



EL INCIDENTE SNIPE

RELATADO POR SU PROTAGONISTA.

Hugo Alsina Calderón *



En el año 1958 las relaciones internacionales con la República Argentina, se mantenían, como era natural en esos años, cordialmente frías.

El autor de este relato era Capitán de Corbeta, Comandante del patrullero *Lientur* con base en Punta Arenas.

Los faros, aparte de ser ayudas fundamentales para la navegación, representan la soberanía de un país en el lugar donde son instalados. Fue así como la Armada de Chile decidió ubicar una luz en el islote Snipe, en el canal Beagle. Este faro fue instalado e inaugurado el día 1 de mayo de 1958, por el patrullero *Lientur* sobre la baliza ciega que ya había levantado el transporte *Micalvi* el 12 de enero del mismo año. Una vez encendido el faro, se dieron los avisos internacionales de rigor para alertar a los navegantes.

Pasaron unos pocos días, hasta que en la mañana del viernes 9 de mayo, muy temprano, fui despertado en mi casa por el chofer del Almirante, Comandante en Jefe de la III Zona Naval, para que concurriera de inmediato a su oficina. Allí me esperaba el Almirante don Jacobo Neumann acompañado de un Comandante de Grupo de la Fuerza Aérea. Al ser consultado respecto al

lugar exacto en que se había instalado el faro, el jefe de la FACH expresó que él, el día anterior, jueves 8, había sobrevolado la zona y que en ese lugar del islote, no existía ningún faro y que, en cambio, en la parte más alta del islote, había una torre metálica, tipo mecano, de unos 5 metros de altura. No cabía duda que ese no era el faro chileno y era de suponer que la Armada argentina había desembarcado en el islote Snipe, sacado o destruido el faro chileno e instalado un nuevo faro, lo que constituía un grave atropello a la soberanía chilena en el mencionado islote.

La orden del Almirante no se hizo esperar. El patrullero *Lientur* debía zarpar a la mayor brevedad, con los medios necesarios y disponibles para retirar el faro argentino, tarea que debería cumplir cualquiera que fueran las consecuencias, o la resistencia que pudiera encontrar, debiendo emplear la fuerza y las armas, en caso de ser necesario.

Como esta enérgica medida difería de la política que había seguido, hasta entonces, nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores, le pedí al Almirante que dicha orden fuera dada por escrito, a lo que accedió de inmediato.

Era preciso tomar muchas acciones antes de zarpar, lo que debía hacerse en pocas horas y con grandes precauciones. Se tra-

* Capitán de Navío.

taba de una misión secreta, típicamente militar, con riesgo de un enfrentamiento armado y cuyo éxito dependía grandemente del factor sorpresa.

No se podría informar a la tripulación el motivo del zarpe, pues el servicio de inteligencia argentino era muy activo en Punta Arenas. El armamento del patrullero *Lientur* era muy precario. El cañón original de 76 mms. había sido reemplazado por uno pequeño de tan sólo 57 mms. No se contaba con fusiles-ametralladoras, ni alzas telescópicas, ni granadas de mano. Los patrulleros estaban dedicados a misiones de paz, abastecimiento, auxilio y ayuda a los pobladores, puestos de vigías y faros. Esto era una cosa distinta.

Me dirigí al Destacamento de Infantería de Marina Cochrane situado en Río de los Ciervos, cuyo jefe era amigo mío, y le solicité 3 infantes que fuesen tiradores escogidos, 6 fusiles-ametralladoras y un par de cajas de granadas de mano. Todo esto debería enviarse a bordo del *Lientur*, dentro de las próximas 4 horas, en envases de madera rotulados como "Viveres".

Regresé a bordo y comuniqué a la tripulación que era preciso zarpar en 4 horas más, a buscar a una señora enferma que se había agravado en Puerto Williams y que por razones meteorológicas, no podía ser evacuada por avión. Este argumento era común y nadie sospechó que era otra la causa de un zarpe tan imprevisto. Solicité también al Hospital Naval la cooperación de otro enfermero, con abundante material de primeros auxilios, en caso de haber heridos graves.

A las 21,00 horas de ese mismo día, viernes 9 de mayo, el *Lientur* largó amarras desde el muelle de Punta Arenas y puso proa hacia Puerto Williams. Apenas quedó establecida la guardia de mar, reuní a toda la tripulación y le comuniqué la verdadera misión que debía cumplir el buque, disculpándome de no haberles dicho la verdad antes del zarpe, en mérito del secreto que requería la tarea.

Es en estas ocasiones cuando uno se da cuenta del excelente material humano con que están conformadas nuestras tripulaciones. Fue como una inyección de energía, como un golpe eléctrico. Todos se pusieron en acción de inmediato, limpiando y alistando el armamento, aprovisionando la munición en las chilleras, revisando todo el instrumental del buque, ajustando los motores para desarrollar al máximo su potencia. En fin, el buque era todo actividad y entusiasmo.

Al día siguiente, sábado 10, navegando por los canales fueguinos Magdalena, Brecknock, Bahía Desolada, Balleneros y O'Brien, se ocupó la mayor parte del tiempo en entrenamiento artillero. Se disparó el pequeño cañón de 57 mms., las 2 ametralladoras Oerlikon de 20mms., y se entrenaron los tiradores de fusiles-ametralladoras y tiradores escogidos con mira telescópica.

Al atardecer, temprano en esa época del año, volvió la calma a bordo y se ordenó descanso general. Todo el personal estaba bien entrenado y cada cual sabía lo que tenía que hacer. Las armas estaban limpias, bien lubricadas, probadas y listas para ser usadas; las municiones en sus calzos, los primeros auxilios listos. Fue una noche de vigilia. Todo preparado; pero en el fondo nadie quería que las armas fuesen usadas. "*Si quieres la Paz, prepárate para la Guerra*", dice un antiguo proverbio.

La navegación se hizo sin novedad, excepto cuando el *Lientur* pasó frente al Faro y Puesto de Vigías de Punta Yámana, en el canal Beagle. A pesar de ir obscurecido y a bajo andar, para evitar el excesivo ruido de los motores, el paso del buque fue advertido por el perro del Puesto, y el vigía de guardia comenzó a llamar insistentemente por radio pidiendo la identificación de la nave. Fue necesario ordenarle que cortara su radio, usando lenguaje convenido, para no llamar la atención de las estaciones argentinas cercanas. En esos años aún no había radares en tierra y los mejores detectores eran los perros.

Poco antes de medianoche, el *Lientur* entró a Puerto Williams y bajó a tierra para comunicarle mi misión al Jefe de la Estación Naval. Fue despertado y sorprendido, pues no tenía idea de lo que ocurría, ya que no disponía de los medios para patrullar y saberlo.

A las 02,45 hrs. del domingo 11 de mayo, el patrullero *Lientur* siguió viaje hacia el Este, cruzando el paso Mac Kinley con gran precaución, pues debía navegar a sólo 300 metros de un puesto de vigías argentino. Aparentemente dormían tranquilos y no vieron nada.

A las 04,50 hrs. de la madrugada de ese mismo día, el *Lientur* se aproximó a la costa Sur del islote Snipe, que cuenta con un buen desembarcadero, cerca del lugar donde había sido instalado el faro chileno, ahora desaparecido. En la cumbre del islote destellaba el faro argentino.



La flecha indica el lugar donde estaba el faro chileno, en el islote.

Se despacharon dos chalupas balle-
neras, a remo, a cargo del Subteniente Sr. Raúl Flores Veas. La primera llevaba al personal destinado a desarmar ese faro, portando buenas herramientas y dos hombres armados para protegerlos. La segunda chalupa transportaba una partida de choque fuertemente armada para contraatacar en caso de que el personal de la primera chalupa fuera sorprendido por fuerzas adversarias que, se suponía, estarían custodiando el faro. Demás está decir que toda esta operación se hacía con el mayor sigilo, sin producir ningún ruido, ni usar ninguna luz, en completa oscuridad y silencio. La tensión era extrema, en cualquier momento podían comenzar los disparos y estallaría un conflicto

armado de imprevisibles consecuencias. La orden era sacar el faro argentino a toda costa. Si fuese preciso debía ser dinamitado.

La primera partida llegó hasta el pie del faro, sin encontrar indicios de presencia humana. El islote parecía deshabitado.

Primero se soltó y bajó el fanal con su destellador, desde la parte alta de las torres hasta el suelo, manteniéndolo encendido. Enseguida se desarmó la torre mecano llevándola a la chalupa. Finalmente el destellador fue apagado, desconectándolo de las botellas de gas acetileno, llevando luego todos los materiales a la embarcación. Mientras tanto, la otra patrulla exploró todo el islote sin encontrar ser viviente aparte de algunas ovejas. En el lugar donde existía el faro chileno se comprobó que el trípode metálico había sido cortado con sierra y lanzado al mar, lo mismo que los acumuladores de gas y el fanal con su destellador.

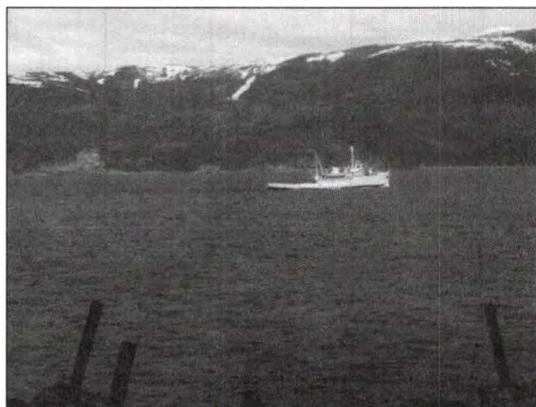


Foto tomada desde el islote Snipe. En primer plano se aprecian los soportes de fierro cortados del faro chileno que fue lanzado al mar.

Una vez que regresaron a bordo las dos chalupas, a las 08,23, aún oscuro, éstas fueron izadas y el patrullero *Lientur* puso proa de regreso a Puerto Williams, donde fondeó después de las 10,00 de la mañana.

La misión había sido cumplida con éxito y sin disparar un solo tiro.

Se desembarcó todo el material del faro argentino y se mantuvo especial vigilancia radiotelegráfica y telefónica en las fre-

cuencias usuales para saber si la operación había sido detectada y si había alguna reacción. No ocurrió nada esa noche ni en los días siguientes.

La inactividad es mala para las tripulaciones de los buques y como todo estaba quieto, pensé que sería bueno aprovechar la calma reinante para recuperar, con el buzo, los restos del faro chileno, lanzados al mar por el patrullero *Guaraní*, como se supo después. Estos restos estaban visibles a una profundidad de 4 a 5 metros.

La presencia de una División de fragatas argentinas, compuesta por tres buques de línea, estacionados en la Base Naval de Ushuaia, desde hacía varios días, podría representar algún problema.

En todo caso, y para evitar cualquier sorpresa desagradable, pedí al Jefe de la Estación Naval de Puerto Williams que, en caso de que pasara cualquier buque argentino por el canal Beagle hacia el Este, me avisara de inmediato por radio.

Con esta precaución, se zarpó el día miércoles 14 de mayo, de amanecida, llegando al islote Snipe con la salida del sol. Allí se envió una chalupa con el buzo para rescatar el faro. La mañana estaba clara y el tiempo muy bueno. Se instalaron vigías, y el personal que quedó a bordo, estaba listo para cualquier emergencia.

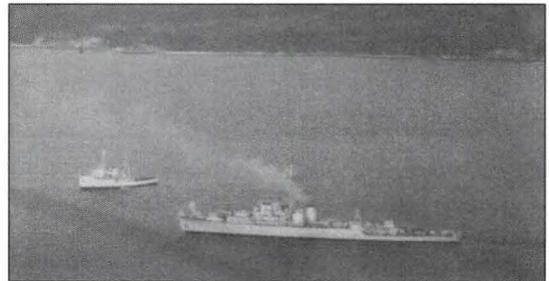
El buzo descendió y procedió a amarrar los elementos del faro para ser izados a la chalupa. Todo tranquilo, pero, de pronto..., llegó al puente el cabo señalero que estaba de vigía, venía lívido, sin poder hablar, señalando insistentemente con su mano, hacia el paso Mac Kinley.

Tomé los prismáticos y observé en la dirección indicada. Lo que vi parecía increíble y extremadamente peligroso. Las tres fragatas argentinas, navegando en línea de fila, acababan de cruzar el paso Mac Kinley y ponían proa directamente hacia el Lientur. La situación era sumamente delicada. Podíamos recuperar el buzo y la chalupa y emprender una rápida retirada hacia el Sur por el paso Picton, pero eso significaba huir de nuestro

propio territorio chileno, por lo que fue descartado. Decidimos seguir trabajando como si nada pasara y esperar la reacción argentina.

Las fragatas se acercaron hasta unos 3.000 metros de distancia y pararon sus máquinas. Pudimos apreciar que tenían cubierto su armamento secundario, dos grupos dobles de cañones-ametralladoras de 40 mms., lo que hacía un total de 12 bocas de fuego, de gran poder destructor y muy superior al escaso y pobre armamento del patrullero. En esa situación, estimé conveniente recuperar el buzo y la chalupa, para lo cual se hizo la señal de "reunión", la letra R del alfabeto morse., que consiste en 3 pitazos, uno corto, uno largo y otro corto.

El Comodoro argentino, al mando de la División de fragatas, escuchó los pitazos y creyendo tal vez que se trataba del saludo usual en la zona, 3 pitazos largos, contestó esta señal.



Fragatas argentinas pasando frente al Lientur.

Después de unos minutos, en que la tensión fue disminuyendo, las naves argentinas dieron avance y pasaron muy cerca del Lientur, justo a las 12,00 horas del miércoles 14 de mayo de 1958. El Comodoro saludó con un brazo en alto y su saludo fue cortésmente contestado. Al alejarse, aumentaron su andar y desaparecieron en dirección al cabo San Pío.

¿Qué había pasado con el aviso desde Puerto Williams?

Siguiendo anticuadas normas del Servicio de Telecomunicaciones, este tipo de avistamiento se debía dar en clave

secreta. El tiempo demorado en codificar el mensaje, transmitirlo, cotejarlo y descifrarlo, fue superior al empleado por las fragatas en llegar a Snipe.

Ya más tranquilos, sin la presencia de los buques argentinos, se dispuso el regreso de la chalupa con el buzo y todo el material del faro chileno recuperado desde el fondo del mar. El patrullero *Lientur* zarpó entonces de regreso a Puerto Williams, donde fondeó a las 17,10 hrs. No es del caso repetir lo que el Comandante del *Lientur* le dijo al Jefe de la Estación Naval de Puerto Williams, por su genial idea de enviar el aviso en clave secreta.

Lo ocurrido ese día en el canal Beagle, no pasó a mayores, por una extraordinaria coincidencia de afortunados hechos.

Por alguna razón, inexplicable para nosotros, el Comodoro de la división de fragatas, no estaba informado del cambio de faro en el islote Snipe, por lo que no actuó de inmediato. Según se supo después, al ver al buque chileno muy cerca del islote, el Comodoro preguntó a Ushuaia, desde donde no obtuvo respuesta. Entonces consultó por radio a Buenos Aires respecto a lo que debía hacer.

El Jefe de Servicio de la Comandancia en Jefe de la Armada Argentina tampoco pudo contestar sin consultar al Almirante. Llamó por teléfono a su domicilio y la esposa le respondió que el Almirante estaba ausente en las afueras de Buenos Aires. El Jefe de Servicio partió velozmente en automóvil, debiendo cruzar toda la ciudad demorando unos 45 minutos en llegar al lugar en donde se encontraba el Almirante.

Informado de la consulta del Comodoro y conociendo el cambio de faros y el retiro del faro argentino, le contestó escuetamente al Jefe de Servicio: "Que lo hundan". Deshacer el mismo camino y enviar el mensaje, también en clave, demoró más de lo que podía esperar el Comodoro de la División de fragatas, por lo que éste decidió contestar el saludo y seguir viaje, sin que ocurriera nada grave. Cuando recibió el men-

saje desde Buenos Aires, ya era muy tarde para reaccionar.

Al día siguiente, jueves 15 de mayo de 1958, el Almirante argentino hizo llamar, en Buenos Aires, al agregado naval chileno, el entonces Capitán de Navío don José Costa Francke, y le hizo saber su indignación por lo ocurrido. El Comandante Costa le contestó que más indignado estaba el Almirante chileno en atención a que el islote Snipe siempre había sido, era y seguirá siendo chileno.

El día domingo 8 de junio el patrullero *Lientur* instaló e inauguró un nuevo faro en el islote Snipe.

Sin embargo la historia del islote Snipe y su faro no termina aquí.

El patrullero *Lientur* después de sus aventuras en el canal Beagle, relacionadas con este islote, zarpó de Punta Arenas a reparación anual en el dique de la Base Naval de Talcahuano. En el trayecto debió cooperar durante una semana, en el aprovisionamiento del faro Evangelistas, ubicado en la boca occidental del estrecho de Magallanes, en pleno océano Pacífico. Mientras efectuaba esta faena, se produjo un violento temporal de viento del Este, lo que ocasionó la varada del transporte *Micalvi* en la zona de Tres Puentes, al sur de Punta Arenas, cerca de los estanques de combustibles. Junto con el remolcador de alta mar *Colo-Colo*, y tras una laboriosa maniobra de gran esfuerzo, el *Lientur* logró reflotar al *Micalvi*, pasar un día con las familias y zarpar ahora directamente a Talcahuano, dejando a Punta Arenas sumida en un metro de nieve, una de las nevazones más grandes de los últimos 50 años. A la pasada del *Lientur* por Puerto Montt, se le solicitó que llevara a remolque a la draga *Rubén Dávila*, también a reparaciones.

Estando el *Lientur* en dique e iniciada sus reparaciones, una noche, a mediados de agosto, comenzó una gran actividad en la Base Naval de Talcahuano. Empezaron a llegar los buques de la Escuadra, se aprovisionaban de petróleo, víveres, com-

pletaban su dotación de munición de guerra, reforzaban sus dotaciones y zarpaban a las pocas horas al Sur, con gran rapidez y sigilo.

¿Que pasaba? ¿Por qué tanta actividad y preparativos?

Pues bien, nuestros vecinos, molestos porque el *Lientur* les había sacado el faro y no habían podido tomar represalias, enviaron al destructor *San Juan*, el que arribó al islote Snipe el sábado 9 de agosto, a las 17,30 hrs., bombardeó con 4 cañonazos el islote, desembarcó una sección de infantería de marina y tomó posesión de él.

Ahora la situación se puso mucho más seria. Se había producido una invasión militar en territorio chileno. La Armada suspendió el plan de entrenamiento de la Escuadra y ordenó que toda la flota de combate se desplazara al sur, lista para entrar en acción.

Esta era la causa de la febril actividad en Talcahuano, la que duró alrededor de una semana, hasta que todos los buques zarparon al sur, bien apertrechados.

La tripulación del *Lientur*, por una parte se sentía un poco culpable de lo que ocurría, pues fue la protagonista de los hechos, y por otra se lamentaba de estar con su buque en reparaciones y no poder participar activamente en las acciones que seguramente se iban a producir en el sur.

La pequeña lancha patrullera *Ortiz* llegó varias veces al costado del destructor *San Juan* que se mantenía fondeado en las cercanías para proteger a los infantes de marina instalados en tierra, y le entregaba cartas de protesta a su Comandante, señalándole que, de no hacer abandono de la zona, sería atacado y hundido por la flota chilena que navegaba hacia el sur.

El Teniente Calderón, comandante de la lancha, pudo darse cuenta del tremendo

estado de tensión que demostraba la tripulación del destructor *San Juan*, y muy especialmente, de las dificultades de adaptación al medio de los infantes de marina argentinos, que no estaban preparados para soportar un clima tan duro, con escasos medios y ninguna comodidad. Se supo que de los 20 infantes de marina que había en tierra, más de la mitad se encontraba aquejado de disentería.



Lancha patrullera Ortiz en el canal Beagle.

Cuando los buques de la escuadra chilena llegaron a los canales fueguinos, tomaron posiciones y estuvieron listos para entrar en acción, con planes bien programados y estudiados, la situación de los invasores argentinos era ya insostenible. Hubo conversaciones diplomáticas para retrasar por algún tiempo el contraataque chileno, que parecía inminente. De improviso los infantes de marina se reembarcaron y el destructor *San Juan* zarpó raudamente de regreso a su base, como si no hubiese pasado nada.

Y así terminó, más o menos felizmente, el incidente Snipe.

Los hechos relatados aquí respecto al caso Snipe fueron informados detalladamente a una sesión del Congreso Nacional por el senador señor Exequiel González Madariaga, a fines del año 1958 y publicados en el diario "El Mercurio", de Santiago.

☆☆☆