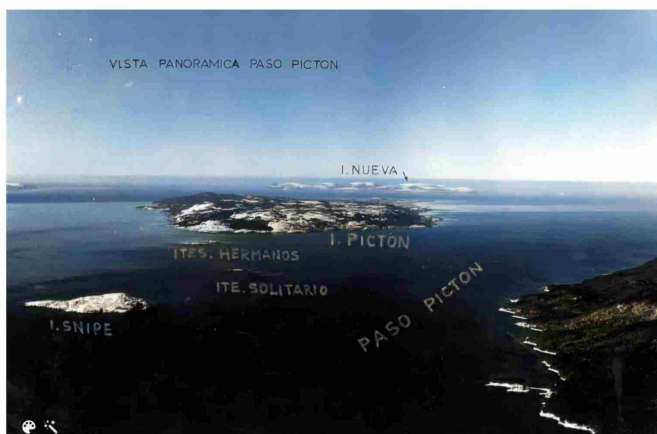


PRIMERA PARTE

El incidente del islote Snipe 1958



Ésta es el área del incidente del islote Snipe en 1958.

El 12 de enero de 1958, la Armada de Chile instaló una baliza en el islote Snipe de indiscutible soberanía de Chile. Asimismo, el 1° de mayo, la Armada inauguró oficialmente un faro que había instalado en el islote Snipe; un promontorio ubicado en la entrada y al centro del Canal Beagle a una milla al norte de la Isla Navarino y a cuatro millas al sur de la costa argentina de Tierra del Fuego; muy cerca del punto en que el Canal Beagle sigue curso oeste-este y el Canal Gore inicia su curso hacia el sur-este. El islote Snipe tiene 930 metros de largo en sentido este-oeste y 247 metros de ancho en sentido norte-sur.

El presente reportaje es un extracto del premiado libro "Los Soldados del Mar en Acción: La Infantería de Marina y la Defensa de la Soberanía Austral" del historiador Francisco Sánchez, publicado en su primera edición el año 2009 y que está disponible en formato digital en la web de Infodefensa en su octava edición, siendo para muchos considerado como un referente en temas limítrofes y de historia militar.

Los faros y balizas son instrumentos que, además de ser ayudas fundamentales para la navegación, representan la soberanía de un país en el lugar donde son instalados, siendo las labores de los fareros fun-

damentales para guiar a los navegantes y realizar tareas de soberanía efectiva en el territorio nacional.

Una vez encendido el faro, se dieron los avisos de rigor internacional para alertar a los navegantes. Sin embargo, Jacobo Neumann, jefe de la III Zona Naval y posteriormente comandante en jefe de la Armada, recibió un preocupante informe de la FACH. Sobrevolando la zona, uno de sus aviones detectó la desaparición del faro del lugar, esto durante la jornada del día 8 de mayo. En su reemplazo, en la parte más alta del islote, había sido colocada una torre metálica, tipo mecánico, de unos cinco metros de altura.

Lo sucedido admitía una sola lectura, detrás del incidente estaban las manos de la Armada Argentina, lo que de por sí constituía un atropello a la soberanía chilena. El primer faro había sido destruido el día 6 de ese mes por el patrullero argentino "Guarani". Entonces, el Gobierno de Chile reclamó de esta acción de fuerza desconocida hasta entonces, expresando que el faro sería repuesto.

El gobierno argentino por oficio del 14 de mayo contestaba: "El gobierno argentino en homenaje a la tradicional amistad entre ambos países ha dispuesto que los buques de su Marina de Guerra, que tiene surtos en esas aguas se mantengan sin intervención".

La respuesta de Neumann no se dejó esperar. De inmediato ordenó que el patrullero "Lientur" -que estaba al mando del capitán de Corbeta Hugo Alsina- zarpara con rumbo al lugar, recurriendo a "todos los medios necesarios" para retirar el faro argentino. Alsina recibió instrucciones precisas: la tarea debía ser cumplida hasta las últimas consecuencias, debiendo emplear las armas en caso de en-

contrar resistencia. Dado que esta enérgica medida difería de la política que había seguido hasta entonces el Ministerio de Relaciones Exteriores, durante esa época cuando las relaciones se mantenían cordialmente frías, el capitán Alsina solicitó que dicha orden se diese por escrito.

Consciente de lo complicado que podía resultar la misión, el capitán de Corbeta tomó todas las precauciones necesarias. Antes de zarpar el 9 de mayo, solicitó al destacamento del Cuerpo de Defensa de Costa "Cochrane", que les asignara a tres de sus mejores tiradores para integrarse a la difícil tarea que tendría que cumplir la tripulación del "Lientur".

A las nueve de la noche del jueves 9 de mayo, zarpó el "Lientur" con rumbo a Puerto Williams. La tripulación no se enteró hasta estar en alta mar de la difícil misión que debían cumplir, esto debido a que se tenía constancia que el servicio de inteligencia argentino era muy activo en Punta Arenas. La embarcación siguió la ruta de los canales Magdalena, Brecknock, Bahía Desolada, Balleneros y O'Brien, na-

vegando durante toda la noche. Eran cerca de las 4.50 de la madrugada del domingo 10, cuando los hombres del "Lientur" arribaron al islote Snipe, Alsina ordenó aproximarse cuidadosamente al lugar por la costa sur. La idea era evitar ser detectados por tropas o embarcaciones trasandinas que pudieran haber permanecido en el área.

Una vez que se acercaron lo suficiente, dos chalupas balleneras fueron echadas al agua. En una de ellas se ubicaron los hombres que tendrían la misión de desarmar el faro colocado por los trasandinos, acompañados de dos de los tiradores infantes de Marina. La otra llevaba un grupo fuertemente armado y su tarea era servir de protección de los que iban en la primera.

Los botes se acercaron sigilosamente a la playa tras desembarcar en silencio, los hombres inspeccionaron el promontorio. Pronto, se dieron cuenta que no había rastros de argentinos, con excepción, claro está, de la estructura metálica abandonada en el islote. Pero antes, detectaron en el mar el sitio donde los argentinos habían abandonado los

restos del faro chileno, los cuales se encontraban sumergidos a cuatro metros de profundidad.

Cumplida la tarea encomendada, el patrullero "Lientur" retornó a Puerto Williams. Días más tarde, el capitán Alsina propuso a sus superiores volver al islote Snipe para recuperar el faro chileno destruido. La acción era temeraria, puesto que los hombres de la Armada sabían que, en ese momento, se encontraban tres fragatas argentinas en la base naval de Ushuaia. El peligro estaba en que los buques podían zarpar en cualquier minuto y toparse, a boca de jarro, con el operativo que planeaba el capitán del "Lientur". Antes de volver al islote Snipe, Alsina solicitó al jefe de la Estación Naval de Puerto Williams que le diera aviso de inmediato si se detectaba que las fragatas trasandinas se desplazaban hacia el este. El "Lientur" abandonó Puerto Williams el 14 de mayo. Una vez que hubo arribado al islote, los hombres al mando del capitán Alsina procedieron a rescatar el faro destruido. Mientras realizaban la operación, los vigías del patrullero chileno ad-

virtieron repentinamente la presencia de buques de guerra trasandinos, los cuales avanzaban por el paso Mc Kinley en dirección al islote Snipe.

Si bien no existía posibilidad alguna de que el "Lientur" enfrentara con éxito a las fragatas (contaba con un cañón pequeño de 57 milímetros como única arma), Alsina descartó la posibilidad de huir. Hacerlo hubiera implicado abandonar el propio territorio, por lo que el capitán ordenó proseguir con la operación de rescate del faro chileno. Las fragatas siguieron avanzando y se ubicaron a unos tres mil metros del patrullero. Pararon las máquinas y sus cañones y ametralladoras apuntaron en dirección a los chilenos. En ese momento, Alsina decidió que había llegado el momento de salir del lugar. En el "Lientur" se dieron tres pitazos, la letra "R" en clave Morse, ordenando a la tripulación que había que emprender "Reunión".

Para sorpresa de Alsina y de sus hombres, los argentinos respondieron con igual número de pitazos. A bordo de las naves trasandinas, se había creído que el capitán del patrullero los

estaba saludando. Minutos después, los barcos comenzaban a alejarse.

Tiempo más tarde, en Chile se supo lo que había sucedido al interior de los puestos de mando de la flotilla argentina. Lo cierto es que el comodoro que estaba a cargo de las fragatas trasandinas no estaba al tanto de lo que había ocurrido en el Islote Snipe. Por ello, no actuó de inmediato y se alejó del lugar. Tardamente, pidió instrucciones a Ushuaia, pero los intentos de obtener una respuesta fueron en vano.

El oficial decidió entonces consultar a Buenos Aires. Sin embargo, sus superiores directos estaban inubicables. Finalmente, tuvieron que pasar varias horas antes de que le llegaran instrucciones. "¡Que lo hundan!" fue el mensaje recibido; para entonces los chilenos ya se habían retirado. Finalmente, el 8 de junio, el "Lientur" instaló un nuevo faro en el islote en reemplazo del que había sido destruido. El incidente pronto pasó a mayores y las armadas de Chile y Argentina estuvieron a punto de verse las caras en los canales australes, pero el incidente estaba muy lejoso de concluir.