



Prof. Dr. Jorge G. Guzmán
 Universidad Autónoma de Chile

Magallanes y Argentina

"error de buena fe", como sostiene el Canciller chileno.

En un contexto más amplio, hay que recordar que en 2021 Chile actualizó la proyección de su plataforma continental al sur y al sur oriente de las islas del cabo de Hornos y Diego Ramírez, haciendo patente que, por razones de fondo y de reglamento, la proyección de la plataforma continental argentina más allá de lo pactado con el Tratado de Paz y Amistad de 1984 nos resulta legal y procesalmente inconducente. El disgusto principal por la acción afirmativa chilena lo compartieron el irredentismo peronista y la Armada Argentina.

En ese marco, la instalación del "hito 1" puede entenderse como un signo de frustración de la Armada Argentina, pues desde 2021 el pretendido "principio bioceánico" (según el cual, en el "meridiano del cabo de Hornos" ocurre la "separación automática" entre los Océanos Pacífico y Atlántico) no solo fue total y documentadamente rechazado por Chile, sino que, en perspectiva, quedó establecido que nuestro método geo-científico (ajustado al Derecho Internacional del Mar) terminará por comprobar la continuidad de nuestra soberanía submarina, desde y hacia la región de la Península Antártica. Así de simple.

Volviendo al asunto de la "estación de monitoreo y vigilancia", todo indica que, con esa instalación adyacente al punto de ingreso del estrecho de Magallanes, Argentina parece volver a intentar atribuirse capacidades de "control conjunto" de esa vía interoceánica. Si esto es así, entonces se trata de una pretensión inaceptable que -a menos que estemos dispuestos a violentar nuestras propias obligaciones con los tratados vigentes- debemos descartar de plano y de inmediato.

Sobre el asunto es sabido que, a través de su Directiva de Defensa Nacional, desde 2021 Argentina postula su aspiración de "control conjunto sobre el estrecho de Magallanes". Esto es -literalmente- imposible, pues dicho pasaje interoceánico es íntegramente chileno, conforme con lo pactado en el Tratado de Límites de 1881.

Con ese instrumento, Chile se comprometió a "no fortificar" y "neutralizar" el estrecho, y a asegurar su "libre navegación". Por su parte, con la delimitación pactada ese año, Argentina formalmente reconoció que la integridad del estrecho es territorio chileno.

Para mayor claridad, el Artículo 10 del TPA de 1984 taxativamente especificó que "la República Argentina se obliga a mantener en cualquier tiempo y circunstancias, el derecho de los buques de todas las banderas a navegar en forma expedita y sin obstáculos a través de sus aguas jurisdiccionales hacia y desde el estrecho de Magallanes". Es decir, el TPA confirmó que Argentina no tiene competencias para "controlar" el estrecho.

Cuando en 1997 Chile finalmente ratificó la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), junto con el instrumento respectivo realizó una declaración unilateral para dejar formal constancia de las obligaciones que, conforme lo pactado en 1881 y 1984, Argentina mantiene con la "libre navegación" del estrecho de Magallanes. Otra vez: dicho país no tiene nada que controlar en esas aguas chilenas.

De allí la importancia de reiterar al vecino que sus ambiciones de coadministración del estrecho no son, en ninguna fórmula, aceptables.

Esto es aún más relevante si consideramos que, en el marco de la

normativa en construcción para permitir el desarrollo de la "industria magallánica del hidrógeno verde", para la exportación al mundo de su futura producción serán necesarios nuevos puertos sobre nuestro estrecho. Conforme con los tratados vigentes, Argentina no tiene (ni puede tener) atribuciones para "controlar" el tráfico marítimo hacia o desde esos terminales en territorio nacional.

Esta es otra razón para actuar con claridad y firmeza frente al supuesto "error de buena fe" del vecino.

Sin esperar "un gesto argentino", Chile debería, perentoriamente, ponerle fecha al desmantelamiento de la instalación militar que transgrede el límite internacional. No cabe duda de que, si la situación fuera al revés, la autoridad argentina ya lo habría exigido o, de mutuo propio, ya habría desmantelado una hipotética instalación chilena.

Seguidamente, resulta de fundamental importancia que la diplomacia chilena reiterare ante el Secretario General de Naciones Unidas lo señalado en 1997, esto es, que conforme con lo pactado en 1881 y 1984, a Argentina solo le compete respetar la salida y/o ingreso a las aguas del estrecho. De ninguna forma debemos permitir que los compromisos vigentes sean "interpretados" para, enseguida, ser "relativizados". Estamos en presencia de una "cuestión de principios", no de un simple "hecho puntual". En este caso, no puede volver a ocurrir la inconsistencia demostrada por la Cancillería en el luctuoso asunto del "buque inglés" (2023), al que, por solidaridad con Argentina, se le negaron servicios portuarios en Punta Arenas.

Desde una perspectiva más amplia, también debemos terminar

de tomar conciencia de que, a propósito de la proyección de nuestra plataforma continental desde las islas del cabo de Hornos y Diego Ramírez, ya existe un diferendo limítrofe que, a la fecha, está radicado en la Comisión de Conciliación establecida en el TPA de 1984.

Se trata de un problema incluso más complejo que aquel por la soberanía sobre las "islas al sur del canal Beagle", que partir de 1977 condujo a la crisis bien conocida por todos. Todo indica que, en la medida que sea evidente que las posiciones de los países son difícilmente conciliables, el diferendo afectará el conjunto de la relación bilateral. En ese escenario, ya sabemos que las principales consecuencias las vivirán las gentes de Puerto Natales, Punta Arenas, Porvenir, Puerto Williams, Río Gallegos, Río Grande y Ushuaia.

Esto hace incluso más obvia la necesidad de transparentar la posición chilena, para lo cual -la experiencia indica- "la voz de Magallanes" resulta esencial.

Por ello es que resulta de vital importancia que, tanto el Gobierno Regional, los funcionarios públicos con responsabilidades directivas y las fuerzas políticas (sin excepción) comprendan la problemática que revela el incidente en el "hito 1" de Tierra del Fuego (soberanía sobre el estrecho de Magallanes), al igual que las principales complejidades del nuevo diferendo limítrofe a propósito de la plataforma continental magallánico-antártica.

Ausentarnos de la comprensión de estos asuntos augura confusión y más problemas. Actuar de manera informada, afirmativa, transparente y decidida nos hará fuertes y coherentes, comenzando por exigir el retiro sin demora del territorio magallánico de parte de una instalación de la Armada Argentina.

De "error de buena fe" ha tildado el Canciller Alberto van Klaveren la instalación en territorio magallánico de parte de una "estación de vigilancia y control" de la Armada Argentina (instalación militar) en el sector del "hito 1" en Tierra del Fuego. Si bien parece acertado no transformar este "error" en un "incidente", por razones esencialmente prácticas, deberíamos desconfiar de dicho "error".

Primero, porque llama la atención que esa instalación militar deba construirse -literalmente- "pegada al límite" con Chile y, segundo, porque la coordenada de longitud a tener en cuenta es conocida desde la firma del Tratado de Límites de 1881. En épocas sucesivas, ese límite fue delimitado, demarcado e inspeccionado por comisiones técnicas de ambas Partes. Dicho de otra forma, se trata de un límite conocido en detalle.

Por lo mismo, conviene preguntarse ¿Por qué Argentina decide instalar un ingenio militar "justo sobre el límite" con nuestro país? ¿Se trata, acaso, de "un mensaje" que indica que Argentina ocupa su territorio "al milímetro"? O los cálculos geodésicos argentinos no son científicamente confiables, o "la equivocación" es ex profeso. Es decir, no estamos en presencia de un