

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΡΑΟΥΛΑΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ**

**ΘΕΜΑ**

**Ο ΠΟΡΘΟΜΟΣ ΤΟΥ ΜΑΓΓΕΛΑΝΟΥ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ  
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΑΡΟΝ.**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΓΑΣΤΕΡΑΤΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ  
Α.Γ.Μ: 4090**

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:  
Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:**

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
<b>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</b>				

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :**

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 <sup>ο</sup> -ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
1.1 Πορθμός.....	4
1.2 Κατηγορίες διεθνών στενών.....	6
1.3 Πλους διέλευσης.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 <sup>ο</sup> -ΠΟΡΘΜΟΣ ΤΟΥ ΜΑΓΓΕΛΑΝΟΥ	
2.1 Φερδινάνδος Μαγγελάνος.....	8
2.2 Ο περίπλους της Γης.....	9
2.3 Ο πορθμός του Μαγγελάνου.....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 <sup>ο</sup> -Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΟΡΘΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	
3.1 Η ιστορία του πορθμού.....	15
3.2 Η σημασία του πορθμού παλαιότερα.....	17
3.3 Η Συνθήκη του 1881.....	19
3.4 Η Συνθήκη του 1896.....	20
3.5 Η Συνθήκη του 1984.....	20
3.6 Η σημασία του πορθμού σήμερα.....	22
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	24
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	25
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	29

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι πορθμοί είναι ιδιαίτερα σημαντικοί στον τομέα της οικονομίας και παράλληλα θεωρούνται ιδιαιτέρως σημαντικοί από άποψη στρατηγικής. Οι μεγαλύτεροι πορθμοί στον κόσμο αποτελούν στις μέρες μας κόμβους έντονης ναυτιλιακής κίνησης, ενώ πολλές φορές αποτελούν τα όρια μιας παραθαλάσσιας λεκάνης.

Η παρούσα εργασία αναφέρεται στον πορθμό του Μαγγελάνου και τη σημασία που έχει στην ναυτιλία τόσο στο παρόν όσο και στο παρελθόν.

Πιο συγκεκριμένα, στο 1ο κεφάλαιο της εργασίας, γίνεται η εισαγωγή και παρουσιάζονται βασικοί ορισμοί.

Στο 2ο κεφάλαιο της εργασίας, γίνεται αναφορά στον Φερδινάνδο Μαγγελάνο καθώς και στον πρώτο περίπλου της Γης που έγινε από τον ίδιο και είχε ως αποτέλεσμα την ανακάλυψη του Στενού του Μαγγελάνου.

Στο 3ο κεφάλαιο, αναφέρεται η σημασία της ύπαρξης του πορθμού του Μαγγελάνου στο παρελθόν αλλά και στο παρόν και ειδικότερα στον τρόπο με τον οποίο επηρεάστηκε η ναυτιλία παράλληλα με το εμπόριο και την οικονομία.

Τέλος, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα για τη σημασία του στο χώρο της ναυτιλίας όπως αυτά προκύπτουν από τη μελέτη που έγινε για την παρούσα εργασία.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ανάγκη των ανθρώπων για περισσότερη εξουσία και επέκταση των συνόρων τους σαν λαός τους οδήγησε από τα παλιά χρόνια στην εξερεύνηση «νέων κόσμων». Έτσι ξεκίνησαν να δημιουργούν εκστρατείες με σκοπό είτε να καταλάβουν μια άλλη περιοχή είτε να αποκτήσουν αγαθά τα οποία δεν μπορούσαν να έχουν στον τόπο τους. Η ανάγκη αυτή έγινε μεγαλύτερη όταν γεννήθηκε η ναυτιλία.

Πλέον είχαν τη δυνατότητα να ταξιδεύουν πολλά μίλια μακριά, σε άγνωστες μέχρι τότε περιοχές. Κάπως έτσι, η ναυτιλία κατάφερε να ακμάσει. Κατασκευάστηκαν καινούρια πλοία, χτίστηκαν καινούρια λιμάνια και ανοίχτηκαν νέοι δρόμοι.

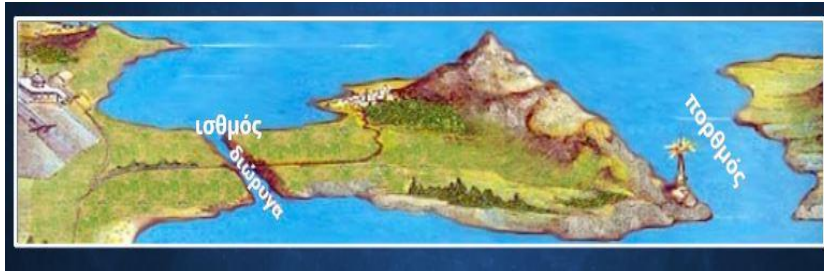
Σιγά σιγά ο κόσμος ανακάλυπτε μέρη άγνωστα μέχρι τότε αλλά συνάμα πολύ χρήσιμα. Ανακάλυπτε περάσματα τα οποία διευκόλυναν τις μετακινήσεις τους, έκαναν πιο σύντομα τα ταξίδια τους, κάτι που ήταν πολύ θετικό για την οικονομία των χωρών.

Σήμερα, όπως και παλαιότερα, η ανάπτυξη της ναυτιλίας είναι πολύ μεγάλη. Καμία διαδρομή δεν είναι ακατόρθωτη και σχεδόν κανένα σημείο απροσπέλαστο.

Αυτόν ακριβώς το σκοπό ήρθε να υπηρετήσει και το Στενό του Μαγγελάνου από τη στιγμή που ανακαλύφθηκε και μέχρι σήμερα, με έναν διαφορετικό τρόπο, αποτελεί ένα σπουδαίο κομμάτι στον κόσμο της ναυτιλίας.

### 1.1 Πορθμός

Το αμφίγειο είναι ένας ναυτικός γεωγραφικός όρος ο οποίος υποδηλώνει κάποια στένωση θαλάσσιου χώρου, με οποιοδήποτε πλάτος που συνδέει ευρύτερες θαλάσσιες περιοχές. Ο πορθμός ή αλλιώς στενό αποτελεί μια ειδική μορφή αμφίγειου.



**Εικόνα 1**

Επεξηγηματικό σχέδιο βασικών μορφών αμφίγειου. [11]

Η λέξη πορθμός προέρχεται από την αρχαία ελληνική λέξη «περάω» που σημαίνει διέρχομαι, περνώ στο απέναντι μέρος, περνώ από τόπο σε τόπο. Δηλώνει μια φυσική λωρίδα θάλασσας, δηλαδή ένα στενό θαλάσσιο πέρασμα, που χωρίζει δύο στεριές και παράλληλα ενώνει δύο μεγαλύτερες θάλασσες.

Ένας πορθμός ανάλογα με το πλάτος του χωρίζεται σε δύο κατηγορίες. Πιο συγκεκριμένα, όταν ο πορθμός έχει μεγάλο πλάτος ονομάζεται διέκπλους ( όπως ο πορθμός του Γιβραλτάρ) ενώ όταν έχει μικρό πλάτος ονομάζεται στενό (όπως ο πορθμός Τσανάκκαλε).

Ο πορθμός που ενώνει δυο κόλπους καλείται πόρος (όπως ο πορθμός της Τροιζηνίας).

Για να χαρακτηριστεί ένα Στενό Διεθνούς Ναυσιπλοΐας, το Διεθνές Δικαστήριο αναγνωρίζει δύο βασικά κριτήρια: 1) γεωγραφικό κριτήριο, δηλαδή να συνδέει το στενό ένα τμήμα θάλασσας με ένα άλλο τμήμα ανοικτής θάλασσας και 2) λειτουργικό κριτήριο, δηλαδή το στενό να είναι χρήσιμο για διεθνή ναυσιπλοΐα.

Παγκοσμίου φήμης σημαντικοί πορθμοί είναι, μεταξύ άλλων, τα Δαρδανέλια ( ή αλλιώς Ελλήσποντος), ο Βερίγγειος πορθμός, ο πορθμός του Γιβραλτάρ και ο πορθμός του Μαγγελάνου, ο οποίος μελετάται στη συγκεκριμένη εργασία.

Στον ελληνικό χώρο ένας από τους πιο σημαντικούς πορθμούς είναι αυτός του Ευρίπου.

## 1.2 Κατηγορίες διεθνών στενών

Ανάλογα με το νομικό καθεστώς που διέπει τα στενά, μπορούμε να τα διαχωρίσουμε ως εξής:

- Στενά με καθεστώς του πλου διέλευσης, όπου συνδέονται τμήματα ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ<sup>(1)</sup> με άλλα τμήματα ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ.
- Στενά που ισχύει το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης.
- Στενά με ειδικό νομικό καθεστώς που στηρίζεται σε διεθνείς συμβάσεις.
- Στενά, που δεν είναι εντελώς επικαλυμμένα από την αιγιαλίτιδα<sup>(2)</sup> ζώνη του κράτους που τα δημιουργεί και λόγω αυτού διαθέτουν εσωτερικά διάδρομο είτε ανοικτής θάλασσας είτε ΑΟΖ.

## 1.3 Πλους Διέλευσης

Όπως αναγράφεται στο βιβλίο «Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των ωκεανών» του Γρηγόρη Τσάλτα, *“ο πλους διέλευσης είναι η άσκηση ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της υπέρπτησης, μόνο για το σκοπό του συνεχούς και ταχέως διάπλου του στενού ανάμεσα σε ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και ένα άλλο τμήμα ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης”*.

Με το όρο ελευθερία δεν εννοείται η άσκοπη περιπλάνηση στο στενό και μάλιστα τα πλοία κατά τον πλου διέλευσης έχουν και πρέπει να τηρούν κάποιες υποχρεώσεις, οι οποίες είναι:

- Να πλέουν στο στενό χωρίς να καθυστερούν.
- Να μην απειλούν ή χρησιμοποιούν βία εναντίον των κρατών όπου βρίσκονται τα στενά, παραβιάζοντας τις αρχές του διεθνούς δικαίου.
- Να ακολουθούν τον κανονικό τρόπο συνεχούς και γρήγορης διέλευσης, εκτός κι αν κάποιες άλλες δραστηριότητες είναι αναγκαίες λόγω κινδύνου ή ανωτέρας βίας.
- Να συμμορφώνονται με όλες τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης του 1982<sup>(3)</sup>.

Τα πλοία σε πλού διέλευσης πρέπει να ακολουθούν τους διεθνείς κανόνες και τις διαδικασίες με σκοπό την ασφάλεια στη θάλασσα αλλά και τη μείωση ή την αποφυγή της ρύπανσής της από τα πλοία.

Πλοία τα οποία είναι άλλου κράτους (αλλοδαπά) τηρώντας την εσωτερική νομοθεσία του εκάστοτε παράκτιου στα στενά κράτους, πρέπει να ακολουθούν τους θαλάσσιους διαδρόμους και τα σχέδια διαχωρισμού της κυκλοφορίας όπως αυτά προσδιορίζονται από τα ίδια τα κράτη.

Να σημειωθεί πως απαγορεύεται σε αυτά τα πλοία να κάνουν οποιαδήποτε θαλάσσια έρευνα ή εργασία χωρίς την άδεια του κράτους που ελέγχει το στενό.

Το καθεστώς του πλου διέλευσης δεν ισχύει σε όλες τις περιπτώσεις. Παρακάτω αναφέρονται αυτές οι περιπτώσεις:

- Όταν το στενό χωρίζει το ηπειρωτικό έδαφος ενός κράτους και ενός νησιού που ανήκει σε αυτό το κράτος, όταν φυσικά υπάρχει η δυνατότητα του πλου μέσα από ανοικτή θάλασσα ή από ΑΟΖ που ακολουθεί τα ναυτιλιακά χαρακτηριστικά.
- Όταν το στενό ενώνει τη θάλασσα ενός κράτους με την ΑΟΖ κάποιου άλλου κράτους ή τμήμα ανοικτής θάλασσας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

### ΠΟΡΘΟΣ ΤΟΥ ΜΑΓΓΕΛΑΝΟΥ

#### 2.1 Φερδινάνδος Μαγγελάνος

Ο Φερδινάνδος Μαγγελάνος ήταν Πορτογάλος θαλασσοπόρος, επικεφαλής της ισπανικής αποστολής, που πραγματοποίησε τον πρώτο περίπλου της Γης κατά το διάστημα 1519-1522.

Γεννήθηκε στην Ισπανία το 1480 από οικογένεια κατώτερων Πορτογάλων ευγενών. Έζησε την εποχή των μεγάλων ανακαλύψεων μετέχοντας σε πολλές αποστολές, από πολύ μικρή ηλικία. Μία από αυτές ήταν στις Ινδίες κατά τη διάρκεια της οποίας ο Μαγγελάνος



Εικόνα 6

Φερδινάνδος Μαγγελάνος [13]

τραυματίστηκε σοβαρά οπότε επέστρεψε στην Πορτογαλία. Λίγο αργότερα πήρε μέρος σε νέα εκστρατεία η οποία αποσκοπούσε στον έλεγχο των στενών της Σιγκαπούρης στην οποία οι Πορτογάλοι αναγκάστηκαν να υποχωρήσουν. Το 1511 όμως μία νέα εκστρατεία δίνει την δυνατότητα στο Μαγγελάνο να καταλάβει τα στενά της Σιγκαπούρης και να κατοχυρώσει της πορτογαλική υπεροχή στις ασιατικές θάλασσες.

Μετά την επιστροφή του στην Πορτογαλία του δόθηκε ένα πενιχρό κρατικό επίδομα ενώ λέγεται πως ο βασιλιάς τον υποδέχτηκε με σκαιοτήτα. Παρ' όλα αυτά τον επόμενο χρόνο συμμετείχε σε νέα εκστρατεία κατά του Μαρόκου στην οποία τραυματίστηκε σοβαρά, με αποτέλεσμα να μείνει κουτσός. Ταυτόχρονα φαίνεται να κατηγορήθηκε από κάποιους αξιωματικούς ότι πουλούσε πολεμική λεία στον εχθρό. Ο Φερδινάνδος τότε επικαλείται την προστασία του βασιλιά Μανουήλ Α' αλλά όταν αυτός δεν τον δέχτηκε ούτε σε ακρόαση, αποφάσισε να αποσυρθεί αρκετά πικραμένος και εξοργισμένος.



Μερικά χρόνια αργότερα, το 1517, κατορθώνει να φτάσει στον Ισπανό βασιλιά Κάρολο Ε' ( γνωστός ως Κουίντος) ο οποίος δέχεται αμέσως μια ακρόαση ώστε ο Μαγγελάνος να διατυπώσει ολοκληρωμένες προτάσεις για την οργάνωση ναυτικής αποστολής προς τα 'Νησιά των Μπαχαρικών'. Δηλαδή τις σημερινές Μολούκες νήσους στην Ινδονησία.

Η προτροπή του ήταν να μην ακολουθηθεί η γνωστή πορεία μέσω του Ινδικού ωκεανού, όπως συνήθιζαν έως τότε οι Πορτογάλοι αλλά να διέσχιζε τον Ατλαντικό ωκεανό. Σκοπός του ήταν να φτάσει στις ακτές της Νότιας Αμερικής και να αναζητήσει την άγνωστη ακόμα τότε, θαλάσσια δίοδο που θα σύνδεε τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό ωκεανό. Αυτό, για τον Ισπανό βασιλιά θα σήμαινε μια ευκαιρία για επέκταση της κυριαρχίας του στις άγνωστες θάλασσες της Ανατολής.

Ο φιλόδοξος αυτό βασιλιάς λοιπόν, που εκείνη τη χρονιά (1519) έγινε και αυτοκράτορας της Γερμανίας συγκεντρώνοντας κάτω από το σκήπτρο του σχεδόν τον μισό τότε γνωστό κόσμο, και θέλοντας να γίνει κυρίαρχος όλης της Γης, συμφώνησε με την ιδέα του Μαγγελάνου με ενθουσιασμό.

Η αποστολή του θαλασσοπόρου, η οποία ήταν ουσιαστικά να πραγματοποιήσει το όνειρο του Χριστόφορου Κολόμβου και να φτάσει στα Ινδίες, κατακτώντας τα νησιά των μπαχαρικών για λογαριασμό της Ισπανίας, ξεκίνησε με τον βασιλιά να διαθέτει στον Μαγγελάνο πέντε πλοία. Το αποτέλεσμα αυτής της αποστολής, με πολλές δυσκολίες και περιπέτειες ήταν ο πρώτος περίπλους της Γης.

Δυστυχώς ο Μαγγελάνος δεν πρόλαβε να ολοκληρώσει το ταξίδι και να δικαιωθεί καθώς σκοτώθηκε το 1521, σε μια μάχη με ιθαγενείς στο νησί Μακτάν των Φιλιππίνων.

## **2.2 Ο περίπλους της Γης (Το ταξίδι του Μαγγελάνου)**

Στις 20 Σεπτεμβρίου 1519 ο Μαγγελάνος ξεκινά για τη Βραζιλία (που ήταν πορτογαλικό έδαφος) με τα πέντε πλοία τα οποία ήταν τα Trinidad, San Antonio, Concepcion, Victoria και Santiago. Στις 12 Ιανουαρίου 1520, έφτασαν στο σημερινό Ρίο ντε λα Πλάτα της Βραζιλίας, όπου και ξεχειμώνιασαν. Το καλοκαίρι, ξεκίνησαν πάλι, πλέοντας παράκτια με νότια κατεύθυνση, κατά μήκος των ακτών, προς την Παταγονία.

Μια ανταρσία όμως εκεί τον Απρίλιο του 1520 έχει ως αποτέλεσμα ένα από τα πλοία να γίνει συντρίμια, ωστόσο το πλήρωμα συνέχισε με τα τέσσερα εναπομείναντα πλοία.

Ο Μαγγελάνος πίστευε πως κάπου θα συναντούσαν ένα άνοιγμα, που θα τους επέτρεπε να πάνε δυτικά, στη θάλασσα που είχε ανακαλύψει ο Μπαλμπόα. Έτσι τον Οκτώβριο του 1520, παρά τις αμέτρητες περιπέτειες και τα συνεχή εμπόδια, ανακαλύπτει ένα πέρασμα που οδηγούσε στη Δύση. Το στενό ονομάστηκε από τον ίδιο «Στενό των Αγίων Πάντων» επειδή όταν το πέρασε (1 Νοεμβρίου) ήταν η γιορτή των Αγίων Πάντων. Επίσης, ονόμασε το ακρωτήριο, που βρίσκεται στη νότια άκρη της ηπειρωτικής Νότιας Αμερικής, «Ακρωτήριο των Παρθένων» επειδή η ημέρα που το ανακάλυψε (21 Οκτωβρίου) ήταν η γιορτή της Αγίας Ούρσουλας και των 11.000 Παρθένων. Η αποστολή χρειάστηκε περίπου σαράντα μέρες για να συναντήσει ξανά ανοιχτή θάλασσα περνώντας το στενό. Στις 28 Νοεμβρίου, βγήκε στον Ειρηνικό ωκεανό έχοντας ανακαλύψει το νότιο πέρασμα. Στο διάστημα αυτό ο κυβερνήτης ενός από τα πλοία έγινε λιποτάκτης και επέστρεψε τρομαγμένος στην Ισπανία.

Στις 28 Νοεμβρίου, τα τρία πλοία που είχαν μείνει μπαίνουν στον Νότιο Ειρηνικό, όπου ο Μαγγελάνος ονομάζει τα ήρεμα νερά «Ειρηνικό Ωκεανό» (Mar Pacifico). Ήταν η πρώτη φορά που Ευρωπαίος πατούσε το πόδι του εκεί.

Τον Μάρτιο του 1521 ο Μαγγελάνος φτάνει στο Γκουάμ και έπειτα κατευθύνεται προς τις Φιλιππίνες, παίρνοντας μέρος στον τοπικό εμφύλιο πόλεμο που γινόταν στην περιοχή. Θέλοντας να συμβάλει στον εκχριστιανισμό των Φιλιππίνων, ο Μαγγελάνος πείθεται από τον εκχριστιανισμένο ντόπιο φύλαρχο να σκοτώσει τον βάρβαρο εχθρό του.

Στις 27 Απριλίου 1521 ωστόσο πέφτει νεκρός από δόρυ, με τον τοπικό αρχηγό να κρατά τη σορό του ως τρόπαιο. Τα μέλη του πληρώματος που σώθηκαν αποφάσισαν να αφήσουν πίσω ό,τι συνέβη και να ολοκληρώσουν την αποστολή του Μαγγελάνου. Επικεφαλής γίνεται τώρα ο Juan Sebastian del Cano. Με δύο πλέον πλοία λειτουργικά, στις 6 Νοεμβρίου τα 115 μέλη του πληρώματος καταφτάνουν στις «Νήσους των Μπαχαρικών».

Εξαιτίας πολλών προβλημάτων τα δύο πλοία που έμειναν, γεμάτα με πολύτιμα μπαχαρικά, χωρίζονται. Το «Victoria» ακολούθησε τη δυτική κατεύθυνση προς την

Ισπανία και το «Trinidad» αποπειράθηκε να επιστρέψει από τον δρόμο του Ειρηνικού Ωκεανού. Το δεύτερο ωστόσο αιχμαλωτίστηκε από τους Πορτογάλους και χάθηκε σε καταιγίδα. Το «Victoria» πέρασε μέσα από τον Ινδικό Ωκεανό, έφτασε στις 21 Δεκεμβρίου στην Ισπανία.

Μετά τον θάνατο του Μαγγελάνου, ο Juan Sebastian del Cano ολοκλήρωσε τον πρώτο περίπλου της Γης, με τρομερές απώλειες αφού 232 Ισπανοί, Πορτογάλοι, Ιταλοί, Γάλλοι, Άγγλοι και Γερμανοί ναύτες έχασαν τη ζωή τους σε αυτό το ταξίδι. Χρειάστηκαν τρία χρόνια παρά 14 μέρες για να ολοκληρωθεί το ταξίδι. Όμως, ο Εμμανουήλ της Πορτογαλίας δε ζούσε πια, για να νιώσει την εκδίκηση του Μαγγελάνου καθώς είχε πεθάνει κι αυτός το 1521.

Η αποστολή του Μαγγελάνου και του πληρώματός του θα αποδείκνυε στην πράξη ότι η Γη ήταν σφαιρική. Το πιο σημαντικό όμως ήταν ότι η περιφέρεια της Γης μετρήθηκε για πρώτη φορά με τέτοια ακρίβεια, καθώς από τα μητρώα του πλοίου ήξεραν επακριβώς την απόσταση που είχαν διαβεί.



Εικόνα 7

Ο περίπλους της Γης

Κόκκινη γραμμή: πορεία Μαγγελάνου, Μπλε γραμμή: πορεία Elcano. [14]

## 2.3 Ο πορθμός του Μαγγελάνου

Ο Πορθμός του Μαγγελάνου είναι μια θαλάσσια δίοδος, ένα πέρασμα, που βρίσκεται στο νότιο άκρο της Νοτίου Αμερικής, στην περιοχή της Παταγονίας, και συνδέει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό ωκεανό. Το μήκος του είναι 580 χλμ. και το πλάτος του 20-30 χλμ.

Παρ' όλο που το πέρασμα είναι το πιο σημαντικό φυσικό πέρασμα μεταξύ του Ειρηνικού και του Ατλαντικού ωκεανού, θεωρείται αρκετά δύσκολο να το περάσει κανείς, καθώς το κλίμα στο σημείο εκείνο είναι αφιλόξενο και το πέρασμα πολύ στενό. Συγκεκριμένα στο πιο στενό σημείο του περάσματος, το πλάτος είναι περίπου 4 χλμ.



Εικόνα 8

Το Στενό του Μαγγελάνου [15]

Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα, ο Φερδινάνδος Μαγγελάνος ήταν ο πρώτος Ευρωπαίος που διέπλευσε το στενό το 1520, κατά τη διάρκεια του περίπλου της Γης. Αρχικά ο Μαγγελάνος έδωσε στο στενό άλλο όνομα όμως αργότερα ο Ισπανός Βασιλιάς το μετονόμασε σε «Στενό του Μαγγελάνου» ώστε να τιμήσει το θαλασσοπόρο. Από την ανακάλυψή του και έπειτα, το πέρασμα αντιπροσώπευε ουσιαστικά το νότιο σύνορο της Ισπανικής αυτοκρατορίας και του Βασιλείου της Χιλής.

Η πρώτη προσπάθεια ισπανικής αποίκησης έγινε από τον Pedro

Sarmiento de Gamboa ο οποίος ίδρυσε τις πόλεις Nombre de Jesús και Rey Don Felipe στις βόρειες πλευρές του περάσματος. Οι πόλεις υπέφεραν από σοβαρές ελλείψεις φαγητού, και στα χρόνια που ακολούθησαν το 1587 ο Άγγλος θαλασσοπόρος Sir Thomas Cavendish όταν έφτασε στην Rey Don Felipe το μόνο που βρήκε ήταν τα ερείπιά της. Έτσι, μετονόμασε το μέρος σε Port Famine, δηλαδή «Λιμάνι της πείνας».

Το βορειοδυτικό τμήμα του στενού συνδέεται με άλλες προστατευμένες πλωτές οδούς μέσω του καναλιού Smyth. Αυτή η περιοχή είναι παρόμοια με εκείνη του Inside Passage της Αλάσκας. Νότια από το Cape Froward, η κύρια διαδρομή αποστολής ακολουθεί το κανάλι Magdalena. Συνδέει το στενό με το κανάλι Beagle.

Το ανατολικό άνοιγμα είναι ο ευρύς κόλπος στα σύνορα της Χιλής και της Αργεντινής μεταξύ της Punta Dungeness στην ηπειρωτική χώρα και του Cabo del Espiritu Santo στην Tierra del Fuego, τα σύνορα που ορίζονται στη συνθήκη ειρήνης και φιλίας του 1984 μεταξύ Χιλής και Αργεντινής. Αμέσως δυτικά είναι τα στενά Primera Angostura και Segunda Angostura. Εδώ βρίσκεται επίσης το νησί Magdalena, το οποίο αποτελεί μέρος του φυσικού μνημείου Los Pingüinos, το σπίτι των μεγαλύτερων αποικιών πιγκουίνων της νότιας Χιλής, συμπεριλαμβανομένων περίπου 60.000 ζευγαριών αναπαραγωγής του πιγκουίνου του Μαγγελάνου. Σε αυτό το τμήμα του στενού, το νότιο όριο του ακολουθεί πρώτα την ακτογραμμή του Isla Grande de Tierra del Fuego, στη συνέχεια ακολουθεί το βόρειο άκρο του Canal Whiteside και συνεχίζει κατά μήκος της ακτής του Ντάσον.

Το δυτικό τμήμα του στενού εκτείνεται βορειοδυτικά από το βόρειο άκρο του καναλιού Magdalena μέχρι την είσοδο του στενού του Ειρηνικού. Αυτό το τμήμα του στενού πλαισιώνεται νότια από το νησί Capitán Aracena, το νησί Clarence, το νησί Santa Inés, το νησί Desolación και άλλα μικρότερα νησιά, και στα βόρεια από τη χερσόνησο Brunswick, το νησί Riesco, τη χερσόνησο Muñoz Gamero και άλλα μικρά νησιά. Εδώ, δύο στενά κανάλια που ανοίγουν στο στενό συνδέονται με τους Seno Otway και Seno Skyring. Η παράκτια και θαλάσσια προστατευόμενη περιοχή Francisco Coloane, η οποία προστατεύει τις φάλαινες Humpback, βρίσκεται σε αυτήν την περιοχή. Αυτό το τμήμα του στενού βρίσκεται στο επίμηκες σφάλμα Magallanes-Fagnano, το οποίο σηματοδοτεί ένα όριο πλάκας μεταξύ της Νότιας Αμερικής και της Σκωτίας. Αυτό το σφάλμα συνεχίζεται νότια κάτω από το φιόρντ Almirantazgo και στη συνέχεια χαμηλώνει στη λίμνη Fagnano.

Το στενό είναι γνωστό ότι έχει απρόβλεπτες καιρικές συνθήκες, ειδικά ξαφνικές αλλαγές του ανέμου που διαταράσσουν τις συνθήκες της θάλασσας και τα πλοία που ταξιδεύουν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του Δ/Ξ Metula (1974).

Η πορεία του ήταν να διασχίσει τα στενά (όπου η κίνηση ενός VLCC Δ/Ξ είναι δύσκολη λόγω του μικρού πλάτους του στενού) ανάμεσα στο νησί Tierra del Fuego και το νότιο τμήμα της ενδοχώρας της Λατινικής Αμερικής, με σκοπό να αποφύγει τις σφοδρές καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν εκείνη την εποχή στην εναλλακτική πορεία γύρω από το ακρωτήριο Horn. Λίγο πριν τη διέλευση του Metula τρία Δ/Ξ αυτού του μεγέθους είχαν διασχίσει με επιτυχία τα στενά.

Κατά τη διάρκεια της διελεύσεως, ενώ το πλοίο βρισκόταν στο ανατολικότερο άκρο των στενών, ένα λάθος ναυσιπλοΐας προκάλεσε την προσάραξή του με τη μέγιστη ταχύτητά του κοντά στις ακτές. Οι πωραίες δεξαμενές φορτίου τρύπησαν και ακολούθησε διαρροή 50.000 τόνων πετρελαίου στη θάλασσα. Εξαιτίας των καιρικών συνθηκών πλημμύρισε το μηχανοστάσιο, διακόπτοντας την ηλεκτρική ισχύ, οπότε και το πλήρωμα επιβιβάστηκε σε ένα Χιλιανό πλοίο χωρίς απώλειες.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

### Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΟΡΘΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

#### 3.1 Η ιστορία του πορθμού

Ο Φερδινάνδος Μαγγελάνος, όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, έγινε ο πρώτος Ευρωπαίος που πλοήγησε το στενό το 1520, κατά τη διάρκεια του παγκόσμιου ταξιδιού του.

Το 1577, ο Sir Francis Drake ζήτησε από τη βασίλισσα Ελισάβετ να πραγματοποιήσει αποστολή εναντίον των Ισπανών κατά μήκος της ακτής του Ειρηνικού της Αμερικής. Έπλευσε από την Αγγλία στις 13 Δεκεμβρίου, στο Πελεκάνο, με τέσσερα άλλα πλοία και 164 άντρες. Μετά τη διέλευση του Ατλαντικού, ένα από τα πλοία γύρισε πίσω στην ανατολική ακτή του Στενού του Μαγγελάνου. Ο Drake διέσχισε από τον Ατλαντικό στον Ειρηνικό μέσω του Στενού. Μετά από αυτό το πέρασμα μια καταιγίδα ανατίναξε το πλοίο του τόσο νότια που συνειδητοποίησε ότι η Tierra del Fuego δεν ήταν μέρος μιας νότιας ηπείρου, όπως πιστεύεται εκείνη την εποχή.



Εικόνα 9

Tierra del Fuego [19]

Ο Pedro Sarmiento de Gamboa εξερεύνησε τη νότια ακτή του Ειρηνικού της Νότιας Αμερικής το 1578-1579, συμπεριλαμβανομένου του Στενού του Μαγγελάνου.

Επέστρεψε στην Ισπανία το 1580 με εντυπωσιακούς χάρτες και ανέφερε τα αποτελέσματα της αποστολής του στον βασιλιά Φίλιππο ΙΙ της Ισπανίας. Ο Φίλιππος αποφάσισε να οχυρώσει το Στενό, και το 1581 έστειλε μια αποστολή 24 πλοίων με 2.500 άνδρες από το Κάντιθ, υπό την ηγεσία των Σαρμιέντο ντε Γκάμποα και Ντιέγκο Φλόρες Βαλντέζ. Μετά την απώλεια και την εγκατάλειψη, μόνο τέσσερα σκάφη έφτασαν τον Ιανουάριο του 1583. Ο Sarmiento de Gamboa δημιούργησε ένα φρούριο και μια αποικία που φρουρούσαν από 300 άντρες, τους οποίους ονόμασε Ρεί Ντον Φελίπε στις βόρειες ακτές του στενού. Ο οικισμός υπέστη σοβαρές ελλείψεις τροφίμων, και όταν ο Thomas Cavendish επισκέφθηκε τα ερείπια το 1587, μετονόμασε το μέρος Port Famine.

Ο Phillip Parker King έφυγε από το Πλύμουθ τον Μάιο του 1826 ως αρχηγός του βρετανικού σκάφους έρευνας HMS Adventure, συνοδευόμενος από το HMS Beagle, το οποίο διοικούσε ο Pringle Stokes. Δημιούργησαν μια βάση στο Port Famine από την οποία πέρασαν τέσσερις εποχές. Οι χειμώνες πέρασαν σε πιο φιλόξενα κλίματα στην ήπειρο. Ο Βασιλιάς διερεύνησε διεξοδικά και χαρτογράφησε τα Στενά, και παρουσίασε τα αποτελέσματα σε μια συνάντηση της Βασιλικής Γεωγραφικής Εταιρείας το 1831.

Η Χιλή κατέλαβε το κανάλι στις 23 Μαΐου 1843. Ο πρόεδρος της Χιλής Μπουλνς διέταξε την αποστολή αφού μίλησε με τον Χιλιανό Μπερνάρντο Ο Χίγκινς που φοβόταν την κατάληψη από τη Μεγάλη Βρετανία ή τη Γαλλία. Ο πρώτος οικισμός της Χιλής ήταν η Fuerte Bulnes που βρίσκεται σε μια δασική ζώνη στη βόρεια πλευρά του στενού. Το Fuerte Bulnes εγκαταλείφθηκε αργότερα και η πόλη Punta Arenas ιδρύθηκε το 1848 πιο βόρεια, όπου τα δάση του Μαγγελάνου συναντούσαν τις πεδιάδες της Παταγονίας. Μπροστά από την Punta Arenas, στην άλλη όχθη του Στενού στην Tierra del Fuego, το χωριό Porvenir εμφανίστηκε κατά τη διάρκεια μιας χρυσής αιχμής στα τέλη του 1800.

Η Αργεντινή και η Χιλή μοιράζονται τα τρίτα μεγαλύτερα διεθνή σύνορα του κόσμου, τα οποία έχουν μήκος 5.300 χιλιόμετρα (3.300 μίλια) και εκτείνονται από τα βόρεια προς τα νότια κατά μήκος των βουνών των Άνδεων. Κατά το μεγαλύτερο μέρος του δέκατου ένατου και του εικοστού αιώνα, οι σχέσεις μεταξύ των χωρών διατηρήθηκαν ψυχρές κυρίως λόγω των διαφορών για την Παταγονία.

Οι συγκρούσεις για τα νησιά Beagle ξεκίνησαν το 1904 όταν η Αργεντινή ορίστηκε ως «αμφισβητούμενα εδάφη» νησιά που ήταν υπό τον έλεγχο της Χιλής από τη συνθήκη του 1881. Το πρόβλημα ξεκίνησε τη δεκαετία του 1960, όταν η Αργεντινή άρχισε να διεκδικεί τα νησιά Picton, Lennox και Nueva στο Beagle Channel. Και οι δύο χώρες



υπέβαλαν τη διαφωνία για τα θαλάσσια όρια σε διαιτησία από ένα διεθνές δικαστήριο το 1971. Το 1977 ο Βρετανός μονάρχης έδωσε τρία αμφισβητούμενα νησιά στο Beagle<sup>(5)</sup> Channel στη Χιλή. Η Αργεντινή απέρριψε την απόφαση. Οι προσπάθειες για άμεσες διαπραγματεύσεις μεταξύ των δύο χωρών απέτυχαν και τον Δεκέμβριο του 1978 προετοιμάστηκαν για πόλεμο. Αυτό αποτράπηκε από τον Πάπα Ιωάννη Παύλο Β΄.

Τα τελευταία χρόνια οι σχέσεις βελτιώθηκαν δραματικά, με βάση τα θεμέλια που έθεσε η Συνθήκη Ειρήνης και Φιλίας του 1984 μεταξύ Χιλής και Αργεντινής. Σύμφωνα με τη λύση της διαφοράς, τα εμπλεκόμενα μέρη επαναλαμβάνουν τη δέσμευσή τους να διατηρήσουν, να ενισχύσουν και να αναπτύξουν τους αμετάβλητους δεσμούς τους της διαρκούς φιλίας και να αποφύγουν την άμεση ή έμμεση προσφυγή σε οποιαδήποτε μορφή απειλής ή χρήσης βίας και από τη λήψη άλλων μέτρων που ενδέχεται διαταράσσει την ειρήνη σε οποιονδήποτε τομέα των αμοιβαίων σχέσεών τους.

### **3.2 Η σημασία του πορθμού παλαιότερα**

Η αυξημένη κίνηση αγαθών δημιούργησε την ανάγκη για καλύτερα καράβια, καλύτερα λιμάνια και καλύτερες τεχνικές ναυσιπλοΐας. Όπως ήταν φυσικό η συνεχής ανάγκη για την εξέλιξη του εμπορίου οδήγησε και στην εξέλιξη στον τομέα της ναυτιλίας.

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο στόχος του Μαγγελάνου ήταν να φτάσει στη μακρινή Ινδία, με αποτέλεσμα να αποκτήσει η Ευρώπη τα διάφορα μπαχαρικά του τόπου. Τα ταξίδια όμως εκείνης της εποχής απαιτούσαν την κάλυψη μεγάλων διαδρομών που συνεπαγόταν μεγάλο κόστος τόσο για να επανδρωθούν τα καράβια όσο και να τροφοδοτηθούν και να συντηρηθούν. Μεγάλος κίνδυνος υπήρχε επίσης λόγω των συχνών πειρατειών με αποτέλεσμα τις κλοπές των προϊόντων αλλά και τον θάνατο πολλών ναυτικών.

Η ανακάλυψη του Στενού του Μαγγελάνου από τον ίδιο τον Μαγγελάνο το 1520 σηματοδοτεί μια νέα εποχή για τη ναυτιλία. Η διάρκεια των ταξιδιών μειώθηκε αισθητά, καθώς για να περάσει ένα καράβι από τον Ατλαντικό στον Ειρηνικό ωκεανό έπρεπε μέχρι τότε να ακολουθήσει τη διαδρομή περιμετρικά της Νότιας Αμερικής γύρω από την περιοχή της Παταγονίας, καθώς δεν υπήρχε άλλο πέρασμα. Μία τέτοια διαδρομή απαιτούσε πολύ χρόνο και πολύ καλά καράβια ώστε να μπορούν να

διασχίσουν τα δυνατά ρεύματα στο σημείο που συναντιούνται οι δύο ωκεανοί. Αυτό όμως δεν ήταν πάντα εφικτό ή ήταν ασύμφορο.

Μαζί με τη μείωση της διάρκειας των ταξιδιών όμως επιτευχθεί και η οικονομία των καυσίμων. Μικρότερες διαδρομές, λιγότερα καύσιμα συνεπάγεται μείωση του κόστους των μεταφερόμενων εμπορευμάτων που συνεπάγεται μείωση στην τελική τιμή των προϊόντων για τον καταναλωτή. Οι έμποροι άρχισαν να επωφελούνται, το εμπόριο να ανθίζει και παράλληλα η ναυτιλία να ακμάζει ενώ θετικά επηρεάστηκε και η οικονομία των χωρών.



**Εικόνα 10**

Εμπόριο μετά την ανακάλυψη του Στενού στην περιοχή Πούντα Αρένας[16]

Στο κομμάτι της πολιτικής όμως δεν έλειψαν οι αντιδράσεις και οι συγκρούσεις. Σε μία εποχή που κάθε λαός προσπαθούσε να αποκτήσει όσο μεγαλύτερη δύναμη και εξουσία μπορούσε, υπήρξαν αψιμαχίες για το ποιος θα είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο των Στενών που θα βελτίωνε άμεσα την οικονομία αλλά και τη στρατηγική του θέση.

Σε βιβλίο που σχετίζεται με το Στενό, αναφέρεται πως μια γαλλική αποστολή του Dumont D'Urville το 1837 εξέτασε τις συνθήκες πλοήγησης στα στενά και προέτρψε να δημιουργηθεί μια γαλλική αποικία στην περιοχή ώστε να υποστηρίξει μια μελλοντική κίνηση κατά μήκος της διαδρομής.

Η Δημοκρατία της Χιλής ιδρύει το Fuerte Bolnes το 1843 και αργότερα, μεταφέρει αυτόν τον οικισμό στην τοποθεσία Punta Arenas το 1847, δίνοντας μια ισχυρή ώθηση

στην πλοήγηση ατμού μέσω του Στενού του Μαγγελάνου και πιθανώς αποτρέποντας την κατοχή του στρατηγικά κρίσιμου στενού από τις ευρωπαϊκές δυνάμεις ή τις Ηνωμένες Πολιτείες.



**Εικόνα 11**

Πούντα Αρένας 1850 [16]

### **3.3 Η Συνθήκη του 1881**

Τη λύση στο πρόβλημα αυτό ήρθε να λύσει η Συνθήκη των Συνόρων του 1881. Η συνθήκη αυτή, που στα Ισπανικά ονομαζόταν Tratado de Limites de 1881, υπογράφηκε μεταξύ της Αργεντινής και της Χιλής στις 23 Ιουλίου 1881 στο Μπουένος Άιρες με σκοπό την επίλυση με τρόπο αξιοπρεπή και χωρίς διαμάχη. Εκπρόσωπος της Αργεντινής ήταν ο Μπερνάντο ντε Ιριγκόιεν ενώ της Χιλής ο Φρανσίσκο ντε Μπορτζά Εχέβερι. Ο σκοπός της συνθήκης αυτής ήταν η δημιουργία ακριβούς και συγκεκριμένου ορίου μεταξύ των δύο χωρών, που αποσκοπούσε εννοείται στον έλεγχο των Στενών.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της συνθήκης, «τα Στενά του Μαγγελάνου θα εξουδετερωθούν για πάντα και η ελεύθερη πλοήγηση θα διασφαλιστεί στις σημαίες όλων των εθνών. Προκειμένου να διασφαλιστεί αυτή η ελευθερία και η ουδετερότητα, δεν θα κατασκευαστεί οχύρωση ή στρατιωτική άμυνα στις ακτές που ενδέχεται να είναι αντίθετες προς αυτόν τον σκοπό». Η Συνθήκη υπογράμμισε την οριοθέτηση των

χερσαίων συνόρων, συμπεριλαμβανομένων των νησιών, αλλά δεν ορίζει τα υπεράκτια όρια. Ο έλεγχος των Στενών παραχωρείται τελικά στην Χιλή.

### **3.4 Η Συνθήκη του 1896**

Η διαμάχη μεταξύ της Αργεντινής και της Χιλής για τα κοινά τους όρια συνεχίστηκε με αποτέλεσμα η συνθήκη για την προσαρμογή που υπογράφηκε το 1881 να μην αποδεικνύεται οριστική.

Οι δύο κυβερνήσεις διαφωνούσαν ως προς την αρχή που θα έπρεπε να καθοριστεί για τη γραμμή από 26°52'45" νότιο γεωγραφικό πλάτος μέχρι τα Στενά του Μαγγελάνου, αν έπρεπε δηλαδή, όπως υποστήριζαν οι Χιλιανοί, να ακολουθεί τη λεκάνη απορροής, ή όπως οι Αργεντινοί, να περνάει από τις υψηλότερες κορυφές των Άνδεων.

Με ένα πρωτόκολλο που υπεγράφη στο Σαντιάγο, στις 17 Απριλίου 1896, έγινε η ενέργεια για τερματισμό αυτών των διαφορών.

Ως προς τη γραμμή από 26°52'45" νότιο γεωγραφικό πλάτος έως τα Στενά του Μαγγελάνου, συμφωνήθηκε ότι τυχόν διαφορές που δεν μπορούσαν να προσαρμοστούν με φιλικές διαπραγματεύσεις έπρεπε να διευθετηθούν από τη διαιτησία της βρετανικής κυβέρνησης, που θα εφαρμόζε αυστηρά τις διατάξεις της Συνθήκης του 1881 και του πρωτοκόλλου του 1893.

### **3.5 Η Συνθήκη του 1984**

Η κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Χιλής και η κυβέρνηση της Αργεντινής Δημοκρατίας, αναζήτησαν βοήθεια για τον καθορισμό μιας οριακής γραμμής, η οποία θα καθορίσει τις αντίστοιχες περιοχές δικαιοδοσίας στα ανατολικά και στα δυτικά αυτής της γραμμής, από το τέλος του υπάρχον ορίου.

Έχοντας κατά νου τη συνθήκη ορίου του 1881, το αμετάβλητο θεμέλιο της σχέσης μεταξύ της Δημοκρατίας της Αργεντινής και της Δημοκρατίας της Χιλής, λαμβάνοντας υπόψη την "Πρόταση του Διαμεσολαβητή, Προτάσεις και Συμβουλές", της 12ης

Δεκεμβρίου 1980 και μεταφέροντας, εκ μέρους των λαών τους, τις ευχαριστίες τους στην Αγιότητα του Πάπα Ιωάννη, ο Παύλος Β' προσπαθεί να επιλύσει τις διαφορές και να ενισχύσει τη φιλία και κατανόηση μεταξύ των δύο εθνών.

Αποφασίζει να συνάψει στο Βατικανό, τη «Συνθήκη ειρήνης και φιλίας», η οποία αποτελεί σύνθετο για τους σκοπούς του οποίου έχουν οριστεί ως εκπρόσωποι οι, ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας της Χιλής κ. Jaime del Valle Alliende και ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας της Αργεντινής κ. Dante Mario Caputo.

Σύμφωνα με το Άρθρο 10, της συνθήκης, η Δημοκρατία της Αργεντινής και η Δημοκρατία της Χιλής συμφωνούν ότι στο ανατολικό άκρο του Στενού του Μαγγελάνου (Estrecho de Magallanes) με την Punta Dungeness<sup>(6)</sup> στα βόρεια και Cabo del Espiritu Santo στα νότια, το όριο μεταξύ των αντίστοιχων κυριαρχιών τους θα είναι η ευθεία που ενώνει το Dungeness Marker (πρώην Beacon), που βρίσκεται στην άκρη του εν λόγω γεωγραφικού χαρακτηριστικού, και Marker I on Cabo del Espiritu Santo στην Tierra del Fuego.

Η κυριαρχία της Δημοκρατίας της Αργεντινής και η κυριαρχία της Δημοκρατίας της Χιλής πάνω από τη θάλασσα, το βυθό και το υπέδαφος εκτείνονται, αντίστοιχα, προς τα ανατολικά και δυτικά αυτού του ορίου. Το όριο που συμφωνήθηκε εδώ ουδόλως τροποποιεί τις διατάξεις της Συνθήκης του 1881, σύμφωνα με την οποία το Στενό του Μαγγελάνου εξουδετερώνεται για πάντα με δωρεάν πλοήγηση εγγυημένη για τις σημαίες όλων των εθνών υπό τους όρους που καθορίζονται στο αντίστοιχο άρθρο. Η Δημοκρατία της Αργεντινής δεσμεύεται να διατηρεί, ανά πάσα στιγμή και σε οποιαδήποτε περίπτωση, το δικαίωμα πλοίων όλων των σημαιών για γρήγορη και χωρίς εμπόδια πλοήγηση μέσω των δικαιοδοτικών υδάτων του προς και από το Στενό του Μαγγελάνου.

Η Δημοκρατία της Χιλής δηλώνει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτων χωρών μπορούν να πλοηγήσουν χωρίς εμπόδια στις διαδρομές που υπόκειται στους σχετικούς κανονισμούς της Χιλής. Οι διατάξεις της παρούσας Συνθήκης σχετικά με τη ναυσιπλοΐα στη νότια ζώνη αντικαθιστά οποιαδήποτε προηγούμενη συμφωνία για το θέμα μεταξύ των χωρών και δηλώνουν επίσημα ότι η παρούσα Συνθήκη αποτελεί την πλήρη και τελική διευθέτηση των ορίων.

Από το 1984 η Αργεντινή αναγνωρίζει τα νησιά ως έδαφος της Χιλής.

Η συνθήκη του 1984 επιβεβαίωσε την ανάγκη προώθησης των οικονομικών σχέσεων ως δομικών στοιχείων για μια διαρκή ειρήνη. Οι επακόλουθες διαφωνίες σχετικά με τους αγωγούς φυσικού αερίου οδήγησαν τελικά στους πολιτικούς ηγέτες και στα δύο έθνη να θεωρήσουν την οικονομική ολοκλήρωση όχι μόνο ως μέσο προώθησης της ανάπτυξης αλλά και ως τρόπος εδραίωσης της δημοκρατίας.

### **3.6 Η σημασία του πορθμού σήμερα**

Ερχόμενοι στο παρόν, τα Στενά του Μαγγελάνου διέπονται από ειδικό καθεστώς ενώ η ελευθερία διελεύσεως επικυρώθηκε με την Συνθήκη του 1881 που αναφέρθηκε παραπάνω. Να σημειωθεί πως κατά τη διάρκεια των δύο Παγκοσμίων Πολέμων δεν τηρήθηκαν τα στοιχεία της Συνθήκης.

Η τροφοδοσία αρκετών χωρών σήμερα με διάφορα εμπορεύματα αλλά σε μεγάλη έκταση με πετρέλαιο, επιτυγχάνεται με την μεταφορά του από μεγάλα δεξαμενόπλοια. Η μεταφορά αυτή με τα δεξαμενόπλοια ακολουθεί συγκεκριμένους θαλάσσιους δρόμους, ώστε να ολοκληρώνεται με ταχύτητα, με το χαμηλότερο κόστος και με όση περισσότερη ασφάλεια γίνεται. Υπάρχουν σημαντικοί θαλάσσιοι δρόμοι σε ολόκληρο τον κόσμο, που περιλαμβάνουν διελεύσεις από Στενά.

Παρ' όλα τα πλεονεκτήματα όμως που εμφανίζει η ύπαρξη αυτών των στενών αξίζει να σημειωθεί πως αν συμβεί το παραμικρό θερμό επεισόδιο που θα οδηγήσει στο κλείσιμο ή σε δυσκολίες στη διέλευση των πλοίων από τα Στενά αυτά, θα υπάρξουν σοβαρές συνέπειες για τις οικονομίες πολλών χωρών και βέβαια για την Διεθνή Ασφάλεια.



**Εικόνα 12**

Το Στενό του Μαγγελάνου σήμερα [17]

Όπως συνέβαινε και παλαιότερα, η τιμή των εμπορευμάτων επηρεάζεται άμεσα από τη χρήση αυτών των Στενών. Όσο μεγαλύτερες διαδρομές εκτελούνται, τόσο μεγαλύτερο είναι το κόστος. Συνεχίζει λοιπόν το Στενό του Μαγγελάνου να αποτελεί μια οικονομικότερη λύση για τις διάφορες μεταφορές.

Δυστυχώς, όπως και με την αξία των εμπορευμάτων έτσι και με την πειρατεία δεν φαίνεται να άλλαξαν οι καταστάσεις σε σχέση με παλαιότερα. Η ύπαρξη πειρατών και τρομοκρατιών απειλεί να βλάψει τη ναυτιλία, καθώς τα πλοία αδυνατούν να εκτελέσουν διαδρομές ή οι διαδρομές δεν ακολουθούν την αναμενόμενη πορεία.

Η ανάγκη για ακόμη ευκολότερη επικοινωνία μεταξύ των χωρών όλου του κόσμου έχει ως αποτέλεσμα την ταυτόχρονη εξέλιξη της ναυτιλίας. Συνεχώς γίνονται προσπάθειες ώστε να γίνονται οι μεταφορές γρηγορότερα, ασφαλέστερα και οικονομικότερα.

Παρά τα δύσκολα περάσματα και το κρύο κλίμα, το Στενό του Μαγγελάνου ήταν μια σημαντική διαδρομή για ατμόπλοια και ιστιοφόρα πλοία που ταξίδευαν μεταξύ των ωκεανών του Ατλαντικού και του Ειρηνικού. Η σημασία του Στενού του Μαγγελάνου ως διεθνούς ιστιοπλοϊκής διαδρομής μειώθηκε μετά την ολοκλήρωση της Διώρυγας του Παναμά<sup>(4)</sup> το 1914, η οποία συντόμευσε αυτό το πέρασμα κατά χιλιάδες μίλια. Σήμερα, περίπου 1.500 πλοία περνούν από το στενό κάθε χρόνο. Πλοία που περνούν τη Νότια Αμερική από τους ωκεανούς του Ατλαντικού ή του Ειρηνικού συνεχίζουν να ταξιδεύουν μέσω του στενού. Προσφέρει μια ενδοχώρα που προστατεύεται από μεγάλες καταιγίδες στον ωκεανό. Ωστόσο, η μεγάλη αναγέννηση του στενού έχει προέλθει από τον τουρισμό.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ανακάλυψη του Στενού του Μαγγελάνου κατάφερε να βοηθήσει στην εξέλιξη της ναυτιλίας προσφέροντας ταυτόχρονα στην ανάπτυξη της οικονομίας και των σχέσεων μεταξύ των χωρών του κόσμου. Σε συνδυασμό με την άλλοτε ανθίσει του εμπορίου και την σημερινή αναγκαιότητα για μεταφορές παγκοσμίως, αναγνωρίζεται η στρατηγική σημασία του στη ναυσιπλοΐα. Η κατασκευή ολοένα και περισσότερων διωρύγων όμως τείνει να εξαλείψει τη χρήσιμη ύπαρξη των Στενών συμπεριλαμβανομένου και αυτό του Μαγγελάνου. Για την ναυτιλία όμως η αξία τους θα παραμένει υψηλή. Άλλωστε, ας μην ξεχνάμε πως, όπως είπε και ο Βρετανός δημοσιογράφος και συγγραφέας Τιμ Μάρσαλ στο δικό του βιβλίο με τίτλο «Αιχμάλωτοι της Γεωγραφίας» «Η γεωγραφία πάντα θα θέτει όρια στους ηγέτες του κόσμου και οι θαλάσσιες συμπληγάδες πάντα θα αναζητούν ναυτικές δυνάμεις για να τις κατακτήσουν».



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Παρακάτω παρατίθενται περαιτέρω πληροφορίες με σκοπό την επεξήγηση σημείων της εργασίας για την καλύτερη κατανόηση τους.

(1) Ο θεσμός της ΑΟΖ είναι μια σχετικά πρόσφατη εξέλιξη στο δίκαιο της θάλασσας. Το έναυσμα για τη δημιουργία και καθιέρωση της ΑΟΖ ως θαλάσσιας ζώνης προέρχεται από την αντίδραση κάποιων κρατών, που δεν διέθεταν υφαλοκρηπίδα υπό τη γεωλογική έννοια, διότι η απόκλιση του βυθού ήταν πολύ μεγάλη σε μικρή απόσταση από τις ακτές τους και επομένως μειονεκτούσαν έναντι άλλων παράκτιων κρατών. Σήμερα πολλά κράτη έχουν κηρύξει ΑΟΖ 200 ν.μ. από τις ακτές τους. Στην ΑΟΖ το παράκτιο κράτος έχει δύο κατηγορίες δικαιωμάτων:

- Κυριαρχικά δικαιώματα παρόμοια με αυτά που έχει και ασκεί στην υφαλοκρηπίδα περί έρευνας, εκμεταλλεύσεως και διατηρήσεως των φυσικών πόρων.
- Δικαιοδοσία για την τοποθέτηση και χρήση τεχνητών νησιών και εγκαταστάσεων, για την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και για τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα.

Το παράκτιο κράτος μπορεί να επέμβει κατά την άσκηση των κυριαρχικών του δικαιωμάτων στα αλλοδαπά πλοία π.χ. έρευνα της σημαίας, επιθεωρήσεως, κατασχέσεως και εισαγωγής σε δίκη των παραβατών.

(2) Είναι το ίδιο με τον όρο Χωρικά Ύδατα: πρόκειται για τη θαλάσσια περιοχή που περιβάλλει το έδαφος (ηπειρωτικό και νησιωτικό) ενός κράτους. Το πλάτος της δεν μπορεί να ξεπερνά τα 12 ναυτικά μίλια. Στην έννοια του νησιού περιλαμβάνονται οι νησίδες και οι βραχονησίδες. Στη ζώνη αυτή το κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία, η οποία επεκτείνεται στον εναέριο χώρο πάνω από αυτήν, στο βυθό και στο υπέδαφός της.

(3) Με τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (1982) κάθε κράτος είτε παράκτιο είτε περικόλειστο έχει το δικαίωμα να εξασκεί τον πλου διελεύσεως στα διεθνή ύδατα με πλοία που φέρουν τη σημαία του. Πρόκειται για την ελευθερία της ναυσιπλοΐας δηλαδή την ελεύθερη κυκλοφορία πλοίων δίχως περιορισμούς παρά μόνο από πολεμικά ή άλλα δημόσια πλοία, που φέρουν την ίδια σημαία.

Με τη Σύμβαση του 1982 προβλέπεται ότι τα κράτη που είναι αρμόδια για τα στενά μπορούν να νομοθετούν σχετικά με τον πλου διέλευσης για κάποια συγκεκριμένα ζητήματα. Αυτά είναι:

- Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας
- Η αποφυγή και η μείωση της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από οποιαδήποτε βλαβερή ουσία π.χ. το πετρέλαιο
- Η απαγόρευση της αλιείας
- Η διακίνηση εμπορευμάτων ή προσώπων που είναι αντίθετη με την νομοθεσία περί τελωνείου, μετανάστευσης και υγείας

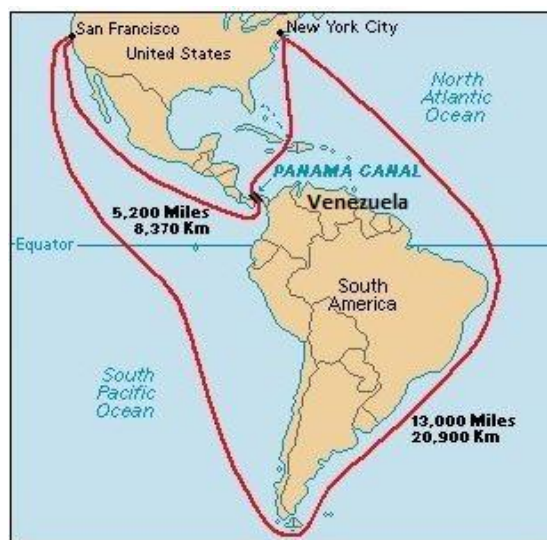
Στόχος της Σύμβασης του 1982 είναι να υπάρχει ισορροπία ώστε να μη θίγονται τα συμφέροντα τόσο των ναυτικών κρατών όσο και των παράκτιων. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι και οι δύο πλευρές να τηρούν συγκεκριμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις.

(4) Συνδέει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό ωκεανό. Κατασκευάστηκε από τις Η.Π.Α. από το 1904 μέχρι το 1914. Η διώρυγα ξεκινά από τον Ατλαντικό ωκεανό. Τα πλοία περνούν από τον όρμο Λιμόν σε ένα εκβαθυμένο κανάλι με μήκος 7 μίλια, συνεχίζει σε τεχνητό κανάλι στον Ισθμό του Παναμά μέχρι την επίσης τεχνητή λίμνη Γκατούν.

Από εκεί, με μία σειρά από κινητά φράγματα το πλοίο ανέρχεται γύρω στα 26 μέτρα, στο ύψος της στάθμης της λίμνης. Στη συνέχεια κινείται νοτιοανατολικά προς τη Γκαμπόα, ξαναμπαίνει σε τεχνητό κανάλι μήκους 8 μιλίων, όπου κατεβαίνει ξανά στο επίπεδο της θάλασσας και βγαίνει στον Ειρηνικό ωκεανό.

Η διώρυγα βρίσκεται σε μεγάλο βάθος και υπάρχουν υδατοφράκτες που ανεβάζουν τη στάθμη κατά 30 μέτρα. Παρατηρείται κίνηση όλων των τύπων πλοίων. Έχει μήκος 81 χλμ., ελάχιστο πλάτος 91 μ., και μικρότερο βάθος 12.5μ. Η διέλευση διαρκεί 24-30

ώρες. Τα πλοία που διέρχονται από αυτή για να μεταβούν από τις ανατολικές στις δυτικές ακτές συντομεύουν το ταξίδι τους κατά 8000 περίπου ναυτικά μίλια, σε σχέση με την απόσταση που θα έπρεπε να διανύσουν εάν έκαναν τον περίπλου του ακρωτηρίου του Χορν.



Εικόνα 12

Διώρυγα του Παναμά[16]

(5) Το Beagle Channel είναι ένα στενό που χωρίζει το κύριο νησί της Tierra del Fuego από διάφορα άλλα μικρά νησιά. Είναι μία από τις τρεις πλευσμες διαδρομές που συνδέουν τους ωκεανούς του Ατλαντικού και του Ειρηνικού στο νότιο άκρο της ηπείρου της Νότιας Αμερικής.

Η κυριαρχία πολλών νησιών σε αυτήν την περιοχή αποτέλεσε αντικείμενο μακροχρόνιων διαφορών μεταξύ της κυβέρνησης της Χιλής και της Αργεντινής, αλλά τα όρια έχουν πλέον συμφωνηθεί φιλικά και το δυτικότερο τμήμα του καναλιού Beagle τρέχει πλέον μεταξύ εδάφους της Αργεντινής και της Χιλής με το ανατολικό τμήμα να τελεί υπό τον έλεγχο της Χιλής. Το Beagle Channel έχει μήκος περίπου 240 χιλιόμετρα και πλάτος 5 χιλιόμετρα στο στενότερο σημείο του.



Εικόνα 13

Beagle Channel [12]

(6) Το Punta Dungeness είναι ένα ακρωτήριο στην ανατολική είσοδο του Στενού του Μαγγελάνου στη βόρεια ακτή του, απέναντι από το Cabo del Espiritu Santo στην Tierra del Fuego. Δυτικά του Punta Dungeness βρίσκεται η στάση Bahia. Το Punta Dungeness σηματοδοτεί τα σύνορα μεταξύ Χιλής και Αργεντινής, και σύμφωνα με τη Συνθήκη Ειρήνης και Φιλίας του 1984 μεταξύ Χιλής και Αργεντινής, η γραμμή μεταξύ Punta Dungeness και Cabo del Espiritu Santo σηματοδοτεί τα όρια των χωρικών υδάτων κάθε χώρας. Είναι το νοτιότερο σημείο στην ηπειρωτική χώρα της Αργεντινής και το ανατολικότερο σημείο στην ηπειρωτική χώρα της Χιλής.



Εικόνα 14

Punta Dungeness [12]

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- [1] ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ- ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗ, «ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ», ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ, ΑΘΗΝΑ 2018
- [2] ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΥ-ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ, «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ», ΟΕΔΒ, ΑΘΗΝΑ
- [3] <https://www.in.gr/2018/09/28/culture/glossakailogotexnia/isthmos-porthmos-kai-dioryga/>
- [4] <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%BF%CF%81%CE%B8%CE%BC%CF%8C%CF%82>
- [5] <http://users.sch.gr/maritheodo/history-pi/section1/ploia/biografies/16.htm>
- [6] <https://geopolitics.iisca.eu/?p=14712>
- [7] <http://historyreport.gr/index.php/%CE%91%CE%BD%CE%B1%CE%B6%CE%B7%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/%CE%91%CE%BD%CE%B1%CE%BA%CE%AC%CE%BB%CF%85%CF%88%CE%B7-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%93%CE%B7%CF%82/535-%CE%97-%CE%B5%CF%80%CE%BF%CF%87%CE%AE-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%99%CF%83%CF%80%CE%B1%CE%BD%CF%8E%CE%BD-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%A0%CE%BF%CF%81%CF%84%CE%BF%CE%B3%CE%AC%CE%BB%CF%89%CE%BD-%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BA%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B1%CE%B4%CF%8C%CF%81%CF%89%CE%BD>
- [8] <http://d.daskalosda.gr/?p=1385>
- [9] <http://forum.kakapaidia.gr/showthread.php?t=3815>
- [10] <http://filomatheia.blogspot.com/2016/04/ma.html>
- [11] [http://photodentro.edu.gr/photodentro/porthmos-isthmos\\_v1.0\\_pidx0057875/story\\_html5.html](http://photodentro.edu.gr/photodentro/porthmos-isthmos_v1.0_pidx0057875/story_html5.html)
- [12] <https://el.wikipedia.org>
- [13] <https://www.newsbeast.gr/portrait/arthro/552908/o-tharraleos-thalassoporos-maggelanos>

- [14] <https://www.ispania.gr/arthra/istoria/3971-2012-11-18-22-21-01>
- [15] <https://www.timesnews.gr/porthmos-tou-mangelanou/>
- [16] [https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn%3AANd9GcS\\_h3qoV1B0zPeYv-IJzNg\\_K5DY3J5LQMMO6A&usqp=CAU](https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn%3AANd9GcS_h3qoV1B0zPeYv-IJzNg_K5DY3J5LQMMO6A&usqp=CAU)
- [17] <https://travelswithtalek.com/cruise-cape-horn-straits-magellan/>
- [18] [https://www.newworldencyclopedia.org/entry/Strait\\_of\\_Magellan](https://www.newworldencyclopedia.org/entry/Strait_of_Magellan)
- [19] <https://www.britannica.com/place/Tierra-del-Fuego-province-Argentina>