



# A dos meses de Beagle...

Por Raúl G. Couayrahorcucq

**El autor de la nota  
estuvo en el lugar de los hechos  
donde se produjo el último incidente  
argentino-chileno.**

**Los momentos de dramatismo vividos entonces  
y la firme actitud argentina,  
están ahora convertidos  
en el cruce de notas secretas.  
No perder en la mesa de negociaciones  
lo que se ganó en la guerra.  
A la Patagonia no la van a argentinizar  
con discursos.**

Muy pocos países pueden exhibir, a lo largo de su historia, una agresividad expansiva tan continua a expensas de sus vecinos como en el caso de Chile. El primitivo territorio de la Capitanía General de Chile —dependiente del Virreinato del Perú—, delimitado al norte y al sur por los ríos Salado y Bío-Bío, se ha ido extendiendo en busca de las condiciones que la geografía negó a esa franja territorial apretada entre el mar y la cordillera. Esa continuidad expansionista de Chile derivó, primero, en sus guerras hacia el Norte, que le valieron la conquista de territorios peruanos y bolivianos; y, hacia el sur, indecisos sus gobernantes en la aventura de una guerra fruc-

tuosa con Argentina, en los continuos planteos vindicativos de los que siempre obtuvo alguna ventaja. "Primero los cuestiona, luego plantea el litigio, para finalmente pedir el arbitraje, con la esperanza, no pocas veces cumplida de que de todo ello sacará algún partido" (Estudio del CISA).

Puna de Atacama, Paso San Francisco en Catamarca, Paso Huemules, Río Encuentro, Laguna del Desierto, Cancha Carrera, Río Turbio, son todos planteos que, como lo indica un valioso estudio del Centro de Investigaciones Sociales de la Argentina "no son hechos aislados sin relación entre sí, sino eslabones de una larga cadena de intentos que realiza Chile para ocupar territorios que, histórica y jurídicamente son argentinos". En el caso concreto de las islas del Canal de Beagle, el problema es de antigua data, pero desde el 25 de julio de 1905 existe un "modus vivendi", aunque no se haya ratificado el protocolo Rodríguez Larreta-Vergara Donoso, que traza una división del canal y adjudica islas e islotes. En este caso, como en los anteriores, Chile practicó actos de jurisdicción tomando posesión de las islas Picton, Nueva y Lennox. Ello, ante la indiferencia administrativa de los gobiernos argentinos. Las dos primeras islas nombradas siguen en disputa. En cuanto a la Lennox, nadie parece recordarla.

## AL ARBITRAJE

En agosto último se produjo un nuevo incidente en Beagle, que como se relata más adelante, fue motivado por la insólita pretensión de adjudicarse Chile la propiedad absoluta de las aguas del canal, rompiendo un estado de cosas que se mantenía desde 62 años atrás. En esta oportunidad, la iniciativa parece haber estado en la marina chilena, obedeciendo a problemas políticos internos. Pero, pese a ello, el gobierno de Frei ratifica de inmediato la continuidad de la política trazada, proponiendo que se lleve el problema al arbitraje.

## LOS HECHOS DE AGOSTO

El viernes 25 de agosto, Chile dejó planteada una nueva exigencia territorial contra la Argentina, al interceptar una nave de guerra al pesquero "Cruz del Sur" en aguas del canal de Beagle. Dos días después, al intentar repetir el secuestro de aparejos y la expulsión de la zona del pesquero, la nave chilena encontró serena pero enérgica respuesta del aviso "Chiriguano" y de la lancha "Zurubi", de la Marina argentina, a los que posteriormente se unió la fragata "Azopardo". Por el lado chileno, una moderna torpedera había llegado a toda máquina desde Punta Arenas y tomado posiciones. Junto a los paredones de hielo de la isla argentina de Gable, el "Cruz del Sur" seguía en expectante pesca. La artillería (30 y 40 mm por un lado, otro tanto por

el chileno, más los inquietantes torpedos de la lancha, fabricación española, 1965) de las cuatro naves, había sido desentoldada y los hombres ajustaban las miras. No duró mucho tiempo, visto desde afuera. Sobre cubierta, deben haber parecido siglos.

Todo terminó cuando un misterioso "hombre de azul, imperioso caballero rubio, porte de almirante", llegó en una ballenera a bordo del patrullero "Fuentealba" y con un par de órdenes hizo concluir el episodio: el "Cruz del Sur" recuperó sus redes y canastillos centolleros y los cañones recuperaron pacífica posición vertical. Parece un episodio minúsculo. Pero sólo lo parece: los cañones estuvieron cargados y, bien se sabe, los cañones sólo se cargan para ser disparados.

### ¿CUAL ES EL ORIGEN?

Por segunda vez en pocos días, Chile ha planteado su absoluta soberanía sobre un curso de agua que nunca estuvo en discusión: el canal de Beagle. El primer incidente tuvo como protagonista al carguero panameño "Ballenita", cuyo capitán debió pagar en Valparaíso una fuerte multa en dólares "por no haber utilizado los servicios de un práctico chileno en sus aguas jurisdiccionales", esto es, en el canal de Beagle.

Y bien ¿cuál es el real motivo de todo esto? No se trata ya de desoladas tierras cordilleranas como en Laguna del Desierto, ni de pequeños montículos que cubren las olas, como en el caso de Snipe. Ahora es, directamente, un curso de agua internacional cuyo bloqueo no puede tolerar la Argentina sin grave perjuicio para sus intereses comerciales y obvio detrimento de su soberanía. En Ushuaia, a donde llegamos en busca de una visión directa, se nos dijo:

—Es una decisión unilateral de la marina chilena, inspirada por el partido Nacional, para crear dificultades al presidente Frei...

—Pero la provincia de Magallanes está gobernada por gente de Allende, nada sospechosa de conservadorismo y sí de todo lo contrario...

—Vea, con tal de voltear a Frei, el partido Nacional se alía con el diablo.

Curiosamente, la unanimidad en apreciar los episodios como vinculados a la situación interna chilena, se complementaban con el arresto de legisladores, principales dirigentes del partido Nacional, por orden del propio Frei.

### ¿DIPLOMACIA?

El sábado 26 de agosto, la Argentina presentó dos enérgicas notas de reclamación al gobierno chileno por los casos "Cruz del Sur" y "Ballenita". En el segundo de los casos, se pedía "reparación", es decir reintegro de la multa aplicada al carguero.

Doce días después, de regreso de Santiago (fue llamado por su gobierno), el embajador chileno Videla Lira entregaba al canciller Costa Méndez

lo que se esperaba una respuesta oficial a las "enérgicas potestas argentinas". No fue así; según la febril indagatoria periodística, Videla Lira fue solamente portador de un misterioso sobre dirigido al canciller, rotulado como "Personal".

### CHOLGAS Y CENTOLLAS

Si en el ámbito diplomático el tiempo y las recepciones son los mejores paliativos, en cambio en Ushuaia el recelo no ha disminuido. Ellos lo ven así:

—Este es el mejor puerto natural que tiene el país. Ibamos en progreso a todo tren. En un año habíamos tenido en tránsito 7 buques extranjeros; dos traían turistas. ¿Ahora, volverán?

Y la pregunta que flota en el aire es: ¿Qué pasará cuando vuelvan a salir los pesqueros?

—Porque no sólo nos bloquearán la salida al Pacífico; también perjudican una fuerte industria local, la pesca.

Sobre esto, es palabra autorizada el patrón del pesquero "Cruz del Sur". Eduardo Brisighelli, 44 años, casado, 2 hijos, "fueguino y a mucha honra", nacido en las márgenes del Lago Buenos Aires el 12 de noviembre de 1923, vive de cholgas y centollas, que envasa en su propia fábrica. Brisighelli es el gran actor del "episodio Beagle": a él le secuestraron los chilenos sus implementos de pesca y lo conminaron a alejarse de Gable: —"Si hace 20 años que pescó allí...".

Uno ve su rostro curtido y casi solemne y piensa que este hombre nació a bordo. No es así. Curiosamente, llegó a Ushuaia vinculado a la incipiente aeronáutica comercial argentina, como representante de "Aeroposta", en 1948. Ni soñaba con la pesca de mariscos. El lo cuenta así:

—Eran tiempos más que duros para la aviación. Una mala calle era la pista y los aviones llegaban, tiempo mediante, cada 7 días. Por lo general traían pasajeros y carga... Pero volvían vacíos. Los barcos eran más seguros. Así fue que comenzamos a pensar en cubrir con algo práctico las bodegas "en lastre". ¡Y qué mejor para enviar a Buenos Aires que los mariscos de la zona! La aventura duró poco. Un trust porteño (de lejos viene la historia) no quiso saber nada con cholgas y centollas frescas y baratas, que le arruinaban el negocio... Y nos arruinaron a nosotros. Pero tuvimos fe. Y, ya que estábamos, seguimos adelante, pescando y envasando.

—¿Qué capital tienen ahora?

Brisighelli nos mira de reojo y musita: —Entre 22 y 25 millones de pesos, pero hechos con trabajo.

### EN MEDIO ORIENTE

La fábrica de conservas "Lapataia", sobre la bahía fueguina del mismo nombre, llega a tener, en temporada de pesca, hasta 65 personas trabajando. Exceptuando el dueño, todos son chilenos.

El pesquero "Cruz del Sur", con 7 tripulantes, también tiene mayoría de trasandinos: sólo Brighelli y su maquinista, Tomás Bebán, son argentinos.

Esto no es accidental, ni en Ushuaia ni en la Patagonia. Allí conviven los argentinos con un elevado porcentaje de chilenos, que en la capital fueguina llega al 35 % y en la zona rural al 40 %. Reparticiones estatales como Vialidad Nacional, también tiene mayoría de trabajadores chilenos. Y ni que hablar de los obreros: un argentino cada diez chilenos.

Desde la provincia de Magallanes, las radios trabajan duro divulgando encendida prédica pro-chilena. Desde el sector argentino, Radio Nacional de Ushuaia no puede competir: sus programas son "demasiado cultos". El panorama puede cambiar, ya que se espera inaugurar oficialmente un circuito cerrado de televisión, de mayor atractivo popular.

A esta altura, parece irremediable hablar de "Argentinizar la Patagonia". Veamos cómo lo ven los fueguinos:

—A la Patagonia no la van a argentinizar con discursos. Aquí hay muy poca gente común que sepa lo que es "infraestructura". Pero todos saben, a fondo, lo que ocurre cuando nieva; cuando hay borrasca, cuando no llegan ni barcos ni aviones y se va agotando lentamente la leche condensada. Para nosotros, infraestructura deficiente es éso que ha visto usted: un DC-3 "varado" en Río Grande, pilotado por héroes que sobrevuelan Ushuaia buscando "un hueco en las nubes bajas para tirarse". Infraestructura deficiente, es cuan-

do, como ahora, en siete días no entra otro avión que uno de Marina. Y la gente corre tras un diario, una revista de Buenos Aires, para ver si seguimos siendo argentinos...

El tono es amargo. Y lo es más, cuando nos hablan "del lado chileno".

—Ellos tienen magníficos caminos. Y un nacionalismo que no se duerme. Aquí enfrente, en Puerto Williams, tienen pistas aptas para que aterricen "máquinas grandes", en cualquier tiempo. ¿Cuándo nos tocará a nosotros?

Los dejamos para dirigirnos a Lapataia. Había comenzado a nevar y el camino es bravo. Ocho kilómetros más adelante, se rompió un "palier". Y quedamos aislados, a mitad de camino. El paisaje admirable se desdibujaba: fallas de infraestructura.

## LOS PAPELES

A dos meses del incidente —que estuvo a un paso de desencadenar graves consecuencias militares— la situación sigue "en estudio", único dato que se filtra en nuestra Cancillería. No es exactamente esa una política de "frontera fuerte, gobierno fuerte". Los "papeles" no demuestran el mismo espíritu que animó a la Marina de Guerra cuando debió actuar en forma inmediata, según se dice, con órdenes del propio Presidente de abrir el fuego si fuera necesario. Aunque el fuego no se abrió, valga recordar el significado de la conocida frase: "No perder en la mesa de negociaciones lo que se ganó en el campo de batalla".

