

EL INCIDENTE DEL ISLOTE SNIPE

Germán Bravo Valdivieso*

Resumen

A 60 años de los incidentes con Argentina por el faro del islote Snipe, en el canal Beagle, resulta provechoso sacar las experiencias de los hechos acaecidos. Durante la década de 1950, las relaciones con nuestro vecino país se mantenían en una fría cordialidad, ya que cada vez que podían, incursionaban sus naves en aguas territoriales chilenas. Nuestra marina se encontraba en uno de los momentos más bajos de su poderío.

Palabras clave: Patrullero *Lientur*; Islote Snipe; canal Beagle; tratado de 1881.

Al cumplirse 60 años de los incidentes vividos con Argentina en el islote Snipe en el canal Beagle, constituye una valiosa oportunidad para sacar las consecuencias derivadas de estos hechos.

En la década de los años 50 del pasado siglo, las relaciones internacionales con nuestros vecinos orientales se mantenían dentro de una fría cordialidad, respetándose, aparentemente, nuestra soberanía austral, pues era conocido que cuando naves argentinas penetraba en nuestros canales, lo hacían de noche y con las luces apagadas para no ser detectados lo cual, sin duda alguna, era un reconocimiento que se trataba de una incursión ilegal, pero por otra parte mostraba las pretensiones trasandinas de apropiarse de territorios chilenos.

El primer faro

El 12 de enero de 1958 la escampavía *Micalvi* de la Armada de Chile, basado en Punta Arenas, construyó una baliza ciega en el islote Snipe, en

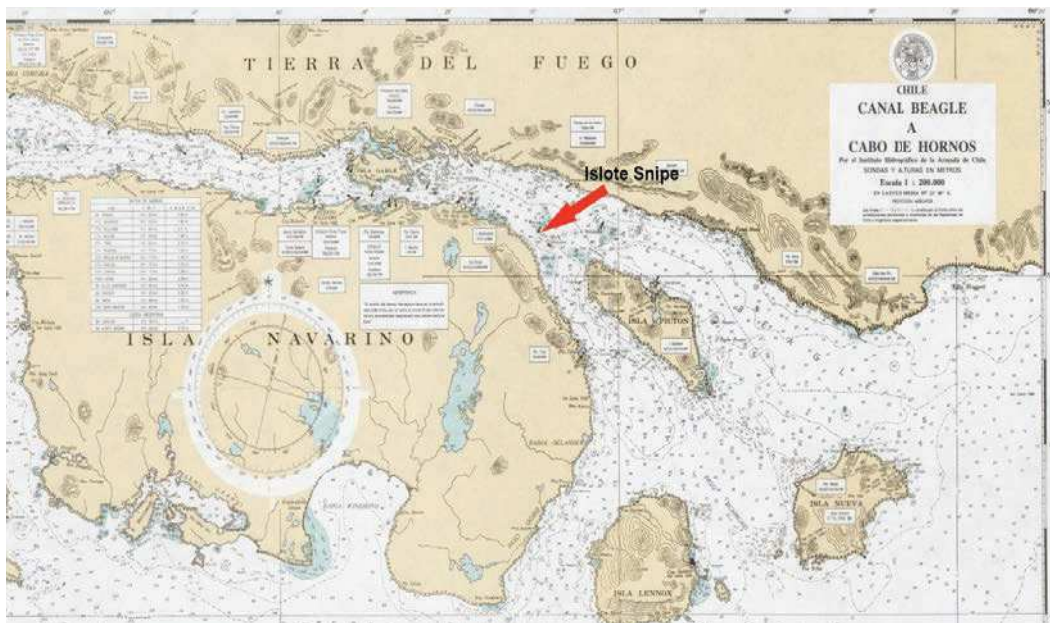
el canal Beagle, como una ayuda a la navegación y el primero de mayo del mismo año, el patrullero *Lientur* fue comisionado para instalar un fanal luminoso sobre su estructura, dándose el aviso internacional correspondiente para alertar de su existencia a los navegantes.

Justo una semana más tarde, un avión de la Fuerza Aérea de Chile sobrevoló la zona y tratando de ubicar el faro, pudo observar una estructura metálica, tipo mecana de unos cinco metros de altura, que no correspondía a la construcción hecha por el patrullero chileno.

La marina argentina había enviado la escampavía *Guaraní* que había desembarcado personal en el islote y procedido a retirar el faro chileno, cortándolo con sierra y lanzándolo al mar, junto a sus acumuladores y el fanal y a colocar otro en su lugar, todo lo cual constituía un grave atropello a la soberanía chilena.

Apenas recibió la información de la FACH el Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, contralmirante don Jacobo Neumann Etienne,

* Teniente 2° (R.). Ingeniero Constructor Naval. Historiador e Investigador, miembro de número de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. Preclaro Colaborador de la Revista de Marina desde 2012. (germanbravov@gmail.com)



■ Islote Snipe.

tomó medidas inmediatas y en la noche del 9 de mayo ordenó zarpar al *Lientur*, en misión secreta, con armamento de guerra y órdenes de hacer evacuar la isla por los intrusos o disparar sobre ellos.

Al recibir la orden de zarpe, el comandante del patrullero, capitán de corbeta Hugo Alsina Calderón, se vio en la necesidad de preparar rápidamente su nave, pues se encontraba acondicionada para trabajos de aprovisionamiento de faros, fondeo de boyas y ayuda a los pobladores y no para una misión de guerra. Había que hacerlo en estricto secreto, pues cualquier infidencia no intencionada de algún tripulante, podía alertar al servicio de inteligencia argentino que era muy activo en Punta Arenas.

El armamento del *Lientur* era muy precario, pues se le había reemplazado el cañón original de 76 mm por otro más pequeño de solo 57 mm y no se contaba con fusiles ametralladoras, alzas telescópicas ni granadas de mano, por lo que su comandante se dirigió al Destacamento de Infantería de Marina Cochrane donde obtuvo que se le facilitaran los tres mejores tiradores escogidos, seis fusiles ametralladoras y un par de cajas de granadas de mano, todo lo cual se envió rápidamente al buque en envases rotulados

como víveres para no despertar sospechas. Al Hospital Naval se le solicitó un enfermero con abundante material para primeros auxilios.

Se trataba del viernes 9 de mayo, por lo que fue necesario mandar a buscar a los tripulantes que habían salido francos por el fin de semana e informarles que zarpaban de urgencia a Puerto Williams a buscar a una señora enferma, que se había agravado y que por razones meteorológicas no podía ser evacuada por avión.

A las 21.00 horas zarpó el patrullero y apenas se alejó de la costa, el comandante reunió a la tripulación para informarles el verdadero motivo del viaje, lo que les produjo un gran entusiasmo.

Durante la noche se navegó oscurecido y el único incidente fue al pasar a la cuadra del PVS de Punta Yámana en el canal Beagle, en que el buque fue advertido por el perro del puesto, por lo que el farero comenzó a llamar insistentemente por radio pidiendo la identificación de la nave, por lo que fue necesario ordenarle que cortara la radio para no llamar la atención de las emisoras argentinas. En esos años no había radares en tierra y los mejores detectores seguían siendo los perros.

Al amanecer se aprovechó el día de viaje para hacer ejercicios de tiro con el cañón de 57 mm,

Germán Bravo Valdivieso: *El incidente del islote Snipe*

con las dos ametralladoras de 20 mm y con los tiradores escogidos con fusiles ametralladoras con miras telescópicas.

Un poco antes de la medianoche del sábado 10, el *Lientur* recaló en Puerto Williams donde se le comunicó al Jefe de la Estación Naval la misión que llevaban y de inmediato continuaron al islote Snipe.

El buque se acercó de noche al lugar para evitar ser detectado por los puestos de vigilancia argentinos y se despacharon dos chalupas balleneras, la primera con el personal encargado de desarmar el faro argentino y la segunda con los tiradores escogidos para darles protección, pero no había enemigo alguno tierra, retirándose el artefacto luminoso y llevándolo a Puerto Williams.

A las 10 de la mañana del domingo 11, el patrullero fondeó y se puso guardia de escucha de radio para constatar si había alguna reacción argentina, pero no se captó nada, ni entonces ni en los días y noches siguientes.

Como todo se veía quieto, se decidió aprovechar esa calma para recuperar el faro chileno, cuyo pedestal había sido cortado y junto con el fanal, lanzados al mar, para lo cual el 14 de mayo zarpó el *Lientur* nuevamente hacia el islote Snipe con el objeto de que un buzo los rescatara, elementos que eran visibles entre cuatro y cinco metros de profundidad.

Para esta nueva misión, el único problema era la presencia de una división de tres fragatas argentinas fondeadas en Ushuaia desde hacía varios días, por lo cual el comandante del *Lientur*, para evitar cualquier sorpresa desagradable, le pidió al jefe de la Base de Puerto Williams, que en el caso que viera cualquier buque argentino en el canal Beagle, le avisara de inmediato.

De amanecida, a la salida del sol, se despachó una chalupa con un buzo para rescatar el faro, se dispusieron vigías y el resto de la tripulación permaneció a bordo para cualquier emergencia. El buzo descendió y comenzó a amarrar los elementos del faro para ser izados.

Se encontraba el *Lientur* en esta faena cuando vio acercarse las tres fragatas argentinas, que habían zarpado de Ushuaia y navegaban en línea de fila directamente hacia él.

Los buques trasandinos se acercaron a 3.000 metros del patrullero chileno y pararon sus máquinas, con su armamento descubierto. Para el comandante Alsina era un momento delicado, pensó emprender una rápida retirada hacia el sur por el paso Picton, pero ello habría significado huir del propio territorio chileno, por lo que decidió mantenerse en el lugar, pero recoger al buzo por lo que pudiese suceder, para lo cual izó la bandera de reunión Romeo y la confirmó con el código morse, lanzando tres pitazos (uno corto, uno largo y otro corto). Después de largos minutos, cuando el comodoro argentino al mando de la división de fragatas escuchó los pitazos, creyendo que se trataba de un saludo usual en la zona, contestó la señal con el pito y, pasando muy cerca del *Lientur*, saludando con el brazo en alto, aumentaron la velocidad y dirigió sus buques hacia el océano Atlántico.

¿Qué había sucedido? Dos situaciones increíbles que pudieron haber tenido fatales consecuencias:

En Puerto Williams, siguiendo antiguas normas del servicio de telecomunicaciones, el aviso del avistamiento de los buques argentinos debía darse en clave secreta y el tiempo que se demoró en codificar el mensaje, transmitirlo y descifrarlo fue superior al empleado por las fragatas en llegar al islote Snipe.

Por otra parte, inexplicablemente el comodoro de la división de fragatas no estaba informado del cambio del faro en el islote Snipe, por lo que al ver al buque chileno, consultó por radio a Ushuaia sobre la forma de proceder, desde donde no obtuvo respuesta; por lo que se dirigió a la Comandancia el Jefe de la Marina argentina, recibiendo la consulta el jefe de servicio en momentos en que el almirante no se encontraba presente y como no le fue posible ubicarlo telefónicamente, partió velozmente en un automóvil para encontrarlo a 45 kms de la capital.

Entretanto el comodoro, consideró excesiva la espera, contestó con el pito, el saludo que creía haber recibido y continuó viaje.

En Buenos Aires, cuando el jefe de servicio ubicó a su jefe, éste que conocía lo sucedido con el faro y que, debido a su alto cargo, tenía al menos, que haber dado su aprobación a la operación, ordenó escuetamente: "Que lo hundan", refiriéndose al *Lientur*, pero el tiempo

empleado en deshacer el camino, clasificar la comunicación y despacharla al comodoro de la división de fragatas, éstas ya se encontraban lejos del lugar y era tarde para reaccionar.

En el más claro ejemplo de cinismo, al día siguiente, el agregado naval chileno en Buenos Aires, comandante José Costa Francke, era llamado por las autoridades trasandinas para hacerle saber su indignación por lo ocurrido, a lo que respondió que mayor era la que sentía el almirante chileno, pues el islote Snipe siempre había sido de nuestro país y lo seguiría siendo.

El segundo faro

Algunos días más tarde, el 8 de junio, el mismo patrullero *Lientur* instaló e inauguró un nuevo faro en el islote, la situación se relajó aparentemente y la marina argentina informó que había dado orden a sus unidades de guerra de no actuar; en vista de lo cual, el *Lientur* fue despachado a Talcahuano a cumplir su período de carena y reparaciones, pues todo parecía haber quedado superado con el faro chileno titilando en el islote Snipe.

Pero el almirante argentino, Gastón A. Clement, tenía sangre en el ojo por cuanto su división de fragatas no había actuado contra el *Lientur* y dio órdenes expresas al destructor *San Juan* de dirigirse al lugar.

Para entender a este personaje vamos a citar sus palabras pronunciadas en 1947:

los tratados internacionales de 1881 y los protocolos posteriores firmados con Chile no tienen mayor alcance, porque se trata de necesidades de la nación Argentina.

El 9 de agosto al atardecer arribó el destructor *San Juan* al islote, con sus cuatro cañones destruyó el faro reconstruido por el *Lientur*, desembarcó una sección de infantería de marina y tomó posesión del lugar, lo cual además significaba una invasión militar a territorio chileno.

La Armada de Chile se encontraba en uno de los momentos más bajos de su poderío y su inferioridad frente a la trasandina era manifiesta; se acababa de dar de baja al acorazado *Almirante Latorre*, que durante casi 40 años de servicio en

nuestro país había infundido respeto a la marina argentina y junto a él otras unidades menores, mientras el crucero *O'Higgins* había sido enviado a reparaciones a los Estados Unidos y de los dos modernos destructores que se construían en Gran Bretaña, en reemplazo de algunos buques eliminados del servicio, recién había sido lanzado al mar el casco del primero de ellos.

Para hacer más crítica la situación, en la zona solamente se encontraba la pequeña lancha patrullera *Ortiz*, basada en Puerto Williams y sin mayor armamento que una ametralladora de 20 mm.

La *Ortiz* era un engendro raro, pues el astillero Las Habas de Valparaíso, había seguido los planos de una lancha torpedera alemana, pero en vez de usar aluminio en su estructura, la construyó de acero, dando por resultado una embarcación que pesaba 31 toneladas, pero con 900 HP de potencia, que no era capaz de desarrollar más de 12 nudos y jamás se le colocaron los tubos lanza torpedos.

La pequeña *Ortiz* abordó al destructor *San Juan* y entregó una nota de protesta a su comandante por la violación flagrante y con gente armada a nuestro territorio, pero no podía hacer nada más, por lo que se mantuvo en el lugar observando lo que ocurría.

Entretanto la escuadra chilena suspendió sus ejercicios anuales y se dirigió a Talcahuano para cargar combustible, municiones, víveres y completar sus dotaciones de guerra antes de zarpar a la zona del conflicto, pocas horas más tarde, con rapidez y sigilo.

Varias veces llegó la *Ortiz* hasta el destructor *San Juan* e hizo presente a su comandante que la flota chilena navegaba a la zona con órdenes terminantes atacar y hundirlo para desalojar a los intrusos.

La labor desarrollada por el teniente 2º Rodolfo Calderón Aldunate, comandante de la *Ortiz*, no consistió solamente en entregar los reclamos y amenazar al comandante del destructor *San Juan*, sino que pudo darse cuenta del tremendo estado de tensión que podía observarse en sus tripulantes ante la próxima llegada de la escuadra chilena y muy especialmente la situación que vivían en tierra los infantes de marina desembarcados, sin

adaptarse a unas condiciones de vida para las que no estaban preparados, soportar un clima inclemente y carecer de los mínimos medios y comodidad para aguantarse en el lugar, a lo que debía agregarse que de los 20 soldados, la mitad se encontraba con disentería.

Cuando los buques de la escuadra chilena llegaron a la zona y se encontraban listos para entrar en combate, la situación de los argentinos era sencillamente insostenible, las conversaciones diplomáticas retardaron el inminente ataque, con lo que los infantes de marina argentinos aprovecharon de reembarcarse y el *San Juan* zarpar raudo de regreso a su base.

Nuevamente Argentina había empleado su política de llevar la situación a una crisis, pero cuando vio una reacción firme y decidida, retrocedió en sus intentos belicistas

Comenzaron enseguida a llevarse a cabo negociaciones diplomáticas y los días 17 y 18 de agosto de 1958, el canciller chileno, Alberto Sepúlveda, y el encargado de negocios argentino en Santiago, Ernesto A. Nogués, firmaron un acuerdo que retrotraían la situación al 12 de enero, o sea antes de que el *Micalvi* instalara el primer faro y mantener el *statu quo*.

Tal vez esta acción constituyó la primera manifestación viril de nuestro país ante los atropellos sufridos, pues en todas las instancias anteriores, manejadas por la cancillería, se había ido cediendo, poco a poco a las pretensiones argentinas, primero aceptando la línea imaginaria de medio canal como el límite en contraposición a la letra del tratado de 1881, después aceptando que dicho tratado dejaba vacíos en la soberanía de las islas que se encontraban en el canal y finalmente aceptando que un arbitraje lo llevaran a cabo juristas americanos y no el que designaba, en forma permanente el tratado de límites.

Nuevas incursiones argentinas

A pesar de que a comienzos del mes de febrero de 1959 se reunieron en el aeropuerto de Los Cerrillos, en Santiago, los presidentes Jorge Alessandri Rodríguez de Chile y Arturo Frondizzi de Argentina y suscribieron una declaración conjunta de deseos de encontrar vías pacíficas para la solución de los diferendos existentes,

ello no constituía más que poéticas frases violentamente contradichas por las actitudes trasandinas. Así, corroborando que había que aprovechar el estado de debilidad en que se encontraba nuestra flota, durante los meses de agosto y septiembre de ese año, buques argentinos violaron premeditadamente aguas territoriales chilenas.

El 16 de agosto, un petrolero argentino fondeó en la isla Nueva, retirándose una vez que apareció allí la patrullera *Ortiz*. Tres días después, apareció el remolcador *Sanaviron* en caleta Banner, de la isla Picton, permaneciendo 24 horas, pero como el ladrón detrás del juez, la embajada argentina en Santiago presentó una protesta, alegando contra la actuación de la *Ortiz*.

El mismo día, la fragata argentina *Hércules* se paseó desafiante por el canal Beagle y fondeó también en caleta Banner. Paralelamente, los medios argentinos comenzaron a anunciar, con pomposidad, la compra de dos submarinos, 32 aviones F97 Panther y 28 a reacción Sabre F86F, para un portaviones que también habían adquirido recientemente.

Olvidando el gobierno argentino sus propias palabras, cuando comenzó a ventilar sus pretensiones sobre el canal Beagle en que manifestó que era "la única cuestión pendiente entre los dos países", el 31 de octubre de 1959 envió una proposición a Chile para incluir en las bases de un arbitraje, las islas Wollaston, Evout, Barnevelt y todas las que están situadas al oriente del meridiano del cabo de Hornos, pero no se quedaba ahí, sino que comenzaban a esbozar una nueva teoría, en el sentido de que el canal Beagle llegaba solamente hasta el meridiano que pasaba por el cabo de Hornos y, como la guinda de la torta, pretendía que nuestro país reconociera la libre navegación de los buques de guerra argentinos por los canales chilenos. Por supuesto que todo este pretendido ataque a nuestra soberanía fue rechazado.

El laudo arbitral sobre el canal Beagle notificado a las partes el 2 de mayo de 1977 por la reina Isabel II de Gran Bretaña y declarado insanablemente nulo por el gobierno argentino, no es materia de este artículo, pero la mediación de S.S. Juan Pablo II determinó finalmente que el trazado

del canal Beagle era como lo había levantado Fitz Roy, quedando para Chile todas las islas al sur de él, incluyendo el islote Snipe, pero perdimos la soberanía de la boca oriental del Estrecho de Magallanes y 118.000 km² de mar territorial, que conformaba la proyección de 200

millas marinas de las líneas de base recta, para quedarnos solamente con 10.000 km² y aceptar la impostura argentina del supuesto principio bioceánico, además que tuvimos que aceptar la libre navegación de naves argentinas por algunos canales interiores.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. Alsina Calderón, Hugo. (1998). *Páginas del Mar*. Valparaíso. Imprenta de la Armada.
2. Bravo Valdivieso, Germán. (2008). *Chile & Argentina, dos siglos de desencuentros*. Valparaíso. RIL Editores.
3. Bravo Valdivieso, Germán. (2007). Buques de la Armada construidos en Chile. Noviembre 2017, de Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. Sitio web http://www.historianaval.cl/publico/publicacion_archivo/publicaciones/8_1.pdf.
4. Bravo Valdivieso, Germán. (2015). *1978, el año más dramático del siglo. Chile frente a la amenaza Argentina*. Valparaíso. Altazor.
5. Santibáñez Escobar, Rafael. (1969). *Los Derechos de Chile en el Beagle*. Santiago. Editorial Andrés Bello.