

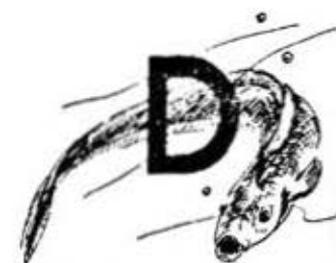
CHILE Y EL PACIFICO SUR

EL CENTRO DE GRAVEDAD GEOPOLITICO TERRESTRE. RUTAS AEREAS A AUSTRALIA. DESTINO HISTORICO.

Por

Víctor CHAVES Dailhe
Teniente coronel (R), Ejército de Chile

El centro de gravedad geopolítico terrestre



DESPUES DE la Segunda Guerra Mundial, los pueblos adquirieron conciencia acerca de su destino, frente a la realidad geográfica y demográfica que vivían. Llegaron a evidenciar —a la luz de las experiencias y de la Historia— una verdad inconcusa: el desplazamiento del "centro de gravedad" geopolítico terrestre, de Oriente a Occidente.

Este fenómeno había sido estudiado en la antigüedad por Plinio el Joven, Heródoto, Tucídides, Jenofonte y, más tarde, por otros geógrafos e historiadores de categoría universal: v. gr. Montesquieu y el filósofo Kant.

En el siglo XIX, Seignobos, Ma'let y Carlyle expusieron sus ideas y después H. Steward Chamberlain, en su obra "Génesis del Siglo XIX", ha comprobado con ellos esta marcha y cambio constante del centro de gravedad geopolítico del

mundo, de Oriente a Occidente, en sus grandes etapas: meseta central del Asia, India, Persia, Asia Menor y Egipto, Grecia y Macedonia, península itálica, península ibérica, hasta llegar a las Américas.

En la primera mitad del presente siglo, autores del renombre de Mommsen, Wells y Van Loon han no sólo sustentado, sino demostrado la progresión constante del centro de gravedad —comercial y de influencia— en todo orden de cosas y que viene desplazándose, volvemos a repetirlo, del Este hacia el Oeste.

En su "Historia del Pacífico", Van Loon establece, incluso, que el centro de gravedad del mundo habría dado una vuelta completa alrededor del planeta, para venir a fijarse, en forma incontrovertible, en medio de la mayor masa de agua en el globo terráqueo —en el Pacífico Sur— el "Océano del futuro cercano".

Este nuevo epicentro le concede una gran importancia —desconocida y sub-

estimada hasta ahora— a países como Ecuador, Perú y Chile, especialmente este último, que posee una dilatada costa, de más de 4 mil millas y que es dueño, además, de las vías naturales de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico Sur: el Estrecho de Magallanes, el Canal Beagle y el Paso Drake.

Por su parte, los continentes líquidos —los océanos— también han experimentado iguales cambios de gravitación e influencia, a saber: Océano Indico, Mar Caspio, Mediterráneo Oriental, Mediterráneo Central, Mar del Norte, Atlántico Norte, Atlántico Medio, Mar de las Antillas, Pacífico Norte, Pacífico Central y, actualmente, Pacífico Sur.

Se puede argüir, entonces, que este proceso subyacente una circunvalación del globo terráqueo siempre de Oriente a Occidente, lo que ha establecido el verdadero "centro de gravedad" del mundo dentro de los contornos de un área geográfica, cuya importancia preocupa desde hace tiempo no sólo a los hombres de ciencia, sino también a gobernantes, estrategos y economistas.

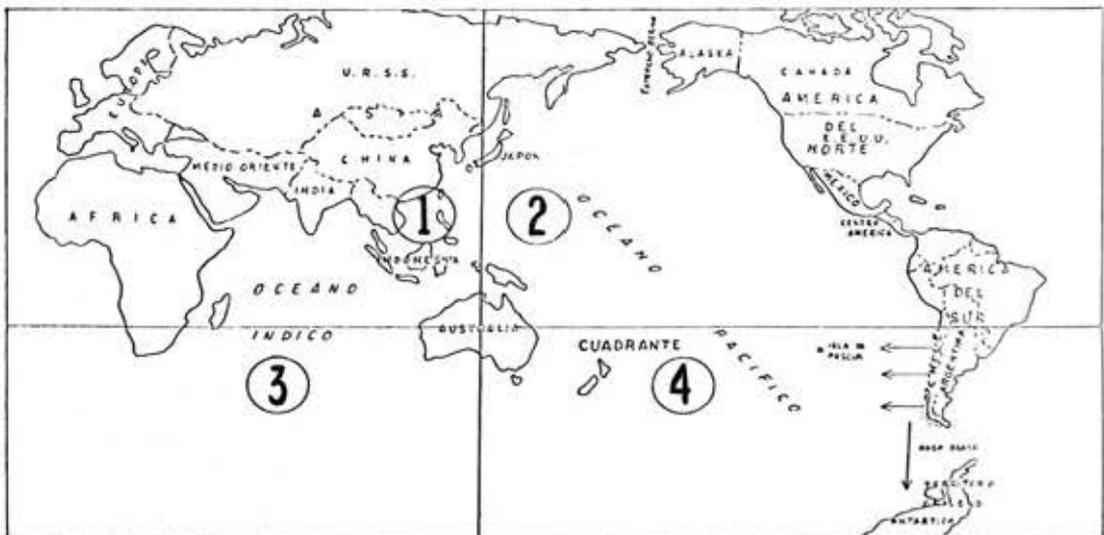
El Pacífico —hoy centro de gravedad del planeta— puede dividirse, según los geógrafos, en cuatro "cuadrantes": Noroeste, Sureste, Noroeste y Suroeste. Apoyamos, además, esta afirmación, en la realidad física de los hechos demográficos

derivados de la geografía y de su permanente influencia en la marcha de los destinos humanos.

Siendo así, una línea imaginaria que parta del Estrecho de Bering, directamente al Sur, y que pase al Este de Nueva Zelanda, dividiría el Pacífico de Este a Oeste; y una línea que corra por el paralelo 20, lo dividiría de Norte a Sur. La intersección de estas líneas imaginarias, formaría, precisamente, el "epicentro" y sus cuatro "cuadrantes" (véase croquis).

Debe recalarse que el paralelo 20 pasa entre los puertos chilenos de Pisagua e Iquique, al Sur del ecuador y al Norte del trópico de Capricornio y que así entonces, todo Chile queda como único país sudamericano con dominio sobre aguas territoriales del "cuadrante 4 Sur-Este", lo que le asegura una extraordinaria posición geográfica y preponderancia para el futuro inmediato. Esta "situación geográfica de Chile se destaca por sí sola: su territorio continental, su territorio antártico y su posesión de Isla de Pascua miran hacia los océanos Pacífico y Sur Antártico, siendo ésta su natural zona de influencia" (sic).

Considérese, al respecto, que el ambiente geográfico chileno está materializado en un triángulo, cuyos vértices son: Arica, en el Norte; Isla de Pascua, en pleno Pacífico y la Antártida, en el Polo



Sur. Chile está en la órbita del 4º Cuadrante Sur del Océano Pacífico, y como nación marítima de extenso litoral debe acrecentar su Marina Mercante y su poderío naval, para asegurarse su preeminente posición. En estos últimos tiempos, el país —después de largos años de inercia e imprevisión— ha comenzado una loable política marítima tendiente a lograr aquellos objetivos. El destino de Chile así lo exige.

Esta realidad geopolítica y geoestratégica de nuestro país ha sido analizada, in extenso, por el general Ramón Cañas Montalva, ex Comandante en Jefe del Ejército —en sus eruditos estudios difundidos en diversos órganos de publicidad—, sentando premisas y conclusiones del más alto interés para la seguridad nacional.

En un artículo publicado en "El Mercurio" (Santiago, 17-IX-1956) y transcrito por la "Revista Geográfica de Chile" (Nº 14, de 1956), el autor se refiere a dos aspectos básicos del problema: a) el de la soberanía ejercida por Chile sobre parte considerable del continente antártico; y b) el de la trascendencia continental y mundial derivada de la excepcional posición geográfica de Chile en el Pacífico Sur Antártico. Al efecto, conceptúa a Chile, como "el país más "antártico" —geográficamente— del planeta, ya que, encuéntrase, apunta, en absoluta y total posesión histórica y jurídica de su casquete polar, lo que es absolutamente diferente, dice, para la mayoría de los países interesados en el dominio del Sexto Continente. Y agrega, en conclusión:

"1. Chile como país o Estado Independiente. Por las excepcionales características, como la determinante de su continuidad territorial —continental antártica—, constituye, en función del sistema del Pacífico, una de las entidades naturales, históricas y políticas, más completas e interesantes, jurídicamente.

"2. Continentalmente, corresponde a Chile primacía en el cumplimiento de "Misiones continentales en el Pacífico Sur Antártico", de acuerdo a compromisos para la protección del Hemisferio, como los determinados por la Conferencia para el mantenimiento de la Paz y Seguridad del Continente, de Río de Janeiro (1947).

"3. Mundialmente: Chile es un "epicentro geopolítico", de alto interés por el valor económico, político y estratégico de las "Vías marítimas y aéreas australes y polares (Geografía de las Comunicaciones Internacionales sobre las rutas antárticas y del Pacífico Sur. Ruta Magallanes, Tierra de O'Higgins, Australia, Oceanía, etc.)".

Los planteamientos que anteceden, acerca de la trascendental misión que corresponde a Chile en el Pacífico Sur, se basan en la llamada "tesis Cañas Montalva", en la que su autor, en síntesis, aconseja:

a) Formar una conciencia nacional geopolítica en función del Pacífico.

b) Estructurar (organizar) el país para cumplir (aprovechar) tan excepcional posibilidad. Posición y posibilidades éstas sólo comparables, en cierto modo, a las del Japón, en el Hemisferio Norte.

c) Ampliar la profundidad-anchura de Chile hacia el Pacífico-Antártico (Oceanía, Pascua, Australia, Nueva Zelanda, Asia Suroriental, etc.).

d) Fortalecer la frontera Oriental (continental y antártica), mientras el país no tenga conciencia de su "misión" ante el Pacífico y la "Antártida"; y además no esté estructurado para cumplir tan extraordinario "Objetivo Político" asegurador de su gran "destino".

e) Proyectar las posibilidades ofrecidas en función del Pacífico, enlazándose en hermandad e integración hacia el Perú y Bolivia, hasta lograr formar la "Agrupación del Pacífico Sur" (sic.).

Esta doctrina, de visionaria inspiración, interpreta el sentir de miles de chilenos que anhelan el fortalecimiento de nuestra defensa exterior y especialmente sus "mercados de ultramar", más aún, cuando frente al desaparecimiento de la "guerra tradicional", nos enfrentamos a la época de las "guerras económicas", permanentes, en que la "lucha por el espacio y el poder", entre las grandes potencias, se desarrolla en el campo del "comercio", y por la posesión de las zonas y productos más codiciados del planeta. Este ha sido el factor determinante de las "guerras por el predominio comercial", características del siglo XX.

Con todo, la larga trayectoria del general Cañas Montalva aparece como la

del primer chileno que planteó, a los poderes públicos —siendo entonces coronel, comandante del Destacamento "Magallanes", en Punta Arenas— la defensa de nuestros derechos soberanos sobre territorios y mares del dominio nacional. Y lo hizo también en diarios y revistas, y especialmente el almirante Byrd, a principios de 1940, mucho antes de dictarse el Decreto Supremo N° 1747 (Administración Aguirre Cerda), que proclamó y delimitó los contornos del territorio antártico chileno. Con ello, definió la tesis geopolítica, que concretó y publicó en el N° 1 de la "Revista Geográfica de Chile" —"Terra Australis"— en 1948, revista que, en verdad, fundó para divulgar sus propias teorías y contribuir a formar conciencia geopolítica en el país.

Se evidencia, así, el carácter prioritario de las ideas y tesis de este cultor de la geopolítica nacional, ya que por sus apreciaciones sobre el Pacífico Sur y las regiones antárticas, forman un cuerpo de doctrina. Sus teorías y planteamientos, los ha venido sosteniendo desde antiguo, cuando regresara de Europa, en donde tuvo ocasión de conocer (1920-1924) a ilustrados geopolíticos, como el sueco Kjellen, el general alemán Haushofer y el inglés Mackinder. Todos ellos vulgarizadores de esa ciencia tan discutida —pero universalmente observada— por conductores de pueblos, visionarios, en sus propósitos de preservar la supervivencia de la nacionalidad.

En el ensayo publicado en la antes citada revista, titulado "Reflexiones Geopolíticas sobre el presente y el futuro de América y Chile", expresaba: "Nuestro país —desde su rincón del mundo, como majaderamente se ha dado en decir— se enlaza por la ruta aérea, directa y rápidamente, a través del enjambre insular de Oceanía, con Australia y el Asia; conectándose con naciones y territorios que hasta ayer nos parecían formar parte de un lejano e inaccesible sistema". De ahí, pues, la excepcional posición geográfica de Chile, debido a "sus posesiones en la Antártida misma, que dan, a nuestro país, el seguro dominio de las vías marítimas y aéreas de esta parte del hemisferio".

Rutas aéreas a Australia

A lo anterior, habría que agregar el comentario de un autor francés, muy bien informado sobre esta materia, aparecido años atrás en cierta revista de París, cuyo nombre no recordamos, sobre el "Cuadrante 4° y Chile en el Pacífico Sur". Se trata del científico Jean Flavigny, profesor de Economía y Ciencias Políticas en la Sorbona, en el que asigna a nuestro país una espectacular posición geográfica. Dicho estudio no ha sido difundido en idioma español, de modo que nuestras referencias las hemos tomado directamente del francés.

Esto no obstante, cabe subrayar que las apreciaciones y premisas del referido autor no constituyen una novedad, pues la materia ya había sido tratada y expuesta, en sus lineamientos generales, por otros escritores chilenos, en libros y artículos de prensa y revistas.

Las reflexiones del profesor Flavigny son, en todo caso, un nuevo aporte de convicción de lo que ya sabemos y constituyen una advertencia que los chilenos debemos aprovechar, para evitar las consecuencias siempre funestas de la imprevisión.

Frente a Chile —en medio del océano— se encuentra Australia y, al Sur, Nueva Zelandia. Pero Chile, con su extenso litoral, debe ser el guardián y el vigía natural del "Cuadrante 4°, Sur Antártico"; y con sus posesiones anexas y alejadas (Pascua, Juan Fernández, Robinson Crusoe y cientos de islas esporádicas y, sobre todo, las rutas del Estrecho de Magallanes, el Canal Beagle, el Mar de Drake y el territorio antártico), aparece, ahora, como "el principio del Mundo", en vez de ser —como se le consideró antes— el "último rincón del mundo". ¡Fenómeno natural y lógico de la traslación de los centros de gravedad, de Oriente a Occidente!

Pero el autor citado va más lejos, al sostener que Chile puede alcanzar una posición de importancia mundial por su envidiable situación y oportunidad, para transformarse, de hecho, en "cabeza de puente" entre Asia y Europa y en un

"carrefour" (1) —son sus palabras— para darle salida y movimiento a gran parte del "hinterland" sudamericano hacia el Pacífico.

Confía el profesor francés en que Chile sabrá captar este momento histórico y único, nos hace algunas insinuaciones y da consejos que ojalá sepamos comprender y aprovechar, a fin de preservar nuestra soberanía e integridad territorial.

Además, nos recomienda aumentar el número de aeropuertos y sobre todo, la creación de hidropuertos, accesibles a toda la navegación hidrográfica, con lo que se economizarán más de 2.500 millas de vuelo. Esto se conseguiría —dice— siguiendo la ruta por la parte más estrecha de América, que es Chile, con sus dos trampolines (portaaviones gigantes), que revolucionarían las comunicaciones aéreas del mundo: Isla de Pascua (Rapa-Nui) y la Antártida Chilena.

Destino marítimo

De los planteamientos que preceden, surge una apreciación corolaria, como confirmación objetiva de nuestros puntos de vista doctrinarios.

Chile, para mantener su integridad territorial y su soberanía y cumplir sus compromisos de defensa hemisférica, debe como condición sine qua non, asegurar el mar.

La estrategia operativa del país frente a una eventual emergencia bélica, debe sustentarse en un eficiente poder naval y aéreo, capaz de asegurarle el control de las comunicaciones marítimas, en su triple aspecto: líneas de operaciones transporte de tropas, abastecimientos.

(1) Modismo francés para referirse al sitio donde se juntan varias rutas importantes. Ejemplo, Milán, en el norte de Italia, era la ciudad donde se cruzaban las rutas que venían desde la Germania y las Galias. Más tarde, Aix-La Chapelle, en la época de Carlomagno era el centro de las vías comunicantes del Imperio y, en cuanto al concepto en las ciudades, la Place de L'Etoile es el "carrefour" de 14 grandes avenidas del barrio más importante de París. (Nota del autor).

La posición y la estructura geográfica —dice la doctrina universalmente aceptada— hace depender a ciertos países exclusivamente del mar para mantener su economía (comercio de exportación e importación), como en los casos de Inglaterra, Japón y Chile, entre otros.

Iniciadas las hostilidades, éstas cambian fundamentalmente el problema de las comunicaciones marítimas militares. El tráfico —de acuerdo con esa tesis— experimenta alteraciones por la acción y necesidades militares; las líneas comerciales sufren alteraciones, frente al imperativo de mantener las importaciones y las exportaciones, con el fin de asegurar la solvencia económica que exige un conflicto armado (sic).

La pérdida de estas comunicaciones marítimas en tiempo de guerra fue causa determinante de la caída de grandes pueblos de la antigüedad, como por ejemplo, los persas, griegos, cartagineses, romanos, y en las edades modernas y contemporáneas, el español, francés, etc. En efecto, las principales acciones navales —que cambiaron el curso de la Historia— tuvieron el siguiente desenlace: la escuadra persa del rey Jerjes, vencida por la flota griega en la batalla de Salamina; la invasión musulmana de Europa, rechazada en la batalla de Lepanto y expulsada del Mediterráneo por las fuerzas coligadas de la cristiandad (1571); la Invencible Armada de Felipe II, aniquilada por la escuadra inglesa en el Canal de la Mancha (1588), en la primera batalla naval de la época moderna; la flota francesa de Napoleón durante la campaña de Egipto, vencida en Aboukir (1789) y la escuadra francesa de Napoleón —destinada a invadir Inglaterra— derrotada en Trafalgar (1805) por el almirante Nelson.

Durante la Guerra del Pacífico, entre Chile con el Perú y Bolivia, tuvieron lugar los combates navales de Iquique (21 de mayo) y de Angamos (8 de octubre de 1879), respectivamente. En el primero la vieja corbeta chilena "Esmeralda" fue hundida por el blindado peruano "Huáscar"; en el segundo, las fuerzas navales chilenas capturaron el barco adversario, lo que permitió a aquéllas obtener el dominio del mar y, consecuentemente,

te, la victoria final (2). Constituyeron estas acciones de guerra, marítimas, donde participaron barcos propulsados a vapor, blindados y con moderna artillería. De esa clase de barcos eran el monitor "Huáscar" y la fragata "Independencia" (peruanos) y los cruceros "Blanco" y "Cochrane" (chilenos). Estas experiencias alcanzaron entonces resonancia internacional y abrieron el camino para el desarrollo de este nuevo medio de lucha en el mar.

Posteriormente, la guerra ruso-japonesa de 1904-1906 confirmó la influencia del poder naval, con el triunfo de Japón sobre Rusia. La flota del almirante Togo destruyó a la escuadra del almirante Rodjstvensky. en la batalla de Tsushima (1905), marcando con ello el predominio japonés en el Asia y del cual los ingleses recibieron duras y sangrientas lecciones en Singapur. Este poderío nipón duró hasta fines de la II Guerra Mundial, en que el potencial económico y bélico de los EE. UU de Norteamérica decidió la guerra (3).

Otros ejemplos los ofrecen la guerra ítalo-turca de 1911 y 1912 y las dos últimas guerras mundiales, en donde el poder naval se impone al poder militar.

Estos hechos históricos son demostrativos del valor que tienen las experiencias del pasado —en materia de "guerra marítima"— frente al concepto estratégico

(2) Sucumbieron en estas acciones el capitán Arturo Prat (Combate de Iquique) al abordar el barco enemigo con un grupo de sus hombres; y el almirante Miguel Grau (Combate de Angamos) en su puesto de mando, al ser alcanzado por una granada de artillería. (N. del autor).

(3) Debe recordarse que en la guerra de 1939-1945, Rusia no sucumbió como en la del año 1917 ante la invasión alemana única y exclusivamente por la llegada de los convoyes norteamericanos de auxilio, que por la vía marítima del Ártico, le llevaban abastecimientos y armas de toda especie, los que iban desde la munición de infantería, hasta la de armamento mediano y pesado, en sus diversos tipos, aviones, carros de combate, medicinas y alimentos, en grandes cantidades. Esta decisiva ayuda fue la que impidió

moderno de la seguridad nacional. La razón es obvia.

Chile, por su posición y configuración geográfica especial, es un pueblo marítimo por excelencia. Depende exclusivamente de sus comunicaciones marítimas, tanto su comercio de exportación como de importación, bases de su economía. Necesita, por consiguiente, asegurar el tráfico marítimo en todo el litoral y con el extranjero, mediante una política de esta clase que garantice su libertad de acción frente a posibles interferencias del exterior. Con razón se ha dicho que sus límites geográficos transforman a Chile en una isla.

Desde la Guerra de la Independencia el país ha seguido una política naval definida, pero inconstante; efectiva, cada vez que las circunstancias lo requieran, para ser abandonada cuando pasaban los riesgos o peligros del conflicto. En todo caso, mantuvo la hegemonía en los mares del Pacífico Sur. La mantuvo durante más de un siglo, pero sin pretensiones de dominio en el continente.

La historia militar chilena demuestra cómo y por qué el país aseguró siempre su integridad territorial y soberanía, no obstante las vacilaciones diplomáticas de los gobiernos.

Guerra de la Independencia (1813-1826)

La llegada de las expediciones de Pareja, Gaínza, Osorio, hace nacer en los patriotas la justa ambición de contar con una Marina de guerra con qué hacer frente a las incursiones de la escuadra española, que ahogaron el primer intento libertario de 1813. Después de los triunfos de Chacabuco y Maipo (Patria Nueva), se creó un pequeño poder naval chi-

el colapso de Rusia, como había ocurrido antes del término de la I Guerra Mundial, en que el líder revolucionario Kerensky se vio obligado a firmar el tratado de Brest-Litovsk, por el cual esa nación se retiraba de la contienda. Al respecto, un cable de P.L. del 10-I-1969, de Washington informa que de acuerdo a datos de la Cancillería norteamericana, la ayuda brindada por Estados Unidos a la URSS durante la II Guerra Mundial ascendió a la suma de 10 mil 800 millones de dólares.

leno: la Primera Escuadra Nacional. Algunos barcos capturados al enemigo y otros adquiridos por los patriotas, constituyeron la base de la incipiente escuadra. El almirante inglés Lord Thomas Cochrane —jefe de las operaciones y un grupo de marinos de esa nacionalidad, al mando de bisoñas tripulaciones e improvisados oficiales— bloquea a las fuerzas realistas en El Callao.

La Expedición Libertadora del Perú (1820-1822)

Comprendió dos fases: a) organización de un poder naval destinado a obtener el dominio del mar en el Pacífico Sur, y b) formación, al mismo tiempo, de un ejército capaz de destruir a las fuerzas terrestres en el virreinato del Perú. Formaron la expedición: "4.100 hombres en 25 barcos y transportes armados. Eran argentinos el 40% de los oficiales y 641 individuos de tropa" (sic); el resto de las dotaciones del Ejército y la totalidad de los buques que componían la escuadra eran chilenos.

En principio, la campaña no alcanzó los resultados previstos, debido a que San Martín —General en Jefe de la Expedición— pospuso el objetivo "estratégico al político", subestimando así la gran ventaja de contar con un poderoso y bien organizado ejército que se apoyaba en una eficiente escuadra.

El objetivo político era independizar al Perú de la dominación realista; igualmente, "impedir que el virreinato continuara siendo la más poderosa base española de Sudamérica y que desde ella pudiera reaccionarse ante las independencias alcanzadas ya por algunos países". El error fundamental del Director Supremo de Chile, general Bernardo O'Higgins, de entregar al General en Jefe amplias atribuciones, permitió que éste actuase en forma independiente, perdiendo así la oportunidad de cumplir su cometido.

Debido a ello, las operaciones de tierra experimentaron un gran retraso, al no emprenderse una ofensiva "estratégico-diplomática" desde el principio. San Martín dividió sus tropas, empleándolas en acciones divergentes, que alargaron el curso de la guerra. Olvidó con ello los principios de la "concentración de los medios", de la "libertad de acción" y de

la "economía de las fuerzas". Como consecuencia, no pudo finalizar la campaña a comienzos de 1821, como se había previsto. Se malograron, de ese modo, los enormes esfuerzos y sacrificios que a Chile costó la preparación de esa empresa. Finalmente, otro de los errores del General en Jefe fue su actitud precipitada de entrar a Lima a proclamar la independencia del Perú, sin antes haber obtenido la decisión. Si en lugar de acciones dilatorias que caracterizaron la primera parte de la campaña, se hubiera operado a tiempo contra el núcleo de las fuerzas enemigas, el conflicto con España se habría resuelto por el Ejército Libertador y no se habría producido la batalla de Ayacucho (sic).

No obstante, los resultados de las operaciones navales fueron decisivos.

El ilustre marino Lord Cochrane, al servicio de Chile y de relevante actuación en el mando de la Escuadra Libertadora del Perú, aseguró las comunicaciones marítimas y sirvió de apoyo constante al Ejército de Operaciones, integrado, en su gran mayoría, por tropas chilenas. Entre sus hazañas figura la captura de la fragata "Esmeralda", tomada al abordaje, acción en la que participó el propio Cochrane. Mantuvo también el bloqueo de El Callao y de los puertos en el Sur del Perú, apoderándose de Pisco y Arica.

El general San Martín resignó el mando ante el Congreso del Perú, el 20 de septiembre de 1822, después de entrevistarse con el Libertador Simón Bolívar y convencerse de que su misión había terminado. Abandonó Lima, regresando a Chile, en octubre de ese año, para continuar enseguida a su patria, a los dos años, un mes y doce días de ausencia.

En las campañas de la independencia del Perú tuvieron también decisiva actuación los generales Antonio José de Sucre y Simón Bolívar; el primero venció en las batallas de Junín y de Ayacucho; el segundo, asumió la suprema autoridad militar. El Perú era libre. "Colombianos y peruanos, chilenos y argentinos, panameños y futuros bolivianos, unidos todos, triunfaron hermanos bajo un mismo ideal" (sic).

El poder naval con el dominio del mar, había decidido, una vez más, la suerte de una guerra.

Guerra contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839)

El plan de operaciones que perseguía la destrucción de la escuadra enemiga y sin desarrollarse íntegramente en la primera campaña, se llevó a efecto con todo éxito en la segunda (1838), con la destrucción del poder naval confederado, en la bahía de Casma, victoria que aseguró a Chile el control de las comunicaciones marítimas y el desembarco de un Cuerpo Expedicionario en el centro vital del Perú (sic).

Esta libertad de acción culminó con el hecho más decisivo de la historia militar de Chile en el siglo XIX, la Batalla de Yungay, el 20 de enero de 1839, por medio de la cual Chile contribuyó por segunda vez a la libertad del Perú.

Guerra contra España (1865-1866)

Por un año y medio mantuvo la escuadra española bloqueado el litoral chileno, bombardeando sus puertos y paralizando su comercio. Fuerzas navales inferiores de Chile y Perú se refugiaron en el sur. Consecuencia: los españoles tuvieron que mantener reunida su escuadra y no pudieron llevar a cabo un bloqueo sobre todo el litoral. La escuadra chilena, reforzada posteriormente, pudo operar exitosamente, capturando a los españoles la goleta "Covadonga".

Guerra del Pacífico (1879-1883)

Las primeras operaciones chilenas fueron un fracaso. El plan inicial no cumplió con la misión de su flota: obtener el control del mar, destruyendo al enemigo o bloqueándolo. El país no contaba con barcos blindados y de eficiente artillería con qué enfrentar al poderoso "Huáscar", ni menos neutralizar las baterías costeras de El Callao. El plan sólo cumplió su objetivo secundario: impedir el aprovisionamiento y llegada de armamentos y recursos al ejército peruano de Tarapacá. Esto no obstante, permitió a las fuerzas adversarias, alistar nuevos barcos y operar sobre nuestras comunicaciones, a través de lo cual obtuvieron dos objetivos: a) dar tiempo a la concentración en Arica y b) reforzar sus posiciones y recibir elementos bélicos de EE.UU.

de Norteamérica y de Europa. El segundo plan de operaciones dio el triunfo en el mar a Chile y, con ello, se alcanzó la victoria final (captura del blindado "Huáscar" el 8 de octubre de 1879, en el combate de Angamos).

La visionaria iniciativa del Presidente Federico Errázuriz Zañartu —de noble memoria para los chilenos— le había permitido al país adquirir en Inglaterra dos blindados, el "Blanco Encalada" y el "Almirante Cochrane". Con esas naves incrementó su exiguo poder naval de aquella época.

Estas son las lecciones más señeras de la historia militar de Chile, brevemente comentadas sobre las circunstancias y los personajes que fueron autores y testigos de acontecimientos estelares para la vida nacional. Ellas deben servirnos de valiosa experiencia para valorar la excepcional posición geográfica del país, en el Cono Sur Americano, frente a las pretensiones de soberanía extranjera sobre partes o zonas del patrimonio patrio, entre ellas, el territorio antártico chileno que se extiende desde el Polo hasta el Mar de Drake, entre los meridianos 53 grados y 90 grados de longitud Oeste de Greenwich.

Los territorios comprendidos en ese sector forman parte de nuestra soberanía en virtud de títulos históricos, geográficos y jurídicos, cuyos límites quedaron precisamente delimitados por el Presidente Aguirre Cerda el 6 de noviembre de 1940.

Concretando, al tenor de nuestra "doctrina de guerra" Chile necesita de sus comunicaciones marítimas para atender su comercio en tiempo de paz y asegurar su defensa exterior ante la eventualidad de una emergencia (4). De los 4 frentes

(4) En los períodos de paz, la Armada de Chile "siempre alerta a los llamados de auxilio de las naves que surcan las aguas, brinda permanente atención a los recibos de S.O.S. de los barcos varados o hundidos en las costas australes" (sic).

Contribuye así, a la "seguridad marítima" internacional, proporcionando ayuda a los miembros de Expediciones Antárticas extranjeras bloqueadas por los hielos de esas latitudes. Ejemplos: Rescate del explorador Sir Ernest Shackleton y de todos los componentes de su expedición, bloqueados en 1914-

que abarca el concepto de guerra total, 3 están ligados íntimamente al dominio del mar, como lo demuestra nuestra historia, a saber: "Frente Bélico", "Frente Económico", "Frente Interior". El 4º, es el "Diplomático".

Finalmente, dentro del cuadro general de apreciación, es de interés considerar el

1916, por los hielos del Mar de Weddel, en la Antártida, operación realizada por la escampavía chilena "Yelcho", al mando del piloto Pardo; auxilio al barco chipriota "Aegis Lyon" y la nave francesa "Napier", varados en las costas australes.

"El 14 de diciembre de 1971, la barcaza "Morel" y posteriormente las barcazas "Elicura" y "Orompello", prestaron ayuda a la motonave de bandera liberiana "Arabella", varada en Puerto Edén" (sic.).

"El 11 de febrero de 1972 la motonave de turismo de bandera noruega "Linblad Explorer" varó en la bahía Almirantazgo de la Isla del Rey Jorge, en territorio antártico chileno, con 105 turistas y 68 tripulantes a bordo. En su auxilio concurren el transporte "Piloto Pardo" y el buque hidrográfico "Yelcho", cumpliendo una exitosa operación de rescate que causó expectación y fue seguida con interés por diversos medios de comunicación nacionales y extranjeros" (sic.).

"Proyecto de Vuelo a través de la Antártida-Océano Pacífico e Isla de Pascua" —por el coronel (R) de la FACH, Roberto Araos T.—, hoy que la visión mundial se concentra en el Pacífico Sur, el Mar del Porvenir. En dicho estudio se trazan esquemáticamente las posibles rutas aéreas transantárticas por este océano y cercanas al continente antártico, a saber: 1º Santiago - Isla de Pascua - Papecte - Sydney; 2º Santiago - Punta Arenas - Isla Auckland - Sydney; 3º Santiago - Punta Arenas - Sydney (sobrevolando la Antártida y Nueva Zelandia).

Con el histórico raid de un avión LAN-Chile por la vía del Pacífico Sur (8-10 de febrero de 1974), se ha cumplido un viejo anhelo de país: unir Australia con Chile en un vuelo comercial de ida y vuelta. El de regreso —directo— se realizó por la ruta Sydney-Punta Arenas en 10 horas, 58 minutos, en circunstancias que el vuelo de ida había demorado 13 horas y 20 minutos, por la ruta Santiago-Lima-Tahiti-Sydney; se acorta así la distancia en 3 horas. ¡Economía de tiempo y dinero!

¡Ha nacido una vía nueva de comunicaciones aéreas de promisorias expectativas para Chile: la ruta del Pacífico Sur Antártico!

(De "Memorial del Ejército").

