

RAFAEL SANTIBAÑEZ E.

Contra-Almirante (R)

El canal de Beagle y los acuerdos de la navegación en los canales Fueguinos (*)

I. INTRODUCCIÓN

Como un interesante y decidor preámbulo he traído a esta sala estas cartas que muestran al Chile de ayer y al Chile de hoy, para que así, en forma objetiva y gráfica, podamos llegar a comprender en una sola mirada, el alcance y el valor de los errores cometidos en nuestra política exterior. Eramos ayer el segundo país en extensión en la América del Sur, después del inmenso Brasil, estaba Chile, con pie en dos océanos y un futuro abierto a todas las posibilidades y a todas las grandezas.

La falta de conocimientos, de estudio, de visión hacia el futuro, llevó a nuestros hombres dirigentes del pasado a ceder, en un afán americanista y de paz mal comprendida, hasta botarnos a las márgenes del Pacífico.

No queremos, los que formamos en las filas de Patria y Soberanía que esto se repita ni en la más pequeña expresión y por eso llegamos a la tribuna pública a expresar nuestra inquietud, a exponer nuestra experiencia por el bien de Chile.

II. GENERALIDADES GEOGRÁFICAS

Remontémonos unos años atrás, por allí por 1830, un pequeño buque a vela de la

Real Marina Inglesa, la "Beagle" al mando del capitán Fitz Roy, reconocía primero y navegaba después un canal ubicado allá en las lejanías australes al cual le dió el nombre de su buque.

El jefe de la expedición, el capitán Parker King al dar cuenta de sus trabajos en una conferencia ante la Real Sociedad de Geografía en Londres, describió este canal llamado "Beagle" y acompañó a su narración una carta náutica, la carta levantada por Fitz Roy con la cual confirmaba sus narraciones.

El canal Beagle, decía Parker King "se extiende desde Seno Navidad hasta el Cabo San Pío, en una distancia de 120 millas marinas".

El canal Beagle se extiende entonces, según sus descubridores de W. a E. en una longitud de 120 millas desde Seno Navidad a Cabo San Pío.

En el extremo E. se encuentran, al sur del canal, las islas Picton, Nueva y Lennox.

En su tercio final hacia el W, se divide en dos brazos que se denominan Brazo Sur Oeste que se dirige a Bahía Navidad y Brazo Noroeste que es el normalmente usado por la navegación en su ruta al Estrecho.

Frente a la base naval argentina de Ushuaia está el correntoso y estrecho paso Murray que conduce a la bahía de Nassau.

El Beagle es un canal de tramos rectos, angosto (entre 1 y 3 millas de ancho), de navegación clara, pero cuidadosa. Su salida

(*) Conferencia dada en el Salón Auditorium de la Biblioteca Nacional el 28 de marzo de 1961.

W. a la bahía Cook y Seno Navidad, no es navegable.

ruta de CANALES AL ESTRECHO

La ruta normal por canales que conduce del Beagle al Estrecho de Magallanes es la siguiente: canal Beagle, brazo N.W., paso Timbales, canal O'Brien, canal Ballenero, bahía Desolada, canal Brecknock, canal Cockburn, canal Magdalena, Estrecho de Magallanes.

En esta ruta se presentan tres salidas navegables hacia el océano, el paso Visión, el paso Pratt y el paso Brecknock. Esta ruta de canales, une sólo canales entre sí, canales íntegramente chilenos.

ZONA DEL ESTRECHO

El Estrecho de Magallanes es una V. con su vértice en cabo Froward, un poco más al E., está la desembocadura del canal Magdalena.

Es una ruta amplia que une a dos océanos, el Atlántico y el Pacífico.

Esta es una ruta internacionalizada, abierta a la navegación de todas las banderas del mundo, no así el canal Beagle ni los canales que conducen de éste al Estrecho.

Hacia el S. se abren los siguientes canales de E. a W.: Magdalena, Acwalisnan, Bárbara y Abra, hacia el N. el canal Jerónimo que conduce a los mares de Otway y Skyring, y el canal Smith de la ruta de canales patagónicos.

WALLASTON Y CABO DE HORROS

Hacia el S. del Beagle está el archipiélago de las Wollaston, el de las islas Hermitas, donde en la isla Hornos de este grupo, está el famoso cabo de Hornos, más hacia el W. están las islas Diego Ramírez.

III. TRATADO DE 1881 APLICADO AL BEAGLE

El instrumento internacional más importante en nuestras relaciones con Argentina, es el Tratado de Límites de 1881. Este Tratado fué aprobado por ambos gobiernos y ratificado por ambos Congresos. Por él cedimos a Argentina toda la Patagonia, la mitad de la Tierra del Fuego y parte de la soberanía del Estrecho de Magallanes, pero es un tratado que hay que respetar.

EL ART. 2.º Y 3.º

El artículo 2.º de este tratado, después de fijar el trazado de la línea fronteriza al N. del Estrecho, dice:

"Los territorios que quedan al N. de dicha línea pertenecerán a la República Argentina y a Chile los que se extiendan al Sur, sin perjuicio de lo que dispone respecto de la Tierra del Fuego e islas adyacentes al artículo 3.º"

Es decir, con esta última frase se ligaba el artículo 2.º con el 3.º dejando para Chile todos los territorios que se extiendan al S. de la línea divisoria y estos territorios son: *el Estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego con sus archipiélagos, salvo los que especialmente defina en contrario el artículo 3.º*

Analícemos ahora el artículo 3.º

"En la Tierra del Fuego se trazará una línea que partiendo del punto denominado cabo Espíritu Santo en latitud 52º 40' S. se prolongará al Sur coincidiendo con el meridiano occidental de Greenwich 63º 34' W. hasta tocar el canal Beagle".

"La Tierra del Fuego dividida de esta manera, será chilena en la parte occidental y argentina en la oriental. En cuanto a las islas, pertenecerán a la República Argentina las islas de Los Estados, los islotes próximamente inmediatos a ésta y las demás islas que haya sobre el Atlántico al oriente de la Tierra del Fuego y costas de la Patagonia y pertenecerán a Chile, todas las islas al sur del canal Beagle hasta el cabo de Hornos y

FRONTERAS DE CHILE AL SEPARARSE DE ESPAÑA.



las que hayan al occidente de la Tierra del Fuego".

La frase más importante de este artículo es aquella que limita el avance de la línea limítrofe en el Beagle cuando dice "*hasta tocar el canal Beagle*". La línea no se introduce en el canal, no lo comprende, queda fuera de él, sólo lo toca en su borde superior.

El canal resulta así entero de Chile, si hubiera dicho que la línea llegaba hasta el medio o centro, una mitad podría corresponder a Argentina y otra a Chile, pero habría que torcer los términos perfectamente claros del acuerdo para llegar a esta conclusión.

De esto podemos decir que:

Según los términos del Tratado de 1881 vigentes y no alterados hasta la fecha, *la línea fronteriza va por las costas de la Tierra del Fuego, y no hay ningún inconveniente físico para marcarla allí*.

Ante estos antecedentes no hay justificación alguna a las pretensiones argentinas a tierras, islas o canales en el extremo sur.

La idea de que los conceptos modernos del derecho internacional no consideren conveniente o posible dejar costas sin agua, más aún habiendo un puerto que hoy es una base militar en la zona, es un problema diferente del que tratamos, la interpretación exacta, justa y sincera del Tratado de 1881 en cuanto al canal Beagle es la que hemos expuesto, el límite va por la costa, lo que no tendría nada de particular cuando se ceden más de un millón de kilómetros cuadrados de territorio.

El Tratado fué aprobado, como hemos dicho, por ambos gobiernos y ratificados por ambos Congresos.

Esto no es algo excepcional en el mundo, ellos mismos, nuestros vecinos, mantienen en el Río de la Plata en sus límites con el Uruguay una situación similar.

IV. EL CANAL BEAGLE Y SU SITUACIÓN ACTUAL

Chile, por desconocimiento, dejación o negligencia, no hizo desde un comienzo efectivas las disposiciones claras y terminantes

del Tratado de 1881 en el Beagle, y así en el desarrollo natural de la región, fueron apareciendo poblados argentinos sobre las márgenes del Beagle y creciendo otros fundados antes, como Ushuaia, que necesitaban de las comunicaciones marítimas para su comercio y subsistencia. Todo esto hizo que Chile permitiera el libre acceso por mar a estas caletas, navegación que fué intensificándose con el tiempo cuando Argentina creó un establecimiento penal en Ushuaia. Estos hechos dieron origen a la ocupación ilegal por pobladores argentinos de numerosas *islas del canal, como las Bridges, las Eclereurs, la isla Gable*, que estaban más próximas a la costa norte.

Después vino la *ubicación de balizas*, primero ciegas y después luminosas y el establecimiento del faro de *las Eclereurs* en 1921, las primeras ubicadas todas en la ruta de navegación pegada a la costa norte que es sólo usable por buques de poco tonelaje. Pero siempre, tanto en los pobladores como los buques que navegaban estas aguas, existía y ha existido *un reconocimiento de la soberanía chilena en el canal y un apercebimiento de que los pasos que se daban no eran legales*.

Con el retiro del penal de Ushuaia y el cambio de la caleta en base naval, las cosas cambiaron de aspecto, la navegación militar se intensificó y comenzaron a producirse incidentes por atropello argentino a nuestra soberanía.

La navegación que se hizo furtiva en un comienzo, empezó a hacerse ostensible después, correspondiendo a una mayor debilidad nuestra, un mayor abuso.

El solo hecho de haber tenido un buque de guerra en la zona nos habría evitado estos inconvenientes.

La situación de hecho existente hoy día, es la disputa de la soberanía sobre aguas e islas del canal, pero esto no significa ni derecho, ni cesión, ni ocupación o uso legal, porque tanto el canal como sus islas y sus aguas son chilenas.

Por otra parte, Chile ha ejercido siempre

su soberanía sobre Hoste, Navarino, Picton, Nueva, Lennox, las Wollaston y el cabo de Hornos.

En Hoste, Navarino, Picton, Nueva y Lennox hay habitantes chilenos diseminados por sus costas ocupando las mejores caletas.

En Navarino está la subbase naval de puerto Williams con toda clase de recursos.

En todas estas islas hay balizas y faros chilenos. En Picton, caleta Banner, hay una carbonera de la Armada desde 1894 que siempre se ha mantenido desde esa fecha con personal, Lennox fué ocupada en 1896 al igual que Nueva y los buques de nuestra armada desde esos lejanos años han estado haciendo constantes y continuos viajes alrededor de sus islas. El suscrito ha estado sin excepción en todas sus caletas y en todos sus puertos, desde el cabo de Hornos hasta Ushuaia.

V. TEORÍAS ARGENTINAS SOBRE EL BEAGLE

En sus deseos de apoderarse del canal Beagle, nuestros vecinos argentinos han inventado numerosas teorías que a través de los años han ido pasando de moda, pero siempre *una ha estado vigente* para hacer *reclamaciones de límites*.

Todas estas teorías tienden a demostrar que el canal Beagle no se extiende como lo dijeron sus descubridores en 120' desde bahía Navidad a cabo San Pío, sino que es más corto, para dejar así a las islas Picton, Nueva, Lennox e islotes fuera del canal.

Todas concuerdan aproximadamente en que el canal Beagle llega por ahí hasta Punta Navarro, unos dicen que se dobla hacia el sur por paso Picton por la línea de las mayores profundidades, otros dicen que las islas forman un delta en la boca del Beagle, que no es Beagle, otras sostienen que no puede formar la ribera sur del canal, las islas Nueva y Picton que están muy separadas entre sí.

En fin, ya no se haya qué inventar o qué teoría fabricar, pero ninguna soporta el me-

nor análisis serio y todas, desgraciadamente para ellos, están en contraposición con la definición que del canal Beagle hicieron sus descubridores y de las cartas *que levantó Fitz Roy, cartas que se emplearon como documentos integrantes del Tratado de 1881*. La curvatura hacia el sur haciendo salir el canal por el paso Picton está en contra de la descripción que hacen los descubridores de un canal recto donde la visión no se interrumpe ni se cruzan las puntas al navegarlo.

El delta corresponde a los ríos a que están acostumbrados nuestros vecinos, pero cuando se trata del mar y canales, se le denominarán boca N., boca S., etc., pero sería siempre el Beagle, y los descubridores nada hablan de algo semejante. En cuanto a que la ribera sur sería discontinuada y no podría ser ella formada por las islas Nueva y Picton, es desconocer lo que son los canales, no hay canal patagónico o fueguino donde sus riberas no estén formadas por islas separadas entre sí. Pero he dejado para el final la teoría de moda: *"La delimitación de océanos"*.

En 1919 en Londres, en una conferencia oceanográfica se fijó para asuntos de orden cartográfico la delimitación de los océanos Atlántico y Pacífico en el meridiano del cabo de Hornos.

Los argentinos haciendo valer este acuerdo que no tiene ningún carácter de tratado ni cosa parecida, hacen llegar el Atlántico hasta este meridiano y dejan en el Atlántico a Picton, Nueva, Lennox y parte de las Wollaston y de Navarino. Con lo cual, de acuerdo con el protocolo *aclaratorio de 1893, artículo 2.º* que dice: *"Chile no puede pretender punto alguno hacia el Atlántico, como la República Argentina no puede pretenderlo hacia el Pacífico"*, estas islas serían argentinas, pero el Tratado de 1881 dice otra cosa y este acuerdo cartográfico de Londres no tiene *valor jurídico de tratado modificador al del 81 ni cosa parecida*. Pero como esta idea les pareció magnífica a nuestros vecinos, en la conferencia de Oslo de

1938 propusieron como ponencia propia el meridiano de las islas *Diego Ramírez* como límite de los océanos, con esto se corrían 70' más al W. y caía en sus dominios hasta la isla de Hoste, no les importaba que quedaran más hacia el E. posesiones chilenas de acuerdo con el Tratado de 1881.

En la Conferencia de *Mónaco de 1952* insisten sobre esta delimitación, pero Chile reaccionando, hizo ver que estos acuerdos podrían traer consecuencias políticas de límites y pidió que se dejaran pendientes, lo que se hizo. Al mismo tiempo, la delegación del Departamento de Hidrografía de la Armada hizo una valiosa presentación de alto significado científico que echó por tierra estos acuerdos:

Los océanos no podían delimitarse por líneas imaginarias como son los meridianos, la unión o confluencias, de dos masas de agua no podía ser una línea, sino una zona y probaba que la delimitación física y real de los dos océanos estaba, en el arco antillano, la prolongación sumergida de los Andes patagónicos que continuaban emergiendo a veces en islas o archipiélagos hasta llegar a empalmar en la Antártida, en la Tierra de O'Higgins.

Los océanos Atlántico y Pacífico están separados por el mar de Drake y éste pertenece al Pacífico por estar al W. del arco antillano.

Las corrientes marinas van de W. a E. a chocar con esta muralla del arco antillano y hacia su extremo N. aparecen los signos inequívocos de este choque de aguas, los escasos que se observan en la zona.

Si seguíamos con las teorías argentinas el Atlántico no tendría límite introduciéndose en el Pacífico, las aguas del Beagle serían también del Atlántico.

Pero hay cientos de pruebas que dicen lo contrario, las mareas, de 15 a 20 metros en la costa Atlántica se contraponen con las del Pacífico de 1½ a 2 metros. En cabo San Pío la marea es del régimen del Pacífico 1½ metro, la salinidad, la humedad, el plankton,

todo corresponde en la zona del Beagle, al Pacífico.

Ultimamente, el año pasado, después de acordados los protocolos de arbitraje, la Argentina se corrió otra vez al cabo de Hornos abandonando Diego Ramírez. No me voy a extender más en esta materia que es larga y es tema para otra conferencia.

VI. LOS ACUERDOS INTERNACIONALES DEL BEAGLE

Nuestra cancillería ha sostenido o por lo menos así lo sostienen sus personeros, que hay sólo tres maneras de arreglo en los problemas internacionales: el arreglo *directo*, el *arbitraje* y la guerra, y materialmente aplica los dos primeros, el arreglo directo y el arbitraje, pero desgraciadamente para Chile, se olvida, lo que es una lástima, de un *cuarto medio*, que es precisamente el que nos corresponde emplear: *La aplicación de los tratados*.

Si hemos sostenido, haciendo sonar a grandes voces nuestra férrea adhesión a la inviolabilidad de los tratados en el diferendo Perú-acuatoriano, ¿por qué no adoptamos igual temperamento cuando se trata de nuestros propios problemas de límites?

No descartamos como solución el arbitraje, pero sí, sostenemos que siempre debió y debe ser nuestra posición una e inalterable, cambien o no los gobiernos: *La aplicación de los tratados*.

La aplicación de la línea de frontera que fijó el Tratado de 1881 es nuestra única posición, que Argentina sostenga o invente para servir a los intereses de su política otras posiciones, allá ellos con sus tesis.

En el Protocolo del Beagle se comienza por ceder en arreglo directo aguas e islas; se reconoce después la teoría argentina de que el canal Beagle llega sólo hasta punta Navarro y en seguida se somete al arbitraje el resto, en forma tal que se le indica al árbitro cuál debe ser su decisión, totalmente contraria a nuestros intereses.

EL PROTOCOLO DEL BEAGLE

Desde el meridiano del límite hasta Punta Navarro se fija como límite el medio canal, dejando para Argentina todas las aguas e islas hacia el N. y a Chile hacia el S.

En el paso Mackinley queda la isla más grande del Beagle, la isla Gable, al lado argentino. *Al aceptar este procedimiento hasta la Punta Navarro, aunque no se diga, se reconoce que el canal llega sólo hasta esta punta como desean que sea los argentinos, y nosotros perdemos de partida, aguas e islas que son nuestras de acuerdo con el Tratado de 1881.*

¿Es éste un acuerdo ventajoso para Chile? Se habla también de que en este tramo se dejan aguas navegables para ambos países, lo que significa darle inflexiones a esta línea del límite y estas inflexiones van a ser en detrimento de Chile porque el *track* de navegación para buques de calado corre más próximo a la costa sur o chilena, además la seguridad de la navegación en un canal más bien angosto como éste, obligará a los buques a ocupar aguas chilenas. Este es un acuerdo de gabinete.

Desde Punta Navarro hacia el E. viene un arbitraje sometido a la Corte de la Haya y no al gobierno de S. M. Británica que dispone mejor que nadie de los mayores antecedentes geográficos de la zona.

En este arbitraje se ceden de partida los islotes Becasses y la Argentina nos cede generosamente la isla Lennox. Argentina puede ser generosa con lo que no ha sido jamás de ella, lo que es y ha sido siempre chileno. La bandera chilena ha flameado y sigue flameando en Lennox, como en Picton y en Nueva desde hace 80 años. Desde 1896 ha habido pobladores chilenos en Lennox y con igual razón Argentina podría cedernos las islas Wollaston, Hornos y hasta Navarino porque también han sido reclamadas en otras ocasiones y los propiciadores de estos arreglos quedarían encantados de tanta generosidad.

Pero vamos a ver el porqué de todo esto:

Si las islas Becasses son argentinas de partida, el árbitro tendrá que tomar ese punto como extremo de la costa argentina ya que el zócalo desde estas islas hacia la costa será argentino y como es lógico esperar, todo árbitro seguirá con la línea media entre este punto argentino y la costa chilena de Navarino, lo que le dará una línea media que partirá a Picton por la mitad y tomará parte o toda la isla Nueva.

Con esto queda en el lado argentino puerto Banner, la carbonera que la Armada ha tenido desde 1894, la rada Picton, el mejor fondeadero y la mejor posición de la zona.

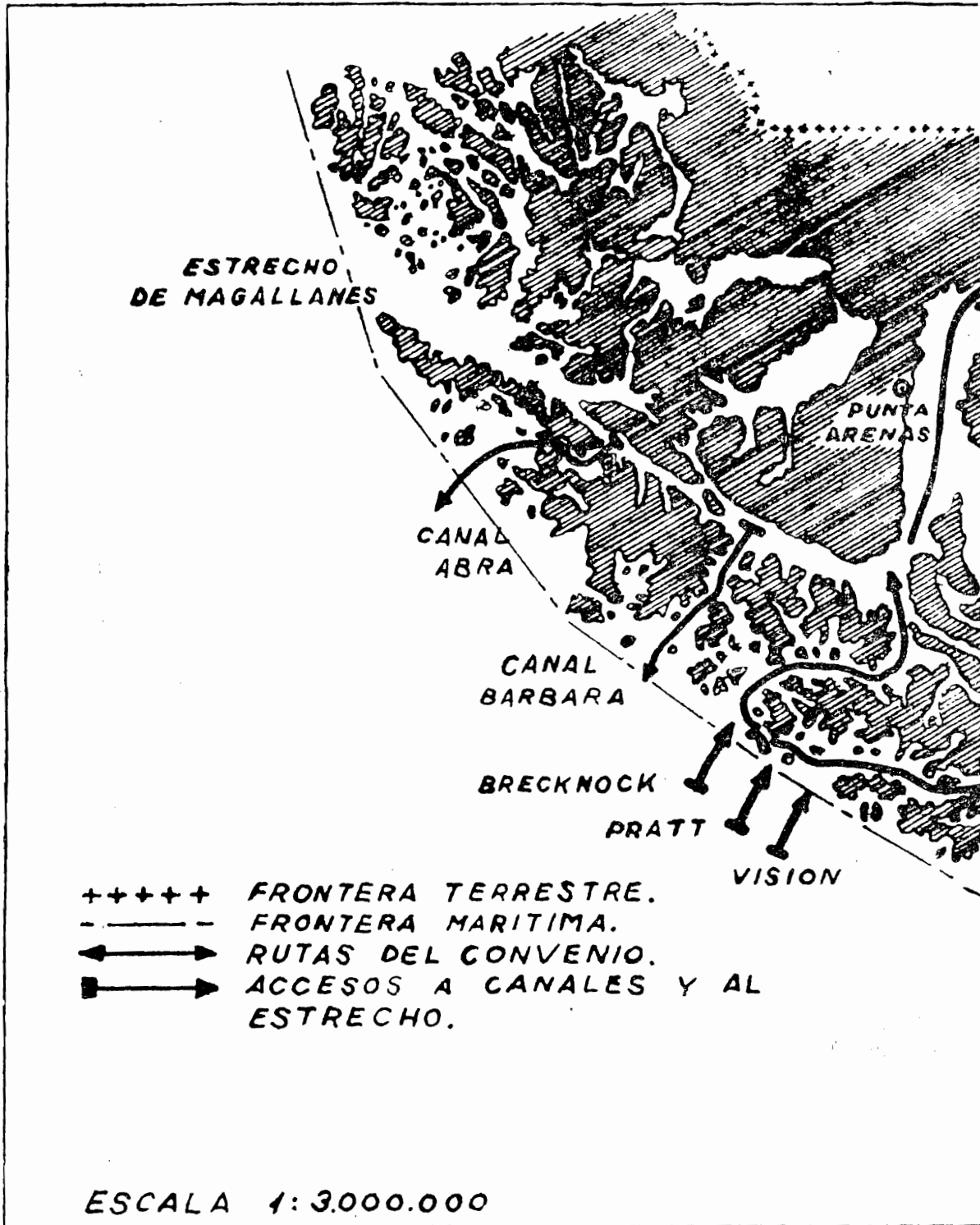
Eso significa la entrega de los islotes Becasses y esto no lo vio nuestra cancillería. Además el *reconocimiento* de Punta Navarro como un límite en el Beagle traerá nuevas consecuencias: el meridiano de Punta Navarro coincide con sólo una diferencia de 1½ millas con el cabo de Hornos de la delimitación de océanos. Hemos comenzado por reconocer una parte de esta línea divisoria.

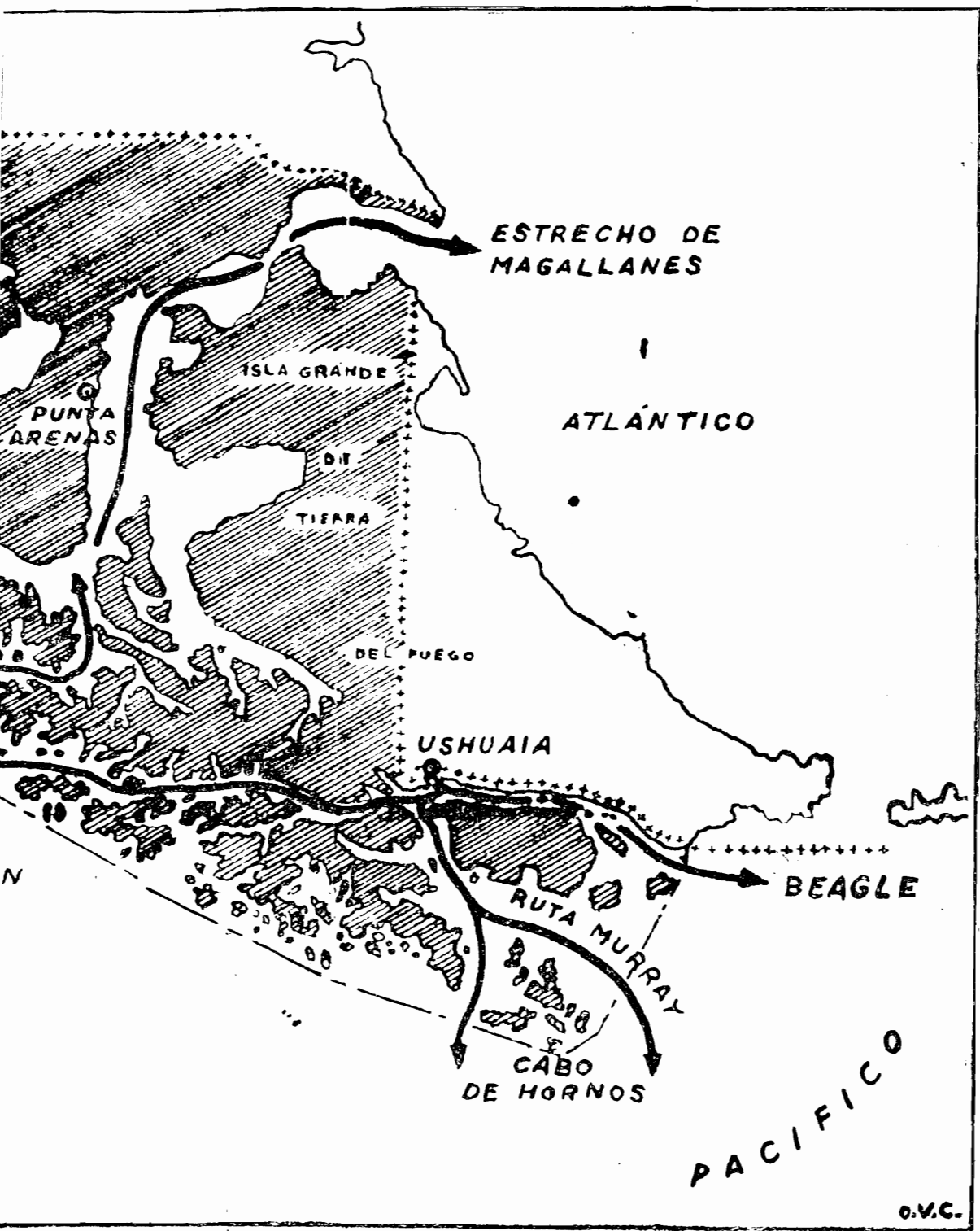
VII. SOLUCIÓN EN EL DIFERENDO DEL BEAGLE

Nuestra posición no puede ser otra que la aplicación del Tratado de 1881.

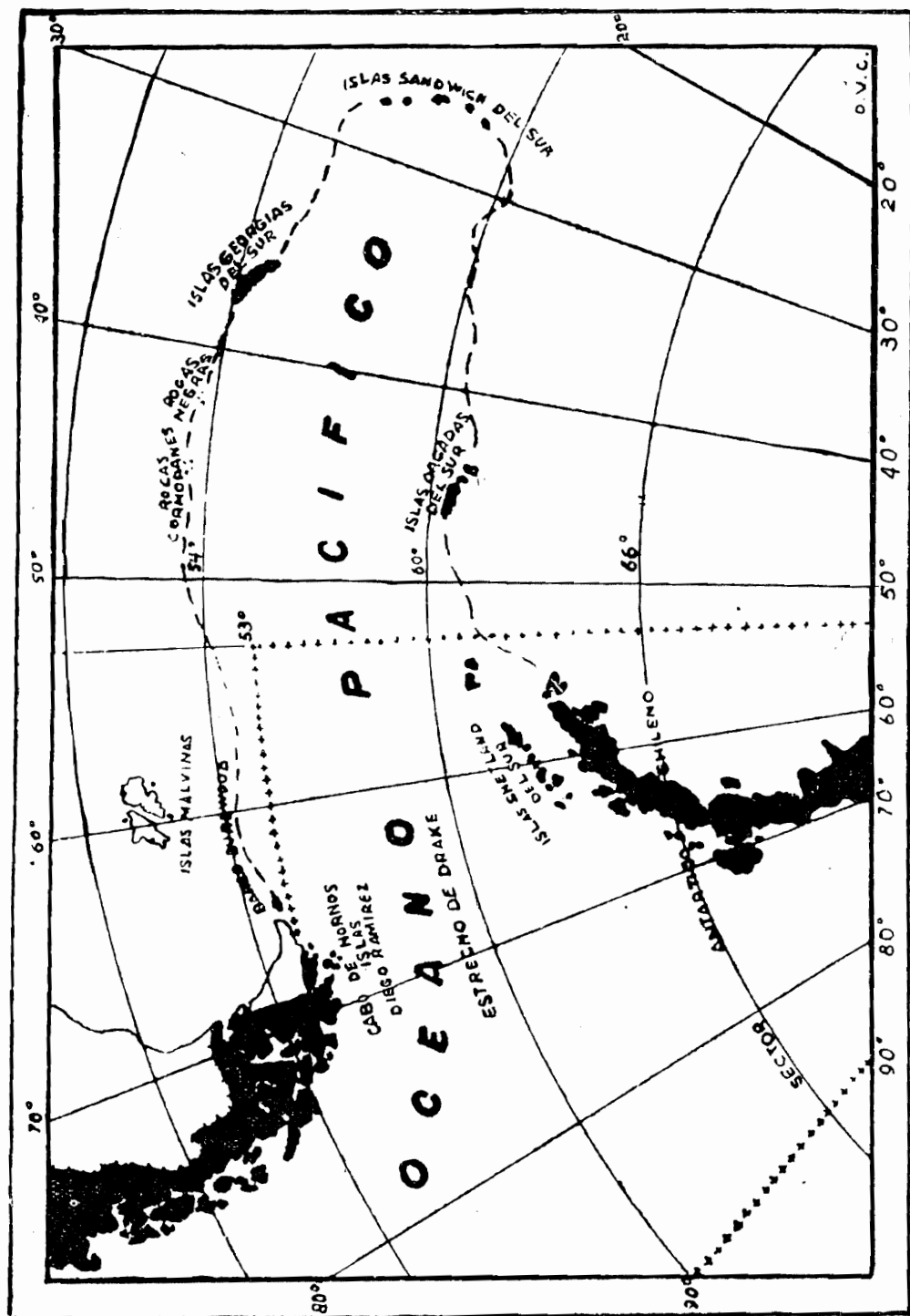
El Beagle es todo nuestro con sus aguas y sus islas, esa es nuestra posición, que Argentina sustente otras no nos importa, que diga el árbitro por dónde corre la frontera en el Beagle a la luz del Tratado de 1881, que diga cuál es el canal Beagle, de dónde parte y hasta dónde llega.

Aparte de lo anterior podemos llegar incluso a un acuerdo de libre navegación por el Beagle desde el Atlántico hasta Ushuaia y si tenemos que ceder algunas islas como las Eclereurs, las Bridges y Gable que se nos compense con igual cantidad de territorio en otro punto.





DELIMITACION DE LOS OCEANOS
ATLANTICO Y PACIFICO



VIII. LOS ACUERDOS DE NAVEGACIÓN COMENTADOS Y POSICIÓN QUE CORRESPONDE A CHILE

Vemos en el mapa las fronteras terrestres al N. del Estrecho y en la Tierra del Fuego.

La frontera marítima está definida por las costas por la línea de las bajas mareas.

Más afuera de esta línea está el *mar territorial* donde el Estado ejerce su soberanía sujeto a limitaciones impuestas por el derecho internacional. Las tierras, las islas, las aguas, dentro de nuestras fronteras son tan chilenas como Santiago.

Las aguas dentro de las fronteras son "aguas interiores" por el solo hecho de encontrarse dentro de ellas.

Es por lo tanto la línea que define la frontera la determinante para conocer si las aguas están dentro o fuera de ella. Lo que está dentro es interior como una ruta, un río o un accidente geográfico cualquiera que se encuentre dentro de nuestro territorio. Para definir el *status jurídico* de las aguas interiores tendríamos que referirnos a las definiciones que acepta el Derecho Internacional Marítimo Moderno. La legislación más reciente, a la luz de la cual nos correspondería fijar nuestra posición, son los acuerdos de la Convención de Ginebra de 1958, acuerdos que fueron suscritos por Chile y Argentina, pero que aún no reciben la ratificación de ambos parlamentos.

El artículo 1.º de la Convención dice:

"La soberanía de un Estado se extiende fuera de "su territorio" y sus "aguas interiores", a una zona de mar adyacente a sus costas designada con el nombre de "mar territorial".

Esta definición nos dice que el Estado ejerce soberanía:

Sobre su "territorio terrestre", sobre sus "aguas interiores" y sobre una "zona de mar adyacente a sus costas" (mar territorial).

La denominación de "aguas interiores" apareció claramente establecida después del fallo de la Corte Internacional de La Ha-

ya el 18 de diciembre de 1951 en el diferendo entre Noruega e Inglaterra por asuntos de pesca. Posteriormente, la Conferencia de Ginebra en 1958 acogió y afirmó estos acuerdos que han quedado definitivamente formando cuerpo de la legislación marítima internacional.

Las "aguas territoriales" se miden hacia afuera de las tierras en dirección a alta mar, a partir desde las costas del Estado ribereño, o de las "líneas de base recta" según la Convención de Ginebra.

Nosotros no hemos declarado las "líneas de base recta" a pesar de que la Armada nacional pidió se hiciera esta declaración.

En cuanto a nuestra legislación, el decreto F. L. N.º 292 del 25 de junio de 1953 que fijó la Jurisdicción de la Dirección del Litoral y Marina Mercante definió los límites de las aguas interiores de acuerdo con el fallo de la Corte de La Haya, además aumentó el mar territorial a 12 millas.

Esta ley dice que la Dirección del Litoral tendrá jurisdicción sobre las aguas interiores de golfos, bahías, estrechos y canales, cualquiera que sea la distancia entre sus costas.

En resumen:

Los canales fueguinos en su totalidad, incluyendo el Beagle y la ruta al Beagle, el canal Murray y la bahía Nassau son "aguas interiores" sobre las cuales Chile ejerce soberanía total y absoluta.

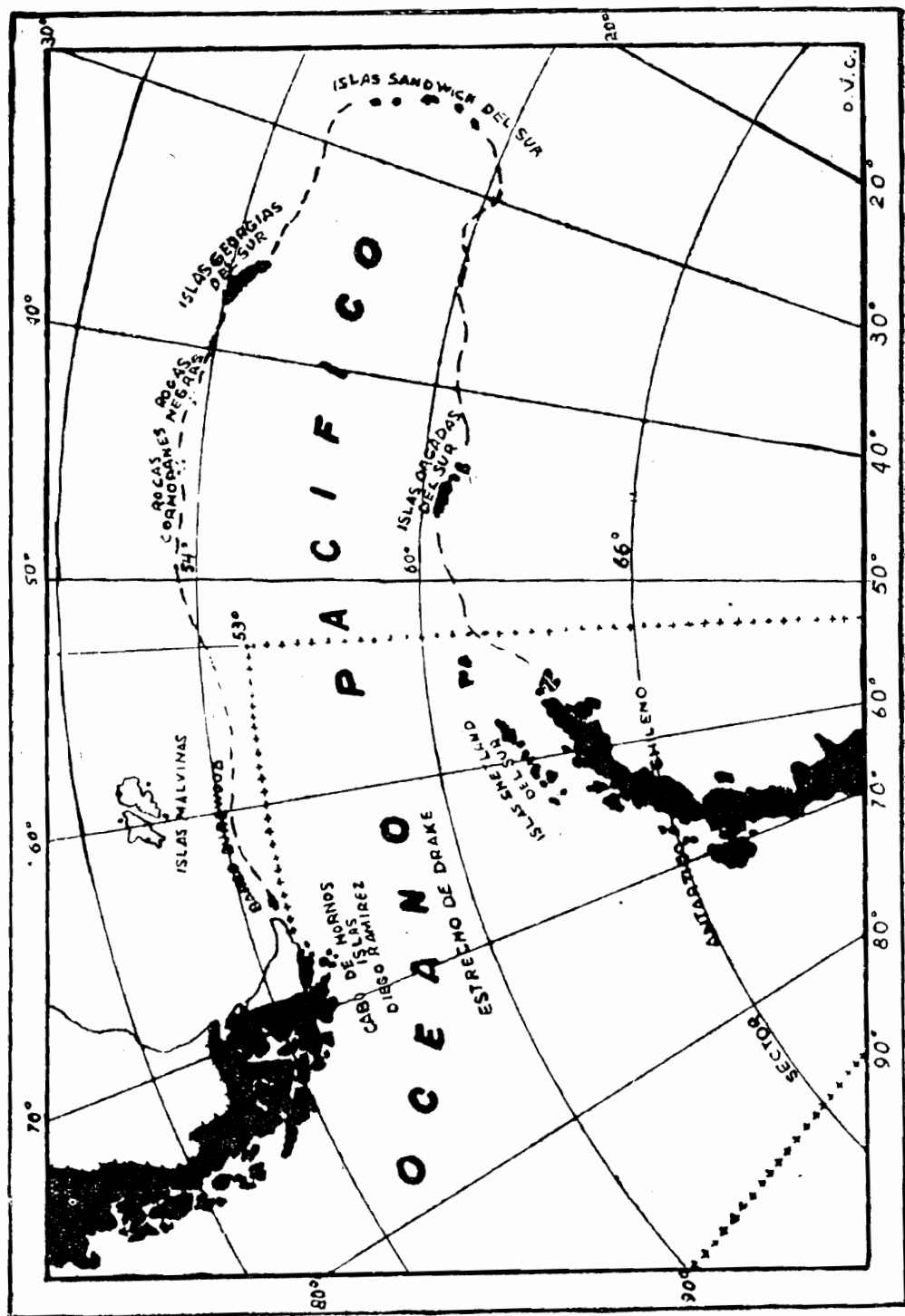
El Estrecho de Magallanes tiene un status diferente, el que corresponde a una vía internacional que une dos océanos, además está regido por el artículo 5.º del Tratado de 1881 que lo internacionaliza a perpetuidad y asegura su libre navegación para las banderas de todas las naciones.

En "el mar territorial" esta soberanía se ve afectada por las disposiciones del Derecho Internacional.

EL PASO INOCENTE

El Derecho Internacional tratando de conciliar por una parte el derecho de soberanía

DELIMITACION DE LOS OCEANOS ATLANTICO Y PACIFICO



disponga de los medios suficientes para asegurar una comunicación de esta naturaleza a tan corta distancia. *¿Qué se pretende con el agregado inconcebible de esta frase?*

Se ha dicho que la Argentina necesita navegar por los canales que se indican en el Convenio, pero cabe aquí una pregunta: *¿para qué necesita que sus buques de guerra naveguen estos canales si la ruta más corta entre Ushuaia y los puertos de su litoral es por la ruta oceánica?* La respuesta es clara, necesita entrenar su personal en la navegación de canales y explorar rutas y fondeaderos, para usarlos, llegado el caso, en toda su capacidad, es decir, necesita esta navegación para fines militares. *Además, así quebranta nuestra voluntad y avasalla nuestra soberanía.*

El buque de guerra simboliza la soberanía del país que representa y cuando entra en aguas extranjeras esta soberanía sigue actuando dentro de la soberanía local. En el artículo 3.º del convenio incluso autoriza el fondeo apareciendo las razones de fuerza mayor y de seguridad en la navegación como justificación. Si pueden ser valederas estas razones en la navegación de canales, en cambio, nada tienen que hacer con el aviso inmediato que siempre podrá darse y no "cuando las circunstancias lo permitan". Además, ¿quién va a calificar esta fuerza mayor o esta seguridad en la navegación que obligan al fondeo?

Esta disposición será una nueva fuente de discrepancias y de problemas futuros.

He dejado para el final, por la gravedad que encierra, un último aspecto de este convenio:

La autorización para navegar el canal Murray y la expresión contenida en los considerandos que dice al autorizar este paso:

"Por la ruta directa, a través del canal Murray, entre el canal Beagle y el pasaje Drake, sin perjuicio de la Condición Jurídica de la alta mar si la hubiere en alguna parte de esta última ruta".

Desde luego, la autorización misma para navegar el canal Murray, no se puede pedir

como ruta habitual, aunque acorte la distancia a la Antártida, a pesar de que siempre se parte del extremo oriental del Beagle, saliendo directamente a aguas libres y no a través de aguas rodeadas de tierras. Esta ruta ni siquiera está mencionada dentro de las rutas de navegación que fija el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, 20 de junio de 1955 mod. por D. S. 5092, 15-12-56, ni el Derrotero, volumen V, y por lo tanto es una ruta prohibida para la navegación extranjera.

Esta navegación se pide con fines militares para mejorar la posición interior de Ushuaia, para desfilas frente a los fondeaderos chilenos de península Hardy y para navegar las aguas de la bahía chilena de Nassau, para fondear aduciendo fuerza mayor, etc.

Fuera de lo anterior se agrega la extraña frase "sin perjuicio de la condición jurídica de alta mar si la hubiere en alguna parte de esta última ruta", ¿qué alta mar hay entre las aguas del Beagle y las de bahía Nassau o se pretende reconocer que puede existir alta mar dentro de las aguas interiores de esta última bahía?

El convenio de navegación es un documento altamente inconveniente y peligroso para Chile en la forma que está redactado.

Si se quiere permitir el paso de naves de guerra argentinas por aguas interiores, es decir, autorizar el paso de fuerzas militares por territorio nacional, salvando el escollo constitucional debe reglamentarse por lo menos como sigue:

Limitando el número de unidades que lo hacen a un tiempo y limitando la frecuencia de estos viajes.

Estableciendo que los submarinos deben navegar en superficie.

Exigiendo práctico a bordo.

Pidiendo "permiso" previo con anticipación.

Prohibiendo el fondeo en la ruta salvo fuerza mayor calificada. Estableciendo una ruta y el tiempo de permanencia o navegación máxima.

Prohibiendo el vuelo de aviones.

En ningún caso debe incluirse el Murray.

IX. VISIÓN GEOPOLÍTICA DEL PACÍFICO Y LAS POSICIONES EN EL EXTREMO SUR

La posición geográfica de un país es una determinante de sus destinos y la relación del hombre y la geografía puede darle un sentido o un valor insospechado a la vida de una nación.

Si nuestros gobernantes del pasado hubieran comprendido el valor de los espacios geográficos y de la posición no habrían cedido tan fácilmente la Patagonia y Chile sería otro.

Del Mediterráneo pasaron al Atlántico las civilizaciones y hoy comenzamos a percibir que el Atlántico envejece dando paso al Pacífico como escenario del futuro y Chile en el extremo meridional de América, con su cara frente a este océano, tiene un destino histórico de insospechadas proporciones.

Sólo falta que los hombres dirigentes de nuestra política exterior hoy y mañana, sepan aprovechar y explotar esta ocasión, tal vez la última que nos brinde el destino de ser algo en el concepto continental y mundial.

En la geopolítica del futuro la acción se planteará como una brega incesante por las posiciones, en la cual será coronado vencedor el que tenga en su poder los puntos claves que controlen las grandes comunicaciones del nuevo océano y allá en las lejanías australes Chile tiene un punto de apoyo, una posición clave, verdadero e inmutable centinela en las puertas del Pacífico sur.

El Beagle y la Antártida controlan el Pacífico sur. He aquí una razón más para deshechar por pernicioso e inconveniente todo acuerdo que debilite o tienda a debilitar nuestra posición en el extremo sur, cediendo o compartiendo soberanías.

Y en el aspecto estratégico cualquier enemigo que viniendo desde el este pretenda amagar nuestras costas en el Pacífico, no pasará si nosotros estamos firmes en el extremo sur, porque quedaremos a sus espaldas. Hay un espacio de seguridad entre el extre-

mo sur y nuestro centro que no existiría si perdiéramos el sur. ¡No lo debilitemos!

FINAL

La triste y bochornosa historia de nuestras relaciones con la República Argentina, que parte desde el Tratado de 1881, se ha venido repitiendo sistemáticamente a través de 80 años, aceptando siempre Chile, con una ingenuidad admirable, que vayan solucionándose por el arbitraje problemas de límites que al correr de los años han venido creando nuestros vecinos argentinos.

Nunca han bastado los tratados o acuerdos a que hemos llegado, siempre aparece algo nuevo, algo pendiente que solucionar y en cuyas soluciones hemos ido dejando jirones de nuestra tierra y de nuestros derechos. Siempre hemos cedido desde la desmembración que significó el Tratado de 1881. Parece que la entrega de toda la Patagonia, la mitad de la Tierra del Fuego y parte de la soberanía del estrecho de Magallanes hubiera significado poco.

Nuestra inveterada ingenuidad parece que nos hubiera hecho creer que a fuerza de concesiones lograríamos algún día aplacar los apetitos de nuestros vecinos. Don Gonzalo Bulnes ha dicho que "en nuestras relaciones con Argentina podemos vanagloriarnos de nuestra buena fe, pero no de nuestra inteligencia", de lo que debe tomarse debida nota.

Es la decadencia del espíritu nacional y de la virilidad la que se ha manifestado hoy más que nunca entre los propiciadores, colaboradores y sostenedores de los arreglos que se propician.

En un artículo de prensa he dicho que: "en 1881 pocos fueron los que comprendieron los destinos de Chile cuando la historia puso ante nuestros ojos la decisión para aceptar un futuro de grandes proyecciones (éramos el segundo país en superficie en Sudamérica, con pie en dos océanos). Entonces no supimos enfrentar al destino, ce-

gados nuestros hombres dirigentes por una visión equivocada de una paz cómoda, sin lucha y sin honor. Queremos para Chile una política exterior que borre el bochornoso pasado, que al ceder nos empequeñeció y nos dejó relegados a una suerte enana, sin que siquiera se comprendiera nuestro inmenso sacrificio”.