁸.

Por obvio que resulte, desde el punto de vista geográfico, la región en que se insertan los pasos australes es un espacio en organización; funcionalmente el territorio es un área para expansión de la población de otras regiones del país o receptora de migrantes extranjeros; pero sigue siendo claro que su principal funcionalidad es de servir de apoyo a la existencia de los pasos australes.

³⁷ CONARA. *Informe de Microrregionalización*, Santiago, 1975, p. 68.

³⁸ CONARA. *Chile hacia un nuevo destino*, Santiago, 1976, p. 408.

Un camino para vincularse al mundo occidental

A medida que hemos avanzado en la recopilación de información, la que luego se sistematiza en orden a establecer como los pasos australes van asumiendo papeles en el desarrollo territorial chileno, de suyo surgen unas evidencias geográficas muy simples. Si hoy se considera que la ciencia geográfica es una disciplina interesada en la organización del espacio y con tal enfoque se observa la situación de los pasos australes en el contexto de la región funcional de Magallanes y Antártica Chilena, al mismo tiempo que se retoman las conclusiones particulares obtenidas en el análisis de la Geografía histórica y la Geografía política, se establecen algunos hechos y principios que argumentan en el sentido que los pasos australes son un camino de Chile para vincularse al mundo occidental.

Desde el siglo XVI, los conquistadores del Chile según la concepción hispana valoraron la funcionalidad de la Ruta del Estrecho como posibilidad de vincular a la metrópoli europea el territorio que iban explorando y colonizando, desde el Despoblado de Atacama hacia el sur.

En los primeros políticos de la República aparecen claras manifestaciones de precisar la funcionalidad de las rutas o pasos australes, asignándoles la idea de “llave” que vincula las rutas del Pacífico con las del Atlántico y de ahí a Europa. Consecuentemente se puede afirmar que la percepción geográfica de los hombres ilustrados de inicios del siglo XIX es heredada de la época colonial.

Al implementarse la “incorporación” material del territorio y los pasos australes, aparece manifiesta la idea de expansión por el “interior” de un territorio propio, puesto que no existe una política de guerra para realizar la operación; sólo se dispuso administrativamente que el Intendente de la provincia más cercana al área organizara una expedición para tales efectos.

Los primeros diez años de organización del territorio corresponden a la localización de un establecimiento penal; pero prestamente se le convierte en territorio de colonización de tierras fiscales, las cuales van siendo asignadas a colonos, tanto chilenos como extranjeros que vienen a establecerse en la zona.

Junto a la funcionalidad de territorio de colonización, se mantienen funciones de servicio a la navegación transoceánica.

Finalmente, en el contexto de una reformulación nacional de la asignación de funciones a las diversas unidades territoriales que conforman físicamente el Estado, se mantienen las funciones de colonización, de

servicios a la navegación interoceánica y se le adiciona la función de agente integrador y coordinador del territorio nacional en tanto es la ruta que articula con el antiguo Territorio Chileno Antártico, hoy parte de la Provincia Antártica Chilena y toda ella parte de la XII Región de Magallanes y Antártica Chilena.

VI. UNAS CONSIDERACIONES FINALES

Luego de revisar diversas situaciones acerca de los pasos australes en el contexto de desarrollo territorial, conviene establecer la situación actual y futura de los mismos; especialmente cuando el desarrollo territorial es siempre un proyecto por realizar, una política por decidir, una acción por ejecutar. Proyecto, política y acción que necesariamente surge del análisis de un proceso de reflexión y acción humana en determinada área de la superficie terrestre y que simplemente es designada como planificación territorial.

La situación actual

En tanto el gobierno argentino siga sin dar respuesta a las proposiciones del mediador, es decir, sin que exista una verdadera voluntad de implementar tales proposiciones —las cuales sólo son conocidas de los gobiernos— se puede establecer dos tipos de situaciones, las cuales afectan por separado —aunque los pasos son un conjunto— a la ruta del Estrecho de Magallanes y a la ruta Canal Beagle— Paso Drake.

En el primer caso, ruta del Estrecho de Magallanes, es claro que este sigue internacionalmente neutralizado. A ello debe adicionarse que el gobierno chileno debe proceder a proyectar sus doscientas millas náuticas de mar patrimonial o zona económica exclusiva a partir de su soberanía en la boca oriental del estrecho, incluyendo el espacio de mar jurisdiccional; al mismo tiempo debe hacer ver a su interlocutor —la Argentina— que por ningún título es Estado corribereño de este estrecho. Geográficamente hablando, la condición de Estado corribereño se adquiere por poseer directamente costas sobre la unidad natural de que se trate, las ficciones de tipo jurídico son situaciones que de futuro se convierten en asuntos controvertidos y generadores de conflictos, especialmente si ellas

hacen aparecer en las unidades naturales elementos ajenos a la naturaleza mismas de las funciones propias de la soberanía de un Estado.

En el segundo caso, ruta Canal Beagle-Paso Drake, de acuerdo al laudo arbitral de 1977 es claro que el canal y todas sus islas puestas en controversia por Argentina han quedado absolutamente definidas. La sentencia obligó a Chile a ceder a la Argentina parte de las aguas del Canal Beagle —entre el meridiano 68°34' oeste y el cabo San Pío— esto es, lo que el mapa del árbitro estableció como aguas jurisdiccionales de la Argentina; el mismo instrumento arbitral estableció que las islas Nueva, Picton y Lennox forman parte de la ribera sur del canal y que de acuerdo al tratado de 1881, son chilenas. El gobierno argentino ha formulado una “declaración de nulidad” de esta sentencia arbitral, actitud que viene a complicar las relaciones entre ambos Estados y que de otro, arrastra la controversia hacia el campo del conflicto.

Por ello, lo que debió ser una controversia de fácil y rápido acuerdo, viene a convertirse en algo difícil como ocurre con el Paso Drake. Allí ambos Estados deben proyectar, a partir de sus costas, los mares jurisdiccionales y patrimoniales, es decir, de acuerdo a la sentencia arbitral que clarificó la controversia planteada históricamente por Argentina, debe procederse de común acuerdo a establecer las delimitaciones entre el espacio marítimo chileno y el argentino. Técnicamente, Chile tiene el derecho a proyectar su mar jurisdiccional y la zona económica exclusiva en el frente oriental del cordón de islas que va desde Isla Nueva hasta las islas Diego Ramírez. La proyección debe fundarse en el sistema de líneas de base recta, dado que se trata de una costa insular. La Argentina también tiene derecho a proyectar mar jurisdiccional y patrimonial, siempre que en este último aspecto adhiera a la tesis de la zona económica exclusiva; para el caso su proyección es la costa de la Tierra del Fuego desde Cabo San Pío hacia el oriente, incluyendo la isla de Los Estados. Aquí esta la primera dificultad, Chile debe proyectar hacia el oriente de su territorio y Argentina debe proyectar hacia el sur de su territorio, de tal forma que ambas proyecciones se superponen en una misma área marítima, para el caso, el Paso Drake.

Siendo esta la materia en controversia, es decir, cómo dar solución a superimposiciones en la delimitación de espacios marítimos, debe considerarse la actitud argentina. Primero, el gobierno de aquel Estado ha declarado nulo el fallo arbitral de 1977 puesto que no obtuvo lo que esperaba, esto es, la mitad del canal y las islas o alguna de ellas al sur del mismo; segundo,

establecida la gestión de mediación papal, la Argentina ha pretendido introducir en este proceso —al menos según sus geopolíticos, geógrafos y la prensa trasandina— otras dos cuestiones absolutamente ajenas y carentes de base científica. De una parte aluden al así denominado principio biocénico, según el cual Chile no debería poseer costas en el océano Atlántico, ni la Argentina costas en el océano Pacífico. De este añejo principio y para darle contenido sostienen un límite arbitrario para identificar el Océano Atlántico del Océano Pacífico, para el caso el meridiano del Cabo de Hornos, que viene a convertirse en la segunda cuestión. Aprovechando el subterfugio de este “límite” entre ambos océanos reclaman las costas orientales del cordón de islas que va desde Isla Nueva al Cabo de Hornos, en tanto cuanto siendo costa del Atlántico no corresponderían a Chile.

El argumento básico chileno es que la materia motivo de la mediación se refiere única y exclusivamente a la delimitación en los espacios marítimos que antes se aludió.

A ello nos parece conveniente adicionar otro argumento, la proyección marítima de ambos Estados se esta realizando en un mar que forma parte del Océano Pacífico.

Geográficamente hablando el Paso Drake es la comunicación natural entre el Océano Pacífico meridional y el Mar de Drake (algunos autores lo denominan Mar de Scotia y otros Mar de las Antillas del Sur). Pero este Mar de Drake y por ende Paso Drake son parte del Océano Pacífico meridional, según lo han establecido las investigaciones oceanográficas y las de morfología de los fondos marinos³⁹.

El Mar de Drake durante una época en que los científicos no sabían mucho sobre ello, formaba parte del erróneamente designado como Océano Glacial Antártico. Sin embargo, las investigaciones sugeridas por los Congresos Internacionales de Geografía (London, 1895; Berlín, 1901) e implementadas por diversos exploradores e investigadores, aportaron significativas informaciones que permiten sostener que el arco de islas, islotes y dorsales conocido internacionalmente como el Arco de las

³⁹ Véase las obras citadas en la nota 29.

Antillas⁴⁰ es, morfológicamente hablando, un elemento natural que delimita una subcuenca marina, la cual topográficamente forma parte de la cuenca sureste del Pacífico⁴¹. Para el caso, la cuenca esta ocupada por el Mar de Drake, cuya condición oceanográfica es similar a la del resto del Pacífico meridional⁴².

Dadas las características naturales del área geográfica, no cabe posibilidad alguna de establecer como límite entre ambos océanos el meridiano del Cabo de Hornos. El único límite entre ambas masas de aguas es el Arco de las Antillas del Sur. Es más, el pretendido principio de Chile hacia el Pacífico y Argentina hacia el Atlántico no tiene asidero geográfico. El hecho que el laudo de 1977 entrega la sección septentrional del Canal Beagle a la Argentina borró definitivamente tal principio si es que él era aplicable a esta área.

El futuro

Los pasos australes, geográficamente hablando, son la clave para entender el desarrollo territorial chileno, al mismo tiempo que son el elemento básico para seguir estructurando el territorio del Estado sin contravenir los derechos históricos de otros Estados. Desde que la administración Aguirre Cerda (6 de noviembre de 1940) procedió a incorporar jurídicamente el sector antártico adquiridos por títulos históricos y desde que la administración González Videla (1947) implementó la presencia soberana de Chile en tal sector, el Estado chileno ha continuado organizando el propio espacio.

Partiendo de la base que el actual proceso de mediación contempla la protección de los derechos de Chile a controlar la navegación en el Paso Drake y que la proyección del mar jurisdiccional y patrimonial argentino no atentan contra esta histórica condición, este Paso y Mar de Drake deben

⁴⁰ Si bien el arco es descrito inicialmente por Rudolphi (1925), el geólogo R. E. Murphy (1974) incluye en él la Isla de Los Estados, banco Burwood, Dorsal Georgia, Rocas Cormorán, Rocas Shag, Isla Georgia del Sur, Islas Sandwich del Sur, Dorsal Escocia, Islas Orcadas del Sur e Islas Shetland del Sur.

⁴¹ Véase THARP, M. & HELEN, B.C., op. cit., 1977.

⁴² Véase CHILE Corporación de Fomento, *Geografía Económica de Chile*, Santiago, 1950. Vol. I.

necesariamente convertirse en el pasillo de circulación entre las dos secciones del territorio de la Provincia Antártica Chilena, es decir, seguir siendo lo que históricamente ha sido.

Un segundo aspecto se refiere a la conexión del Canal Beagle con el Paso y Mar de Drake. La libre navegación de Chile por esta ruta sólo es posible, en tanto el mediador establezca su proposición de mediación a partir del punto geográfico en que concluye el límite del laudo arbitral de 1977 y salve salomónicamente la sobreimposición de espacios marítimos. Cualquier otra solución, que no contemple esta situación, es claramente atentatoria a los derechos de Chile para utilizar la porción oriental del canal en ambos sentidos.

El tercer aspecto se refiere al Estrecho de Magallanes, el cual necesariamente desde su boca oriental debe ser proyectado en términos de mar jurisdiccional y mar patrimonial. En tanto aguas jurisdiccionales para asegurar su funcionalidad y facilitar la libre navegación para acceder o salir desde el estrecho. En tanto aguas de la zona económica exclusiva, para garantizar el acceso de chilenos a los recursos incluidos en el mar patrimonial y sus fondos marinos.

Los tres aspectos que se detallan no sólo se refieren a la libre navegación desde occidente a oriente, sino también en sentido inverso, oriente a occidente. Ello, porque pensamos y concluimos que la geopolítica argentina buscar incesantemente confinar al Estado, chileno hacia la costa occidental y excluirnos o controlar nuestro acceso hacia la costa oriental. Rutas que son vitales para el desarrollo chileno, en tanto cuanto la economía nacional necesita poseer rutas alternativas a las actualmente en uso.

De otra parte, en el ordenamiento interior del territorio, las rutas o pasos australes deben ser convenientemente protegidas, tanto desde el punto de vista de los servicios que se deben prestar a la navegación marítima en ellos, como desde el punto de vista militar para asegurar a los usuarios la libre navegación. Al mismo tiempo es de esperar que las políticas de desarrollo regional promuevan efectiva y rápidamente el constante incremento poblacional.