

LA GEOPOLITICA DEL OCEANO INDICO

MÁS del setenta por ciento de la superficie total de la Tierra se encuentra cubierta por el mar. Esta enorme superficie incluye el Océano Pacífico (181 millones de kms. cuadrados), el Océano Atlántico (90.600.000 kms. cuadrados), el Océano Antártico (13 millones de kilómetros cuadrados) y el Océano Indico (77 millones y medio de kilómetros cuadrados). Actualmente la cuenca oceánica de la que vamos a tratar es considerablemente menos extensa por cuanto que en esas cifras se incluye los mares limítrofes, cinco de los cuales pertenecen al Océano Indico. De modo más especificado, el Océano Indico «no es precisamente como tal un océano, sino justamente un nombre dado al sector meridional de otros océanos contiguos al continente antártico» (1). Es la menor porción de los mares del globo que cubre la región comprendida entre el Cabo de Buena Esperanza y el Cabo Leeuven en Australia y al norte de la línea que los enlaza (2).

El Océano Indico tiene su linde occidental en Africa y los dos mil quinientos kms. de la costa de Arabia llamada Hadhramaut; al Este se halla limitado por Birmania, Tailandia, la península de Malaca, Indonesia y Australia. Al Norte se divide en el mar Arábigo y el Golfo de Bengala, con la India separando esos dos senos. En el ángulo noroeste se extiende por el Golfo de Aden y de Oman. El primero de éstos enlaza con el Mar Rojo y a través del Canal de Suez

(1) E. A. MOWRER y MATHE RAJCHMAN: *Global War, An Atlas of World Strategy* (Nueva York, W. Morrow & Co., 1942), partes del cual han sido reproducidas en Harold & Margaret Sprout, Eds., *Foundations of National Power* (Nueva York, D. Van Nostrand Co., 1951), pág. 227.

(2) Desde la ciudad del Cabo hasta Fremantle, Australia, hay 8.729 kilómetros; desde Karachi al Golfo Indico hay más de 7.400 kilómetros.

con el Mediterráneo y por el estrecho de Gibraltar con el Atlántico. El Golfo de Oman enlaza con el Golfo pérsico en cuyo fondo se halla Basora; enlaza al Irán y el Irak con Turquía (y por tanto con los Dardanelos) y con el Mar Caspio de la U. R. R. S. «Desde cualquiera de ambos, el Golfo de Oman o el Golfo de Aden, hacia el Noroeste al Mar del Norte, es la línea más breve y más practicable con la que puede cortarse netamente la masa continental Europa-Asia-Africa en dos y dominarla estratégicamente» (3).

Continuando el examen del Océano Indico desde el Occidente al Oriente nos encontramos con el Golfo de Bengala, tras pasar por el Cabo Comorin y Ceilán coronando el Golfo de Bengala. Más allá de la India se encuentran además del Afganistán, el Tibet, y por consiguiente, la principal vía de comunicación terrestre con la China.

Nos encontramos después con la Península de Malaca, Indonesia y Australia al Este, que están enlazadas con los tres pasos principales para el Mar de la China: 1.º el Estrecho de Malaca; 2.º el Mar de Timor, Mar de Arafura y el Estrecho de Torres en el Mar del Coral (parte del Océano Pacífico), y 3.º el Estrecho de Bass entre Australia y Tasmania. (La parte meridional es ya el abierto Mar Antártico.)

Su papel en las alternativas de las relaciones de las potencias. Históricamente el Océano Indico comenzó a participar en el rumbo de la política de las potencias europeas en el siglo XIX. En 1805 la victoria de Trafalgar otorgó a Gran Bretaña el derecho a considerar el Océano Indico como otro lago británico. La construcción del Canal de Suez incitó a Londres a reforzar su dominio sobre el Océano. Inglaterra tenía intervenido el Mar Rojo por sus dos entradas y Aden recuperó la importancia que había tenido durante el predominio de la navegación egipcia y arábiga en el Océano Indico. El Canal de Suez nuevamente reintegró a Suez su antigua importancia como vía principal de comunicación entre India y Europa antes de que Vasco de Gama hubiera descubierto la ruta del Cabo. Mientras Turquía fué capaz de tener en sus manos todos los enlaces de la India con el Occidente, la desviada ruta africana constituyó un rodeo larguísimo para Europa. Pero la apertura del Canal de Suez situó al Océano Indico mucho más cerca de la intervención del núcleo eu-

(3) Ibid., pág. 229.

ropeo de potencias y representó un progreso sin precedentes para el tráfico.

Mas los últimos decenios del siglo XIX vieron ya el cambio de rumbo del papel desarrollado por el Océano Indico. En 1898 los Estados Unidos ocuparon las Filipinas como potencia también interesada en el Pacífico; el Japón, poco antes (1895) y después de haber derrotado a la China, se anexionó a Formosa; Francia ocupó Madagascar en 1890 y Alemania a Tangañica, trozo de litoral africano en el Océano Indico. La ocupación de Somalilandia le otorgó también a Alemania un sector de costa en ese Océano. Las rivalidades de las grandes potencias volvieron otra vez a reflejarse en el Mar Rojo. Francia estableció una base en Yibuti, frente a Aden; Italia hizo de Eritrea una colonia suya, pretendió construir una base naval en Massaua y formuló reclamaciones sobre el Yemen.

Pero las amenazas efectivas procedieron primero de Rusia y luego de Alemania, dos potencias terrestres cuyos designios eran debilitar a la potencia marítima: Gran Bretaña. La amenaza continental a la India proviniente de Rusia produjo más de un siglo de roces persistentes y de abiertos conflictos entre Inglaterra y Rusia. En efecto, desde aquel punto de vista la India es un enorme promontorio triangular que se extiende desde la Cordillera del Himalaya, la barrera de montañas más prohibitiva del mundo. Los planes geopolíticos del proyecto Berlín-Bagdad del Kaiser Guillermo II antes de 1914 tuvieron también sus implicaciones siniestras en cuanto atañían a la India, por ser el Oriente medio, en cierto sentido, el punto neurálgico de la «Commonwealth. El grandioso plan del proyecto del «Ferrocarril Berlín-Bagdad» (conocido en tiempos modernos como el «Eje euroasiático transversal») era, si no un atajo entre los Océanos Atlántico e Indico, una especie de puerta trasera para penetrar en el Océano Indico (4).

(4) Para más detalles, vid. SIDNEY B. FAY: *The Origins of the World War* (Nueva York, The Macmillan Co., 1928); A. F. PRIBRAM: *Austria-Hungary and Great Britain, 1908-1914* (Nueva York, Oxford University Press, 1951); C. L. SULZBERGER: «Germans Preparations in the Middle East», *Foreign Affairs*, XX, 4 (julio de 1942), págs. 663-678; E. MORAVEC: *The Strategic Importance of Czechoslovakia for Western Europa* (Praga, Orbis, 1938); E. M. EARLE: *Turkey, the Great Powers and the Baghdad Railway* (Nueva York, The Macmillan Co., 1923); J. B. WOLF: *The Diplomatic History of*

Al estallar la primera guerra mundial la armada británica era la que dominaba el Océano Indico a pesar de hallarse interesados en él los principales Estados europeos: Francia, Alemania e Italia tenían territorios en el litoral africano que da a ese mar. Alemania, potencia originariamente báltica, había ido desarrollando perfectamente su plan para penetrar en el mar Arábigo y aminorar la dominación británica en esa región. Pero el adverso resultado de la guerra privó a Alemania de penetrar en el Océano Indico, y el plan del «eje transversal euroasiático» quedó detenido por algún tiempo. Los británicos adquirieron influencia en el estado independiente del Irak, y allí constituyeron entonces un baluarte contra el peligro proviniente del Norte europeo. Francia estableció una poderosa base naval en Diego Suárez, en Madagascar. La Italia de Mussolini construyó en Massaua, en las costas del Mar Rojo, una gran base naval, y la conquista de Etiopía constituyó un paso más del proyecto del Duce para poner en práctica sus grandes planes. Pero el designio de unir Eritrea y Abisinia en un gran imperio continental sólo se había llevado a cabo a medias cuando estalló la segunda guerra mundial. Por el mismo tiempo Gran Bretaña había invertido una inmensa fortuna en hacer de Singapur el Gibraltar del Oriente y en crear una pequeña escuadra en la India.

Los comienzos de la segunda guerra mundial cambiaron totalmente el aspecto de la situación en ese sector. La derrota de Francia y la intervención italiana en el Mediterráneo y en el Mar Rojo dejó a Ingla-

the Baghdad Railroad (Columbia, Miss.; University of Missouri, 1936) es una reconsideración del problema a la luz del material que se hizo asequible después de haberse publicado la obra de EARLE. De conformidad con G. P. GOOCH: *Before the War*, vol. II. *The Coming of the Storm* (Nueva York, Longmans, Green & Co., 1928) nunca hubo una amenaza tal como el *Drang nach Osten*. El primer profeta de la tendencia alemana hacia el Océano Indico fué FEDERICO LIST, quien la preconizó en su *Das nationale System der Politischen Oekonomie*; muchos años después ese grito olvidado fué propuesto por PABLO DEHM en sus numerosas obras, y en 1892 en la de KAERGER: *Kleinasien, ein deutschen Kolonisationsfeld* despertó considerable interés. En 1903, PABLO ROHRBACH sugirió en su *Deutschland under den Weltvölkern* la creación de una «esfera autónoma y casi cerrada de producción y de consumo». Vid. también P. W. IRELAND: «The Baghdad Railwail: Its New Role in the Middle East», *Journal of the Royal Central Assian Society*, XXVIII, 3.^a parte, julio 1941, páginas 329-339; M. K. CHAPMAN: *Great Britain and the Baghdad Railway* (Northhampton, Mass., Smith College Studies in History, 1948).

terra sin eficacia alguna como dueña del Océano Indico, sobre todo cuando los principales combates tuvieron lugar en el Pacífico. La amenaza japonesa del 1942 comprometió por algún tiempo la seguridad de la India y puso en peligro el predominio aliado en el Océano Indico. Esa amenaza indujo a los Estados Unidos a mantener una considerable fuerza militar en la India y también en lugares como Birmania. Al invadir los japoneses en la segunda guerra mundial a Birmania e Indochina, los países septentrionales a ellos limítrofes adquirieron nueva importancia como portillos estratégicos para el acceso al interior del Asia. El Irán, por ejemplo, constituyó uno de los principales enlaces entre la U. R. S. S. y los aliados. Los suministros a la Unión Soviética fueron descargados todos en los puertos del fondo del Golfo pérsico desde Karachi (hoy en el Pakistán); y desde esos puntos de comunicación transatlántica fueron transportados a través de los desiertos y cordilleras del Irán por ferrocarril, por camiones, y hasta en caravanas animales, hasta los puertos del Mar Caspio y a las estaciones ferroviarias soviéticas del Turquestán meridional. Los puertos marítimos de la India constituyeron accesos suplementarios para entrar en la China. Con el bloqueo japonés del litoral chino y la ocupación de Birmania e Indochina, las únicas rutas suplementarias de acceso a los territorios no ocupados de la China fueron durante algún tiempo los caminos a través de los desiertos de Sinkiang, las pistas montañosas por las alejadas cordilleras del Himalaya y una línea aérea desde el Nordeste de la India.

Redes aéreas. En realidad el transporte aéreo desempeñó aquí un papel de excepcional importancia en los esfuerzos bélicos de los aliados durante la segunda guerra mundial. Hubo un período considerable durante el cual la ruta mediterránea estuvo casi cerrada para el tráfico aliado. La pérdida completa de esa ruta mediterránea y el ataque japonés en el Pacífico y en el Sudeste de Asia hizo caer una pesada carga sobre las líneas aéreas del Océano Indico. Las vías aéreas transafricanas enlazaban con la línea británica a Teherán, Karachi y Calcuta. En Teherán esa línea aérea británica enlazaba con otra soviética que conducía a Moscú. Y desde Calcuta aviones nacionales chinos traspasaban volando las montañas hasta Chunking. De ese modo el enlace con la red transafricana completaba un sistema de líneas aéreas que se extendían desde Chunking, Calcuta y Moscú hasta Londres y Wáshington, y a su vez se comunicaban con

las principales capitales aliadas constituyendo la línea vital de las Naciones Unidas.

Otra red se extendía exteriormente a través del Pacífico, una rama de la cual, la línea inicial a Filipinas y China, vía Hawai, Midway, Wake y Guam, estuvo por algún tiempo interrumpida a causa de la invasión japonesa. Pero la ruta meridional a Nueva Zelanda y Australia fué desenvolviéndose y extendiéndose cada vez más, desempeñando eventualmente un importante papel en la guerra del Pacífico y del Océano Indico. Tan estrechas conexiones pusieron de manifiesto que la seguridad del Océano Indico no se podía desligar de la situación en el Pacífico, y tres vías principales y dos secundarias lo unían con el exterior. Las vías principales iban desde el Atlántico, bordeando el Cabo de Buena Esperanza; a través del Oriente Medio por el Canal de Suez o por el fondo del Golfo Pérsico; y desde el Pacífico por los estrechos de Malaca o Sonda o por la Península de Malaca. Las secundarias pasaban a través de los pasos del Noroeste de la India y por los septentrionales de Birmania y Assam.

Aspectos contemporáneos. La situación estratégica del Océano Indico llegó a hacerse mucho más importante después de la eliminación del Japón a fines de la segunda guerra mundial. La importancia estratégica del Asia meridional se hizo entonces mucho más notoria que durante la guerra. Pocos años ha que se comenzó a darse cuenta que la amenaza producida por la China comunista, mucho más próxima a la región que el Japón y con establecimientos más extensos y poderosos esparcidos por toda ella, constituía un foco de problemas internacionales.

Al mismo tiempo, las crecientes exigencias nacionalistas del Asia meridional comenzaron a derrumbar el anterior sistema imperialista construido alrededor de la supremacía de la Gran Bretaña sobre la India. Inglaterra se vió obligada a renunciar a la India y a acceder a la creación de un Pakistán, un Ceilán y una Birmania independientes. Indonesia e Indochina comenzaron a luchar por su independencia y pronto recibieron apoyo de los comunistas por parte de los ejércitos de la China comunista que avanzaban por las fronteras de Asia. El éxito de los comunistas chinos, la guerra de Corea y la absorción del Tíbet dentro de la órbita comunista hicieron de la India el único obstáculo realmente principal interpuesto entre la Rusia soviética y el logro de sus designios fundamentales de conquistar Asia.

La India, asentada en el Océano Indico es la más extensa nación no comunista de Asia.

Hoy, el Océano Indico y su ámbito es tan inestable como lo fué anteriormente la región balcánica. Con las fuerzas comunistas amenazando las fronteras septentrionales de la India tras haber absorbido el Tibet, y apoyando la independencia y las guerrillas en el Sudeste asiático, la extensión del Océano Pacífico es un vacío que la prepotencia de la India está intentando llenar y no demasiado eficazmente. Al desaparecer la Gran Bretaña como potencia marítima en la intervención de la suerte de la India, es ahora Rusia quien ambiciona apoderarse de la India continental y del Asia meridional a través de la ruta del Tibet y de los referidos países contiguos, incluyendo el ámbito del Oriente Medio (5).

Singapur. La caída dramática de Singapur durante la segunda guerra mundial fué uno de los acontecimientos más trágicos de la historia del Imperio inglés. En efecto, hasta esa fecha, hasta el comienzo del poderío de la aviación, Gran Bretaña podía llevar a cabo su política mundial con la permisible seguridad de que su supremacía marítima en el Extremo Oriente estaría apoyada por la existencia de una potente escuadra con su base en Singapur. Hasta tal época el dominio político de la Gran Bretaña en el Océano Pacífico había sido constituido por su poderío marítimo. «El dominio del mar se lo proporcionó a Inglaterra un arma móvil con la que podía hacer presión sobre la China operando contra las ciudades de la costa de ésta y en el Yantsé. Lo cual fortalecía además a Gran Bretaña sobre sus competidores por ser capaz de disponer en el Océano Pacífico de una escuadra mucho más poderosa que cualquier otra potencia occidental» (6).

La Historia ha venido demostrando siempre la importancia de Singapur. Esta ciudad malaya, denominada en el idioma malayo «Singhapura», del sánscrito que significa «Ciudad del León», ya era importante en el siglo XIII. Pero destruída por los japoneses en 1365,

(5) K. M. PANNIKHAR: *India and the Indian Ocean* (Londres, Allen & Unwin, 1945), reproducido en Harold y Margaret Sprout, ob. cit., pág. 232.

(6) Grupo de estudios del Royal Institute of International Affairs: *Political and Strategic Interest of the United Kingdom* (Nueva York: Oxford University Press, 1940), pág. 214.

permaneció en ruinas hasta que fué reconstruída por Sir Tomás Raffles en 1819, convirtiéndose en propiedad de la Compañía de las Indias Orientales en 1824 y eventualmente en capital de la colonia de los Establecimientos del Estrecho en 1836. Llamada frecuentemente la «encrucijada del Extremo Oriente» comenzó a ser un gran puerto y centro comercial. Como base naval británica del Extremo Oriente fué capturada por los japoneses el 15 de febrero de 1942, quienes volvieron a llamarla «Schonan». Después de su liberación fué incorporada en 1946 a la colonia de Singapur de la Corona británica (7).

El establecimiento de Singapur como base naval antes de la segunda guerra mundial fué consecuencia de la agresión japonesa a Manchuria en la China. El que el Japón tuviese intenciones de extenderse hacia el Sur influyó sobre el temor de Australia, Nueva Zelanda y la India acerca de la cuestión de la cooperación en la defensa en el Océano Pacífico, y Singapur fué escogido como lugar de emplazamiento de una base céntricamente situada y fuertemente fortificada. Lo rodeaban las tres cuartas partes del territorio del Imperio británico, habitada por otras tres cuartas partes de la población del Imperio. Australia, así como Nueva Zelanda, la Malasia británica y la India habrían de depender en cuanto a su defensa de una escuadra que operase desde Singapur.

Las ventajas naturales de Singapur como punto de concentración no agotaban las posibilidades estratégicas de la base. Como Suez y como la zona del Canal de Panamá domina uno de los pasos clave de las vías marítimas del mundo. El estrecho de Singapur, un canal de sólo 16 kilómetros y medio de anchura situado entre Singapur y la isla holandesa de Riou, constituye uno de los pasos cómodos entre el Océano Pacífico y el Indico; es un portillo que ningún barco transatlántico importante o escuadra de guerra puede eludir en su ruta hacia el Este o el Oeste, y es también el centro geográfico comercial para Malasia y las islas occidentales de Indonesia.

La isla tiene un excelente puerto natural. Con excepción del es-

(7) Para detalles adicionales, vid. RUPERT EMERSON: *Malaysia* (Nueva York, The MacMillan Co., 1937); L. A. MILLS: *British Rule in Eastern Asia* (Minneapolis, Minn. University of Minneapolis Press, 1942); E. H. G. Dobby: *Singapore: Town and Country*, *Geographical Review*, XXX (1940), 84-109.

taño y de las fundiciones, la ciudad carece de industria alguna importante, pero ha acrecentado su riqueza con el comercio de tránsito. Pequeños vapores locales distribuyen las mercancías procedentes de Europa, América y el Extremo Oriente que aquí las vendían, conducidas por sus grandes navíos transatlánticos a Malaca, Sumatra, Borneo occidental y hasta Birmania y la Indochina francesa. De retorno, esos barcos cargaban caucho, estaño, aceite, pimienta, palmiche, aceite de coco y pescado en salazón. En todas las épocas los navíos del Extremo Oriente tienen que pasar por Singapur en su viaje a China, Indias Orientales y el Japón; los del Occidente se detienen allí en su ruta a la India, Africa y Europa. Añádase a esto el hecho de que un círculo de 3.600 kilómetros trazado alrededor de Singapur tocaría en las posesiones coloniales excesivamente pobladas de Holanda, Francia, Portugal y la Gran Bretaña; las riquezas tropicales de tales posesiones pasan por Singapur en su camino para Europa y América, y los productos manufacturados de Europa, Estados Unidos y hasta del Japón se almacenaban y distribuían en Singapur.

La misma base naval es una islita enclavada en el extremo de la Península de Malaca y separada de ésta por un estrecho canal de sólo unos 1.850 metros de anchura; al Sur de la islita se halla el estrecho de Singapur, el canal principal del comercio entre el Pacífico occidental y el Océano Indico, y al Noroeste de aquélla se encuentra la extensión meridional de la Península de Malaca. La isla de Singapur que se halla casi exactamente bajo el Ecuador, tiene cuarenta y nueve kilómetros de largo y veintiséis de anchura. Cuando Sir Stanford Raffles, como agente de la Compañía de las Indias Orientales la adquirió en 1819 del sultán de Yehore, a través del angosto canal, por el Norte, había una espesa masa de jungla que sólo daba paso a una pequeña aldea de pescadores. Al decidir los británicos la construcción de una gran base naval en el sitio elegido, éste era un laberinto de alejadas tierras pantanosas. Un acabado programa de limpieza y de desecación precedió a la construcción. Los británicos intentaron hacer de Singapur «el Gibraltar del Este», la «línea Maginot» inglesa en el Extremo Oriente. Aunque el almirante Jellicoe reclamaba una base naval británica «capaz de enfrentarse con el Japón» en Sidney, antes que en Singapur, el almirantazgo y los políticos británicos necesitaban «asegurar» Birmania y la India tanto como a los antípodas. Los dominios expuestos de Australia y

Nueva Zelanda fueron los primeros en llamar la atención acerca del hecho de quedar prácticamente indefensos. Gran Bretaña siempre había tenido una flota en el Pacífico; un puñado de cruceros era todo lo que el almirantazgo británico podía ostentar al Este de Suez antes de la segunda guerra mundial. El espacio del Pacífico estaba considerado como el menos peligroso de los siete mares. El rápido avance del Japón después de la primera guerra mundial y un insólito progreso de la armada japonesa cambió ese cuadro y obligó a la construcción de Singapur.

La historia entera de la construcción de la base es, por lo demás, lamentable; aún más que su paralela de los esfuerzos de la defensa americana en las Filipinas. La construcción fué impulsada a empujones; tras los tratados limitativos de las fuerzas navales, la Gran Bretaña podía pasar sin tener acorazados grandes en esa base, y aun cuando los hubiera tenido, aún tan tarde como en 1940, Singapur no tenía las suficientes facilidades para el mantenimiento y reparación de grandes acorazados (8). Cuando en 1940 el almirantazgo británico comenzó a apremiar a la Armada norteamericana para que se hiciese cargo de la defensa de Singapur, los Estados Unidos renunciaron reueltamente a hacer nada allí. Sólo algunas muestras de destacamentos de la Real Fuerza Aérea se hallaban allí estacionadas en 1941, así que cuando los acorazados «Príncipe de Gales» y el «Repulse», privados de defensas antiaéreas intentaron interrumpir la invasión de los japoneses sobre la Península de Malaca, fueron echados a pique por los torpedos de los bombarderos.

Cierto es que la fortaleza se hallaba rodeada por emplazamientos de ametralladoras y que cañones de 18 pulgadas ocultos en las islas desde las aguas circundantes cubrían los accesos en un círculo de 45 kilómetros. Pero los ingenieros militares que proyectaron la base de Singapur jamás habían considerado seriamente la contingencia de tener que enfrentarse con un ataque principal a través de la Península de Malaca. Contra lo que se esperaba, la jungla no constituyó un serio impedimento para ese avance. Los ingleses habían contado con las fuerzas amigas francesas de Indochina y con los obstáculos naturales para el caso de una invasión por tierra a través de Malaca.

(8) RUSSELL GRENFELL: *Main Fleet to Singapore* (Nueva York, The Mac-Millan Co., 1952).

Las principales defensas de Singapur estaban todas emplazadas al Sur, frente al mar (9).

Una vez que los japoneses se aseguraron el dominio del aire y de los mares adyacentes, Singapur estaba condenado. Sus principales defensas estaban construídas contra un ataque por mar. El asalto provino del aire y por tierra al avanzar los japoneses por la Península de Malaca desde el vecino Siam. La resistencia, pues, era vana, y los grandes cañones de los accesos marítimos tuvieron escasas ocasiones para demostrar su valía. Cerca de 70.000 soldados británicos fueron capturados junto con la base naval cuando cayó Singapur el 15 de febrero de 1942. El tardío e ineficaz refuerzo de Singapur hizo inevitable la pérdida de Java y de toda la barrera malaya.

Cuando los japoneses fueron desalojados, Singapur recuperó su posición como centro comercial del Oriente; después de tres años y medio de ocupación japonesa la «Ciudad del León» se hallaba de nuevo en manos británicas (10). Es aún hoy el cuartel general británico. Con las fuerzas terrestres y la Real Fuerza Aérea en el Extremo Oriente que guarnecen Malaca, Singapur y Hong Kong y también con el cuartel general de la Armada del Extremo Oriente, Singapur recuperó su anterior importancia, y desde entonces sigue siendo el cuartel general de las fuerzas británicas que mantienen la autoridad inglesa en la marcha de la penetración de los comunistas chinos, quienes, con bases en las fronteras de Tailandia y Malaca, disfrazan sus objetivos con fuerzas malayas, nacionalistas y antiimperialistas.

Las islas Cocos. Aviadores e ingenieros australianos avanzaron sobre las solitarias islas de Cocos, hermoso lugar en medio del Océano Indico, en 1951, para construir una nueva base aérea estratégica y sitio de detención para las fuerzas aéreas que volaban entre Inglaterra y Australia. Las islas, a unos 31.500 kilómetros al Noroeste de Perth, Australia, tenían el más perfecto atolón del mundo y mucha

(9) GEORGE WELLER: *Singapore is Silent* (Nueva York, Harcourt, Brace, 1943), es una acongojante y ardiente narración personal de la caída de Singapur. EMIL HAHN: *Raffles of Singapore* (Nueva York, Doubleday & Co., 1946). Es una historia atractiva del constructor del Imperio.

(10) PENDLETON HOGAN: «Shanghai after the Japs», *Virginia Quarterly Review*, XXII, 1 (Invierno de 1946), págs. 91-108.

gente dice que poseen el mejor clima. Se desconocían allí automóviles, periódicos e impuestos.

Este paraíso se hallaba enlazado de primer momento con el áspero mundo exterior por medio de una estación cablegráfica. El corsario alemán «Emden» envió allí un destacamento de desembarco para destruir la estación. El operador telegrafista pudo, sin embargo, enviar un S. O. S. y Australia logró su primera victoria naval cuando en 1914 el crucero «Sidney» echó a pique al «Emden». Todavía se hallan en las islas Cocos restos del naufragio. En la segunda guerra mundial los japoneses bombardearon la estación del cable. Más tarde la ocuparon los aliados. Las Cocos se convirtieron en una base de bombarderos para el ataque de Lord Luis Mountbatten a los japoneses en Malasia e Indonesia. Las tropas británicas talaron 21.900 palmeras para construir pistas de aterrizaje y volvieron a nombrar a la familia Clunies Ross; más tarde 10.000 británicos, canadienses, australianos e indostaníes guarnecieron la nueva base aérea conocida como «Tiger Force».

Mauricio (antes «Isla de Francia»). Esta montañosa isla de origen volcánico en el Océano Indico, a unos 920 kilómetros al Este de Madagascar, fué descubierta por los portugueses en el siglo XVI. Aproximadamente de forma oval tiene 7.400 kilómetros de largo y la mitad de la anchura de Long Island. Pero es una de las superficies más densamente pobladas de la Tierra. La mayor parte de los muchos grupos raciales representados por los 425.000 habitantes de la isla son trabajadores de plantaciones de azúcar provenientes de la India. Fueron conducidos allí después de que Gran Bretaña estableció la ley aboliendo la esclavitud en 1833. La mayor parte de esos indostánicos son hindús. El cultivo del azúcar es la principal industria.

A causa de la situación de la isla en la ruta inglesa hacia la India, constituyó una amenaza para los barcos británicos durante la guerra entre Francia e Inglaterra a comienzos del siglo XIX. Así que los ingleses la conquistaron en 1810. Pero las costumbres y la lengua francesa todavía se usan. La isla es el punto de unión del cable a Durban, Aden y las islas Keeling o Cocos. Port Louis, la capital, es un puerto fortificado.

El Océano Indico y la nueva ruta aérea estratégica. Mucho antes del pacto del A. N. Z. U. S. fué la cooperación americano-austra-

Jiana la que proyectó la realización de un importante acontecimiento en Sidney en enero de 1952, cuando un avión de la línea aérea Qantas Empire fué enviado a Johannesburgo en el primer servicio aéreo regular a través del Océano Indico.

De las grandes rutas oceánicas del mundo, solamente el Océano Indico hubo de esperar esa conquista por las líneas aéreas. Se habló largamente de que la duración de tres días para 15.500 kilómetros (de ellos 3.700 a través de Australia desde Sidney a Perth) significaba un ahorro de cuatro días en el viaje aéreo de entonces a Africa del Sur. Con la amenaza del desarrollo del comunismo en Indonesia y su extensión por la Malasia, y en medio de las incertidumbres egipcias, era más importante el hecho estratégico de que Australia y Gran Bretaña tuvieran una ruta aérea alternativa a través de Johannesburgo, tan rápida y eficaz como la establecida a través de Yakarta, Singapur y el Oriente Medio.

Esa ruta alternativa fué descubierta por Ricardo Archbold durante la segunda guerra mundial, al encargarle las autoridades australianas de levantar el mapa de Guba para encontrar una ruta alternativa a la que pasaba por Singapur, El Cairo y Europa, ayudando de ese modo a establecer en esas islas bases navales y aéreas del Océano Indico para patrullas antisubmarinas y a llevar a cabo una guerra de desgaste contra los japoneses en Birmania y Malasia. Ello marcó el camino para una ruta meridional con eslabones en Australia, Africa y Sudamérica, que uniera entre sí a Australia con las grandes masas continentales africanas y sudamericanas (11).

JOSÉ ROUCEK

(11) MASSEY STANLEY: «Conquest of Indian Ocean», *New York Herald Tribune*, 24 de agosto de 1952.

