

ANTECEDENTES DE LA RECLAMACION ANTARTICA BRITANICA. LAS CARTAS PATENTES DE 1908 Y 1917

ANTONIO RODRIGUEZ CANESSA

Universidad de Playa Ancha
de Ciencias de la Educación

A fines de la primera década del presente siglo, y ante una serie de circunstancias de índole internacional Gran Bretaña procedió a hacer efectiva su primera reclamación formal sobre parte del Continente Antártico y los territorios adyacentes, incluyendo las islas que conforman el llamado «arco antillano austral», y poniendo, por primera vez, en discusión la cuestión de la soberanía antártica, que dió lugar en las décadas venideras a otras reclamaciones, incluso sobre territorios sobrepuestos, generando fuertes tensiones en el área, especialmente en los años cuarenta cuando se desató la denominada Carrera de las Bases.

Formando parte de la dependencia de las Islas Falkland, la primera reclamación, extendida en Londres el 21 de julio de 1908, comprendió:

«El grupo de islas conocidas con los nombres de Georgias del Sur, Orcadas del Sheland del Sur, Islas Sandwich y el territorio conocido como Tierra de Graham, situados en el Océanos Atlántico Sur, al sur del paralelo 50 de latitud sur, entre los grados 20 y 80 de longitud Oeste»¹.

Esta primera reclamación fue la consecuencia lógica de un prolongado período de hegemonía naval y marítima británica en el Atlántico, cuyas raíces más remotas arrancan del orden mundial constituido tras la firma del Tratado de Utrecht, a comienzos del siglo XVIII². Por esa fecha Inglaterra ya se definía como un «Imperio del Mar»³, logrando reducir a Holanda, otrora dominador de los mares, a la categoría de Estado cliente,

¹ Véase, *El Territorio Chileno Antártico*, publicación del Departamento de Límites sección Antártica s/e, Ministerio de Relaciones Exteriores. Cap. X, pág. 159-160.

² Un buen estudio de la preponderancia comercial británica en el Atlántico lo constituye el libro de Pegg Liss *Los Imperios Trasantlánticos*. Editoria F.C.E., México, 1989.

además de haberse apoderado progresivamente de gran parte de los beneficios de comercio portugués en el Atlántico y el Indico. La preponderancia de los intereses marítimos de España cada vez se fue haciendo más ilusoria ante la aparición británica y por la sencilla razón que desde ese momento obtuvo el dominio del mar.

Un siglo después, en medio de vacío del poder que sobrevino al desordenado proceso emancipador americano, Inglaterra dio un nuevo paso en la expansión marítima Austral, consumando la arbitraria incorporación del estratégico archipiélago malvino el 3 de Enero de 1833³. Con la materialización de este viejo y anhelado objetivo, el gobierno de Londres afianzó su presencia en el Atlántico Sur, pasaje natural hacia el Pacífico Austral y los Territorios Antárticos.

Para Chile, en cambio, la cercanía de Gran Bretaña en esa importante ruta de comunicación marítima, constituiría, en caso de conflagración, una seria amenaza para la mantención del comercio independiente y toda intromisión extranjera, más aún en una región que no había sido incorporada plenamente a la soberanía chilena. Convendría preguntarse entonces ¿Qué habría sucedido a los intereses de Chile sobre el Cono Austral Americano y su prolongación antártica, si la oportuna fundación de un fuerte en el Estrecho de Magallanes no se hubiera concretado en 1843?

A comienzos del presente siglo, la industria lobera y ballenera mundial estaba afectada por una constante escasez de capturas y por la incesante sobreexplotación de esas especies. Dada esa situación esa industria amplió sus actividades a los ricos espacios marítimos australes del planeta. Paralelamente y a causa de una febril carrera hacia la conquista del Polo Sur, Inglaterra desplegó ingentes esfuerzos de carácter científico para hacerse presente en estos desolados rincones del orbe. En el marco de estas circunstancias económicas, políticas y científicas es que la antigua posesión de las Falkland y las Georgias del Sur, considerada esta última de su dependencia, facilitaron la convergencia de Gran Bretaña en la Antártica, expresada jurídicamente en 1908 al decretarse la primera Carta Patente. (Véase figura 1).

³ Véase, George Lichtheim *El Imperialismo*. Madrid Alianza Editorial 1972. El autor dedica un capítulo a estudiar la formación de Gran Bretaña como «Imperio del Mar».

⁴ Véase Lauvio H. Dstefani *Malvinas, Georgias y Sandiwch del Sur, ante el conflicto con Gran Bretaña*. Edipress S.A. Buenos Aires 1982.

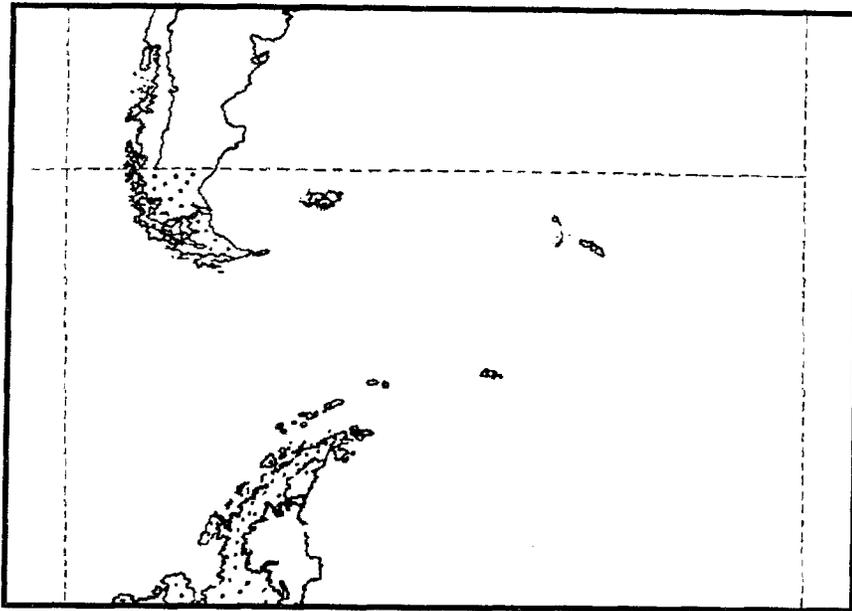


Fig.1 Carta patente británica de 1908

La primera argumentación esgrimida por Gran Bretaña es la tesis del descubrimiento, atribuido a James Cook, el insigne explorador inglés de fines del siglo XVIII. El segundo título invocado es la expedición británica que en 1889 se estableció en las proximidades de la playa de Riddley y la efectiva penetración hacia el interior del continente helado que comenzó en 1907 con la fallida tentativa del Teniente Shakelton, y que fue retomada más tarde, en 1912, y con éxito, por el Capitán Scott a pesar de haber fallecido con muchos de sus compañeros al intentar retornar a Inglaterra. El viaje de Scott representa para la postura inglesa el cumplimiento de la magna tarea de la conquista polar, trazada anteriormente por sus predecesores Cook, Biscos, Ross y Shakleton, además de ayudar a reforzar el tercer argumento británico: la ocupación efectiva.

No es nuestro ánimo entrar a discutir la validez de los argumentos británicos, no obstante, debemos poner de manifiesto, que la gran mayoría de los Estados pioneros en el descubrimiento y conocimiento del mundo antártico, pueden exhibir acciones que en su conjunto son comparables a las británicas y ayudaron a sacar del olvido y del total aislamiento al magnífico continente blanco. Esta actividad se enmarcó en la constante colaboración internacional, que ha primado en la mayoría de las misiones llevadas a cabo, como así también en el sostenido progreso experimentado en el conocimiento antártico. Aún

así, la determinación del gobierno británico para fijar límites en una amplia superficie incluyendo territorios americanos, arrancó en último término de una serie de circunstancias específicas, de fuerte resonancia en la primera década del presente siglo, de las cuales podemos mencionar las siguientes:

- 1 La alarma que produjo en el Foreign Office, las negociaciones chileno-argentinas en 1906, tendientes a abordar conjuntamente el estudio y la delimitación del territorio antártico sudamericano. A este respecto, elocuentes son las palabras del canciller chileno Antonio Huneeus Gana, cuando tras el proceso de conversaciones bilaterales señalaba:

«Nuestra relación con la República Argentina ha progresado en cordialidad y en nada menoscaba las diferencias subsistentes acerca de la delimitación de nuestras fronteras en el Canal Beagle y acerca de algunas posesiones en la región polar. Los territorios antárticos en estudio con materia propia de exploración aún no completas, que urge estimular, y las cuales habrán de seguir»⁵.

El carácter pionero de estas conversaciones junto a los posibles alcances, apresuraron la determinación británica de enviar el navío «Endurance» al mando del legendario Shackleton, al tiempo de acelerar la dictación de la primera Carta Patente (1908). Sobre este particular, resulta interesante constatar que el reclamo territorial británico buscó sobreponerse en territorios de antigua ocupación chilena y argentina (1843), sometidos incluso en un amplio Tratado de Límites (1881).

- 2 El desahucio definitivo al Tratado Anglo-Americano sobre la construcción conjunta de un canal interoceánico en Centroamérica, desplazó a Inglaterra de toda posibilidad de participar directamente de los beneficios de esta magna obra. En las negociaciones sobre un nuevo Tratado, ratificado en 1902, Inglaterra sólo pudo obtener de Estados Unidos que se

«estableciera una cláusula que garantizara la neutralidad del canal y que éste estuviera abierto a los navíos de todas las banderas y que jamás fuese bloqueado ni considerado como objetivo en un conflicto bélico»⁶.

⁵ Véase, *Antecedentes históricos de la Política Internacional de Chile en la Antártica* Negociaciones chileno-argentinas de 1906 y 1908. Capítulo I, pág. 73-74.

⁶ Cristián Guerrero Yoachim *Notas para el estudio acerca del interés de los Estados Unidos en el Océano Pacífico*. En Primeras Jornadas de Estudio de la Cuenca del Pacífico: Centro de Estudios de la Cuenca del Pacífico, Valparaíso. 1987. Pág. 92.

El alejamiento de Inglaterra de toda posibilidad de ejercer su protagonismo en la construcción y administración de la estratégica vía de comunicación marítima, reforzó su preocupación por el destino de las antiguas rutas australes donde podría hacer valer sus pretensiones sin la incumbencia directa de otra potencia hegemónica y donde por lo demás participaba mayoritariamente de su tráfico⁷.

3 La viejas rivalidades europeas tampoco estuvieron ausentes de la decisión británica, más aún cuando su liderazgo mundial, pacientemente construido durante siglos, mostraba signos inequívocos de declinación. Por contrapartida, desde fines del siglo XIX, Alemania conquistó rápidamente en el mundo la condición de nueva potencia industrial, marítima y colonialista, construyendo su Imperio ultramarino con «piezas» y «pedazos». La carrera europea por la supremacía marítima, tuvo en el año 1908 un momento decisivo para la suerte de Inglaterra, al votar el Reichstag alemán favorablemente la tercera ley naval, aumentaba las construcciones en aproximadamente un 20%, superando por primera vez en la historia contemporánea a su más enconado y temido rival continental⁸. Es lógico de concluir que Inglaterra ante un inminente conflicto bélico con Alemania, buscara adelantarse a sus consecuencias, procediendo a reclamar sus derechos en una amplia zona del cono austral americano, incluyendo sus inmediatas vías de comunicación marítima.

⁷ La participación mayoritaria de los navíos a vapor de procedencia inglesa, queda de manifiesto si se comparan las tres banderas principales con participación en el comercio del puerto de Punta Arenas en los años 1906, 1907 y 1908.

Nacionalidad de la Bandera	Registro de Entrada	Registro de Salida	Total Movimiento
Inglesa	348	261	609
Chilena	249	233	482
Alemana	201	200	401

Fuente: Claudia Bravo, Oscar Núñez y Pamela Rivera. *Evolución del Comercio Marítimo Internacional de Punta Arenas. 1900-1930*. Seminario de Tesis para optar al Título de Profesor de Estado en Educación General Básica. Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación. Valparaíso, 1988.

⁸ Para un estudio sobre la rivalidad naval anglo-alemana, véase, André Mouroise *Eduardo VII y su Epoca*. Editorial Juventud. Barcelona. 1956.

Conclusiones

La consolidación de Inglaterra como Imperio marítimo -comercial en los primeros años del siglo XVIII, incentivó tempranamente un marcado interés por hacerse presente en la zona austral americana. Un siglo después de consumada la incorporación del archipiélago malvino, su inmutable permanencia, abrió un nuevo paréntesis al fijar el gobierno de Londres su mirada sobre las regiones antárticas. El procedimiento empleado por las autoridades británicas dio así una categórica respuesta a la pregunta que, una vez se hiciera en el Congreso chileno el Diputado Mena, al consignar la perjudicial consecuencia que conlleva para los afectados las apropiaciones indebidas de territorio empleadas por la potencia europea:

«Acaso no hemos visto (a los ingleses) posesionarse ex-abrupto de las Malvinas para decidir más tarde el derecho que para ello tengan?».

Para el especialista en el tema Oscar Pinochet de la Barra, la reclamación antártica británica, que incluyó extensos sectores del territorio de Chile y Argentina fue fruto de una resolución errática y apresurada, no exenta de un gran sentido del humor.¹⁰ Sobre el particular, es preciso advertir que la propia naturaleza de la medida no

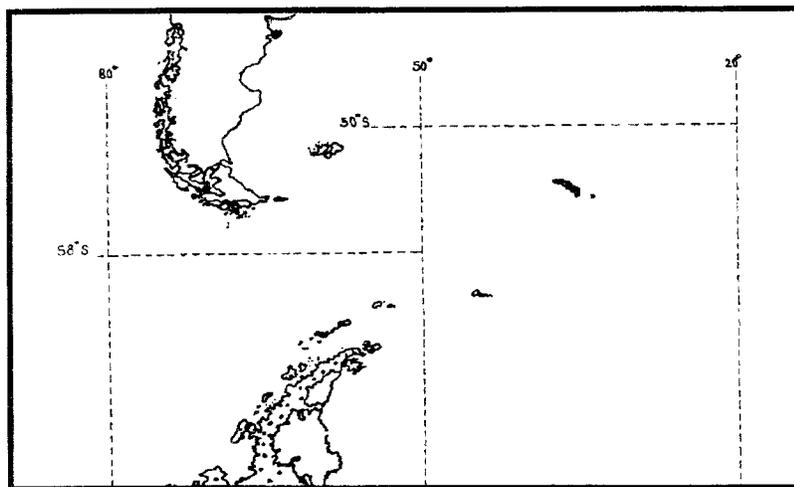


Fig.2 Carta patente británica de 1917

⁹ Véase Cámara de Diputados de Chile. Sesión 27ª Ordinaria del 7 de Agosto de 1858. Pág. 205

¹⁰ Véase, Oscar Pinochet de la Barra, *La Antártica Chilena y sus Implicancias Diplomáticas* en Walter Sánchez y Teresa Pereira, *150 años de Política Exterior Chilena*. Editoria. Universitaria, Santiago, 1977. Pág. 253.

resiste tal argumentación, más aún cuando se constate que solo una década después la reclamación británica se circunscribió en los términos razonables (Véase figura 2).

Por estos motivos, la extensión de una Segunda Carta Patente en 1917 buscó simplemente enmendar los efectos de una disposición viciada ante el Derecho Internacional, que incurridó en la desacertada decisión de reclamar como propios extensos espacios marítimos y terrestres sujetos desde mucho antes a la efectiva soberanía de Chile y Argentina.

Aunque por espacio de muchos años, Inglaterra ha argüido como fundamento de sus derechos antárticos, el Descubrimiento, la ocupación y la penetración hacia el interior, sólo en la Primera Carta Patente quedó expresamente consignado que sus territorios, incluyendo los archipiélagos subantárticos pasarán... *«a ser dependencias de nuestra colonia de las Islas Falkland»*¹¹.

Inglaterra como potencia extracontinental, intentó de este modo soslayar los mejores derechos chilenos e incluso argentinos desprendidos de su inmejorable posición geográfica. Más adelante, la formulación de la tesis de la continuidad o contiguidad dio cuerpo jurídico a esta posición chilena, que fuera elaborada por el gran internacionalista Alejandro Alvarez e incluida en los planteamientos del especialista Pinochet de la Barra y otros estudiosos del tema, en el transcurso del siglo XX¹².

En síntesis, el grueso de las reclamaciones contenidas en las Cartas Patentes en especial la Primera, más que una legítima formulación de derechos, fue un producto más de la ambiciosa política de corte imperialista sustentada por las grandes potencias de la época. La generalizada actitud expansionista que marcó este período (1880-1914) fue encabezada por una Gran Bretaña fuerte y ambiciosa que por espacio de tres décadas: *«casi no hubo un año en que no adquiriera algún nuevo territorio»*¹³.

¹¹ *El Territorio Chileno Antártico*, Op. Cit., Pág. 159-160.

¹² Véase Alejandro Alvarez *«Le trois International Américain»*. Paris. 1910. Un análisis de la interesante posición del internacionalista chileno en la clase de Arbuét V. Heber y otros autores. *Antártida Continente de los más para los menos*. Fundación de Cultura Universitaria. Montevideo, 1979.

¹³ Véase Ricardo Krebs W., *Algunas consideraciones acerca de la Transformación del Mundo en la Epoca del Imperialismo*. En Segundas Jornadas de Estudio de la Cuenca del Pacífico. Valparaíso, 1989. Pág. 30.

Afortunadamente, desde mediados de siglos los efectos traumantes de este proceso de rivalidad internacional fueron cediendo frente a la construcción de un Orden Internacional más estable. A fines de la década de los años '50, la cuestión Antártica entró por la senda de los acuerdos y las negociaciones. La materialización del Tratado de Washington (1959), facilitó la creación de un sistema antártico en un clima de cooperación y entendimiento, dejando en el recuerdo, los largos años de tensión y hostilidad.