

359(05)
A4B



Revista de la
ESCUELA DE GUERRA NAVAL
ARMADA ARGENTINA

Los 300 primeros.

La revista especializada THE BANKER publica, anualmente, un "ranking" de bancos comerciales que comprende a las 300 primeras instituciones del mundo.

En su edición de junio de 1977 figurábamos así:

Puesto 297; activo u\$s 1.696 millones al 31/12/76.

Un año después, en junio de 1978, la posición era:

Puesto 193; activo u\$s 4,072 millones al 31/12/77.

Los 104 puestos ganados en un año hablan, por sí solos, del concepto logrado en el orden internacional.

BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA
en su nación, su banco.

Rank	Bank	Head office	Assets (millions)	Assets per share (cents)	Costs (cents)
193	Banco de la Nación Argentina	Buenos Aires	4,072	1,018	1,250
194	Nippon Trust & Banking Co.	Tokyo	3,804	1,902	1,250
195	Banque Nationale d'Algérie	Algiers	3,653	1,664	1,250
196	Korea Exchange Bank	Seoul	3,643	1,821	1,250
	Commercial Banking Co.	Sydney	3,594	1,797	1,250
		Santai	3,561	1,780	1,250

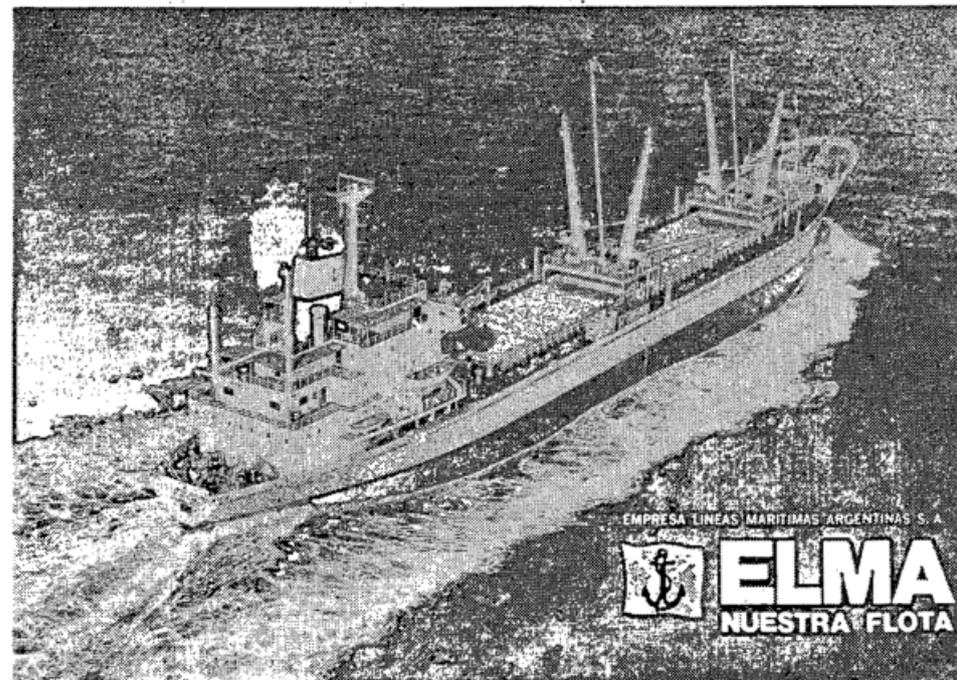
El mar tiene un camino argentino

ELMA recorre regularmente las rutas marítimas, transportando productos argentinos a puertos de los cinco continentes.

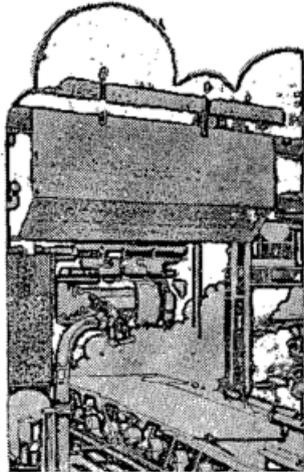
Sus modernísimos barcos construidos según la tecnología más avanzada, poseen amplias bodegas aptas para acondicionar todo tipo de mercaderías, así como

una gran superficie útil para contenedores.

Personal altamente calificado, el mejor servicio a través de 10 líneas rápidas y directas, explican la preferencia de los cargadores argentinos hacia ELMA, orgullosamente definida como NUESTRA FLOTA



El acero que otros países elogian nace en nuestro país...



Acero argentino
que satisface
plenamente el
nivel exigido
por países que
sólo admiten
lo mejor.

Calidad que
SOMISA forja
diariamente
en su Planta
General Savio
y que prestigia
el nombre de
Argentina en
todo el mundo.

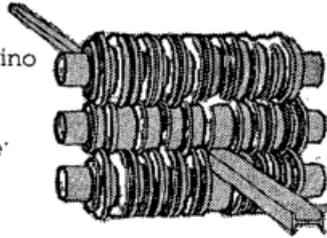
SOMISA produce y vende

Productos de horno

- Arrabio para fundición
- Coquecillo
- Sulfato de amonio.

Palanquillas

Sección cuadrada
Medidas:
(en milímetros)
75 x 75 130 x 130
100 x 100 140 x 140



Chapas de hierro (en hojas y bobinas)

- Laminadas en caliente:

Calidades: Comercial -
embutido profundo -
embutido extraprofundo
especial para garratas,
llantas y discos,
estructurales, otras.

- Laminadas en frío:

Dureza Total
Calidades:
SPO - SPD - SPEDD

Perfiles estructurales

Sección Americana
Altura: (en milímetros)

 127 - 152 - 178
203 - 254

 178 - 203 - 254

Rieles

 U.I.C. de 50,632 kg m.

Hojalata electrolítica

Cobertura: E1, E2, E3 y E4.
Espesores: 0,22 a 0,30 mm.
Temple: 3.



Sociedad Mixta Siderurgia Argentina

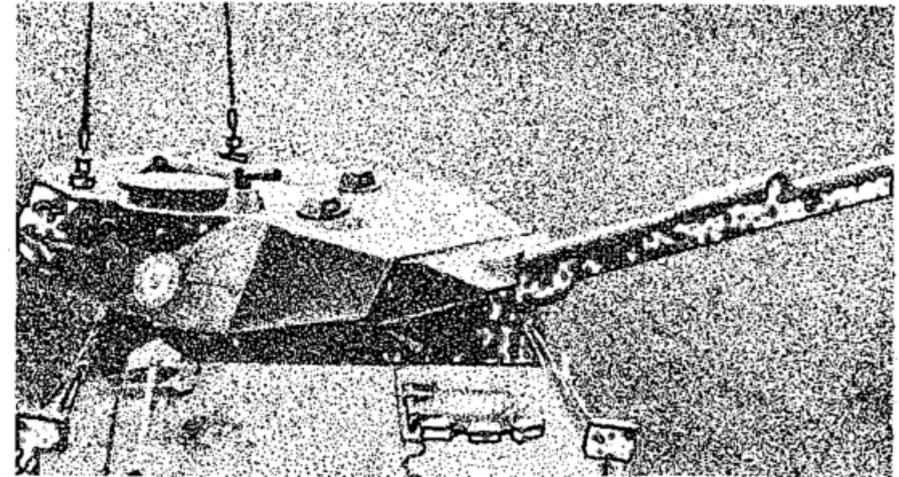
Industria de Industrias

Av. Belgrano 737 - 1092 - Buenos Aires

Tel. 30-0181/9 - 30-0601/4 - 33-1951/9 - 34-5531/9 - 34-6034/9

Telex 012-1036 AR SMSA

PRESERVAR LA SOBERANIA, PROVEYENDO LAS ARMAS, MUNICIONES Y EQUIPOS NECESARIOS PARA EL SOLDADO, CUSTODIO DE LA LEY, LA HISTORIA Y LA TRADICION ARGENTINA.



DIRECCION GENERAL DE
FABRICACIONES MILITARES



el País es nuestro objetivo
...para él trabajamos

**GAS
DEL
ESTADO**



INTI
Instituto Nacional de Tecnología Industrial

Recibe el apoyo de la industria

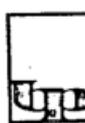
**Lo reintegra con
investigaciones tecnológicas
asesoramiento técnico
servicios calificados
información y capacitación**

Consúltelo

Laboratorios: Parque Tecnológico - Miguelete / Av. Gral. Paz entre Albarelos y Constituyentes
C.C. Nº 157 / 1650 - San Martín Pcia. de Buenos Aires TE-755 6161
Sede Central: Leandro N Alem 1067 pisos 5º-6º y 7º. 1001 Capital Federal TE 221 3013

La opción de los que eligen.

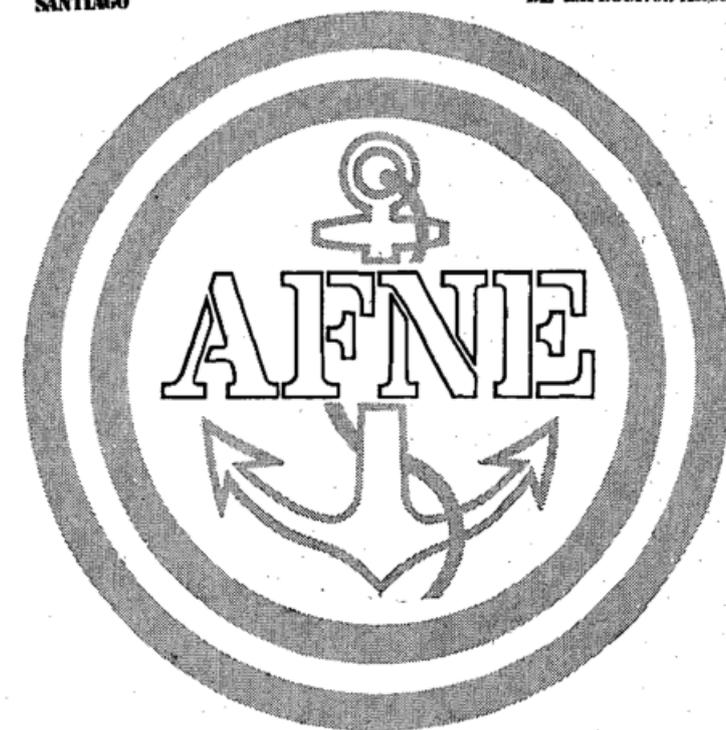
Elija usted también,
una vez y para siempre, un banco integral,
dinámico y moderno.

 **BANCO DE LA
PROVINCIA DE
BUENOS AIRES**

ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO S.A.

ASTILLERO RIO
SANTIAGO

FABRICA NAVAL
DE EXPLOSIVOS AZUL



T.10m



-5-
AP-1602

359(05)
A4B



AÑO XI
Nº 10
FEBRERO 1979

Acc. 000148

Ej. 02



REVISTA DE LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL





ÍNDICE

PRÓLOGO	13
* EL MAR EN LA GEOPOLÍTICA ARGENTINA.	
* Contraalmirante (RE) Jorge A. Fraga	23
PANORAMA GENERAL DE LOS INTERESES MARÍTIMOS.	
* Contraalmirante Carlos N. A. Guevara	55
LA ARGENTINA Y LA SITUACIÓN MUNDIAL.	
* BASES PARA LA ACCIÓN ESTRATÉGICA.	
* Contraalmirante (RE) Mario Lanzarini	91
* NECESIDAD DEL PODER NAVAL.	
* ESTRATEGIA NAVAL Y MEDIOS.	
* Capitán de Navío (RE) José María Cohen	119
DISCURSO DEL DIRECTOR DE LA E.G.N. CON MOTIVO DE LA FINALIZACIÓN DEL CURSO "ARGENTINA Y EL MAR"	149

*Los conceptos vertidos en esta Revista expresan exclusivamente
las opiniones personales de sus autores.*

CONTENTS

PREFACE	13
THE SEA IN THE ARGENTINE POLICY.	
Vice-admiral (ER) Jorge A. Fraga	23
GENERAL PANORAMA OF THE MARITIME INTERESTS.	
Vice-admiral Carlos N. A. Guevara	55
ARGENTINA AND THE SITUATION OF THE WORLD. BASES FOR THE STRATEGIC ACTION.	
Vice-admiral (ER) Mario Lanzarini	91
NECESSITY OF THE NAVAL POWER. NAVAL STRATEGY AND RESOURCES.	
Navy Captain (ER) José María Cohen	119
SPEECH OF THE N.W.S. DIRECTOR AT THE END OF THE COURSE ON "ARGENTINA AND THE SEA"	149

La Revista de la ESCUELA DE GUERRA NAVAL ofrece a sus lectores, en esta edición, una serie de artículos que le confieren un particular interés.

En efecto, se condensan en estas páginas las conferencias pronunciadas en los Cursos ARGENTINA Y EL MAR, PODER Y ESTRATEGIA, que durante el año 1978 se dictaron para profesionales, funcionarios y directivos de empresas, material que constituye un compendio de la situación estratégica y geopolítica del país, de nuestros intereses marítimos y de los medios para su defensa.

En este Prólogo es también nuestro deseo agradecer la colaboración de los Señores Contraalmirantes GUEVARA, LANZARINI, ACUÑA y FRAGA, y del Señor Capitán de Navío COHEN, en el desarrollo de dichos Cursos y en la redacción de los artículos que constituyen esta entrega.

Con este número especial, la Revista moderniza su presentación, aumenta el número de ejemplares y la periodicidad, tratando de mejorar el vínculo existente entre la ESCUELA DE GUERRA NAVAL y sus egresados, brindando a sus lectores la mejor información posible, para su constante actualización profesional.

ROBERTO ALFREDO DAY

Capitán de Navío

Director de la Escuela de Guerra Naval



El Director de la Escuela de Guerra Naval, Capitán de Navío Roberto A. Day, declara inaugurado el curso.

CURSO "ARGENTINA Y EL MAR. PODER Y ESTRATEGIA".

Durante los meses de setiembre y octubre de 1978, la ESCUELA DE GUERRA NAVAL organizó y desarrolló dos Cursos sobre "Argentina y el mar. Poder y estrategia".

Los mismos permitieron presentar al auditorio un panorama general e integral de los aspectos que hacen al concepto de la ARGENTINA como Nación Marítima, característica imprescindible para un futuro trascendente, y la necesidad del Poder Naval en función de los Intereses Marítimos que debe proteger y de dicha perspectiva.

Los Cursos mencionados fueron dedicados a civiles egresados de la ESCUELA DE DEFENSA NACIONAL, funcionarios, profesionales y empresarios de alto nivel.

Cada Curso consistió en un ciclo de cuatro disertaciones y una sesión dedicada a debate sobre la totalidad de los temas tratados en las mismas.

Los objetivos establecidos y plenamente logrados fueron:

1. Proporcionar los conocimientos necesarios sobre los INTERESES MARÍTIMOS ARGENTINOS, y posibilitar la interpretación de su relación con el PODER NAVAL;
2. Exponer la situación GEOPOLÍTICA Y GEOESTRATÉGICA ARGENTINA, y la necesidad consecuente de desarrollar un adecuado PODER NAVAL;
3. Vincular a los participantes entre sí y con la ARMADA ARGENTINA, en la afirmación y difusión de una necesaria conciencia marítima.

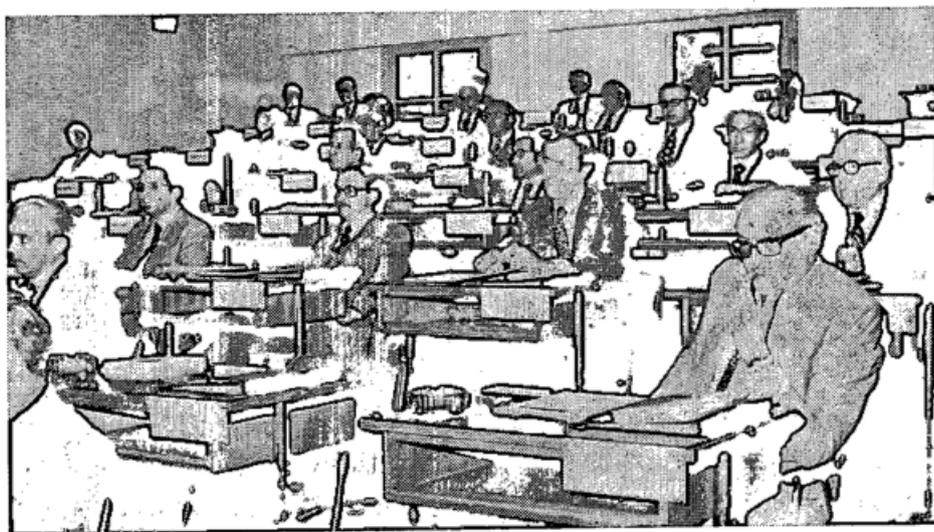
La presente edición de la Revista de la ESCUELA DE GUERRA NAVAL incluye la transcripción de la totalidad de las disertaciones que integraron el ciclo comentado.

NÓMINA DE CURSANTES

Primer Curso

Félix A. Avellaneda,
Ricardo Augusto Bazzi,
José Osvaldo Broz,
Nelson Calvo,
Irene Cederlof,
Antonio Copello,
Daniel E. de Pablo,
Benjamín Fernández Viñes,
Jorge E. Field,
Armando C. Firpo,
Carlos García Terán,
María Luisa Hechem,
Miguel Ilundáin,
Helbio A. Manzi,
Aldo Montesano Rebón,

Manuel Miguel Mugica,
Raúl Alberto Muller,
Francisco H. Picone,
Eduardo A. Pigretti,
Osvaldo Pratólongo,
Carlos Izzo Puebla,
Jorge Juan Queirolo,
Manuel E. Quirós,
Violetta A. Radcliffe,
Manuel Rojas,
Amílcar José Romeo,
Clelia G. Sainz de Ruano Moreno,
Ariel W. Sosa Moliné,
Alberto G. Tiscornia,
Héctor Villanueva y
Fernando Silveira Galván.



Cursantes durante el desarrollo de una conferencia.

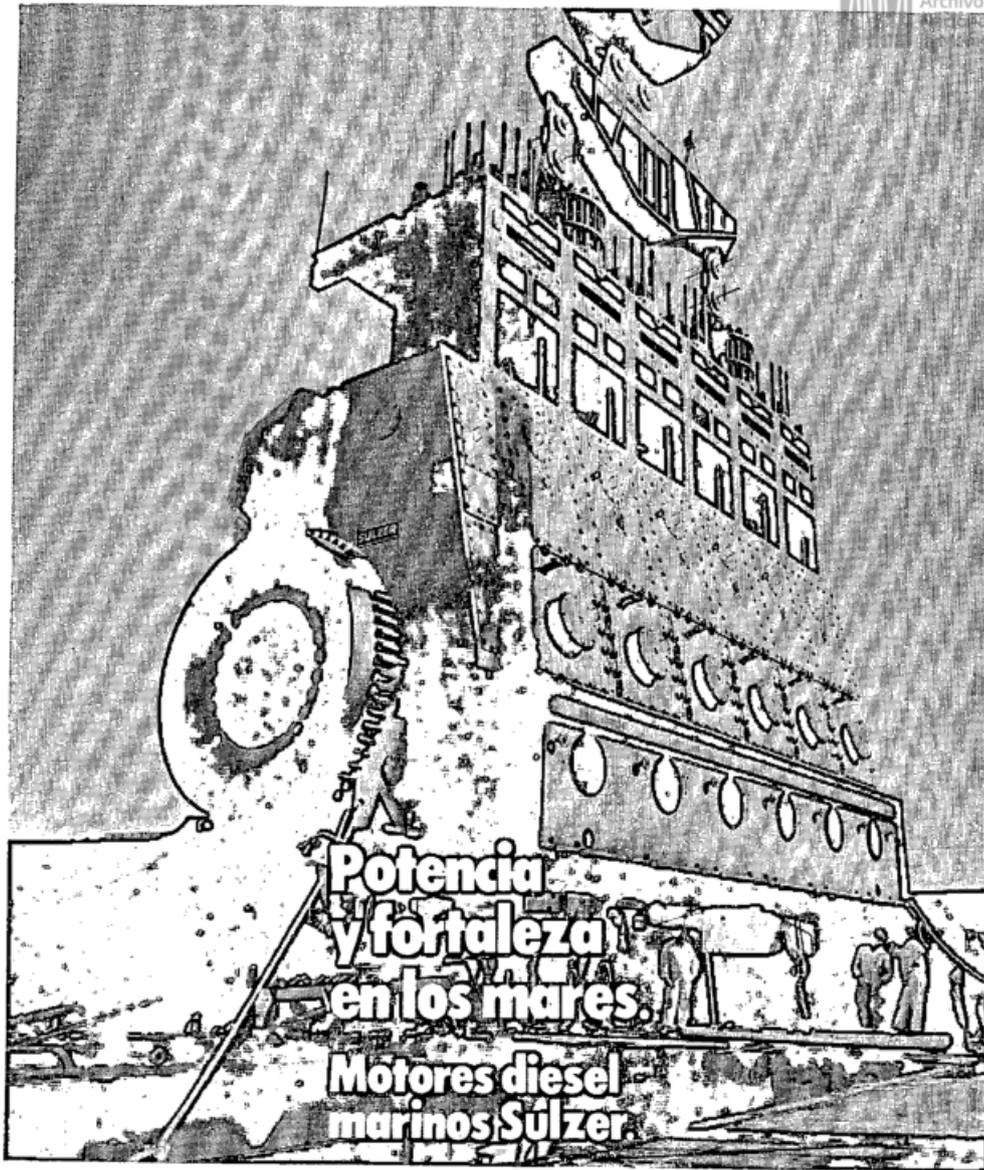
Segundo Curso

Fernando A. Boente Bottai,
Daniel Ángel Boo,
Alfredo Camperchioli,
Marcelo A. Campos,
Guillermo A. Carracedo,
Augusto Mario Carlino,
Eduardo Juan Cassullo,
Elpidio César Fernández,
Carlos Alberto Ferrari,
Ignacio García Cuerva,
Juan José García Frías,
Pedro E. García Oliver,
Agustín Jacobs,
Ernesto Máximo Lado,
Pastor Oscar Magdalena,
Arturo Ricardo Mailhé,
Pedro C. Marcet,
Ignacio Aurelio Martín,
Fernando S. A. Masjuán,
Néstor José Ottonello,
Norberto Carlos Peruzzotti,
Gastón de Prat Gay,
Horacio Rogelio Rieznik,
Julio Emilio L. Rey Ordóñez,
Guillermo O. Sánchez Saravia,
Ramón César Suárez,
Hugo Víctor Tallarico,
Rubén Ángel Vetulle,

Jorge José Zaffore,
Pedro Manuel Aparicio,
Juan Rafael Cánepa,
Horacio José Cibeira,
Carlos M. de la Serna,
Antonio Lafeuado,
Roberto A. Sicardi,
Guillermo Gastón Dayraut,
Leonardo S. Pastorelli,
Carlos A. Ruano Moreno,
Carlos Raúl de la Vega,
José Eugenio Vicario,
César Arrigo,
Fernando Menéndez Behety y
Ricardo Estévez.

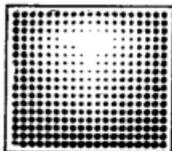


El Dr. Carlos Izzo Puebla
haciendo uso de
la palabra en nombre
de los asistentes al curso.



**Potencia
y fortaleza
en los mares.**

**Motores diesel
marinos Sulzer**



SULZER

inos. s.a.c.i.

belgrano 865 (1361) / buenos aires
teléfonos 30-1538/39/30 - Rca. Argentina.

En Punta Alta

JOSE E. TEITELBAUM S.A.

puso en marcha una ciudad

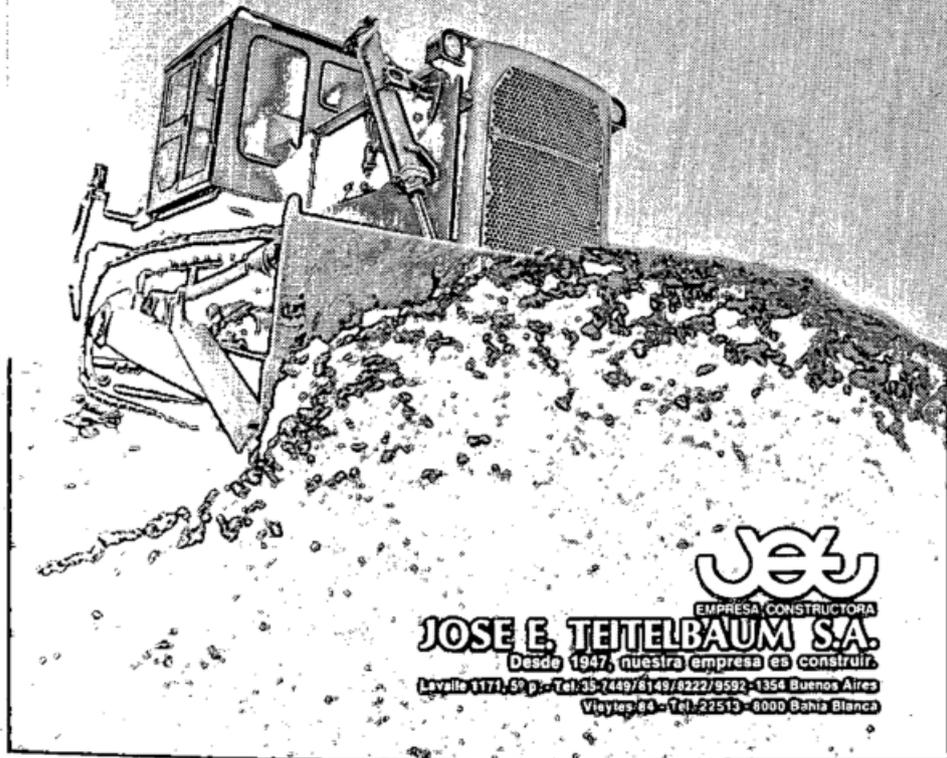
COVIARA (Construcción de Viviendas para la Armada de la República Argentina) confió a José E. Teitelbaum S.A. la construcción de un nuevo conjunto habitacional en Punta Alta, provincia de Buenos Aires, para el personal de suboficiales y civiles de la A.R.A. Por su magnitud: 352 viviendas, el complejo edificio Albatros XIV significará una nueva ciudad, que hoy Teitelbaum S.A. se enorgullece de haber puesto en marcha. En un breve plazo, Teitelbaum S.A. encerrará para COVIARA otros dos proyectos: 534 viviendas en

ALBATROS XIV

Comandante Espora y 2 edificios de 40 unidades cada uno en la ciudad de Bahía

Blanca. Teitelbaum S.A. realiza toda la obra de infraestructura: pavimentación, red de agua potable, red de cloacas y de gas, red eléctrica y de iluminación exterior.

José E. Teitelbaum S.A., una empresa al nivel de los grandes proyectos, contribuye con obras concretas al desarrollo de un país que se construye día a día. El conjunto habitacional Albatros XIV es otro ejemplo.



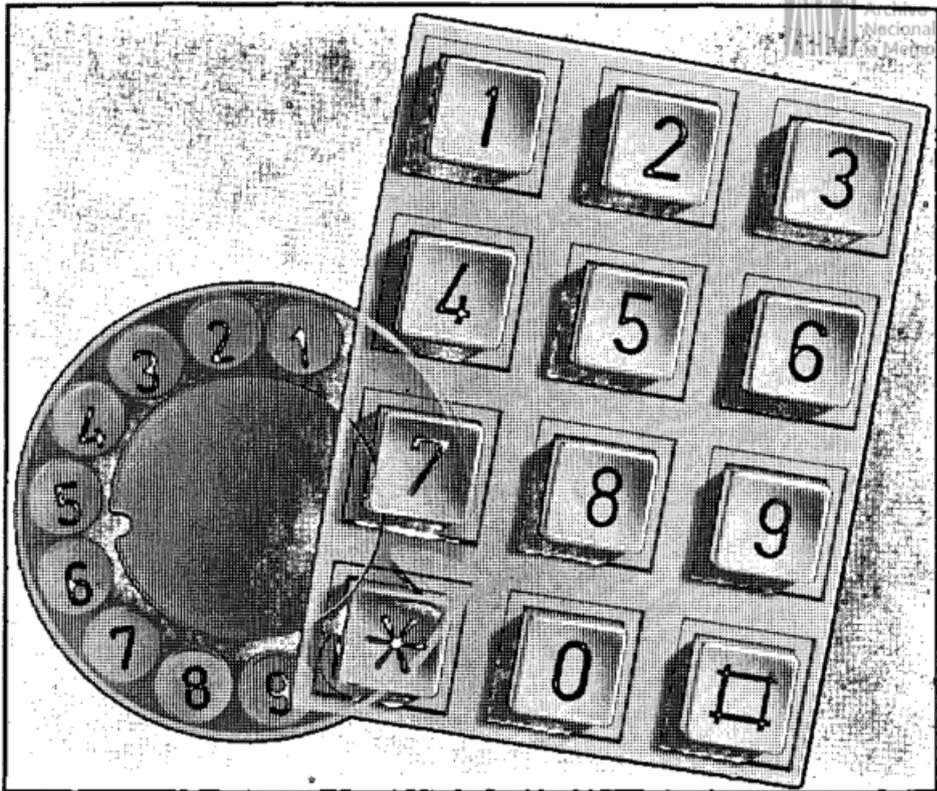
EMPRESA CONSTRUCTORA

JOSE E. TEITELBAUM S.A.

Desde 1947, nuestra empresa es construir.

Lavalle 1171, 5º p. - Tel. 35-7449/6149/6222/9592 - 1354 Buenos Aires

Vicentes 84 - Tel. 22513 - 6000 Bahía Blanca



J/848

En comunicación el que habla primero gana. Hable hoy mismo con Standard Electric.

En la empresa moderna, los costos y tiempos son dos temas fundamentales que hacen al éxito o al fracaso de la misma.

La utilización de sistemas de comunicación adecuados y eficientes implica un ahorro considerable de tiempos y una notable reducción de costos.

Analizar, estudiar y poner en funcionamiento el sistema de comunicación que responda a sus necesidades actuales y futuras es nuestra responsabilidad.

Standard Electric, empresa dedicada al desarrollo constante de las comunicaciones con sus 200 asociadas en el mundo, está capacitada técnica y profesio-

nalmente para reducir considerablemente los tiempos y costos de su empresa.

Consulte ya a estos Tels.: 392-1864/1926/6155/6256/6331.

Un analista de comunicaciones lo visitará sin compromiso alguno, estudiará sus necesidades y le propondrá la mejor solución, ofreciéndole sistemas de 1 hasta 10.000 líneas o más.

Standard Electric Argentina

Dirección Comercial: Florida 671, E. P. (1005) - Tel. 392-1864/1926/6155/6256/6331

Distribuidores: Ventas y Servicio Técnico

Rosario - Sigro S.A. - Psje. Ricardone 1239 - Tel. 67276-61821-249595
Córdoba - Sigro S.A. - Av. Colón 296 - 1° Piso, Of. 11 - Tel. 39650
Mar del Plata - Prov. de Bs. As. - Otro S.A. - Córdoba 1747 - Loc. 129 - Tel. 43499
Bahía Blanca - Prov. de Bs. As. - Otro S.A. - Mitre 259 - 5° Piso "B"
Junín - Prov. de Bs. As. - Otro S.A. - R. de Escalada de San Martín 25 - Tel. 22890
Mendoza - San Juan - San Luis - La Rioja - Aka S.A. - Aristides Villanueva 347 - Mendoza - Tel. 240914
Tucumán - Sgo. del Estero - Salta - Jujuy - Catamarca - Bruno Rossi y Cia. S.R.L. - Córdoba 1384 - San Miguel de Tucumán - Tel. 39453

Solicite a Standard Electric un analista de comunicaciones para que estudie sus necesidades, sin compromiso alguno.

Nombre y Apellido: _____
Empresa: _____
Dirección: _____
Teléfono: _____
Deseo que me visite entre las _____ horas y las _____ horas.



SOCIEDAD MILITAR SEGURO DE VIDA

Institución Mutualista

Avda. Córdoba 1674 - 1967 Capital Federal

Ofrece al Personal Militar Superior de las Fuerzas Armadas y de Seguridad y sus familiares los siguientes servicios:

- Créditos Personales y con Ahorro Previo.
- Créditos para adquisición de Automotores y Embarcaciones.
- Descuentos Importantes sobre precio de lista.
- Créditos para Turismo. Excursiones individuales y en grupos especiales. Pasajes y hoteles con bonificaciones.
- Créditos Hipotecarios con Cuota Indexada o Fija.
- Caja de Ahorros en distintos planes con Capitalización Trimestral.
- Certificados de Ahorro a Plazo Fijo con Tasa Variable e Indexados.
- Administración, Giros y Anticipos de Haberes a Socios en situación de Retiro y en Actividad.
- Alquiler de Cajas de Seguridad.
- Gestión Gratuita de Pensiones.

QUIENES PUEDEN ASOCIARSE:

Como socios activos:

- Los Oficiales del Ejército, Marina y Aeronáutica en Actividad y Retirado, mayores de 21 años.

Como socios adherentes:

- Los Oficiales de Gendarmería, Prefectura, Policía Federal y Servicio Penitenciario Federal, Actividad y Retirado, mayores de 21 años.
- Las Pensionistas de los Oficiales mencionados en los ítems anteriores, mayores de edad o menores emancipados.
- El cónyuge y los familiares mayores de edad y menores emancipados, hasta tercer grado de parentesco de los socios mencionados anteriormente.

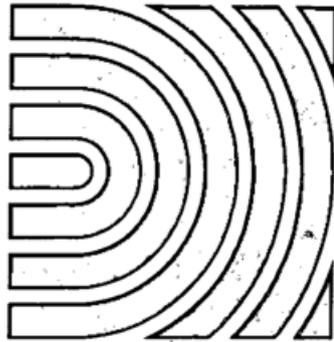
Como socios participantes:

- Los menores de edad que sean mayores de 18 años.

Filiales

Cdo. Gral. del Ejército: Azopardo 250 - Capital Federal.
Cdo. Ferza Aérea: Maipú 2 - Capital Federal.
Campo de Mayo: Ruta 8 Puerta 4 - Campo de Mayo - Buenos Aires.
Bahía Blanca: Chiclana 344 - Bahía Blanca - Prov. Bs. As.
Córdoba: Deán Funes 68 - P. 1 - Of. 35 - Córdoba.
Mendoza: 9 de Julio 1257 - P. 5 - Loc. 51 - Mendoza.
Horario de atención: Lunes a viernes de 8 a 12 horas.

EMPRESA Y TECNOLOGIA
TOTALMENTE ARGENTINAS



DYOPSA
DRAGADOS Y OBRAS PORTUARIAS S.A.



El mar en la geopolítica argentina

Contraalmirante (RE) JORGE A. FRAGA

Ex-Director de Instrucción Naval y ex-Jefe Naval
del Estado Mayor General de la Armada.
Director Nacional del Antártico.
Profesor Asesor de la Escuela de Guerra Naval
y Miembro del Consejo de Estrategia Operacional.
Profesor de la Escuela de Defensa Nacional.

Contraalmirante (RE)
JORGE A. FRAGA

Alguien ha dicho que la geopolítica es el estudio del espacio, de ese espacio por el cual los argentinos tenemos tan profundo desprecio en líneas generales, y que dejamos vacío para amontonarnos en Buenos Aires. Dentro de ese espacio, el mar ocupa un lugar trascendente para la Argentina, y eso es lo que vamos a tratar de ver, haciendo un paseo por ese mar, viendo qué posibilidades tiene y le ofrece a la Argentina, qué problemas tenemos dentro de él, cómo pueden solucionarse esos problemas, y tratando luego de sintetizar todo en una conclusión final.

El tema abarcará, por lo tanto, el mar en sí, en su concepto actual de jurisdicción nacional, el problema de las islas —pocos argentinos sabemos que tenemos islas en el Atlántico Sur—, el problema del sector antártico argentino y su proyección marítima, y finalmente el tan actualizado problema de la geopolítica del extremo sur, complicado por esta situación del Beagle que estamos viviendo.

En primer lugar nos interesa ver la posición argentina en un mundo dividido en dos hemisferios: el hemisferio en el cual está nuestro país, contiene sólo el 20 por ciento de las tierras del planeta, y sólo el 15 por ciento de la población mundial. Allí la Argentina es como una daga —junto con Chile— que apunta hacia la Antártida; ambos países rodeados por mar, y alejados totalmente de los centros de poder del mundo.

Los centros de poder están entre los paralelos 40 y 70 del hemisferio norte, donde se encuentran los Estados Unidos, Europa Occidental, la Unión Soviética, China y Japón. De modo que para poder ser un país trascendente, un país considerado, un país comercial, un país que progresa, necesitamos conectarnos con ellos. Y ésa es la razón fundamental por la cual la Argentina no puede dejar de ser un país marítimo, pese a que desfavorables condiciones de su litoral y de sus puertos hacen que desgraciadamente en toda su historia el gran puerto haya sido un puerto de río. Vamos entonces a ver qué significa en líneas generales ese mar para nuestro futuro.

Yo afirmo que se ha iniciado la era de la apropiación del mar por los Estados, una era que comienza luego de la Segunda Guerra Mundial. (El concepto de mar libre, aquel a disposición de los grandes países navieros, el mar que tenía sólo un valor de tres millas como jurisdicción territorial de los Estados, valor logrado por el alcance del cañón allá por el siglo XVII, está siendo objeto de apropiación en base a dos parámetros: uno de profundidad, y otro de distancia. El parámetro de profundidad es la llamada **plataforma continental**, o sea la prolongación del territorio debajo del mar, muy extensa en los países de llanura como el nuestro, muy corta en los países de costa abrupta. Llega hasta una determinada profundidad —normalmente, 200 metros—, donde comienza el talud y luego la inmersión hacia los fondos o llanuras abisales, que también están siendo objeto de apropiación, si no de un Estado particular, de la comunidad de Estados, pues han sido declarados por las Naciones Unidas patrimonio de la humanidad.

Este valor de profundidad, conforme a la Convención de Ginebra de 1958, llega hasta 200 metros de profundidad o hasta "la profundidad en que las técnicas posibiliten la extracción de los recursos del fondo". Y ese valor está ya en mil metros de profundidad. De modo que la apropiación por los Estados, de jurisdicción sobre la plataforma, puede llegar ya a valores mucho más importantes que éste de 200 metros.

En el concierto mundial, la Argentina es un país que tiene una vasta plataforma. Si observamos las plataformas del mundo, veremos que gran parte de ellas está en zonas de hielo —por lo tanto, de mucho más difícil utilización—, y, en cambio, entre los países que poseen una vasta y libre plataforma está el nuestro.

¿Y qué sentido tienen las plataformas? Por tener poca profundidad, los rayos de luz llegan hasta sus profundidades. También por estar cerca de las costas recibe, por influencia no sólo de las corrientes, sino de los desagües de los ríos, las materias orgánicas transportadas desde la tierra, y todo eso da lugar a una vida animal y vegetal que hace que el 80 por ciento de la pesca del mundo se extraiga de las plataformas.

Pero hay (países que no tienen plataforma.) Entonces, esos países han buscado otro valor, el otro parámetro, que es la distancia, para ejercer jurisdicción sobre espacios marítimos. Y allí nació el concepto primariamente llamado **Mar Patrimonial**, y hoy, **Zona Económica Exclusiva**, valor de 200 millas, del cual uno de los primeros reclamantes ha sido precisamente Chile, y luego, Perú y Ecuador, debido a los problemas de la pesca. Como dichos países tienen costa a pique y no tienen plataforma, reclamaron la jurisdicción sobre 200 millas, valor que también ya los soviéticos pretenden llevar más allá, hasta las 300 millas.

Entonces, existen dos parámetros de apropiación. Cuando digo **apropiación**, no es una apropiación total, pero sí jurisdicción sobre las aguas y sobre los recursos no sólo de las aguas, sino de los fondos y de los lechos o subsuelos. Y si miramos un mapa del mundo, podremos observar que las dos terceras partes de la superficie del globo

—que eran aguas libres en su totalidad— están siendo objeto de apropiación. Este gráfico muestra todas las tierras e islas del planeta, con sus 200 millas a su alrededor. Fíjense ustedes cómo esto ya está, de una manera o de otra, a disposición de los países ribereños. Y el resto, a raíz de la declaración de las Naciones Unidas, está formando parte del patrimonio de la humanidad. Pero el problema se plantea en quiénes van a extraer los elementos, y cómo se van a repartir.

Todos estos valores, tanto la plataforma como la Zona Económica Exclusiva, se cuentan desde unas líneas determinadas, que se denominan **Líneas de Base**, y esto tiene mucha importancia respecto al conflicto actual con Chile. Las Líneas de Base son, en rasgos generales, las líneas de la costa en bajamar. Pero donde hay entradas profundas, como ocurre en los golfos San Matías, Nuevo y San Jorge, el Derecho Internacional autoriza a los ribereños a trazarlas desde los cabos que enmarcan el respectivo golfo. De este modo nuestro país ha trazado sus Líneas de Base, y las aguas que se encuentran dentro pueden ser declaradas aguas interiores. Por lo tanto, estas aguas ya son auténticamente interiores argentinas. Y desde todo dicho contorno se cuenta el Mar Territorial, que era de tres millas de jurisdicción absoluta, y que está tácitamente reconocido en el mundo como de doce, o la Zona Económica Exclusiva de 200 millas.

Nuestro mar tiene una enorme plataforma. Una plataforma hasta 200 metros de profundidad, y que abarca en su contenido las islas Malvinas. El grupo de islas Malvinas constituye, entonces, un desprendimiento patagónico situado dentro de la plataforma. Si continuamos dicha plataforma aumentando las profundidades —que, como ya dije, son aceptadas hasta donde la técnica llegue—, veremos que se amplía extraordinariamente, hasta contener en alguna forma las islas Georgias y Sándwich del Sur, que son las otras islas del Atlántico Sur que también nuestro país reivindica. La Argentina sostiene acá la llamada **fórmula irlandesa** para la plataforma continental, que no es una profundidad fija de 200 o de 1.000 metros hasta donde llegue la técnica, sino aquella que se puede demostrar científicamente que constituye la prolongación del territorio debajo del agua hasta llegar a los fondos o llanuras abisales.

De modo que ésta es una vastísima superficie argentina, riquísima, como veremos, en toda clase de elementos, y que hace que nuestro país sea un país exuberante no sólo en la tierra, sino también en el mar.

El grupo de islas que vamos a estudiar junto con la plataforma continental, es el de las islas Malvinas, situadas a 667 kilómetros de Río Gallegos; Georgias, a 2.200; Sándwich, a 2.600; islas correspondientes a la Antártida y la península que está alrededor de 1.500 kilómetros desde Río Gallegos y 1.100 kilómetros desde Ushuaia. Allí, el que llamamos Mar Argentino, queda delimitado utilizando cualquiera de los dos parámetros, el que más convenga a la situación nacional. O sea el de la plataforma continental con un valor de 200 metros, o el de las 200 millas de distancia, el que esté más lejos.

Este límite abarca las islas Malvinas, las Georgias, las Sandwich, las Orcadas del Sur y la Antártida. Toda esta superficie marítima es equivalente a la superficie del territorio argentino, y tiene más de 3.000.000 de kilómetros cuadrados, en los cuales hay riquezas que el mundo ya ha comenzado a explotar. A mi juicio, ésta es una forma de ejercer soberanía, porque la soberanía de tipo declamatorio no tiene sentido en el mundo actual. La soberanía implica poder utilizar los recursos, porque si se la declama, pero los utilizan los demás, no se es soberano.

El señor almirante GUEVARA ya les ha hablado de la situación de la pesca. Se cuenta con un potencial cercano a los 3.000.000 de toneladas por año, de las cuales sólo se están pescando 400.000 por año. La meta para 1980 es alcanzar el millón de toneladas.

El mundo tiene 4.000.000.000 de habitantes, 1.500.000.000 de los cuales están subalimentados, 500.000.000 carecen totalmente de proteínas, y de 10 a 15.000.000 se mueren de hambre. Esto no ocurre en la Argentina. Aquí hay buen bife, hay **asadito**, y si no hay eso, hay pulpito, langostino, camarones, merluza, corvina, besugo, atún, lo que se quiera. Consumimos dos kilogramos y medio por año, cuando los países de Europa están en el orden de diez a doce kilogramos. Se estima que la pesca del mundo, las proteínas del mar, podrían alimentar a una población de 30.000.000.000 de habitantes.

Pero no ha aumentado la pesca en el mundo. ¿Por qué? Primero, por la depredación, que ha hecho emigrar las especies, y segundo, porque los nuevos conceptos —el de las plataformas continentales, el de las jurisdicciones marítimas— han frenado a las flotas pesqueras que por todo el mundo han cometido esas depredaciones. Sin embargo, nuestra plataforma es hoy blanco de todas esas flotas, que vienen desde más de 20.000 kilómetros a llevarse nuestra riqueza. Y además, tenemos otras especies, que la mayoría de los argentinos ni saben que existen: la merluza de cola, la polaca, las nototénias, el krill. Éstos son peces de carne blanca, riquísimos, pero que el argentino ni los conoce, ni los usa, ni los va a buscar.

Y el otro problema de la humanidad, ¿cuál es, además del hambre? La energía, el combustible.

Varias son las cuencas sedimentarias de nuestra plataforma y de nuestro mar. Las cuencas sedimentarias son depósitos de roca madre. La roca madre es aquella que, sometida a presión y a temperatura a través del tiempo, produce petróleo. Sin embargo, en el negocio del petróleo, hasta que no se perfora y el petróleo sale, no se puede asegurar que exista exactamente así. Más aún: alguien de YPF me decía días pasados que además de que surja, hay que tomar una muestra, llevarla al laboratorio y comprobar que sea petróleo. Es un poco exagerado, pero quiere significar que las estimaciones pueden ser muy variadas; pero la verdad es que hay grandes posibilidades de que exista petróleo. Y esto es así, además, porque —como veremos más adelante— la América del Sur estuvo unida a Sudáfrica, y se repiten las

mismas formaciones geológicas en las costas occidentales de Nigeria, de Gabón, donde hay petróleo, al igual que en la Argentina.

El tercer aspecto a considerar que nos brinda el mar, es la posibilidad de existencia de nódulos de manganeso.

Los nódulos de manganeso son depósitos en grandes profundidades hechos a través de siglos. Pertenecen a los llamados **recursos no renovables**, que no quiere decir que no se renueven, sino que se renuevan muy lentamente en comparación con el consumo, y que tienen no sólo manganeso, sino cobre, hierro, níquel, en cantidades tales, que algunos de estos depósitos —los ya conocidos— podrían abastecer el consumo mundial durante siglos. Con respecto a estos elementos, las Naciones Unidas han declarado una moratoria, porque su extracción trae una complicación tremenda en el sistema económico mundial, al poner al alcance de los países industrializados y que tienen la capacidad de extracción, minerales que a veces son el único elemento de exportación de algún país subdesarrollado. Y esto traería un conflicto tremendo. No obstante, países como los Estados Unidos han afirmado que si las naciones —la Conferencia del Mar— no llegan a resultados concretos, van a iniciar la extracción.

Las Naciones Unidas y los países subdesarrollados sostienen que esto es patrimonio de la humanidad, y que debe ser hecho a través de una Autoridad Internacional; y ahí está planteado un serio conflicto.

De todos modos, tenemos nódulos en la zona del banco Burwood, las costas de la Patagonia tienen ya señalada su existencia; y también los habría en el pasaje Drake.

Además, podemos señalar que el mar nos brinda otra fuente, que es la energía. Nosotros contamos con un elemento que, si bien es desfavorable para los puertos, es ventajoso para la energía, y que son las grandes mareas, consideradas entre las más altas del mundo. Un ejemplo de esto son los estudios realizados en Golfo Nuevo y en San José: este último tiene su boca apuntando hacia el norte, mientras que el Golfo Nuevo casi hacia el sur. O sea que las mareas se producen con un desnivel que podría ser aprovechado en el futuro, construyendo un canal de comunicación a través del istmo de la península de Valdez. Estos estudios datan de la década del 20, y, sin embargo, por las razones conocidas por todos de la falta de desarrollo de la Patagonia, aún no se han realizado.

Visto así el mar en líneas generales, podemos enfocar a continuación el grupo de las islas Malvinas. Constituyen un conjunto de 200 islas e islotes aproximadamente, y son, como ya dije, una prolongación de la plataforma continental argentina. Tienen una temperatura media de seis grados y un clima ventoso. Su única población importante se encuentra en Puerto Stanley, donde se hallan radicados 1.200 de los 1.700 habitantes de todas las islas.

Estas islas tienen una larga historia que no todos conocen y que se halla enmarcada en un complejo histórico-político de las luchas intestinas entre Francia, España e Inglaterra. Una de las fechas claves de todo este proceso es el 20 de octubre de 1805, cuando la flota

hispanica sucumbió en aras de las ambiciones de NAPOLEON en la batalla de Trafalgar. Esta fecha marcó el comienzo de la irrupción británica en el océano Atlántico Sur, que hasta entonces había sido considerado un mar ibérico, o sea portugués y español, en tanto que el océano Atlántico Norte era conocido como el **mar británico**.

Al año siguiente de la batalla de Trafalgar se producen las invasiones inglesas, y luego, la captura del cabo de Buena Esperanza, Tristán Da Cunha, Santa Elena y, finalmente, las Malvinas, punto clave para el dominio inglés en el mundo durante el siglo pasado.

El conflicto por la devolución de las islas Malvinas se convirtió en una disputa bilateral, y fue llevada ante organismos internacionales. En este problema intervinieron en forma interesada los Estados Unidos —ustedes podrán recordar el incidente de la fragata **Lexington** antes de la caída en poder de los británicos—, que en esta cuestión jamás dieron satisfacción a las pretensiones argentinas, manteniéndose expectantes y no aplicando al caso la **doctrina Monroe**, lo cual evidentemente constituyó una postura favorable a Gran Bretaña.

Las islas Malvinas configuran un apéndice patagónico, con su mismo clima, flora y fauna, y a una corta distancia del continente. Tiene implicancias estratégicas, por ser una pieza clave en la vigilancia del pasaje Drake y haber servido de control del Atlántico Sur durante las dos guerras. Durante la Primera Guerra Mundial se desarrolló en proximidad de estas islas una batalla entre el ALMIRANTE STURDEE y el ALMIRANTE VON SPEE. También hubo una intervención de la flota británica apoyada en las Malvinas en la batalla que se sostuvo en el río de la Plata durante la Segunda Guerra Mundial, y que todos conocen.

Las islas Malvinas tienen su riqueza fundamental en el ganado ovino, y buena lana; pero con eso solo no basta para mantener las islas, y así es que Gran Bretaña, que estuvo a punto de devolverlas allá por la década del 40 y luego en 1968, ha buscado y encontrado en el área nuevos recursos, y esos recursos son del mar.

En 1971 establecimos un acuerdo sobre comunicaciones, respecto de estas islas, con los británicos. Este acuerdo incluyó una Declaración Conjunta, por la cual se constituyó una Comisión Consultiva Especial en Buenos Aires; se estableció un único documento de tránsito, exención de impuestos, radicación de los isleños sin aduana, facilidades de tránsito y movimiento. Gran Bretaña se comprometía a mantener el servicio marítimo; pero no lo hizo, ya que lo está haciendo la Armada Argentina con el transporte **Bahía Buen Suceso**.

Nosotros establecimos la pista de aviación que hizo la Fuerza Aérea, de aluminio, y tenemos el servicio aéreo semanal desde Comodoro Rivadavia. Hemos simplificado las prácticas y reglamentaciones: hemos exceptuado del enrolamiento y servicio militar a los isleños; les hemos facilitado el comercio, tarifas, etcétera; hemos cooperado en salud, educación, técnica y agricultura; tenemos los niños becados y dos maestras allá; les hemos dado combustibles y gas. Todo eso ha hecho la Argentina, y el resultado ha sido que los isleños quie-

ren continuar siendo británicos. De modo que acá se plantea un problema no sólo por las islas, sino también por las jurisdicciones marítimas, y ese problema hizo eclosión cuando LORD SHACKLETON, hijo del célebre explorador muerto en las islas Georgias, vino a la zona, para hacer el análisis económico de las islas.

Este análisis económico de las islas mostró lo que todos sabemos: una población nativa en un 77 por ciento, vieja —victoriana, diría yo—, y compuesta casi en su mayoría por hombres, porque las mujeres se van tras perspectivas matrimoniales, en la mayoría de los casos con residentes transitorios y los hombres no se van, porque la ley de inmigración británica prohíbe entrar a la metrópoli a todo aquel que no sea pariente directo de algún residente, o sea padre, hermano o hijo; con el más alto porcentaje de divorcios del mundo, siendo uno de los pocos lugares donde la población disminuye. Sin embargo, Gran Bretaña sigue diciendo que para dar solución al conflicto hay que consultar los **deseos** de esa población, en tanto que la Argentina sostiene que hay que consultar los **intereses**, y para ello ha hecho un gran esfuerzo.

LORD SHACKLETON llegó a la conclusión, muy importante, de que los dos elementos de supervivencia de las islas están en las aguas: la pesca de peces y de krill —del que vamos a hablar más adelante—, y los hidrocarburos, que están alrededor de las islas; y estableció como circunstancia necesaria para realizar esa explotación la cooperación argentina. Así está planteado el **quid** de la cuestión.

Las islas que podrían ser entregadas, que estuvieron a punto de ser entregadas en 1968, están siendo usadas ahora como herramienta para que Gran Bretaña obtenga beneficios en el Mar Argentino. Ya en 1950 solicitaron jurisdicción sobre la plataforma continental, alrededor de las islas, y una reciente declaración argentina ha detenido la aspiración británica de declarar jurisdicción sobre las 200 millas, o sea la Zona Económica Exclusiva no sólo de las islas Malvinas, sino también de las islas Sándwich y de las islas Georgias.

La situación actual es que hay menos de 2.000 habitantes. Tampoco podríamos comprar las acciones de las estancias y empresas de las islas, porque existe la Falkland Islands Company —o sea la Compañía de las Islas Falkland—, que maneja todas las acciones; la mayoría está en poder del Parlamento o de la Corona británica, y está prohibida su venta. Hemos establecido dos maestras para enseñar castellano. Actualmente hay 70 niños becados que estudian en colegios ingleses. YPF tiene el monopolio de combustibles y lubricantes; pero no se puede hacer la toma para carga de buques, porque la Falkland Islands Company no deja pasar la tubería debajo del muelle. Tenemos vuelos semanales de LADE. Transportes Navales hace un viaje cada tres meses y abastece las islas, que no son más abastecidas desde Gran Bretaña, a 12.000 kilómetros. Tenemos la atención médica urgente de Comodoro Rivadavia. Hemos hecho turismo; ha ido el yacht **Fortuna**, de la Armada. Tenemos a Gas del Estado, que provee gas en lugar de turba. Y, sin embargo, el problema no ha sido resuelto.

De modo tal que éste es un tema preocupante para el futuro argentino que nos obliga a revisar nuestra posición.

Vamos un poco más al sur, hasta las Georgias, otro grupo de islas, conocidas también por islas San Pedro. Los historiadores de la Dirección Nacional del Antártico acaban de encontrar en los archivos hispánicos, y lo van a publicar en el próximo Congreso de Historiadores Fueguinos, quién fue el descubridor, que realmente fue un marino español, con un buque español. Nosotros fuimos a estas islas en 1904 con la Compañía Argentina de Pesca, llegando a Grytviken, su puerto más importante, que quiere decir **Bahía de las Ollas**, porque allí se hacía la manufactura de las ballenas. La Compañía Argentina de Pesca, con capitales argentinos, fue y se estableció en 1904, cuando eso era **res nullius** (tierra de nadie), porque no había nadie; quedaban solamente las ollas de los antiguos balleneros. Y al año siguiente, el buque **Guardia Nacional** de la Armada Argentina fue con un cargamento de carbón y estableció una oficina meteorológica. Lamentablemente, en 1906 estos mismos empresarios argentinos pidieron concesión para continuar operando al gobierno de las islas Malvinas. Su Majestad Británica les dió la concesión, y lo comunicó a Buenos Aires, que ni siquiera contestó, y entonces Gran Bretaña mandó, dos años después, un magistrado, e inmediatamente, mediante una carta-patente, estableció que éstas eran **Dependencias de las islas Falkland**. Y en 1950, como último acto, desmontó la estación meteorológica argentina y la entregó a Montevideo, sin que el Gobierno argentino protestara. Ésa es la situación de las islas Georgias del Sur, las cuales están en el paquete de negociación con Gran Bretaña.

La situación actual: la vieja factoría de la Compañía Argentina de Pesca, en la cual quedan, como resabios de nuestra presencia, algunos barcos con pabellón argentino pintado, hundidos, semihundidos, y enfrente la base del British Antarctic Survey (Servicio Antártico Británico), con la casa principal, que lleva el nombre de SHACKLETON.

Si seguimos navegando por nuestro mar, llegamos al grupo de islas Sándwich, volcánicas, con emanaciones sulfurosas, inhabitables. Su descubridor fue en 1775 el británico JAMES COOK, que buscaba tierras al sur, y dijo que no podía haber nada habitable más al sur, porque eso era lo más espantoso que podía existir.

Aquí, en 1956, la Armada Argentina estableció el Refugio Teniente Esquivel, y durante algunos días estuvo el TENIENTE HERMELO con una pequeña dotación, debiendo luego desalojar, al entrar los volcanes en erupción. El año pasado estableció la Estación Científica Corbeta Uruguay, que está allí con el personal que invierna en esa penosa situación. Esto ha motivado hace poco —lo habrán leído en los diarios— agitados debates en el Parlamento. Ha habido polémica, y se ha acusado a la Argentina de estar allí; pero no nos han venido a sacar.

Todas estas islas de que hemos hablado, tienen sus jurisdicciones marítimas. Las islas Malvinas tienen la plataforma y tienen las 200 millas, las mismas que, en nuestro litoral, se extienden hasta el meridiano del cabo de Hornos. Las Georgias y los islotes que están próximos,

Cormorán y Roca Negra, y las islas Sándwich, tienen sus jurisdicciones, como también las tienen las islas Órcadas al norte del paralelo de 60°, que es el paralelo delimitatorio político de la Antártida. Aquí está centrado el problema de los recursos vivos de los océanos australes, motivo de la reunión que ha tenido lugar en Buenos Aires el mes pasado. Y no se han puesto de acuerdo, porque los señores que vienen a pescar a esta zona, con flotas de hasta 50 buques, no quieren ninguna reglamentación ni aceptan ninguna jurisdicción. Ésos son los soviéticos, los polacos, los chinos y los japoneses.

Este conjunto de islas tiene un valor geopolítico importante. En lo que hace al factor histórico y geográfico, hemos visto que son un desprendimiento patagónico, y que las islas Georgias y Sándwich constituyen una continuación de la cordillera de los Andes; están a las puertas del Magallanes y del Drake, y fueron parte del esquema británico de control marítimo, con acciones en ambas guerras.

En lo que hace al factor económico, en el siglo pasado fueron las focas y las ballenas, después ha sido la lana, y hoy son el krill y los hidrocarburos.

En lo que hace al factor político, las Malvinas han permitido la injerencia de Gran Bretaña en el Atlántico Sur, y han sido base para su reclamación antártica y de las islas Georgias y Sándwich. Están dentro de la zona de seguridad del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, pero ni esto ni la **doctrina Monroe** han motivado ninguna reacción favorable de los Estados Unidos para nosotros.

En lo que hace al factor científico, ha habido y hay estaciones de investigaciones espaciales e ionosféricas, y de rastreo de satélites; en las Georgias está establecido el British Antarctic Survey, y en las islas Sándwich se estudia el fenómeno de vulcanología y sismología. También las Georgias son hoy día la central meteorológica de los británicos para la Antártida.

Como factor militar, controlan estos grupos de islas los accesos este y sudeste al Mar Argentino: el problema del canal de Panamá puede motivar su vigencia con mayor importancia. Fue un refugio de submarinos; sirve de apoyo para la Antártida, y es necesario considerar que en poder de un rival se podrían amenazar puntos muy importantes de nuestro territorio, como Río Turbio, Comodoro Rivadavia, Aluar, Sierra Grande y hasta Futaleufú.

El problema ofrece tres alternativas de solución. La primera de ellas es la negociación, el derecho. Lleva años: comenzó con el primer reclamo; pero se puso más énfasis después de la Segunda Guerra Mundial. Tenemos el consenso del mundo; las Naciones Unidas le dan la razón a la Argentina; por lo menos, aceptan la disputa de la soberanía, como así también que Gran Bretaña deba descolonizarlas. Pero éste es un problema lento, en el cual Gran Bretaña, apoyándose no en la fuerza del derecho, sino en el derecho de la fuerza, mantiene esta cuestión e insiste en tratar primero el problema económico, mientras que nosotros insistimos en dar prioridad al problema de soberanía.

El segundo sistema es el económico. La compra de las acciones de la Falkland Islands Co. o de las estancias ha fracasado sucesivamente. En 1968 se estuvo a punto de obtener el reconocimiento y la venta; pero en esa oportunidad alguien dijo que la soberanía no se negocia, y el problema fracasó. Otros piensan que los Estados Unidos compraron a Alaska o la Florida; es decir que a la soberanía conviene negociarla cuando es en favor; aquí dejamos este problema. Hoy día es prácticamente imposible. Existieron incluso personalidades económicas argentinas que lo intentaron nuevamente; pero los británicos ya están alertados.

La tercera solución es la de la fuerza. No les quepa la menor duda de que se ha estudiado profundamente y durante muchos años; pero ésta es una solución en la que nosotros tendríamos en contra, por así decirlo, el consenso del mundo, y significaría para la Argentina cambiar una situación que hasta ahora le es favorable.

Claro que, a lo mejor, llega el momento en que no hay más remedio. Porque las comunicaciones, en todo lo que es el ámbito malvinero, no han tenido el resultado esperado: los malvineros —apoyados por los ingleses e incitados a ello— quieren seguir siendo británicos, y los británicos insisten en tener en cuenta sus **deseos**, cuando no tuvieron en cuenta los de los españoles y los argentinos que sacaron, ni tampoco han tenido en cuenta los deseos de los paquistanos, hindúes, etcétera, cuando ellos dominaban el mundo.

Y seguimos un poco más hacia el sur, ya abandonando estas islas, llegando a la Antártida. Catorce millones de kilómetros cuadrados de roca y hielo, superficie equivalente a la de la Europa occidental, con una capa de hielo en algunos lugares de tres kilómetros de espesor que, si se derritiera, haría subir 65 metros las aguas de todo el mundo. Allí la Argentina reivindica un sector que va desde el meridiano de 25° hasta el meridiano de 74°, donde están el Polo Sur geográfico, el magnético, el geomagnético, el de frío, el de inaccesibilidad, etcétera; donde grandes barreras del orden de los 400.000 km² de hielo soldado a la tierra, pero flotante, desprenden los enormes **icebergs** que se remontan luego, y que algunos —por ejemplo, los árabes— quieren remolcar para abastecerse de agua potable, lo que es muy complicado, pero no un disparate. Y rodeado todo por el océano Antártico, que llega hasta la llamada **convergencia antártica**, o sea el lugar donde las aguas frías del Polo chocan o se mezclan con las aguas calientes de los demás océanos, donde se produce un cambio de temperatura de tres a cinco grados, y también un cambio de salinidad, y, por lo tanto, un cambio de vida. Hay un sistema ecológico distinto, caracterizado por haber pocas especies y muchos individuos de cada especie. Ésta es una característica de un sistema débil; eso significa que la desaparición de una sola de esas especies, puede provocar el cataclismo total. Se trata de algo muy digno de ser tenido en cuenta, porque los elementos de depredación o de contaminación dentro de la zona antártica son mucho más peligrosos que en otros mares.

Pero sabemos que la Antártida no estuvo siempre allí. Hace 200.000.000 de años formaba parte, junto con la América del Sur, Sudáfrica, Australia y anteriormente la India, de un gran continente llamado **Gondwana**. Esta teoría, llamada inicialmente de la **deriva de los continentes** por el alemán WEGENER allá por 1910, está hoy comprobada con el nombre de **teoría del desplazamiento de las placas tectónicas**, o sea que el mundo tiene un núcleo central, un manto flúido, y luego las placas de corteza (tectónicas), que se mueven. Se han venido moviendo y aún se mueven, porque la América del Sur se desplaza hoy, con respecto a Sudáfrica, 2,5 centímetros por año, o sea una pulgada.

Entonces se desplazó la Antártida a su actual ubicación, y tiene, en esa ubicación, las mismas características geológicas de los continentes a los cuales se unió. Y sabemos que Sudáfrica está ubicada entre los países con mayor cantidad de minerales del mundo. De modo que debajo de esa capa de hielo, de esa tremenda capa que es una barrera para el avance de la tecnología, se podrán encontrar, a lo mejor, elementos de subsistencia para el hombre, como alrededor de la tierra, en las aguas antárticas, sabemos que ya se ha encontrado un elemento que puede ser fundamental.

Pero es difícil llegar a la Antártida. Ésta ofrece serias barreras para el avance del hombre. Desde Sudamérica tenemos el pasaje Drake, el más tempestuoso del mundo; los **icebergs** majestuosos; luego, el hielo marino solidificado, que forma el llamado **pack**; las barreras de hielo costeras, que son peligrosas; el cinturón montañoso del que es el continente más alto del mundo, con una altura promedio de 2.000 metros, y luego, las tempestades tremendas, **blizzards** o tempestades de nieve, para llegar al **plateau central**, que está a 2.000 metros de altura y tiene una altísima capa de hielo.

Allí, en la Antártida, siete países han reivindicado un sector. Vamos a considerar que la Antártida es una gran torta, de la cual siete países han pedido una **tajada**. Esos siete países son Noruega, Australia, Francia —le corresponde una tajada muy pequeña—, Nueva Zelanda, la Argentina, Gran Bretaña y Chile; estos tres últimos, superpuestos.

Noruega, Australia, Francia y Nueva Zelanda consideran este sector británico, y no argentino; de modo que acá tenemos otro problema de jurisdicciones de mar y de tierras para la Argentina.

Podemos observar lo conflictivo de la situación, situación que implica que la Argentina reivindica el sector que va desde el meridiano 25° W hasta el 74° W; Chile, del 53° W al 90° W, y Gran Bretaña, la totalidad del sector argentino, entre el 20° W y el 80° W. Esto plantea una cuestión de jurisdicción que es realmente muy importante, pero respecto de la cual ya vamos a ver que se ve disminuida por un problema mucho más serio, que es la tendencia hacia la internacionalización.

Aquí, como decíamos, la Argentina reivindica el sector comprendido entre el meridiano 25° W y el 74° W. El 25° W corresponde al grupo de islas Sándwich, que tiene entonces una relevancia especial para la Argentina, porque marcan el extremo este de las pertenencias

—por así llamarlas— argentinas; y ahí estamos en la Estación Científica Corbeta Uruguay. Y el meridiano 74° W llega al oeste del lago Buenos Aires, en Santa Cruz; es decir, la porción más occidental del territorio argentino, y cerrado por el paralelo de 60°, que es el que se considera políticamente como límite de la Antártida. Tiene la parte de la península, de hielos blandos, la de más fácil acceso de toda la Antártida, y por eso todo el mundo va allá. La otra parte se halla en el fondo del mar de Weddell, adonde sólo se llega con rompehielos y en un lapso aproximado de un mes. Esta península se prolonga a través del grupo de islas Shetland del Sur, Órcadas del Sur, Sándwich del Sur, Georgias o San Pedro, Roca Negra y Cormorán, Banco Burwood, islas de los Estados, y constituye una prolongación de la cordillera de los Andes, conocida como **Arco de las Antillas Australes**.

Esto último es de mucho interés, por las teorías esbozadas actualmente por los chilenos. Y debemos reconocer que los estudios indican que hace 60.000.000 de años la irrupción de una placa tectónica de origen pacífico motivó este desvío, y esto es claramente demostrable en una carta de fondos, como las que han levantado los Estados Unidos. Pero esto no tiene ningún valor jurídico, porque es una teoría obtenida de los conocimientos actuales, y esbozada por Chile sólo en 1954.

Los títulos argentinos sobre la Antártida están basados en el famoso principio, tan meneado últimamente, del **uti possidetis juris**. Este principio del derecho hispanoamericano significa **poseerás como poseías**, o que al independizarse una nación de la madre patria España, hereda las jurisdicciones que tenía asignadas en esa oportunidad.

Y conforme a las bulas de 1493, las bulas del Descubrimiento o el Tratado de Tordesillas, de 1494, le correspondían a España todos los territorios que estuvieran al oeste del meridiano que pasa 370 leguas al oeste de las islas del Cabo Verde, hasta el Polo Sur. De modo que todas estas tierras eran pertenencia de España. Por continuidad geológica, porque en la Península reaparece la cordillera de los Andes con el nombre de Andes Antárticos o Antartandes; por proximidad geográfica, porque, junto con Chile, somos el país más austral; por descubrimiento, porque a pesar de que los británicos, los rusos y los norteamericanos se asignan el descubrimiento, nuestros historiadores han demostrado la presencia de los cazadores de focas del río de la Plata por lo menos dos años antes en el Antártico; por exploraciones y salvamentos, porque la corbeta **Uruguay** en 1903 rescató la expedición del sueco NORDENSKJOLD, en la operación primera y más importante de rescate habida en la Antártida; por ocupación permanente, porque la Argentina está en las Órcadas desde 1904, invierno y verano, hace 74 años, con un **récord** que no tiene ningún otro país del mundo.

La ocupación permanente es el título más perfecto. Aquí sí estuvimos ocupando; en otros lados, lamentablemente, son otros los que han estado ocupando.

Gran actividad administrativa, efectuada por la oficina postal, y la primera estación radiotelegráfica en las Órcadas, y gran actividad científico-técnica antes, durante y después del Año Geofísico Inter-

nacional, que fue en los años 1957 y 1958, y que, ya vimos, tiene una gran trascendencia en la historia antártica.

Y vamos a señalar, para finalizar esta primera parte, las bases argentinas en la Antártida: Destacamento Naval Órcadas, donde estamos hace 74 años, la única que la Armada mantiene en actividad invierno y verano.

Las otras se abren únicamente en verano. Ellas son el Destacamento Naval Esperanza, que se quemó —ya no existe—, los Destacamentos Navales Cámara, Decepción, Melchior y Petrel.

El Ejército está en la Base Primavera, en la Base General San Martín, en la Base Esperanza —en la que hay algunos matrimonios y se produjeron nacimientos— y en la Base General Belgrano, sobre el fondo del mar de Weddell.

La Fuerza Aérea está en la Base Teniente Matienzo y en la conocida Base Marambio, que ha posibilitado el aterrizaje de aviones en la Antártida durante todo el año, y la comunicación con aviones menores y helicópteros con casi todas las bases del norte de la Península.

Y finalmente, la Dirección Nacional del Antártico, con su Base Científica Almirante Brown y un laboratorio de física de alta atmósfera en la Base General Belgrano.

La reivindicación en la Antártida chilena —como dijimos— va del meridiano 53° W al 90° W. El meridiano 53° es tal, porque ellos afirman que ése era el meridiano del Tratado de Tordesillas.

De modo que desde este punto de vista, todo lo que era hispánico debe ser chileno, y todo lo que está más hacia el este podría ser herencia de Portugal (Brasil), a quien ellos podrían atribuir esa zona.

Además, el sector reclamado no está cerrado por el paralelo 60° sur, como en los demás casos, sino que se prolonga como una continuidad de su territorio, como si el pasaje Drake fuera un **mare nostrum** con el título de **Provincia Antártica Chilena**, con la capital en Puerto Williams, en la isla Navarino, en la costa sur del canal de Beagle. De manera tal que esta pretensión añade la palabra **Pacífico**, cruzando totalmente hacia el este, para considerar, entonces, que el océano llega hasta ese arco de islas que hemos mencionado: de los Estados, Georgias, Sándwich, etcétera, que constituyen el llamado **Arco de las Antillas Australes**. Evidentemente, esta pretensión invade jurisdicciones claramente argentinas.

No obstante ello, con Chile tenemos desde 1947 sendas declaraciones conjuntas, por las cuales postergamos la definición de sectores, en aras de una defensa común.

Contamos con otra carta chilena, más reciente, y volvemos a ver el meridiano de 53° W y el de 90° W, pero prolongados mucho más arriba del paralelo 60° W, hasta prácticamente lo que hemos dado en llamar el paralelo del canal de Beagle. Con lo cual aparece la pretensión chilena en el sentido de que todo lo que está al sur del canal de Beagle hasta el meridiano 53° W es chileno.

Ésa es la pretensión de aquel país en base a la cual, en el sector antártico que reivindica la Argentina, entre los meridianos 25° W y

74° W, existen seis bases chilenas: Frei, O'Higgins y Prat, en permanente actividad; Aguirre Cerda, González Videla y Yelcho, en reducida actividad y únicamente abiertas en verano. En el sector hay también dos bases rusas: Bellinghausen y Druznaia; la base norteamericana Palmer, y la base polaca Arctowski, instalada en el verano 1976-77.

Por su parte, los británicos reivindican la zona situada entre los meridianos 20° W y 80° W, abarcando totalmente la reivindicación argentina. Y lo hicieron con el nombre de **Falkland Islands Dependencies**, después que nuestros compatriotas de las islas Georgias pidieron allá por 1906 la concesión. E hicieron esto en 1908, abarcando todo lo que estaba al sur del paralelo 50° W, con lo que su reivindicación abarcaba también parte de la Patagonia argentina. En 1917 lo corrigieron a la situación actual, y ubicaron en un mapa las llamadas por ellos **Falkland Islands Dependencies**; y aunque la figura de dicho mapa es muy defectuosa, se puede ver una línea de puntos en la zona del canal de Beagle señalando el límite argentino-chileno, en la misma ubicación que ha fallado ahora en favor de Chile el reciente laudo del Beagle de Su Majestad Británica. Y ese mapa forma parte del alegato que presentaron los británicos en 1955 contra la Argentina y Chile, acusando a ambos países de usurpadores en su sector antártico. Quien lo presentó fue el juez FITZMAURICE, el mismo que fuera elegido para presidir el tribunal arbitral del Beagle.

Como consecuencia de esta reclamación, en el sector que reivindica la Argentina tenemos dieciocho bases británicas.

He aquí una situación conflictiva, que está paralizada por la existencia del Tratado Antártico. En el Año Geofísico Internacional 1957-58, doce países actuaron en la Antártida: esos doce países se establecieron libremente, colaboraron científicamente, y entre ellos apareció la Unión Soviética, que se ubicó en el sector reivindicado por Australia, primero, y luego se esparció por toda la Antártida. Existía, entonces, recelo entre las dos grandes potencias, por la posibilidad de emplazamiento de armamentos militares. Acababa de terminar la guerra fría y empezaba la coexistencia pacífica, a la vez que estaba en pleno auge la carrera espacial, etcétera. La cuestión es que los Estados Unidos invitaron a los doce países a firmar un tratado a fin de posibilitar que se continuara con la actividad científica, y, además, evitar controversias en la Antártida, que se decía utilizar con fines pacíficos. Eso se hizo en 1959 y se ratificó en 1961, con una duración de treinta años, los cuales no son automáticos, como mucha gente cree: el Tratado no cesa, sino que continuará o será modificado, y no tiene cláusulas de denuncia. Establece el uso de la Antártida para fines pacíficos, prohibiendo las acciones militares, permitiendo el intercambio científico, y, por expreso pedido de la delegación argentina, prohibiendo explosiones nucleares y el depósito de residuos radiactivos.

Hasta acá está todo muy bien; pero durante su vigencia no reconoce las soberanías. Es como si tomáramos la soberanía y la pusiéramos en el congelador. No se pueden hacer nuevos reclamos. Los Estados Unidos y la Unión Soviética no reconocen sector alguno. Por

el espíritu de ciencia y reserva mundial, nada que se haga aumentará los derechos de los Estados, como así tampoco nada irá en contra de los derechos que antes tenían. Es decir que todos, los doce países, se pueden mover libremente dentro de la torta. Marca una evidente tendencia hacia la internacionalización. Ello es así, porque, por ejemplo, nosotros tenemos que informar todo lo que hacemos, cuánta gente va a las bases; éstas pueden ser inspeccionadas por cualquiera de los doce países; nosotros podemos inspeccionar las de ellos, pero no podemos llevar armamento de guerra. Y si un argentino es muerto en una base argentina por un ciudadano norteamericano, no lo podemos juzgar: lo tiene que juzgar el país de origen. O sea que hay restricciones reales al uso de la soberanía.

Respecto a la pregunta de por qué lo firmamos, la respuesta es que lo hicimos porque no había otra solución: si no lo firmábamos, lo hacían igual sin nosotros. Y es preferible formar parte del manejo de la torta, que haber quedado fuera de ella. No se reconoce tajada a ningún país; pero sí se reconoce que los doce países pueden manejarla, y ellos son los que hacen todas las reglamentaciones en relación a cómo se va a usar.

Los doce países, por orden de ratificación, fueron: Gran Bretaña, Sudáfrica, Bélgica, Japón, Estados Unidos, Noruega, Francia, Nueva Zelanda, la Unión Soviética y la Argentina, Australia y Chile, el último día. Los tres últimos son los países que continúan sosteniendo su reclamo de soberanía con mayor fervor; los demás están más en el manejo de la torta que en pedir una tajada particular.

Después hay un grupo de países adherentes, que son los que no tuvieron bases, pero que reconocen el Tratado Antártico como el instrumento legal adecuado para manejar la Antártida; y el propio Tratado, que es abierto, permite que bajo el régimen de adhesión, si van a la Antártida, instalan una base o mandan una expedición científica importante, puedan pedir el paso al otro grupo, que fue lo que hizo Polonia. Polonia fue primero adherente, y luego anunció que iba a instalar una base. Nosotros tratamos de disuadirla, que no fuera al sector argentino de la Península; pero como lo que le interesa es la pesca, fue ahí, puso la base, pidió ser reconocida, y ahora son trece las partes. Entonces, por este sistema pueden entrar 14, 15, 20 y hasta 150 naciones. Claro que no todos tienen ni la capacidad, ni el interés razonable; pero en la medida en que el interés económico aumente, serán más los que van a querer participar de la torta.

De manera que la situación es sumamente conflictiva. Actualmente, en el sector que la Argentina reivindica, de 40 bases existentes, sólo 12 son argentinas, y 28 son extranjeras. Ello es así, porque no podemos impedir que esos países se establezcan legalmente, como nosotros también podríamos instalar bases en cualquier otra parte de la Antártida, si lo quisiéramos.

Repito, la situación es conflictiva. Rige el Tratado del Antártico, y hay dos grupos grandes de países: los Miembros Plenos —Partes Consultivas o Contratantes— y los Adherentes. Entre las Partes Con-

sultivas están los reclamantes del sector, que dijimos que eran siete, que piden una parte o tajada de la torta, y los no reclamantes, que no reconocen tajada, y que han sostenido, o bien que la Antártida es tierra de nadie, como acaban de manifestarlo los Estados Unidos, o que es inadmisibile el reclamo de soberanías, como anunció la Unión Soviética.

Vale decir que nosotros tenemos un conflicto con Chile y Gran Bretaña, por la superposición de sectores; con los otros reclamantes, porque hay cuatro países que le asignan el sector a Gran Bretaña; con los no reclamantes, porque no aceptan sector alguno, y, lógicamente, con los adherentes, porque tampoco lo van a aceptar, como no lo aceptarían los otros 150 países. Es por eso que considero —en opinión personal— que es importante llegar a la solución sobre el uso de la torta lo más pronto posible, antes que seamos 150. Mientras seamos trece los que debamos resolver quién se va a comer el dulce de leche del interior de la torta y la capa exterior, o sean los recursos mineros y los recursos del mar, respectivamente; será preferible a seguir esperando una moratoria —como algunos propugnan— que no va a resolver el problema en el corto ni en el medio plazo.

Y la cosa se ha complicado por la aparición ahora de la tercera era económica: la Antártida tuvo su primera era económica en la caza de las focas; después tuvo su segunda era económica en la caza de las ballenas, y ahora aparece lo que era el alimento de las ballenas, el krill, el famoso camarón de seis centímetros, que tiene dos particularidades importantísimas. Primero, está en cantidades tales, que su pesca —en el orden posible, sin depredación, de 100.000.000 de toneladas al año— es superior a los 70.000.000 de toneladas de toda la pesca en todos los mares del mundo. Y en segundo lugar, tiene más del 15 por ciento de proteínas, y nos acordamos de aquellos 500.000.000 de habitantes sin proteínas, de los 10 a 15.000.000 que se mueren de hambre por día...

Los inconvenientes son que está en aguas frías, con témpanos en zonas tempestuosas, y que además está lejos, muy lejos de las costas, pudriéndose a las dos horas de sacarlo, si no se lo congela a menos de 18° bajo cero, o se lo procesa cociéndolo y separando la cáscara del cuerpecillo, lo cual obliga a usar grandes cámaras frigoríficas y maquinarias de procesamiento, o sean buques de gran porte, para estar temporadas de por lo menos 30 a 60 días en la zona. ¿Y quién lo paga? ¿Quién va a pagar eso? ¿Los argentinos van a ir a sacar eso para comer? Entiendo que no. Somos un país exuberante en alimentos. Pero es un recurso del Mar Argentino, un recurso que está en nuestras costas, y entonces, de alguna manera hay que intervenir en el negocio.

El krill tiene su zona más rica precisamente en el Arco de las Antillas del Sur, alrededor de las islas Georgias, aunque este año en esa zona —donde el mar se teñía de rojo por la presencia del krill— no se lo ha visto, y se han encontrado pingüinos muertos de hambre. O sea que la depredación de las grandes flotas soviéticas, polacas y japonesas que están actuando ahí, ha motivado, seguramente, la emi-

gración del krill hacia otras zonas, no la desaparición, porque el recurso es inmenso.

El problema ha sido tratado en Buenos Aires. Este recurso, como dijimos, está dentro de la convergencia del océano Antártico —del que hemos hablado—; pero esta zona es ligeramente variable: ya se ha establecido por acuerdo una línea fija que sigue el paralelo 60° S, llegando al 55° S, y aun al 45° S en algunas partes. De ahí la ponencia de la FAO y de algunos organismos de declarar patrimonio de la humanidad también los recursos vivos al sur del paralelo 45° S en los océanos australes. Por supuesto que esto lo hace gente que está en el otro hemisferio, y que no es dueña de la cosa.

Éste es otro tema, que el país ha estado debatiendo el pasado mes de julio en la Reunión Especial, sin llegar a ningún resultado, porque los países pesqueros —fundamentalmente, la Unión Soviética y el Japón— se oponen a cualquier restricción a las capturas que están efectuando, y en la Unión Soviética ya hay krill que se vende, como pasta de untar, en los supermercados.

El otro tema que vamos a considerar, referido a la Antártida, es el de los minerales. Han sido detectados en distintos lugares. Se habla de que la zona oriental es la segunda reserva del mundo de carbón. En el mar de Ross se han descubierto petróleo y gas. (En esa zona han estado perforando los norteamericanos, y han obtenido gas, cobre, platino, oro, zinc, etcétera.)

En el sector antártico argentino también se han localizado trazas de minerales. Si bien no se han determinado ni el tamaño, ni la ley, etcétera, se sabe de la existencia de ellos y de cuencas sedimentarias que constituyen una reproducción de las que hay en el sur del Continente. Se encuentran en la zona este de la Antártida, y es posible que allá haya petróleo.

De modo que todo esto está motivando las apetencias de los países. Los norteamericanos quieren rápidamente un régimen de explotación de los minerales —claro, a ellos les interesa el petróleo—, mientras que los soviéticos se oponen —les sobra el petróleo—, y desean, en cambio, una convención sobre los recursos vivos, a fin de que puedan pescar libremente (en este asunto, los norteamericanos se lavan las manos).

En definitiva, estamos ante varios fuegos en todo lo que sea la posibilidad futura de obtener algo. Es muy difícil que algún día el mundo nos reconozca la tajada de torta que queremos. No obstante, vamos a seguir luchando por ello, sin dejar de pensar que si no conseguimos esa tajada de torta, por lo menos trataremos de obtener parte de ella o del producto de la misma. De lo contrario, caeremos en aquella soberanía declamatoria que no tiene ningún valor, si son los otros los que se comen el producto.

Yéndonos un poco hacia el norte, nos encontramos con otra zona conflictiva, donde la plataforma continental se expande casi hacia la Antártida, a la altura de la isla Diego Ramírez, que está más hacia el oeste y al sur del cabo de Hornos.

El problema comienza en la era colonial. Por ejemplo, en un mapa que data de 1775 se ve escrita la palabra **Chile** en el medio. En un lado dice **Chile antiguo**, y en otro lado, **Chile moderno**; hay una especie de límite trazado: "El país de los pampas" y "El país desértico de la Patagonia". Esto era así, porque, en cierta medida, a la Capitanía General de Chile le pertenecía Cuyo, hasta que en 1776 los Reyes de España, mediante real cédula, crearon el Virreinato del Río de la Plata; Virreinato que fue ideado como una concepción geopolítica ante el avance portugués sobre el río de la Plata, que en 1680 ya había fundado la ciudad de Colonia; que a través de los mamelucos y bandeirantes fue tomando posesiones, a punto tal que la línea del Tratado de Tordesillas había sido netamente sobrepasada. Entonces, esta concepción geopolítica —aunque el término **geopolítica** no existía en ese entonces— incluyó la Intendencia de Córdoba del Tucumán (hoy, Cuyo) dentro de los límites del Virreinato del Río de la Plata, dejando la llamada **cordillera nevada** como delimitación entre Chile y la Argentina, por lo que, por el principio de **uti possidetis juris** (poseerás lo que poseías), en 1810, al emanciparse la Argentina, heredó toda esta posesión, cosa que los chilenos no han querido reconocer.

La verdad es que en esa época la situación real era que muchas zonas estaban ocupadas por los indios, y la provincia de Buenos Aires llegaba hasta la cadena de fortines de Chascomús, Las Flores, Montes, Lobos, etcétera. Esos indios asolaban las poblaciones y se llevaban el ganado para Chile, a tal punto que a mediados e incluso fines del siglo pasado, en la década de 1860, era conocido como **el camino de los chilenos**, y pasaba por las Salinas Grandes; o sea la actual posición de Carhué hasta Choele Choel, siguiendo hacia Chile.

En 1818 se independiza Chile, y a partir de entonces inicia su era como país aguerrido, organizado democráticamente mucho antes que nosotros, avanzando y prosperando para llegar a ser el primer país de Sudamérica, reconocido posteriormente, hacia fines del siglo, como la Prusia sudamericana.

Por otra parte, a fines de 1830 ocurre el llamado sueño de O'HIGGINS, quien, visionario para su país, tilda a Chile de la Gran Bretaña de Sudamérica, con proyección bioceánica sobre ambos océanos, pensamiento que los geopolíticos chilenos conservan a la fecha.

En 1822 se dicta la primera constitución chilena, que establece claramente como límites la cordillera de los Andes, cosa que se repite en la del 28, ahora hasta el cabo de Hornos; en la del 33, y está en vigor en 1881, cuando el Tratado de Límites.

En 1843, España reconoce la independencia de Chile, y también acepta como límite la cordillera de los Andes; sin embargo, no ha sido así entendido, y ahora tenemos toda esta serie de conflictos. Así, en 1878 —este año se cumple el centenario—, con los chilenos en Santa Cruz —se habían instalado en 1843 en el estrecho de Magallanes—, la Argentina reacciona, y la división naval al mando del COMODORO PY entra al puerto de Santa Cruz el 1º de diciembre de 1878 e iza el pabellón celeste y blanco, reafirmando los derechos argentinos sobre el

litoral atlántico. Y al año siguiente acontece la campaña al desierto de ROCA, cuyo centenario vamos a festejar el año que viene: mientras Chile desata la guerra contra Bolivia y Perú, ROCA avanza, conquista el desierto, y se acabó el partido, porque al sur del río Negro y del río Limay no había nada, como todavía no hay nada prácticamente.

De modo que ahí terminó la cuestión, y no, como ha dicho el Tribunal Arbitral, que la Argentina en 1881 obtuvo la Patagonia. La Patagonia ya era argentina por derecho, y fue, a su vez, reivindicada —por así decirlo— por la campaña al desierto.

Así se llegó al Tratado de 1881, el cual estableció el límite de las más altas cumbres que dividen las aguas. Concepto erróneo, porque las más altas cumbres no siempre dividen las aguas, lo que ha motivado serias disputas a lo largo de la Cordillera. La Cordillera se sumerge en el agua al llegar al sur, con lo cual, mediante el Tratado de 1881, la Argentina obtenía una salida al Pacífico por Puerto Natales, situado a pocos kilómetros de Río Turbio. Esto motivó el desagrado chileno, y un posterior convenio, el de 1893: un protocolo ampliatorio y adicional, por el cual se corrigió el límite, llevándolo al que existe actualmente. Del mismo modo, en la Tierra del Fuego se estableció como límite el meridiano que partiendo del cabo Espíritu Santo bajara hasta tocar el Beagle. Esto posibilitaba, porque su situación era un poco más al este que hoy, que Chile pudiera tener una salida al mar por la bahía San Sebastián. Esto también fue corregido por el Protocolo de 1893, que llevó a la situación actual, por la cual la Argentina ganó 800 kilómetros cuadrados. Por el mismo motivo, ambos países perdieron ciertas posibilidades, porque ese Protocolo complementario y ampliatorio estableció claramente que la Argentina no puede pretender punto alguno sobre el océano Pacífico, ni puede Chile poseer punto alguno sobre el océano Atlántico. No obstante, las cosas no terminaron allí. Se llegó al pacto del mes de mayo de 1902, donde una vez más, en el Acta de Desarme —que es el primer acuerdo mundial sobre desarme—, se estableció "el destino permanente de la Argentina en el Atlántico y de Chile en el Pacífico".

En 1971 se llegó, lamentablemente, a este acuerdo arbitral tan desfavorable, que es lo que ha motivado la situación actual.

Dentro de este acuerdo arbitral podemos entrar en el tema de las jurisdicciones marítimas. El laudo tuvo efecto sobre una zona llamada **el martillo**, que abarcaba, un poco más al oeste de Ushuaia, el límite argentino-chileno hasta el sur de las tres islas: Picton, Lennox y Nueva. En este conflicto la Argentina sostuvo que las tres islas le pertenecen, por ser islas atlánticas. Esto lo establece el Tratado de 1881, que dice que las islas sobre el Atlántico serán argentinas. Chile dice que son chilenas, porque se encuentran al sur del canal de Beagle, y entonces, como el Tratado de 1881 dice también que todas las islas al sur de este canal son chilenas, ellos pretenden que sean chilenas. Es por esto que hemos llamado a esta cuestión **paralelo contra meridiano**.

La Argentina sostiene que todo lo que está en el Atlántico, que ya tenía por entonces como límite el cabo de Hornos, es argentino, según

el meridiano de dicho cabo. Chile sostiene la teoría, de la que ya hablamos, del paralelo de Beagle. O sea que todo lo que está al sur del paralelo del Beagle es chileno.

La cuestión está basada en el trazo del canal de Beagle. Su historia es muy larga, y hay muy buenos trabajos al respecto. La Argentina sostuvo que el canal de Beagle corre por el paso llamado Picton, al sur de la isla Picton, y que luego se divide en dos pasajes de salida. Chile sostuvo que el canal de Beagle corre por la ribera norte, por el llamado canal Moat, y que termina a la altura de la isla Nueva.

La Corte Arbitral falló en favor de Chile, y eso ha motivado, no sólo el problema de las tres islas, como alguien las llama, sino un problema de jurisdicción marítima, que es tal vez lo más profundo. Porque, mientras la Argentina tardó nueve meses en declarar la nulidad del laudo, hecho que hizo que varios argentinos se rasgaran las vestiduras porque la Argentina abandonaba lo que se llamaba la **posición constitucionalista**; mientras eso ocurrió, mientras se estudiaba la forma, una vez más los chilenos actuaron y ocuparon todas las islas que no estaban ocupadas más al sur, y establecieron un decreto llamado **de Líneas de Base** —ustedes recordarán lo que dijimos al principio—; es decir, las líneas desde las cuales medir sus 200 millas, y pusieron alcaldes de mar en toda esa zona. Olvidé decir que ellos ya en 1892 iniciaron la ocupación de las islas, o sea que las islas Picton, Lennox y Nueva estaban ocupadas desde 1892, y la Argentina protestó en 1915, o sean veintitrés años después.

Entonces tenemos que ver, realmente, que hemos cometido muy serios errores en toda esta cuestión, y en alguna medida los estamos pagando. Lo importante es reconocerlos, y no volver a cometerlos más. Porque con estas Líneas de Base, Chile, al este del meridiano del cabo de Hornos, basándose en el Laudo Arbitral, consideró todas las aguas como aguas interiores, o sean aguas netamente chilenas, cuestión que es absolutamente inadmisibles para la Argentina, porque esas aguas fueron siempre argentinas. ¿Y por qué trazó las Líneas de Base? Evidentemente, las trazó para requerir una jurisdicción de 200 millas, una Zona Económica Exclusiva de 200 millas. ¿Hacia dónde? Doscientas millas hacia el este del punto más al norte, 200 millas más al sur del punto más al sur, que es el cabo de Hornos. Dicho sector es reivindicado por Chile como negociable, sí, por supuesto: Chile sabe que la Argentina tiene algunos derechos; pero ésa es la postura llamada **de máxima**, y sobre esa base va a negociar. ¿Cómo puede negociar? Mediante un sistema que en el derecho internacional se utiliza, que es el llamado de la **equidistancia**, que significa que a la pretensión chilena de 200 millas hacia el este y 200 millas hacia el sur se superpone la pretensión argentina, basada, según ellos, en la isla Grande de la Tierra del Fuego, hacia el sur, y en la isla de los Estados, hacia el este. Y entonces, ¿cuál es la solución? La solución, directamente, es la línea de equidistancia, que viene a ser una especie de bisectriz. Y esa línea de equidistancia está proyectada hacia el sudeste, con lo

cual toda una gran jurisdicción pasaría a ser jurisdicción chilena; jurisdicción marítima que, como hemos dicho, en la era de la apropiación del mar por los Estados significa el control de los recursos existentes en esa zona, el control de la posibilidad de petróleo, la pesca y los nódulos de manganeso que puedan existir en la misma. Y yo diría más, porque si nosotros trazamos también 200 millas desde la Antártida, llegarían casi a juntarse con las que Chile pretende; y si este concepto, tal como pide la Unión Soviética, se aumenta a 300 millas, se unirían directamente, con lo cual, siendo propiedad, no total, pero propiedad al fin los recursos del lecho; caminando por el fondo iríamos por un lecho chileno desde las islas adyacentes al cabo de Hornos hasta la Antártida.

En el medio de esta negociación, para no ser menos, interfirieron los chilenos con la pretensión, también, de una jurisdicción al este de la boca oriental del estrecho de Magallanes, porque en esta zona hay petróleo. ¿Y en qué se basan? Se basan en que el estrecho de Magallanes, por el Tratado de 1881, fue entregado a Chile; desmilitarizado, neutralizado, pero a Chile. Nosotros sostenemos que no fue así, porque se trazó un límite que no es exactamente ése.

Se trazó un límite que llega hasta la punta Dúngenness, cuando el estrecho de Magallanes llega hasta el cabo Vírgenes, que está más al norte y al este, de modo que eso deja un sector que es argentino y que nosotros llamamos **La Tranquera**, que impide que Chile tenga salida hacia el mar, aunque además es absurdo que aguas de un estrecho pretendan generar jurisdicciones marítimas, que se deben apoyar en tierra. Pero los chilenos sostienen que deberíamos aplicar acá también la línea de equidistancia, o sea una especie de bisectriz, con lo cual la proyección dejaría a Chile un triángulo atlántico —donde está construyéndose el gasoducto— que une la Tierra del Fuego con la provincia de Santa Cruz.

Pero los chilenos, señores, piensan muy distinto que nosotros. Mientras en la Argentina se enseña la historia de Egipto, de los godos y visigodos, en Chile hace un siglo que se muestra lo que según ellos era Chile y todo aquello que la Argentina le habría quitado incluyendo la Puna de Atacama, por supuesto, y toda la zona del camino de los chilenos al sur, que en sus pretensiones mantuvieron siempre y siguen pretendiendo, porque hasta en 1930 estuvieron a punto de enviar una expedición militar a conquistar la Patagonia.

De modo que esta situación lo lleva a Chile a tratar de realizar el sueño de O'HIGGINS de que hablé, del Chile bioceánico, del Chile que muestra su cartografía reciente, y más aún, lo que se enseña hoy en la Universidad de Chile sobre parte de lo que es el espacio marítimo argentino, con un mar chileno que llega hasta la isla de Pascua, que luego baja hasta tomar el meridiano de 90° de su pretensión antártica, y sube por el meridiano 53° hasta el paralelo del canal de Beagle.

Y hay gente que dice que de ninguna manera, porque el Acuerdo Arbitral de 1971 lo establece, esto tendrá incidencia en la Antártida,

Archivo de la Memoria
y el Acta de Acuerdo de Puerto Montt lo ratifica. Fría palabra de los tratados. Todo tratado, en mi concepto, no es más que un arreglo posterior a una solución política, económica o militar, y no siempre —como dije antes— gobierna la fuerza del derecho, sino, muchas veces, el derecho de la fuerza. El lema chileno, todos ustedes lo conocen, es: **Por la razón o por la fuerza**, de modo tal que tenemos que alertarnos contra esta pretensión, que no está oficializada totalmente, pero que se está enseñando en las universidades, unida a la otra pretensión de que ya hablamos de la proyección del Pacífico hasta el Arco de las Antillas del Sur, con el futuro control también de toda esta zona.

Y hay que considerar también la posibilidad incluso de interrumpir el pasaje argentino directo hacia la Antártida. Y ya sabemos que aunque sea alta mar y en cierta forma hay libertad de navegación, tradicionalmente han venido interrumpiendo el pasaje apresando buques, exigiendo prácticos, etcétera. Cuando yo era guardiamarina, se navegaban libremente los canales chilenos, y ahora parece ser un pecado hacerlo, por las trabas que ellos han venido poniendo.

Este problema, a mi juicio, tiene estas alternativas: la **guerra**, si no hay más remedio que de por sí es una mala solución mientras se puedan encontrar otras que den una solución digna y honorable para ambas por medios pacíficos, pero que no puede descartarse.

El **acuerdo en corto plazo**, que, según lo manifestado por el Presidente de la Nación a través de estas comisiones, es la única vía pacífica. Yo no tengo demasiada fe, porque los chilenos no quieren saber absolutamente nada de hablar de islas, y todos sabemos que las jurisdicciones marítimas se apoyan en tierra.

La **ocupación en fuerza** puede ocurrir en cualquier momento, si es que el país lo decide.

La **indefinición activa** —y éste es un término que utilizo para señalar que la indefinición duró 69 años, desde 1902 hasta 1971, y que en otros 69 años de indefinición podría a lo mejor encontrarse una solución a largo plazo—, significa revertir el proceso, el proceso en que ellos son los agresores, los que ponen trabas, los que ponen balizas, los que desembarcan y los que ocupan. Este proceso tiene que ser revertido para esta solución, y la Argentina debe ser la que haga toda esta serie de alternativas, por más protestas que haya. Ello podría llevar al **acuerdo a largo plazo**, que es la quinta alternativa.

Quedan planteadas las soluciones. Por supuesto que el problema lo están estudiando el Poder Ejecutivo y el país todo, y de alguna manera lo solucionarán. Porque esto tiene, además, la trascendencia de ser el acceso sudoccidental al Atlántico Sur. De los tres que hay, el acceso norte pretende controlarlo el Brasil: sus geopolíticos con GOLBERY DA COUTO E SILVA, que llama a la zona nordeste **el portaviones brasileño** que controlaría ese acceso. Otro acceso está conflictuado por la presencia del problema que ustedes conocen (Sudáfrica)

y la presencia de la base soviética Lazarev, justo enfrente; y queda este problema en el Atlántico Sur, que está tomando ya una gran trascendencia.

Por todo esto es que hemos afirmado que los argentinos no conocen la gravedad y la trascendencia de su espacio geopolítico. Por eso hemos afirmado que el Mar Argentino es la frontera más codiciada en este momento. Y es la frontera más codiciada, porque sobre ella hay aspiraciones hegemónicas del Brasil, en el sentido de convertir también al Atlántico Sur en un **mare nostrum**. Porque sobre nuestro litoral pretenden tener derecho los países que no tienen litoral, como podría ser en nuestro caso el problema del Paraguay y Bolivia.

Los países y organizaciones pesqueras —está a la vista de todos lo que ha ocurrido y lo que puede estar ocurriendo— no pueden ser controlados en todo el Mar Argentino, porque la Armada no cuenta con los medios, ya que el país no se los ha dado. Los países sin plataformas, al igual de los que no tienen litoral, pretenden derechos sobre las plataformas del mundo. Las empresas transnacionales tienen su mirada puesta en los hidrocarburos de la zona. Los británicos ocupan nuestras islas. Las organizaciones mundiales pretenden declarar patrimonio de la humanidad a todos los recursos vivos de esta zona, lo mismo que los países en desarrollo, que quieren obtener estos recursos en forma gratuita. Además, están las tendencias internacionalistas en la Antártida, las reivindicaciones británicas sobre la misma, y las reivindicaciones chilenas.

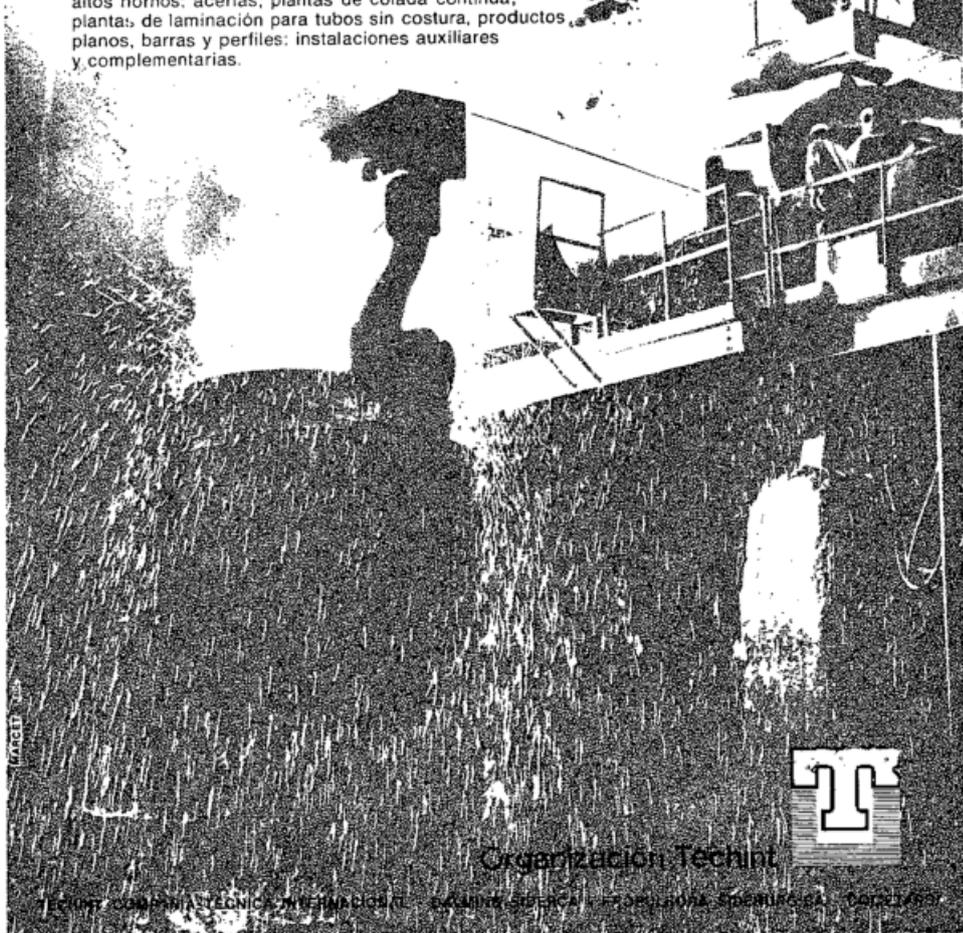
A todo esto añadimos las tendencias expansionistas de los geopolíticos chilenos, que son los que alimentan estas pretensiones. Esa es la realidad de la geopolítica del Mar Argentino. Si los argentinos no reaccionamos, si los argentinos no ocupamos el espacio argentino terrestre y marítimo, no les quepa la menor duda de que lo van a ocupar otros.

SIDERURGIA

Las empresas que integran la Organización Techint:

Producen acero, tubos de acero sin costura y chapas de acero laminadas en frío.

Promueven, proyectan, construyen y operan plantas para la reducción directa del mineral de hierro; altos hornos; acerías; plantas de colada continua; plantas de laminación para tubos sin costura, productos planos, barras y perfiles; instalaciones auxiliares y complementarias.



Organización Techint

TECHINT: COMPAÑIA TECNICA Y FINANCIERA - EXAMINADA POR LA COMISION NACIONAL DE VALORES - C.A.B. 1975



Un día mejor cada día

En nuestra empresa queremos que cada día sea un día mejor para todos. Para lograrlo impulsamos y procuraremos continuar impulsando distintas actividades técnicas, industriales y comerciales.

Asimismo, colaboramos en desarrollar la presencia económica argentina en el exterior. Así contribuimos a elevar el nivel de vida con nuevas fuentes de trabajo y una mejor producción.

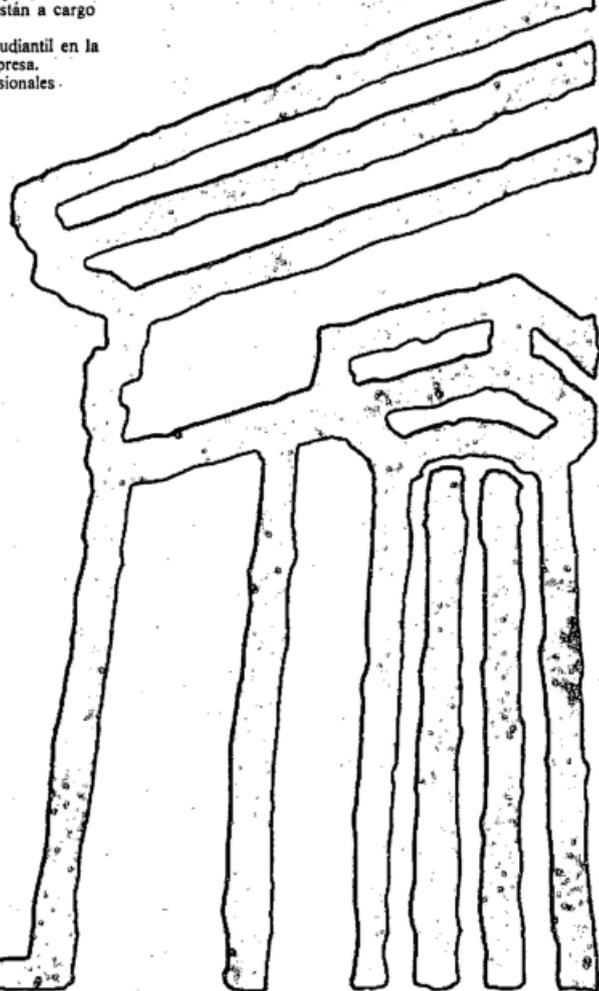
BUNGE Y BORN
SOCIEDAD ANONIMA

La empresa y la educación. Un vínculo que construye futuro.

Un país en desarrollo necesita contar con profesionales y técnicos del más alto nivel. Capacitarlos es una empresa común a toda la sociedad. Y un compromiso que nos impone el futuro. Con ese criterio, la Fundación Esso organiza cursos prácticos que se dictan permanentemente a estudiantes universitarios y están a cargo de personal de la Compañía. Promueven la participación estudiantil en la experiencia cotidiana de la empresa. Permiten que los futuros profesionales se integren más rápidamente al sistema productivo del país.



es servicio



BANCO DE INTERCAMBIO REGIONAL

Banco Nacional Privado Fundado en 1898 - 100 Casas

es el único
banco argentino
que emite la
Tarjeta de Compra Internacional



**Su cuenta corriente
en los cinco continentes**

BANCO DE INTERCAMBIO REGIONAL

Con Filiales en: Capital Federal y provincias de Buenos Aires, Córdoba, Corrientes, Chaco, Chubut, Formosa, Mendoza, Misiones, Neuquén, Río Negro, Santa Cruz, Santa Fe y Tucumán.
Sucursal Nueva York: 443 Park Avenue - P.B. y Piso 11 - Nueva York, N.Y. 10022 (U.S.A.)
Teléfonos (212) 988-8400 Telex: WUI 868216
Oficinas de Representación en: Washington, Nueva York y París.
Y una amplia red de Corresponsales en todo el mundo.



Podemos entregarle,
en cualquier lugar
del mundo, la línea
Bang & Olufsen
a precios de
exportación.

Bang & Olufsen es una empresa dinamarquesa diseñadora y productora de los mejores equipos de audio y TV color del mundo, exportándolos a todos los países incluyendo al Japón. Creadora de un nuevo concepto de tocadiscos: la bandeja con brazo de lectura de recorrido tangencial, siguiendo el mismo proceso que se utiliza para grabar, es decir en línea recta y no en forma de arco desde el extremo exterior hacia el centro.

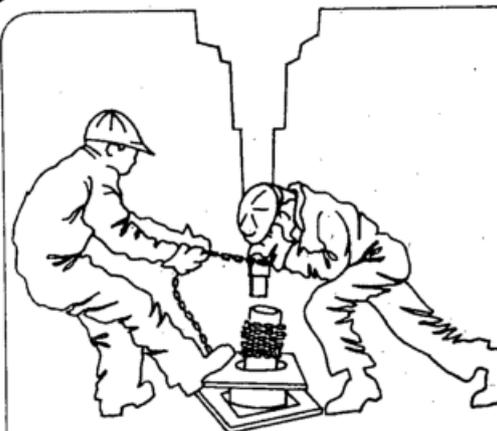
Compit S.A., comercializadora del grupo Aurora, puede hacerle entregar en cualquier lugar del mundo -ya sea que resida o viaje- sus componentes B & O para que los tenga o los traiga a la Argentina, a precios de exportación, garantizándoselos en nuestro país con su service autorizado y los 50 años de permanencia en el medio.

Por eso, si usted conoce los productos B & O o le hablaron de ellos, piense que con solo hablar con Compit S.A. o escribiéndole, puede poseerlos.

En 15 días los colocaremos en cualquier aeropuerto del mundo, y así usted tendrá los componentes B & O al mejor precio y con la triple garantía de Aurora S.A. a través de Delm S.A. -su compañía electrónica- y Compit S.A. -su comercializadora-.

COMPIT Distribuidora S. A.

Edificio Aurora -Paraguay 1102 esq. Cerrito (1057) Buenos Aires - Argentina
Tel. 46-3251/7 - Télex: 18720 AURO AR



hombres y máquinas
al servicio del desarrollo
petrolero nacional



sociedad anónima petrolera
industrial y comercial



NAVIMAR

**SI A USTED LE INTERESA
EXPORTAR O IMPORTAR...**

**SUBA POR LA PLANCHADA...
Y VENGA A BORDO**

Tenemos ahora, 98.000 toneladas de capacidad, para transporte a granel, a disposición de quien necesite trasladar por barco, de y a cualquier parte del mundo, sus cargas.

Acérquese a nuestra cubierta y baje con nosotros a las bodegas del "JORGE S" y del "ZARATE". En cada uno de nuestros barcos, encontrará la capacidad suficiente para recibir sus embarques a granel.

Así, con capital y vocación argentinos, servimos al País, atendiendo al mundo entero.

NAVIMAR S.A.

RIVADAVIA 875 - 1º P.

TEL. 46 - 5580

1002 - Buenos Aires - Argentina



***Panorama general
de los intereses marítimos***

Contraalmirante CARLOS NOE ALBERTO GUEVARA

Secretario de Estado de Intereses Marítimos.

PANORAMA GENERAL DE LOS INTERESES MARÍTIMOS

Contraalmirante
CARLOS NOÉ ALBERTO GUEVARA

Señores: Ustedes cuentan ya con un haber de conocimientos que los habilita para encarar con más profundidad y comprensión todos aquellos problemas que, afectados a la defensa nacional, constituyen los grandes temas que abarca el desarrollo de la Nación y la expansión de su capacidad potencial en cada uno de sus factores de poder.

Esta exposición que me toca hacer hoy ante ustedes, constituye uno de esos grandes temas que caben en un todo dentro del Factor de la Economía, pero que, además, incide decididamente en el de las Relaciones Exteriores, y, de hecho, toca con marcada acentuación en forma directa y no tan sólo a través del efecto económico, el problema de la defensa nacional y de nuestra soberanía en el mar, en nuestro sistema insular y en los ríos navegables.

El conjunto de los Intereses Marítimos encierra el concepto de una disciplina que, en nuestro país, había sido interpretado hasta ahora solamente por un núcleo relativamente reducido de la ciudadanía; y aun así, dentro de muchas limitaciones impuestas por la influencia de una mentalidad mediterránea que lentamente va acelerando su transición a otra de característica marítima, con una modalidad y enfoques, y un medio geográfico generalmente hostil, que el hombre argentino —incluso a nivel de los funcionarios mejor intencionados— no había llegado a captar y desarrollar.

Dice FRAY LUIS DE LEÓN en sus escritos: "El mar es tres cosas distintas. Es, por una parte, vínculo entre las tierras que lo circundan. Puesta la mar en medio de las tierras, nos representa una gran feria y un mercado; antes que dividirlos, el agua densa y salobre del mar las reduce a amistad y concordia. Es, en segundo término, cuna y habitación de los peces que la pueblan con tanta cantidad y variedad; y además de vínculo y despensa, el mar es, en fin, espectáculo..."

Y esto es evidentemente muy cierto, no sólo para quienes hemos tenido la satisfacción de vivir el ámbito marítimo, sino para muchos otros que por haberlo estudiado o estar informados de él, lo aceptan así sin discusión.

Asomarse a ese ámbito marítimo es como abrir un amplio ventanal a todo un mundo maravilloso y cautivante, en el que se entrela-

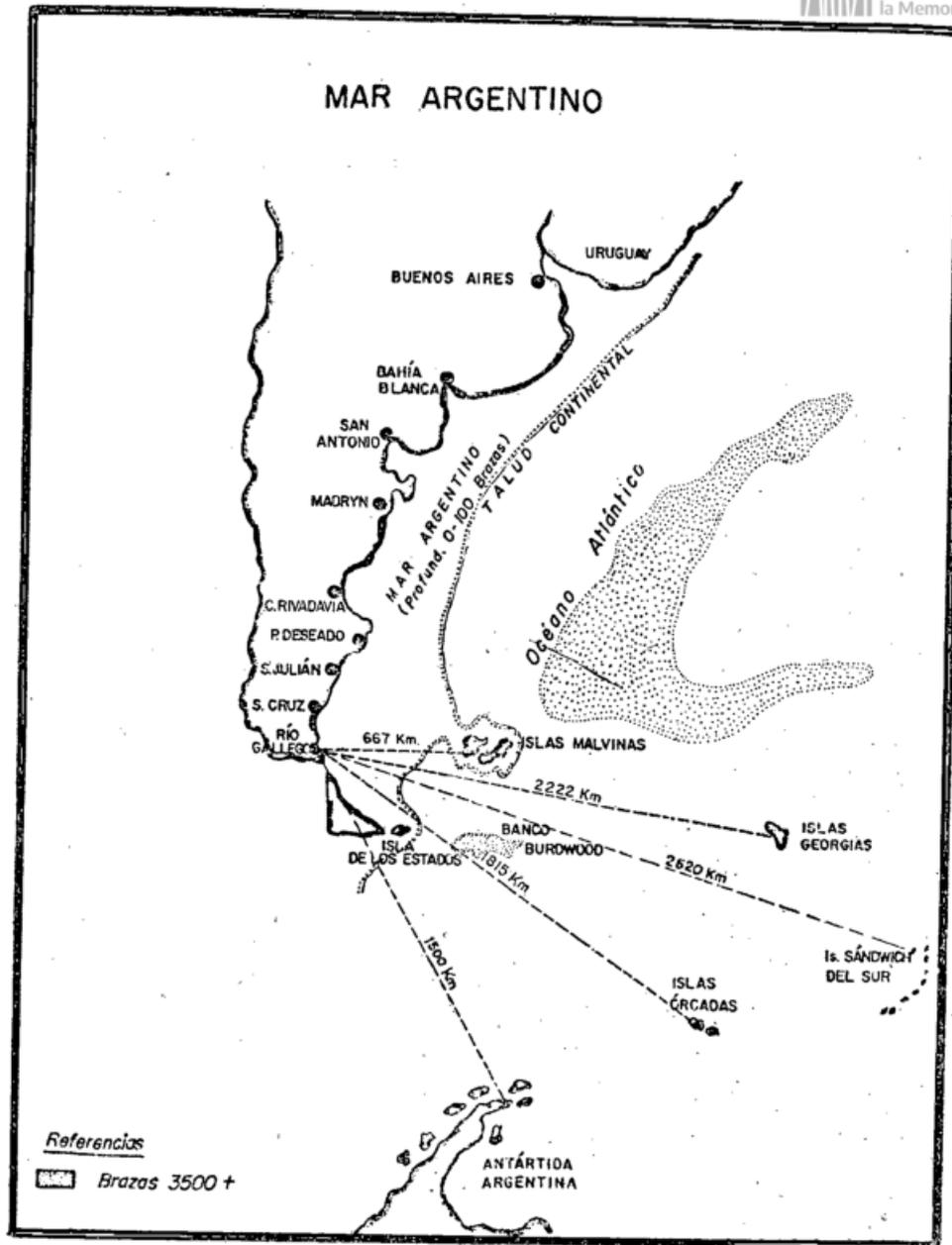


Gráfico 1.

zan las más variadas disciplinas científicas y técnicas, y en que juegan complicados intereses políticos y ambiciones de dominio.

Yo diría que los argentinos hemos sido muy indiferentes a ese mundo acuático que baña nuestras costas, y que es tan nuestro como lo puede ser cualquier rincón del vasto confín de la tierra argentina.

Podría atribuirse ello a circunstancias históricas y a la influencia de intereses ajenos que nos llevaron, desde la época de la Colonia, a adquirir una mentalidad de netas características mediterráneas, cuya consecuencia inevitable fue que todo lo marítimo era como un convidado de piedra en el estudio y consideración de los grandes problemas nacionales.

Y lo marítimo, señores, es precisamente una condición claramente definida en nuestro país por los siguientes factores, que, naturalmente, abarcan nuestro sistema de vías navegables fluviales en la Mesopotamia, porque, en definitiva, éstas no son otra cosa que verdaderas extensiones del mar que penetra profundamente en la tierra continental:

- Su ubicación geoestratégica en el hemisferio marítimo;
- Sus 10.000 km. de litoral marítimo y fluvial, incluidos la Antártida y el sistema insular (Malvinas, Orcadas, Georgias y Sándwich);
- Los casi 2.000.000 de km² de plataforma submarina, incluyendo también las del sistema insular y la Antártida;
- La existencia de un formidable sistema fluvial navegable en la Mesopotamia;
- El 90 % de su comercio exterior, que se ejerce por vía fluvio-marítima;
- La disponibilidad, al alcance inmediato de nuestras manos, de una fauna y una flora marinas tan abundantes en cantidad como en calidad y variedad.

Felizmente, sin embargo, hemos tenido hombres precursores que con una muy clara visión de estos problemas, y una decisión y persistencia dignas de todo elogio, supieron encender y mantener viva la llama de una conciencia marítima que sólo ahora empieza a alumbrar con creciente intensidad.

MANUEL BELGRANO fue el gran visionario y precursor de nuestros Intereses Marítimos, por el conocimiento que de su importancia tenía en aquella época todavía virreinal, y la acción que llevó a cabo desde el Consulado en pro del comercio marítimo, la Marina Mercante, la industria naval y el sistema portuario.

Tomaron luego sus grandes ideas, hombres de la jerarquía de RIVADAVIA, SARMIENTO, MITRE y ROCA, y siguieron a ellos otros que, como el ALMIRANTE STORNI —por señalar a uno de los más destacados de nuestros contemporáneos—, no ahorraron esfuerzos para lidiar por la afirmación de estas ideas.

Todo esto nos debe impulsar a pensar y obrar seriamente sobre la incidencia trascendental que tendrá para el país el llegar a ejercer el

dominio de su propio mar, y hacer sentir su presencia en el mundo con una mayor gravitación de nuestra bandera en el juego de la competencia en el ámbito mercante, y de la investigación científico-técnica de nuestras aguas marinas y continentales.

Como consecuencia inmediata, podremos comprender mejor la razón de ser del Poder Naval, en su calidad de custodio de los intereses argentinos en el mar y en los ríos navegables.

La Armada fue siempre activa promotora del impulso a dar a este sector, y gracias a sus afanes y a un accionar persistente a lo largo del tiempo, con algunos altibajos en la intensidad del impulso, fueron apareciendo organismos que en el ámbito nacional ejercieron su influencia positiva en este sentido.

La creación del Departamento Intereses Marítimos el año 1968, en jurisdicción de la Secretaría General Naval, marca un hito de gran trascendencia en este proceso, ya que a partir de entonces se comienza a hablar de objetivos y políticas dentro de la propia institución naval, e insensiblemente comienza a cobrar mayor difusión y curiosidad todo lo relacionado con este ámbito.

La consecuencia es que se incrementaron los contactos con el medio civil, y paulatinamente —ante el vacío existente por entonces en el orden de la conducción nacional de estos asuntos— la Armada cubre ese vacío y se convierte de hecho en receptora de inquietudes que espontáneamente le son allegadas por los actores en las distintas esferas de lo marítimo-fluvial.

Este proceso, que ya había cristalizado parcialmente con la creación de la Secretaría de Marina Mercante —luego convertida en Subsecretaría—, culmina con la aparición en el plano nacional de la actual Secretaría de Estado de Intereses Marítimos, cuya conducción me ha tocado en suerte ejercer.

Creo, entonces, que este paso que ha dado el país, tiene una trascendencia que quizá no apreciaremos en su verdadera magnitud sino dentro de algunos años, en que con la ayuda de Dios podamos empezar a transitar el camino ascendente de potencia marítima a la altura que deseamos.

La experiencia adquirida y las ideas que se fueron configurando sobre la materia, permitieron establecer que los intereses marítimos son el conjunto de intereses que juegan alrededor de la actividad marítima y fluvial involucrada en las dos grandes ramas que identificamos como:

- El mar y el río como vías de comunicación;
- El mar y el río como fuentes de recursos naturales.

Observamos que cada una de esas ramas se diversifica en otras, las que, a su vez, van tocando múltiples aspectos, muchos de los cuales constituyen por sí mismos, problemas de alta consideración y especialización. Éste no es el momento oportuno para pormenorizar en el tema; pero bastaría mencionar, por ejemplo, el ítem **Facilidades para la navegación**, en el que se abordan cuestiones de tan complicada y cos-

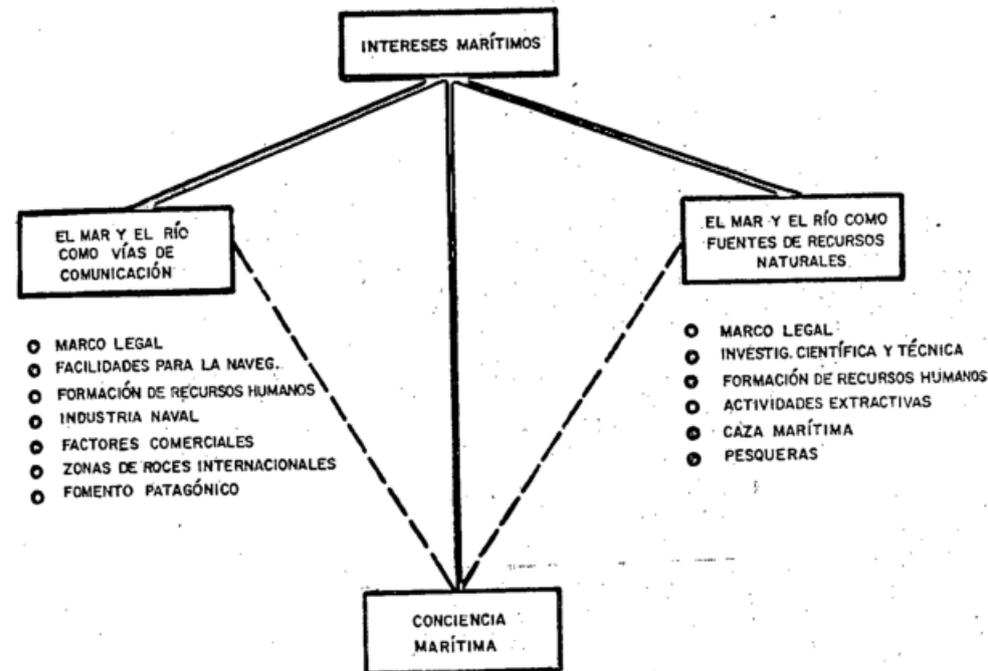


Gráfico 2.

tosa conducción como el sistema portuario, el dragado, el mantenimiento de las vías navegables y su señalización.

La tercera rama, que denominamos **Conciencia Marítima**, es, por una parte, la resultante de la contribución de las dos antes mencionadas, y por la otra, de acciones directas, encaminadas a lograr su difusión.

La diversidad y cantidad de asuntos involucrados en el ámbito de los Intereses Marítimos lleva a la circunstancia particular de que no todos ellos sean de competencia específica del organismo conductor, pero sí lo obligan a promover su estudio y solución ante quien corresponda. Tal es el caso típico y muy objetivo de la operativa portuaria, donde se refleja el accionar —en mayor o menor medida— de prácticamente todos los ministerios del Gobierno Nacional.

La agrupación de asuntos a que nos hemos referido en el Gráfico 2, debía estar reflejada necesariamente en el esquema orgánico de la Secretaría; y así podemos observar en este Gráfico 3 la existencia de dos Subsecretarías: la de Marina Mercante, que tiene competencia en todo lo atinente al transporte por agua y sus actividades conexas, entre las que encontramos el Sistema Complejo Portuario de Ultramar en Aguas Profundas (COPUAP); y la de Pesca, que asume la responsabilidad de lo tocante a la investigación y explotación de recursos naturales renovables del mar, los ríos y aguas interiores.

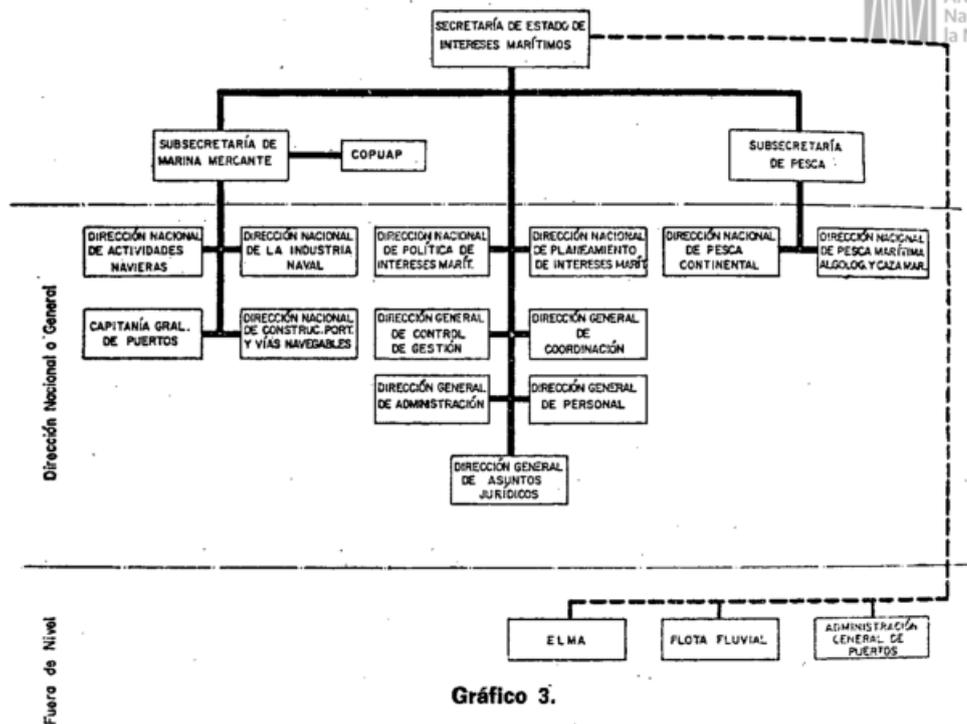


Gráfico 3.

Cada Subsecretaría cuenta con sus respectivas Direcciones Nacionales. Del Secretario dependen directamente dos Direcciones Nacionales, cinco Direcciones Generales, y finalmente, fuera de nivel, encontramos a las Empresas del Estado Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), Flota Fluvial del Estado Argentino (EFFDEA) y la Administración General de Puertos (AGP).

El ordenamiento del programa que en su momento orientó el estudio de esta estructura orgánica, llevó a establecer diversas áreas internas de competencia, apuntando a discriminar más específicamente los objetivos y las políticas a tener en cuenta.

Estas áreas son las siguientes:

- Área I: Transporte Marítimo;
- Área II: Transporte Fluvial;
- Área III: Construcciones Portuarias y Vías Navegables;
- Área IV: Infraestructura y Operaciones Portuarias;
- Área V: Industria Naval;
- Área VI: Investigación del Mar, los Ríos y Aguas Interiores;
- Área VII: Explotación de recursos naturales renovables del mar, los ríos y aguas interiores;

Área VIII: Sistema Complejo Portuario de Ultramar en Aguas Profundas (COPUAP);

Área IX: Conciencia Marítima.

Quiero aclarar que pese a aparecer el Área Conciencia Marítima en el último término, no significa que sea la menos importante; todo lo contrario, la considero precisamente la más importante, la de mayor peso, puesto que nada podríamos hacer sin una ciudadanía convencida de la trascendencia de estos temas. Y a propósito de ello, su misma definición lo dice con toda claridad:

"Es la compenetración, por parte de gobernantes y gobernados, del conocimiento claro y profundo que ellos adquieren sobre los múltiples asuntos involucrados en nuestros Intereses Marítimos; y el convencimiento íntimo en cuanto al peso que esos intereses ejercen en el orden económico-social y en nuestra política externa, como elemento imprescindible para nuestro potencial como Nación."

Objetivos: Abarcando el conjunto en su totalidad, se nos ha fijado un Objetivo Nacional que expresa: "Promover el desarrollo de los Intereses Marítimos de la Nación en todos sus aspectos competentes".

Y aparte de ello, hay cuatro objetivos generales:

1. Promover la Conciencia Marítima en el país;
2. Obtener una posición de relevancia en el transporte marítimo, y el adecuado desarrollo de la infraestructura portuaria e industria naval;
3. Obtener un tráfico fluvial eficiente en puertos y vías navegables;
4. Propender a una efectiva investigación y explotación de los recursos naturales renovables del mar argentino, los ríos y aguas interiores.

Como ustedes pueden ver, en estos enunciados se expresan los aspectos generales de nuestra problemática; pero a éstos siguen 26 Objetivos Sectoriales, con sus respectivas Políticas Sectoriales, que no sería posible intentar aquí, ni siquiera mencionarlas a todas ellas.

Vamos a referirnos ahora a cada una de las Áreas en particular, tratando de sintetizar el comentario a aquellos puntos de mayor interés, en beneficio de una prudente extensión de esta exposición y de la paciencia de ustedes. A tal fin creo más conveniente referirme en cada caso a los propósitos fijados para cada Área para ser cumplimentados en el curso de este año 1978.

ÁREA I: TRANSPORTE MARÍTIMO

El transporte marítimo tiene sus propias peculiaridades, y constituye un verdadero mundo alrededor del cual se juegan cuantiosos intereses, tanto en el orden nacional cuanto en el internacional. Tiene sus propias leyes que rigen el mecanismo de la relación entre las flotas

de los distintos países entre sí, y una modalidad y vocabulario que lo diferencian netamente de otras actividades.

El transporte de cargas vía ultramar está reglado por disposiciones nacionales de cada país, y por convenios, acuerdos y conferencias que se establecen entre los países interesados.

Hay distintos tipos de tráficos, como el de carga general, el de graneles y el frigorífico, lo que supone también el empleo del correspondiente tipo de buques adecuado a cada uno por su diseño y tamaño.

Así, por ejemplo, nuestro país ha suscrito hasta ahora siete convenios bilaterales de transporte por agua y dos sobre transporte fluvial transversal fronterizo de pasajeros, vehículos y cargas.

Las cláusulas principales de estos convenios aseguran a cada una de las partes contratantes el transporte, en buques de su bandera, del 50 % de su intercambio bilateral. También se han suscrito 25 convenios para evitar la doble imposición en materia de transporte marítimo, así como otros convenios en el marco de organismos internacionales vinculados con este medio.

Una institución muy típica del comercio naviero es la que se conoce como **Conferencia**, y consiste en un acuerdo formal entre armadores de distintos países que establece todo un estatuto por el que se rige el tráfico comercial a su cargo. Los armadores pueden ser privados o estatales.

La Conferencia puede ser complementada por lo que se llama **Acuerdo de Pool**, o sea el establecimiento de una bolsa de fletes que permite asegurar una distribución proporcional del monto correspondiente a cada armador en las condiciones que se establezcan. La Argentina participa en importantes Conferencias de los continentes europeo y americano, así como con el Japón.

En lo que hace a la conducción de nuestra actividad naviera, nos estamos apoyando en la ley N° 20.447, conocida como de la Marina Mercante, la que consideramos un instrumento legal equilibrado y muy apto para ejercer esa conducción.

Esto confirma que nuestro propósito es seguir sosteniendo a ELMA como empresa madre del ámbito naviero argentino, pero sin caer en el concepto de cercenar posibilidades al sector privado, al que necesariamente hay que alentar en la debida proporción para ampliar su accionar, en un ponderable equilibrio con el esfuerzo que el Estado vuelca en lo marítimo. Tal es el caso de la apertura llevada a cabo hacia la búsqueda de nuevos mercados en el Lejano y el Medio Orientes, con la idea de favorecer precisamente la participación del privado con el apoyo del Estado, en acción de fomento.

Otro punto importante es el de la aplicación de la ley N° 18.250 de Reserva de Cargas, complementada por la Resolución SEIM número 507/76, que nos ha permitido poner en marcha la acción para que nuestra Marina Mercante se ubique en posición mucho más conveniente de lo que se venía haciendo en materia de captación de cargas para nuestra bodega, lo que está dando evidentes muestras de mejoramiento en ese sentido, no obstante las notables dificultades que se

ÁREA I: TRANSPORTE MARÍTIMO

Pronóstico 1978

- Proseguir con las tareas enunciadas anteriormente y que no se pudieron terminar al 31.12.77.
- Mantener la aplicación de la ley 18.250 y la Resolución SEIM 507-76.
- Estudiar el establecimiento de nuevas líneas regulares de transporte marítimo, con la participación de ELMA, y posteriormente con la de empresas privadas.
- Estudiar la actualización de la legislación en vigor sobre Marina Mercante; en especial, la ley 20.447.
- Continuar con las medidas tendientes a mejorar la participación de la bandera argentina en todos los tráficos conferenciados y acuerdos de **pool**.
- Como apéndice importante del ítem anterior, tratar de conseguir la participación conjunta Argentino-Brasileña, como paso importante para mejorar la presencia de ambos países en todos los tráficos marítimos mundiales.
- Mantener la colaboración con SETOP, para implementar el Sistema Nacional de Transporte.
- Continuar con el proceso de arrendamiento de graneleros al sector privado.
- Continuar estudios y medidas para un adecuado redimensionamiento y reorganización de ELMA, para aumentar su eficacia.
- Contribuir a impulsar las exportaciones de cargas a granel y refrigeradas.
- Promover que las licitaciones de cargas masivas se enmarquen dentro de valores de fletes internacionales.

Gráfico 4.

oponen a ello con la actitud defensiva adoptada por los países tradicionalmente navieros que se vinculan con nosotros.

Esto apunta, por supuesto, a mejorar la participación argentina en todos los tráficos conferenciados y en los acuerdos de **pool**.

Un tema importante es el referido al propósito de nuestra parte —que es compartido en principio por el Brasil— de establecer una corriente de entendimiento con ese país vecino en materia de transporte marítimo, tendiente a ejercitar una acción mancomunada que nos permita enfrentar mejor a la competencia de países más desarrollados en este aspecto. Esto se está conversando con las autoridades competentes brasileñas, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores.



CARGA TRANSPORTADA (En tons.)

1976		1977	
EN BUQUES PROPIOS	EN BUQUES ARRENDADOS	EN BUQUES PROPIOS	EN BUQUES ARRENDADOS
1.278.899	380.956	1.596.335	444.425
TOTAL : 1.659.835		TOTAL : 2.040.760	

Gráfico 5.

EMPRESA LÍNEAS MARÍTIMAS ARGENTINAS
Elenco al 31.1.78

Nombre	T.P.B.	Antigüedad en años
Río San Juan	2.600	41
Río Belén	9.144	28
Río Belgrano	9.144	28
Río Bermejo	9.144	27
Río Cuarto	7.943	27
Río Quinto	7.943	27
Lago Nahuel Huapi	10.460	16
Lago Traful	10.486	16
Lago Lácar	10.457	16
Río Carcarañá	10.430	15
Río Colorado	10.446	15

Nombre	T.P.B.	Antigüedad en años	
Río Corrientes	10.476	15	
Lago Argentino	7.413	13	
Lago Aluminé	7.418	12	
Río Dulce	7.893	11	
Río Salado	7.854	11	
Almirante Stewart	8.485	10	
Río de la Plata	11.550	6	
Río Paraná	11.500	5	
Río Calchaquí	11.500	5	
Río Marapa	10.232	5	
Río Abaucán	10.186	4	
Río Pilcomayo	10.186	4	
Río Los Sauces	10.186	3,5	
Río Cincel	10.070	3,5	
Río Calingasta	10.232	3,5	
Río Teuco	10.070	3	
Río Neuquén	10.232	3	
Río Limay	10.070	3	
Río Deseado	10.070	2,5	
Río Iguazú	10.070	2	
Río Gualeguay	10.070	1	
Río Esquel	10.070	1	
Catamarca II	15.513	Menos de 1	
La Rioja	15.517	"	
San Juan	15.516	"	
Salta	14.930	"	
Mendoza	15.515	"	
Santa Cruz II	20.717	"	
Buenos Aires II	15.644	"	
Olivia	10.070	"	
Santa Fe II	20.717	"	
Chubut	20.717	"	
Santiago del Estero	15.413	"	
San Luis	15.416	"	
Río Negro II	20.717	"	
Tierra del Fuego II	20.717	"	
Corrientes II	20.717	"	
Jujuy II	14.930	"	
Entre Ríos II	20.704	"	
Córdoba	15.500	"	
La Pampa	15.644	"	
			Totales
			52 Unidades.
			638.000 T.P.B.
			Faltan incorporar
			10 Unidades
			163.781 T.P.B.
			(entre 1978-1979).

Gráfico 6.

ÁREA II: TRANSPORTE FLUVIAL

Los Objetivos Sectoriales fijados, son:

- Desarrollar adecuadamente las empresas estatales, para cumplir con eficacia el tráfico por las vías navegables;
- Promover el transporte fluvial de cargas proveniente de países de la Cuenca del Plata;
- Promover el transporte fluvial de cargas provenientes de las regiones argentinas del Noroeste y del Nordeste;
- Estructurar un eficaz servicio de remolque para puertos y vías navegables.

La geografía argentina ha sido dotada por la naturaleza con una generosidad tan ampliamente dispensada, que debemos agradecer realmente a Dios por los dones recibidos. Tal es el caso de los grandes ríos navegables de nuestra Mesopotamia, magníficas rutas puestas a nuestra disposición, que en el curso de la primera mitad del presente siglo, fueron escenario de un intenso tráfico de carga y pasajeros, servido por antiguas empresas privadas.

El tráfico fluvial argentino ha venido experimentando una considerable influencia, derivada de la evolución progresiva de los sistemas vial y ferroviario, con líneas que en buena parte corren paralelas a los ríos.

Este fenómeno ha ocasionado grandes alteraciones en los tipos de cargas que se movilizaban por el río, dando lugar a la transferencia de algunas de ellas a los otros sistemas, así como a la desaparición o disminución —e incluso la aparición— de otras, como es el caso típico de las cargas masivas que actualmente se transportan por esa vía. A ella debe sumarse también la decadencia en la eficacia del transporte fluvial, por diversas causas, y la de los puertos de la zona, así como la de las mismas vías navegables, tanto por falta de calado como por la de una señalización adecuada y de un sistema de comunicaciones que asegurara la navegación de grandes buques a toda hora.

Como se puede ver en el Gráfico 7, se han enunciado en cuatro puntos los problemas más acuciantes que presenta la Flota Fluvial, la que fue recibida por la actual administración en marzo de 1976 en un estado muy deficiente en cuanto a mantenimiento de unidades, principalmente, que no habían sido sometidas a las reparaciones y atención periódica necesarias, encontrándose en serias dificultades para cumplir con los servicios normales a que están destinadas. Aparte de ello, había graves problemas de financiación de obras en astilleros, y una marcada declinación en la captación de cargas.

EMPRESA FLOTA FLUVIAL DEL ESTADO ARGENTINO

Plan de acción sintetizado 1978

1. Alcanzar, como meta principal, autofinanciar su explotación y sus erogaciones de capital. (Por ajustes tarifarios y aumento en la eficacia de la explotación de diferentes servicios.)
2. Incorporar nuevas unidades de tracción y carga, para ir modernizando su plantel flotante.
3. Efectuar el mantenimiento apropiado de unidades; especialmente, a las que no se les efectuó durante la anterior gestión.
4. Efectuar el estudio de redimensionamiento y reorganización que permita anular servicios deficitarios, y eventual traspaso de algunas actividades a manos privadas.

Gráfico 7.

El elenco de unidades flotantes de esta Flota es el indicado en el Gráfico 8, en el cual se advierten los cuatro servicios principales que presta aquélla: Cargas, Remolques, Pasajeros y Balsas. De todos ellos, los que producen realmente ingresos a la Empresa, son las Cargas y el Remolque, pues los otros dos son deficitarios; pero se los mantiene todavía, porque las circunstancias lo siguen imponiendo. En particular, el de pasajeros encuentra su punto débil en el hecho de que los buques que se emplean, han dejado de ser rentables, por sus mismas características materiales y su antigüedad, así como por la numerosa tripulación que deben llevar. Por ese motivo, la Empresa está en el propósito de deshacerse de ellos, mediante su ofrecimiento en venta. En cuanto a las balsas, siguen cumpliendo todavía un servicio que paulatinamente va siendo sustituido por los puentes que atraviesan el río.

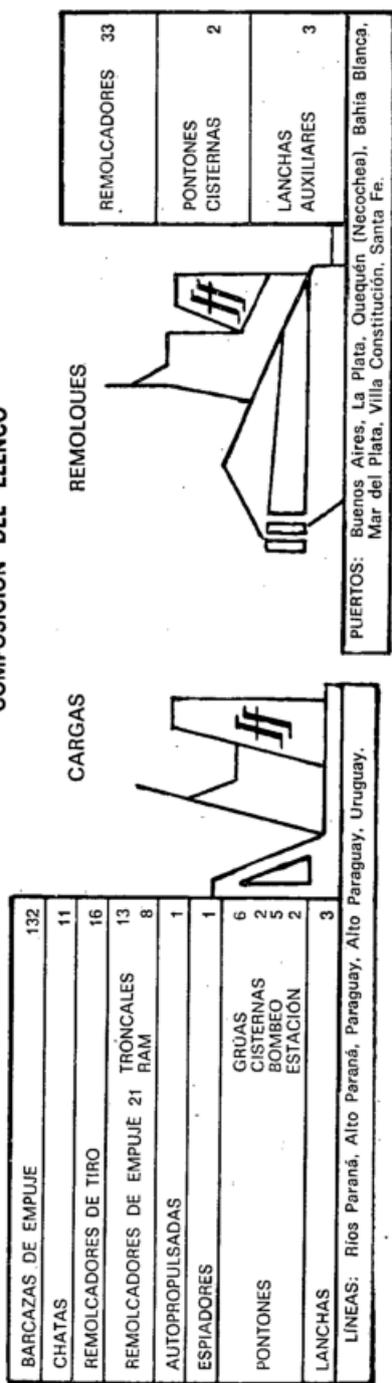
Aparte de estos factores, la Empresa está en el plan de incrementar su eficacia operativa y administrativa, lo que se ha ido logrando.

ÁREA III: CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VÍAS NAVEGABLES

Esta Área está a cargo de una Dirección Nacional que, como vimos en el esquema orgánico de la Secretaría, depende de la Subsecretaría de Marina Mercante.

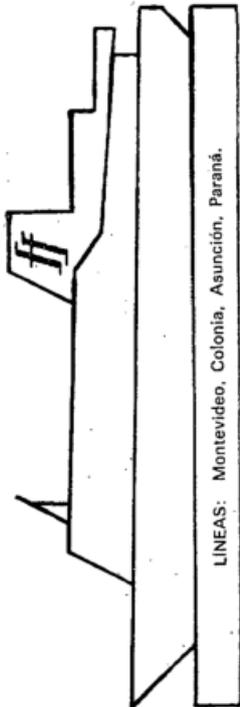
Del conjunto de organismos involucrados en dicho esquema, éste es el que posee la mayor amplitud de medios materiales y humanos a su disposición: integran su dotación unas 6.520 personas, entre la sede central y las destinadas en los distritos fluviales y marítimos; y cuenta, además, con una considerable flota de 227 unidades mayores y embarcaciones menores de uso especializado, y los talleres de mantenimiento para las mismas y el material de boyado.

COMPOSICIÓN DEL ELENCO



TOTAL: 286

PASAJEROS



BALSAS

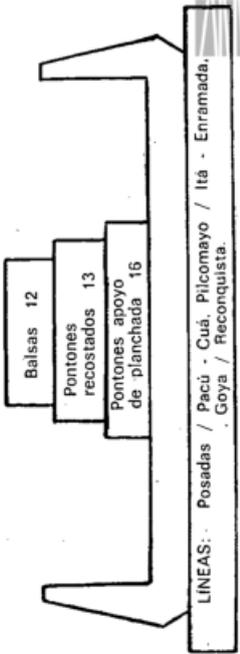


Gráfico 8.

Surge de por sí la alta responsabilidad de este organismo, por la incidencia inevitable que la calidad de su accionar ejerce sobre el estado del sistema portuario y de las vías navegables.

El mayor tropiezo para su desempeño lo encuentra en la circunstancia de no ser autofinanciado, viéndose así sometido a la rigidez y limitaciones de las partidas presupuestarias, que es —aparte de otras causas— lo que lo llevó a la situación crítica en que fue recibida de la administración actuante hasta el 24 de marzo de 1976. Otro factor de mucha gravitación es el del nivel de las remuneraciones del personal profesional, técnico y del embarcado, que al no brindar incentivos adecuados a la situación actual, ocasiona su alejamiento hacia otros organismos del Estado que ofrecen mejores posibilidades o a la actividad privada.

CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VÍAS NAVEGABLES

Plantel flotante

22 DRAGAS	En servicio	16
	En reparación	6
	Promedio de vida (Excepto 5 de ellas)	43
23 CHATAS BARRERAS	En servicio	11
	En reparaciones	12
	Estado general Regular	57
Promedio de vida (Excepto 5 de ellas)		57
NOTA: En construcción (próximas a ingresar): 8. (5 recibidas provisionalmente.) (1 en prueba.)		
14 BALIZADORES Y EMBARCACIONES DE ESTUDIO	En servicio	10
	En reparación	4
	Estado general Regular	38
Promedio de vida		38
168 UNIDADES: REMOLCADORES, LANCHAS, PONTONES, DIQUES, GRÚAS, VELOCÍMETROS, CISTERNAS Y CHATAS DE CARGA	En servicio	95
	En reparación	73
	Estado general Regular	73
TOTAL: 227 UNIDADES.		

Gráfico 9.

Febrero de 1978.

Obsérvese el cuadro desalentador que ofrece el elenco de embarcaciones que muestra el Gráfico 9, teniendo en cuenta que con ellos hay que atender al intensivo servicio de dragado y mantenimiento de vías navegables y puertos en todo nuestro litoral marítimo-fluvial.

Actualmente está en marcha un plan de construcción de 30 unidades en nuestro país y de otras 25 en el extranjero, entre las que se incluyen dragas de distinto tipo, remolcadores, lanchas hidrográficas, y otras unidades auxiliares.

En el Gráfico 10 se puede ver e interpretar, sin mayores explicaciones, el plan general de trabajos para el año 1978 en esta Área.

ÁREA III: CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VÍAS NAVEGABLES

Pronóstico 1978

- Continuar con el mejoramiento de vías navegables y puertos, definiendo la orgánica de la Dirección Nacional, y su plantel flotante y dotaciones respectivas.
- Continuar con la profundización y ensanche del canal de acceso a Ingeniero White desde el par de boyas 24, a 33 pies y un ancho de solera de 170 metros.
- Continuar con la profundización del acceso a Puerto Quequén.
- Reconstruir la profundidad de 30 pies en el acceso a Mar del Plata.
- Continuar las obras en realización en 1977 que no se hayan terminado.

Gráfico 10.

ÁREA IV: INFRAESTRUCTURA Y OPERACIONES PORTUARIAS

El ámbito de esta Área corresponde a lo que más comúnmente se conoce como de la Capitanía General de Puertos, y tiene la responsabilidad de manejar la operativa portuaria a través de una ajustada coordinación de todos los organismos y entes estatales y privados intervinientes en esa operativa.

Por su parte, la Administración General de Puertos es lo que podríamos denominar la **propietaria** de los puertos, siendo la responsable de la explotación comercial de aquéllos.

El concepto de **puerto**, desde el punto de vista integral, abarca fundamentalmente tres aspectos:

- Uno, que toca a la defensa nacional, por su condición de eventual apoyo logístico para operaciones bélicas o relacionadas con éstas;
- El segundo, que se encuadra precisamente en su explotación comercial;

ÁREA IV: INFRAESTRUCTURA Y OPERACIONES PORTUARIAS

Pronóstico 1978

- Poner en vigencia el 10 de abril la disposición CGP N° 10/77 (Empresas de Estibaje).
- Poner en vigencia la misión funciones, tareas y planta básica propuesta para el Organismo.
- Continuar actividades comisiones asesoras actividades portuarias.
- Elevar proyecto de ley sobre incorporación a las Capitanías de Puerto, del Registro de Empresas de Estibaje.
- Completar estudios a efectos de mejorar servicio operativo comunicaciones y detección radar buque-puerto.

Gráfico 11.

— Y un tercero, que se refiere a su condición de punto de apoyo para todo tipo de actividad pacífica que se desarrolla en el mar o la vía navegable: salvamento y rescate, investigación científico-técnica de las aguas, su lecho y el subsuelo marinos, la masa atmosférica suprayacente, y la explotación de los recursos naturales en general.

Toda instalación portuaria debe ser considerada como el eslabón obligado de transferencia de las cargas entre la tierra y el agua, y viceversa.

La operativa portuaria debe ser eficaz, segura, ágil y dinámica, con lo cual estamos queriendo decir que el puerto debe contar con un adecuado utillaje, y una instalación de depósitos y servicios que garantice las máximas condiciones de seguridad; y el todo, manejado por recursos humanos capacitados y organizados para responder a la eficacia, la agilidad y la dinámica que buscamos.

Precisamente la causal que dio motivo en su momento a la creación el año 1966 de las Capitanías de Puerto, fue la de instituir una autoridad portuaria responsable de unificar criterios entre todos los participantes, y dar a la operativa portuaria el sentido de una actividad de alto rendimiento económico.

Es fácilmente advertible la complejidad de esta función, cuando pensamos en la diversidad de organismos que intervienen, y en las zonas de fricción que se pueden producir cuando se quiere conciliar el accionar de uno con el otro.

La Capitanía General depende de la Subsecretaría de Marina Mercante, y tiene su sede en la Capital Federal, en tanto que las Capitanías subordinadas están instaladas a razón de una en cada puerto de los que registran mayor actividad, y en otras que agrupan a puertos de menor jerarquía dentro de una misma región. Tal el caso de los puertos fluviales menores y los patagónicos, por ejemplo.

Del cuadro del Pronóstico 1978 (Gráfico 11) cabe mencionar lo referido a la aplicación de la Disposición CGP N° 10/77, que no pudo ser aplicada sino en el curso del corriente año, y que permitió lograr el ordenamiento de la actividad de las empresas de estibaje, simplificando la organización del trabajo en este aspecto. Esto complementa lo realizado ya desde el año pasado con la aplicación del Reglamento Provisorio de Trabajo Portuario, que facilitó la posibilidad de bajar los costos en este tipo de actividad, y disminuir el tiempo de permanencia de los buques en puerto. Estas complicaciones se hicieron sentir fundamentalmente en el puerto de Buenos Aires.

La Administración General de Puertos, como ya dijimos, es una empresa del Estado que tiene autarquía funcional; depende por ahora de la Corporación de Empresas Nacionales, pero está cumpliendo las políticas que en materia portuaria tiene en aplicación la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos. Su funcionamiento es normal, no presentando problemas de presupuesto, ya que se autofinancia, y hasta ahora sus balances vienen dando saldos positivos.

ÁREA V: INDUSTRIA NAVAL

Pronóstico 1978

- Continuar reclutamiento de personal adecuado para el desarrollo de las actividades.
- Iniciación de nuevas obras con el Fondo Nacional de la Marina Mercante.
- Análisis de modificaciones a los nuevos contratos.
- Continuar clasificación de Astilleros y Talleres de Reparación.
- Preparar especificaciones para construcción unidades Empresas del Estado.
- Insistir ante Ministerio de Trabajo sobre normalización condiciones laborales.
- Lograr promulgación proyecto ley astilleros en Mar del Plata y en Quequén.
- Continuar con apoyo al plan para obtención elementos dragado y mantenimiento canales y vías navegables, desarrollo construcciones pesqueras y para incorporación capitales, tecnología y procesos modernos de construcción.
- Tomar los recaudos correspondientes para que el Plan de Construcciones Navales para empresas y organismos del Estado, se cumpla con el aval de este último.

Gráfico 12.

ÁREA V: INDUSTRIA NAVAL

Esta gran industria, que abarca dos aspectos tan importantes como la construcción propiamente dicha y la reparación, constituye una verdadera **industria madre**, que genera inevitablemente un conjunto amplio de industrias conexas de gran importancia para crear fuentes de trabajo y movilizar la actividad económico-social.

En nuestro país en particular, esta actividad venía tropezando de años atrás con dificultades de toda índole en materia de:

- Trámites administrativos para la concesión de créditos y avales;
- Dificultades en la importación de insumos imprescindibles;
- La indisciplina gremial que padeció hasta el 24 de marzo de 1976;
- Dificultades graves para la exportación de buques.

Al propiciarse la creación de la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos, se incluyó en sus previsiones el asignarle a la industria naval una jerarquía de conducción de alto nivel, a fin de encarar la misma con la mayor amplitud. Es así que aparece la Dirección Nacional de la Industria Naval como primer organismo con que cuenta el país en esta materia.

A esta altura del tiempo, la Dirección referida está en pleno funcionamiento, aunque sin contar todavía con la totalidad de los recursos humanos y disponibilidad física necesarios.

Del contenido del cuadro que muestra el Pronóstico 1978, merece mencionarse particularmente la iniciación del Plan de Construcciones Navales que se lanzó en setiembre del año pasado, y que ahora empieza a concretar sus pasos iniciales, apuntando a un afianzamiento de esta industria, en procura de darle un enérgico impulso y, al mismo tiempo, tratar de salvar la situación de crisis que esta misma industria está sufriendo en todo el mundo, y que indudablemente repercute en lo nuestro, puesto que ello está, a su vez, originado en la crisis que padece el transporte marítimo también a nivel mundial.

Otro logro importante que se alcanzó en el curso del presente año fue el dictamen del Ministerio de Trabajo por el cual se resuelve el problema de las condiciones de insalubridad laboral en los astilleros, factor éste que había trabado grademente la marcha normal del trabajo, y ocasionaba considerables incrementos en los costos.

Como dato alentador en lo que hace a la actividad de la Reparación Naval —que se hace por cuenta de talleres especializados y no por los astilleros—, merece citarse el hecho de que los Talleres Navales de Dársena Norte (TANDANOR) están instalando un elevador de buques (**sincrolift**) en el puerto de Buenos Aires, para la reparación de grandes buques.

Por su parte, la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos, en su propósito de alentar a la actividad privada en esta actividad, hizo un llamado a licitación para la instalación de elevadores similares, pero para buques pesqueros, en los puertos de Mar del Plata y de Quequén,

por tratarse de puntos muy aptos en ese sentido, evitando la venida de los buques a Buenos Aires. Sin embargo, contrariamente a todo lo previsto, dicho llamado no despertó ningún interés, y debió ser anulado.

Con espíritu moderadamente optimista, puede estimarse que esta industria está superando la situación de extremada gravedad a que había sido llevada, y que la puesta en marcha del Plan Naval mencionado, más el que se estructure sobre la base de los créditos del Fondo Nacional de la Marina Mercante, puede constituir el punto de arranque de una expansión y un afianzamiento en el futuro.

ÁREA VI: INVESTIGACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES RENOVABLES DEL MAR, LOS RÍOS Y AGUAS INTERIORES

La Secretaría de Estado de Intereses Marítimos asigna fundamental importancia al conocimiento previo a cualquier tipo de explotación de recursos naturales que se cuenten en las aguas.

No podría ser de otra manera, cuando en ello entran en juego condiciones muy particulares del medio marino, caracterizadas en nuestro mar epicontinental por la rudeza de los elementos naturales y del clima, lo que obliga al empleo de buques y embarcaciones verdaderamente aptos para operar con seguridad, y un conjunto de recursos humanos muy bien capacitados y avezados para esta actividad.

La política de investigación pura en este medio no es competencia específica de esta Secretaría, por cuanto ya hay organismos responsables de ella; pero nos interesa, sí, promover que esa investigación se lleve a cabo y en forma coordinada, porque ello incide con mucha intensidad sobre el ámbito de los Intereses Marítimos.

En este sentido, los organismos competentes en esta Área son: la Secretaría de Estado de Ciencia y Tecnología, la de Energía y la de Minería; el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas; el Comité Argentino de Oceanografía; el Comando en Jefe de la Armada, a través de su Servicio de Hidrografía Naval; el Museo Argentino de Ciencias Naturales Bernardino Rivadavia, así como las altas casas de estudio y los organismos provinciales vinculados con el medio.

A la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos le compete entender en todo lo relacionado con la investigación aplicada al ámbito de las pesquerías.

Debemos admitir que nuestro país estaba también en retraso en este aspecto, y a través de la Subsecretaría de Pesca se ha trabajado duramente para lograr crear las condiciones para dar un fuerte impulso a la investigación pesquera, lo que se logró mediante la adaptación de nuestra legislación de manera de permitir la participación de países extranjeros experimentados en esta alta tecnología, y poseedores de los equipos y buques con que nosotros no contamos todavía. Así, la promulgación de la ley 21.514 nos ha abierto el camino para concretar los dos convenios que se firmaron con grupos empresarios de Alemania y del Japón, y los cuales nos están permitiendo ya realizar una

ÁREA VI: INVESTIGACIÓN DEL MAR, LOS RÍOS Y AGUAS INTERIORES

Pronóstico 1978

- Completar implementación Subsecretaría de Pesca en la parte pertinente.
- Estructurar y consolidar el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero, e iniciar el cumplimiento del Plan Nacional de Investigaciones Pesqueras en el Mar Argentino, ya aprobado, incluyendo colaboración extranjera.
- Activar la investigación pesquera en el mar mediante acuerdos con países extranjeros; incorporación de buques de investigación; capacitación de recursos humanos; intervención activa en la Comisión Mixta del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo; regulación de la situación de los investigadores científicos en pesca.
- Continuar en pesca continental con la investigación en especial en los ríos navegables, particularmente en las áreas donde se modifican las condiciones ecológicas como consecuencia de las grandes obras.

Gráfico 13.

investigación intensiva de nuestro mar al sur del paralelo 40° Sur, que está en plena ejecución mediante sendos buques de investigación. Esa zona era la menos conocida por nosotros, y la menos accesible con los elementos de investigación reducidos con que contábamos.

El pronóstico 1978 de esta actividad es bien explícito en sí mismo, y no necesita mayor explicación que la que antecede en cuanto al punto relativo a la intensificación de la investigación.

Otro aspecto que nos exigirá también esfuerzos en este mismo sentido es la aplicación del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, que establece la Zona Común de Pesca entre nuestro país y la República Oriental del Uruguay. La fijación de cupos de pesca que corresponde determinar para cada país, debe basarse, naturalmente, en el mejor y más completo conocimiento de las especies ictícolas existentes, y de su capacidad potencial de capturas.

ÁREA VII: EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES RENOVABLES DEL MAR, LOS RÍOS Y AGUAS INTERIORES

A través de la Subsecretaría de Pesca se está estudiando y poniendo en ejecución la implementación de todo un sistema ordenado que permita desarrollar una acción coherente en toda el Área. La tarea tropieza con muchas dificultades, que se generan en gran medida en la influencia de intereses creados, tanto del propio ámbito pesquero argentino ya existente, como de los que mueven a los gobiernos y

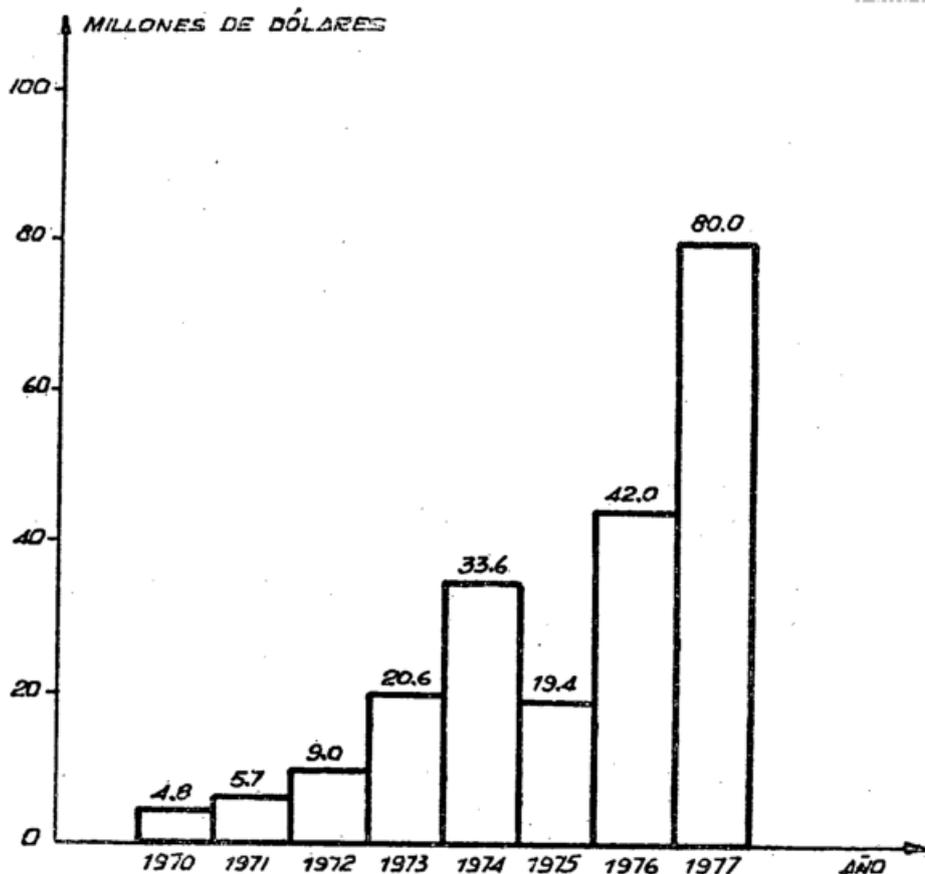


Gráfico 14.

empresarios extranjeros interesados en participar en nuestra explotación pesquera.

No obstante, se han alcanzado logros muy satisfactorios en el incremento de las capturas y en los volúmenes de exportaciones, según puede verse en el Gráfico 15, y en la evolución que se está experimentando en lo que va del corriente año, al cabo del cual se estima alcanzar la marca de las 400 toneladas de capturas.

Del contenido del cuadro Pronóstico 1978 tomamos, por ejemplo, el primer punto, del cual se puede decir que se va avanzando lentamente en el reclutamiento de recursos humanos con capacitación especializada, lo que resulta difícil, más que todo, por el nivel de remuneraciones ofrecido, en razón de las limitaciones presupuestarias. El quinto punto está ya en marcha con la puesta en ejecución de los con-

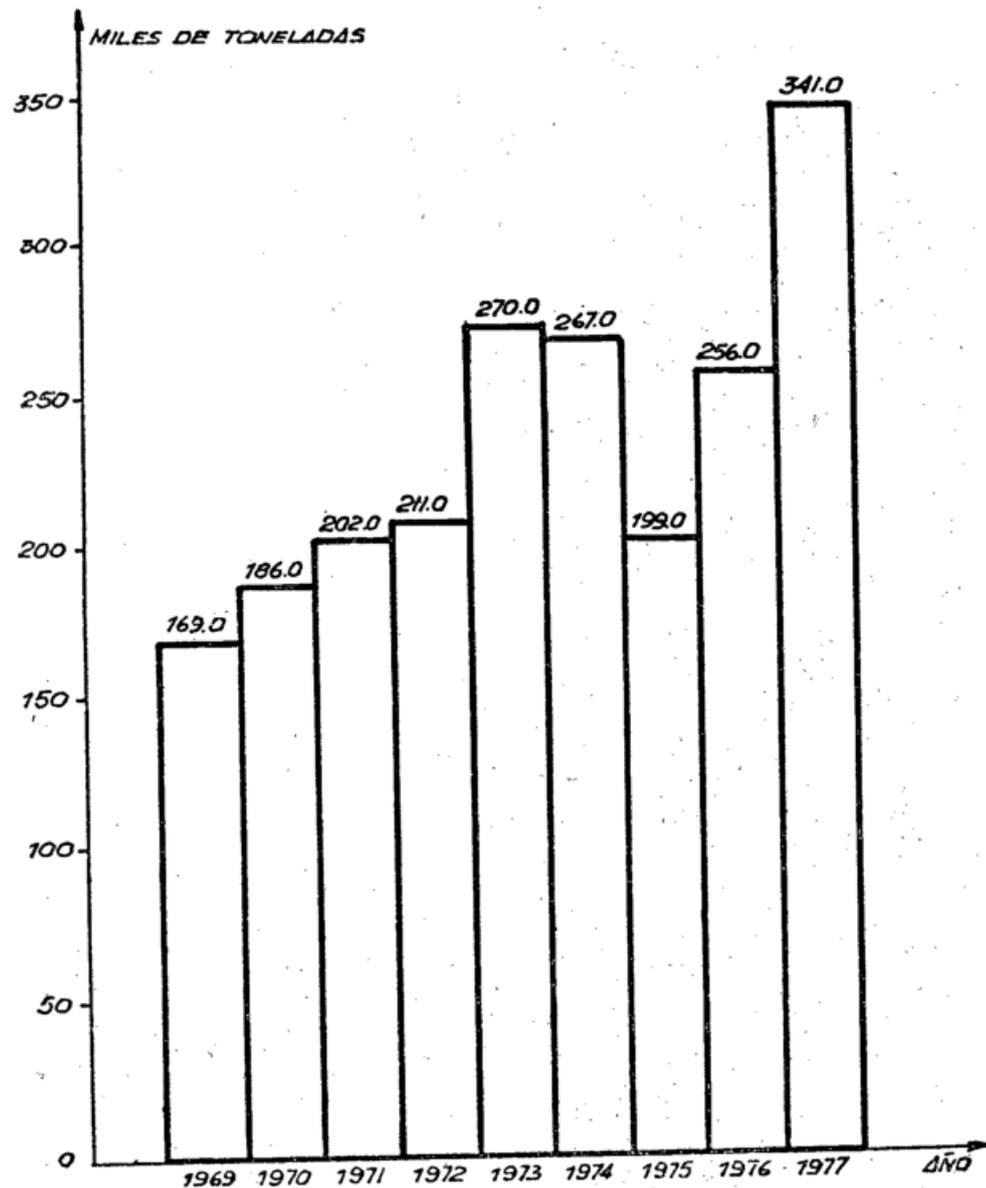


Gráfico 15.

ÁREA VII: EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES DEL MAR, LOS RÍOS Y AGUAS INTERIORES

Pronóstico 1978

- Completar implementación Subsecretaría Pesca en la parte pertinente.
- Lograr la promulgación de la ley nacional de pesca.
- Preparar el conjunto de instrumentos legales para el ordenamiento de la promoción pesquera, ya existente, y la futura (ley de promoción pesquera).
- Concretar y poner en marcha el plan nacional de desarrollo pesquero.
- Incrementar la producción pesquera, tanto a través de la formación de empresas locales de capital nacional, como con la colaboración extranjera, a concretarse, esta última, al sur del paralelo 40° sur.
- Promover el plan de construcciones pesqueras en astilleros nacionales.
- Completar el redimensionamiento de la flota de altura y su modernización.
- Completar la realización de mejoras ya iniciadas en puerto Mar del Plata para uso pesquero.
- Hallar solución al déficit de personal pesquero.
- Continuar trámite conclusión proyectos decreto para acogimiento a ley 19.000.

Gráfico 16.

venios pesqueros firmados con grupos empresarios de Alemania y del Japón, además de la radicación de empresas integradas con capitales argentinos y extranjeros en distintos puntos del litoral marítimo. A ello tiende, por ejemplo, el propósito de la Subsecretaría de Pesca de rehabilitar el puerto Rosales —que está actualmente inactivo—, para facilitar su uso como puerto pesquero, para lo cual se están estudiando las previsiones a adoptar, de manera que, en lo posible, se pueda concretar antes de fines del corriente año.

En cuanto al sexto punto, ya está en vigencia un convenio firmado entre el Banco Nacional de Desarrollo y la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos, a través de la Subsecretaría de Pesca, para que esa entidad bancaria ejerza la función de financiación de los créditos para armadores privados que deseen construir buques con esa finalidad.

Y por fin, acerca del punto octavo, ya están en marcha en Mar del Plata las obras tendientes a mejorar el puerto, para facilitar la actividad pesquera que en él se desarrolla. Tal el caso de la construcción del Mercado Concentrador de Pescado, como obra de envergadura, y el varadero que está construyendo la Administración General de Puertos.

ÁREA VIII: SISTEMA COMPLEJO PORTUARIO DE ULTRAMAR EN AGUAS PROFUNDAS

Nuestro país cuenta con un sistema portuario que ha ido quedando rezagado en general, en lo que hace a satisfacer requerimientos para el acceso y maniobra de buques en forma sencilla y segura.

Esto se hace más notorio cuando se trata de operar con buques de gran porte —como los que hoy operan en el mundo para determinadas cargas a granel—, por cuanto la navegación por canales y vías navegables, y los accesos portuarios, se hace considerablemente más complicada y riesgosa, por la mayor probabilidad de colisiones y varaduras.

Estas circunstancias se hacen particularmente palpables en la zona de nuestro litoral fluvial que es accesible a la navegación de ultramar; es decir, todo el río de la Plata y el Paraná, hasta el puerto de Santa Fe, con marcadas limitaciones.

Esta zona está totalmente contenida en lo que se denomina Cuenca del Plata en su parte argentina; y por las características de la producción primaria que allí se origina en materia de cereales y en movimiento masivo de mineral de hierro y de carbón, ocupa un lugar de primer plano en lo económico nacional, e irá exigiendo —cada vez con más intensidad— un servicio de transporte para esas cargas que opere con fluidez y economicidad, para servir adecuadamente a nuestro intercambio de graneles con el exterior.

Pero ocurre que la naturaleza, tan pródiga como ha sido en tantos otros aspectos de la geografía argentina, no lo ha sido del todo con nuestras vías navegables, imponiendo limitaciones insalvables en el calado de los buques que las podrían surcar. Estas limitaciones se

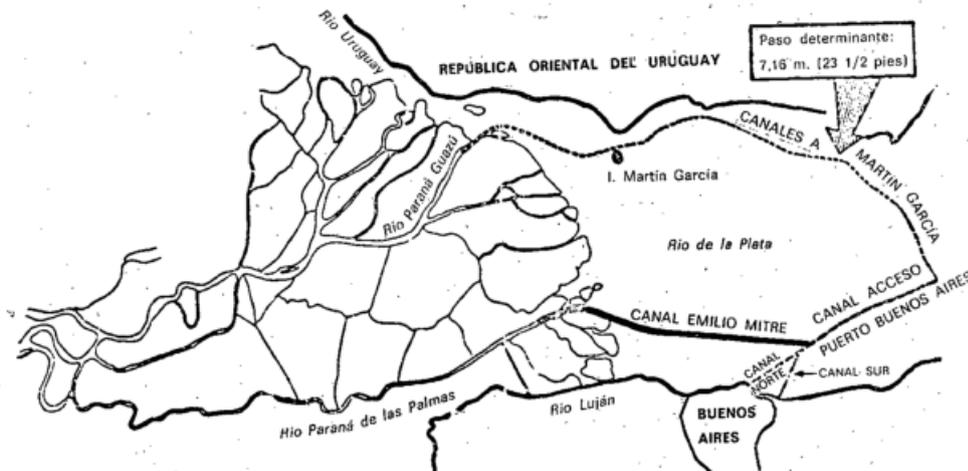


Gráfico 17.

han agravado con el aumento del tamaño de los buques graneleros, que resultan más convenientes para nuestros tráficos a mercados lejanos, y cuyo tonelaje es del orden de los 40.000 a 60.000, con calados que alcanzan los 45 pies, lo que está en contraposición con el valor máximo de la profundidad aceptada por el río de la Plata, que de ninguna manera excede los 32 pies, y ya esto con el riesgo inminente de varaduras y de peligrosas limitaciones en la capacidad de maniobra de los buques en su navegación por los canales.

Es decir que para salvar el inconveniente de ese **escalón** natural, se hace imprescindible contar con un puerto profundo en las proximidades de la boca del río de la Plata, de manera que la gran producción de la zona de influencia (o **hinterland**) de los puertos fluviales, tenga la posibilidad de acceder al transporte en esos grandes buques.

Deseo que quede constancia expresa de dos aspectos que han sido deformados en su verdadero sentido ante la opinión pública; probablemente, por mala interpretación de lo dicho acerca de este proyecto, o por falta de información. En primer lugar, no se trata de **el único** puerto de aguas profundas con que el país va a contar: ya hay otros que tienen actualmente esa condición; pero, por razones de ubicación y distancia, no cumplen con el requerimiento básico que le asignamos a este proyecto: su proximidad a la boca del río de la Plata.

En segundo lugar, que la habilitación de este puerto no significará anular a otros ni reemplazarlos; todo lo contrario, el mismo se integrará en el sistema portuario ya existente en su condición de puerto de transferencia de cargas a granel, sirviendo con especial dedicación al movimiento que tiene por escenario la zona de influencia de los puertos fluviales.

Es decir que se mejorará nuestra operativa portuaria general y se abaratará sensiblemente el costo de transporte, por la facilidad del acceso de buques de mayor calado y capacidad de carga, lo que para mercados situados a larga distancia (caso del Lejano Oriente), puede significar disminuciones de costo de fletes de hasta un 50 %.

Las cargas serán embarcadas en los respectivos puertos, en buques transbordadores que mantendrán un servicio continuo de abastecimiento del citado puerto profundo; y de regreso, podrán transportar los graneles provenientes del exterior con destino a los puertos fluviales.

Actualmente está en ejecución normal el cronograma de estudios y trabajos para concretar el Estudio de Factibilidad Económica y Anteproyecto Avanzado, del que surgirá en definitiva cuál es el lugar de emplazamiento —dentro de la zona de Punta Médanos (provincia de Buenos Aires)— más adecuado, y el país tendrá entonces la respuesta final sobre la factibilidad técnica y económica para su construcción, lo que está previsto para fines del año 1979. Para entonces, el Estado, conforme a sus posibilidades, determinará la prioridad para su ejecución.

Este complejo portuario estará constituido por el propio puerto de transferencia y por instalaciones para apoyo pesquero y para la defensa nacional. De ahí su denominación de **complejo portuario**.

Los organismos que intervienen en los estudios y trabajos establecidos en el cronograma, son: el Servicio de Hidrografía Naval del Comando en Jefe de la Armada; el Laboratorio de Hidráulica Aplicada, que tiene su sede en la zona de Ezeiza y representa un ponderable adelanto como planta de estudio experimental en cuestiones de hidráulica, y por último, la Dirección Nacional de Investigación y Desarrollo, que realizará la compatibilización de los resultados obtenidos por los dos anteriores y por ella misma, a efectos de llegar al Anteproyecto Avanzado.

El todo es conducido por el ente Sistema Complejo Portuario de Ultramar en Aguas Profundas, dependiente, como dijimos, de la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos.

Creo que el Gráfico 18 es suficientemente explícito como para obviar otras explicaciones.

ÁREA IX: COPUAP

Pronóstico 1978

- Proseguir con el cronograma establecido.
- Determinar localización del puerto (para mediados de año), sobre la base de prelocalización establecida en 1977.
- Realizar nuevas campañas por Servicio de Hidrografía Naval, a efectos verificar y densificar datos sobre localización.
- Finalizar construcción de modelos y su calibración durante primer semestre, e iniciar ensayos en el segundo semestre.
- Comenzar hacia fines de año la etapa de llamado a concurso de antecedentes, con miras al llamado a licitación para la futura construcción.

Gráfico 18.

ÁREA IX: CONCIENCIA MARÍTIMA

La experiencia extraída del funcionamiento de la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos hasta este momento confirma las previsiones que nos habíamos hecho en sus comienzos en el sentido de que su presencia activa como organismo en el orden nacional, iba a promover la difusión de la Conciencia Marítima de por sí.

Ello se nota en el mismo seno del Gobierno nacional, que ha comprendido muy bien la importancia de los tantos problemas de este Sector y se va empapando de su conocimiento en profundidad. Por otra parte, eso va cundiendo al ámbito privado en sus distintas formas y al sector estudioso en todos sus niveles, de lo cual se tienen pruebas muy significativas a través de las múltiples consultas que nos

llegan sobre temas de nuestra competencia y de invitaciones a participar en seminarios o ciclos de conferencias sobre Intereses Marítimos, y ello no sólo de círculos porteños o cercanos a la Capital Federal, sino del interior del país, de lugares muy apartados del medio marino o fluvial. Es decir, es un despertar de estas inquietudes que evidencia un signo muy positivo en todo sentido. Indudablemente, no se puede desconocer la marcada incidencia de la campaña de difusión que con tanto empuje están realizando la Armada Argentina y la Liga Naval Argentina.

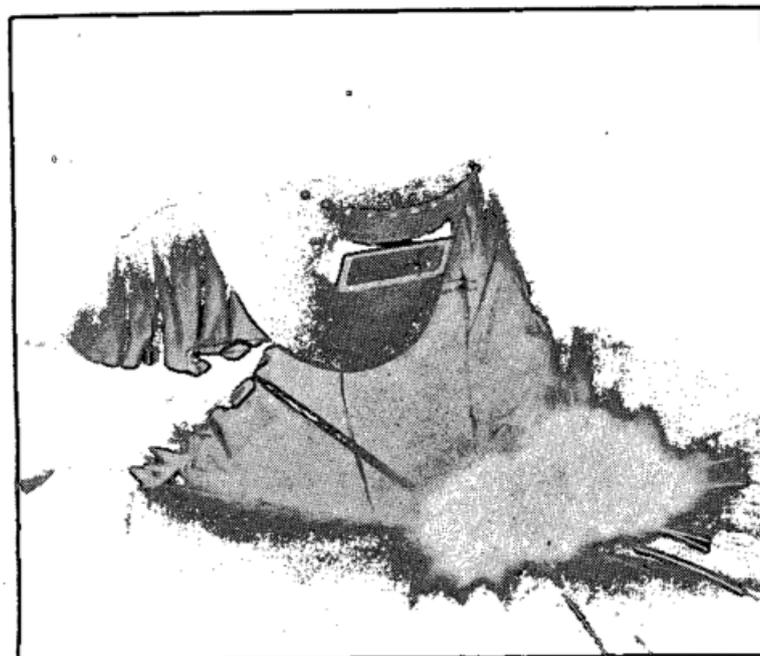
ÁREA IX: CONCIENCIA MARÍTIMA

Pronóstico 1978

- Volcar esfuerzos de difusión a nivel universitario (estatal y privado).
- Promover la presencia de la SEIM en ciclos de conferencias y seminarios que resulten adecuados.
- Promover la difusión de temas de las distintas áreas entre el personal propio de la SEIM.
- Apoyo a entes e instituciones que se presten a ello.

Gráfico 19.

Son numerosas las actividades realizadas en este sentido por la Secretaría, y el Pronóstico 1978 que muestra el Gráfico 19 ilustra claramente lo que, en lo que va del año, se ha venido realizando con resultados muy alentadores.



LA OXIGENA

S.A.I.C.

Boulogne Sur Mer 345 • Capital - 1213 • T. 87-6616 • Telex "LAOXI"12.2764

SIEMENS

Archivo
Nacional de
la Memoria

Terminamos con las guardias!

Y eso no es todo:
no solo logramos que las salas
de máquinas de los buques
automatizados presten servicio
"no atendido" durante 16
horas ininterrumpidas, sino que
contribuimos a que la
navegación moderna sea más
segura, veloz y rentable con
menor esfuerzo operativo.
Los 28 nuevos buques
incorporados recientemente
por ELMA y automatizados
por Siemens, son una
prueba elocuente de ello.
Siemens ofrece esto y
más, porque provee
y garantiza un
sistema integral de
automatización.
Todo de una sola mano:
proyecto, montaje y servicio
en Buenos Aires y
108 puertos más
en los 5 continentes.



SIEMENS SOCIEDAD ANONIMA
Av. Julio A. Roca 516 - 7° piso - 1067 - Buenos Aires - Tel. 30-0411.

**Para la electrotecnia
o electrónica naval:
Siemens.**

Ducilo ahora también llega directamente a Usted.



Desde 1937, Ducilo viene abasteciendo a la industria nacional.

A la industria textil, con Nylon* y Lycra*.

A la industria de la alfombra, con Novilón*.

A la industria automotriz, entre otras, con Nylon* alta tenacidad.

A la industria de la refrigeración, el aire acondicionado y el aerosol, con Freon*.

A la industria del envase, con Celofán*.

Muchas industrias le compran a Ducilo sus insumos básicos. Sólo a través de ellas, Ducilo llegaba hasta ahora al gran público.

Pero a partir de 1979, Ducilo tiene otra forma de acercarse. Con la venta directa de películas radiográficas y fotográficas para las artes gráficas, agroquímicos, productos para la conservación del automotor y otros compuestos químicos básicos.

Nuevas líneas que Ducilo importa de Du Pont, una de las compañías químicas más importantes del mundo, cuya elevada tecnología pone a su disposición.

Respaldándolos con su asistencia técnica, información y servicio.

Por eso Ducilo, ahora también llega directamente a usted.

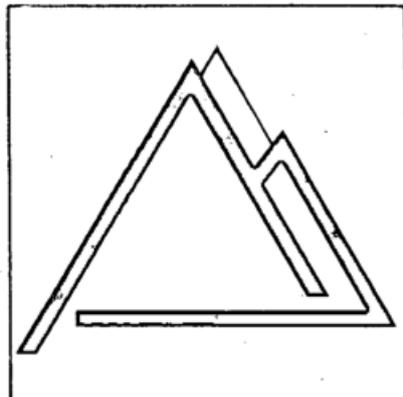
* Marca Registrada.

DUCILO

Vialco construye para el país.



**Cerca de los Alpes
nació el
sistema bancario.**



**Banco
de Los Andes
lo actualizó.**

Hace alrededor de quinientos años, Venecia señoreaba en el comercio marítimo y era una de las principales potencias económicas de Occidente.

Allí, en la floreciente república marinera, nacieron las principales instituciones que conforman nuestro actual sistema bancario.

Hoy, en nuestro país, el Banco de Los Andes perfeccionó ese sistema.

Porque brinda el mejor servicio.

Atención particularizada.

Infraestructura idónea.

Agilidad operativa.

Y, fundamentalmente, la seguridad de una vasta experiencia que hace del Banco de Los Andes un verdadero banco moderno.



Banco de Los Andes

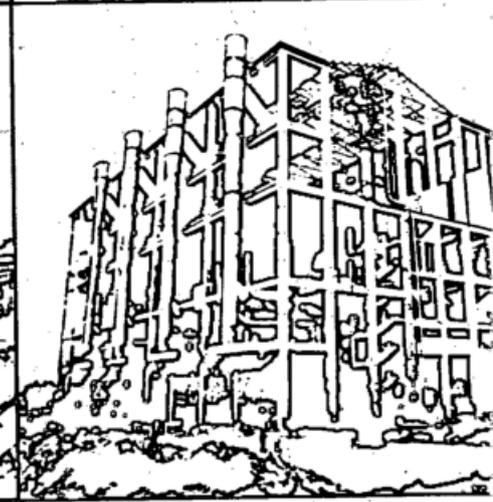
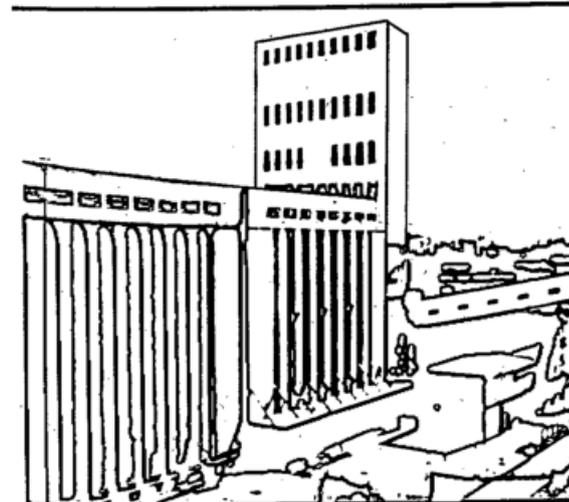
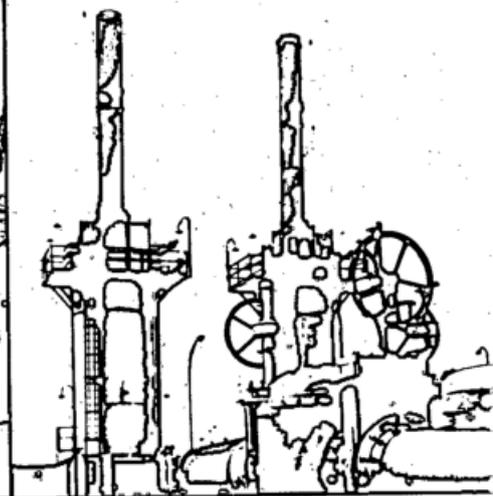
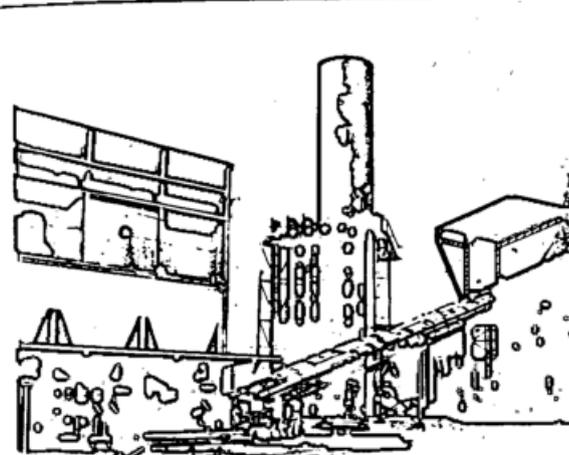
Un banco con soluciones rápidas:

Bartolomé Mitre 737 / Tel. 34-4036/39 y 34-4057

Casa Central: Gral. San Martín (Mendoza) • Sucursales y Delegaciones: Buenos Aires, Bahía Blanca, Córdoba, Mendoza, Tucumán, Rosario, Corrientes, Neuquén, Gral. Roca, Villa Regina y Cipolletti (Río Negro) • Prov. de Mendoza: Rivadavia, Medrano, Palmira, Fray Luis Beltrán, Rodeo del Medio, Dorrego, Gral. Gutiérrez, Villa Nueva, Godoy Cruz, Km 11 y Junín. PROXIMAMENTE EN POSADAS, RESISTENCIA, SALTA Y JUJUY.

AMPLIA RED DE CORRESPONSALES EN TODO EL MUNDO.

PORTILLO OLSEN



A lo largo de cuatro décadas, VIALCO
ha realizado obras de infraestructura
que contribuyen al progreso argentino.

 **vialco S.A.**

Un país se hace entre todos



Eso creemos en MAGNASCO.
Un país se hace día a día.
Empleando materias primas
nacionales. Perfeccionando los
recursos técnicos. Ampliando
el potencial industrial. Dando
fuentes de trabajo a manos
argentinas.

Un país se hace con ideales.
Con ideales argentinos, como los
que tenemos desde 1885.

**S. A. LUIS MAGNASCO
& CIA. LTDA.
124 AÑOS DE PAIS.**

magnasco

La Argentina y la situación mundial. Bases para la acción estratégica

Contraalmirante (RE) MARIO LANZARINI

Ex-Director de la Escuela de Guerra Naval.
Profesor Asesor y miembro del Consejo de
Estrategia de la Escuela de Guerra Naval.
Miembro del Centro de Estudios Estratégicos
de la Armada.

**Contraalmirante (RE)
MARIO LANZARINI**

1. INTRODUCCIÓN

El tema que se me ha asignado, corresponde a la primera parte del proceso estratégico que debe tener lugar en el nivel de la más alta autoridad política del Estado, y está asentado exactamente en la zona gris de contacto entre la política y la estrategia. Siempre dentro del marco personal, y con finalidad estratégica, trataremos primero de ubicar nuestro país dentro del orden mundial; orden que también pretendemos establecer. Luego, y teniendo en cuenta las interacciones a que la vida de relación entre los Estados vaya dando lugar, estableceremos los conflictos que nos afectan, dando con esto por terminado el trabajo.

Habremos llegado así a las bases para la acción estratégica, que es el punto de partida para la formulación de la situación estratégica nacional, y cuya prosecución significará entrar en campos cada vez más específicos de tal acción. Llegaremos entonces hasta el enunciado de los conflictos, la descripción de su naturaleza y la indicación de su importancia e inminencia.

El fin ulterior es el de dar al ciudadano consciente y responsable una visión de lo que el país debe afrontar en materia de seguridad, a fin de que a tal efecto saque sus propias conclusiones. Se habría contribuido de esta forma a completar el panorama sobre los grandes problemas nacionales.

2. UNA VISIÓN GLOBAL

Como un medio para obtener una visión global, representaremos la situación mundial a través de las interacciones existentes sobre los diversos países o las agrupaciones que con ellos pueden formarse según afinidades, imposiciones o divergencias. A tales fines se han analizado y comparado sus Objetivos Supremos, Objetivos Nacionales Constitucionales, Objetivos Nacionales Complementarios, Objetivos Políticos, Acciones Administrativas y Acciones Estratégicas. (Ver Anexo.)

Hemos podido así identificar en primer término un sistema integrado por dos grandes potencias: la Unión Soviética y China, las que han adoptado un régimen comunista que ya se encuentra consolidado, y por un conjunto de países sobre los cuales los dos ya mencionados ejercen respectivamente un control político total. El objetivo declarado es que dicho conjunto abarque el mundo entero, lo cual explica la persistencia de la acción expansiva que trata de colocar, bajo un único control político, la mayor masa continental posible. Por tal razón, llamaremos **Mundo Continental** a esta agrupación.

Dentro del Mundo Continental pueden señalarse cuatro tipos de acciones perfectamente definidas. La acción de la Unión Soviética para mantener el control político total sobre sus países satélites, la que puede llegar hasta la intervención militar, como sucedió en Hungría y en Checoslovaquia. La acción de China, equivalente a la anterior, que se desarrolla con similares propósitos. La acción de enfrentamiento entre China y la Unión Soviética en su lucha por el control del mundo Continental. Finalmente, la correspondiente a las cuestiones entre los respectivos países satélites de carácter bilateral o regional.

En segundo término identificaremos un **Mundo Marítimo**, que no está integrado dentro de un sistema rígido como el Continental, sino que está constituido por una asociación de hecho entre países con objetivos comunes y formas de vida similares. Sus integrantes, por no ser países **continentes**, no pueden aislarse ni autoabastecerse. Ello los obliga a mantener un cierto grado de interdependencia con otras naciones, para obtener lo que no tienen o no pueden producir.

Nos referimos a naciones con poblaciones lo suficientemente cultas y homogéneas como para ser capaces de resolver sus propios problemas, y que, sin temer a la interdependencia, han llegado a la categoría de potencias secundarias y han alcanzado un alto valor del producto bruto **per cápita**. Este valor ha sido logrado, fundamentalmente, en base a su creciente participación en la libre división internacional del trabajo, como consecuencia de su propia capacidad y habilidad para hacerlo, actuando dentro de un marco de libre competencia. Estos países, algunos de los cuales fueron en su oportunidad continentalistas o colonialistas, destinan un significativo porcentaje de su producción a los mercados del mundo. La calidad y el bajo costo, necesarios para lograr éxito en la actividad comercial internacional, han sido logrados gracias a la amplitud de los mercados que abastecen, o mediante la especialización que han adquirido. Esta actitud general no siempre es mantenida, y a veces aparecen medidas proteccionistas, en especial por razones de seguridad.

El comportamiento descrito genera un enorme intercambio comercial, cuyo transporte, por razones económicas, debe hacerse básicamente por mar, dando lugar a un tráfico marítimo de gran importancia y vital para los países de este Mundo.

Lo vital del tráfico marítimo hizo que nos inclináramos por la denominación de **Marítimo** para el Mundo del que estamos hablando, ya que

necesita poder transitar, sin impedimentos, por todos los mares del mundo. A las potencias secundarias, integrantes del Mundo Marítimo, las llamaremos **Países Marítimos**.

Debemos aclarar que éste es uno de los tres criterios que conocemos para clasificar a un país como marítimo. Los otros dos son según el tipo de sus fronteras, y según la calidad y cantidad de los recursos de sus espacios marítimos.

De las tres grandes potencias mundiales hoy existentes, sólo falta considerar a los Estados Unidos, país que en sus comienzos practicó un activo continentalismo, hasta lograr el territorio del que hoy dispone. Después ejerció un cierto grado de aislamiento. Luego participó activamente en el comercio internacional, importando parte de la materia prima necesaria para su producción, y exportando productos de alta tecnología.

En algunos países —en particular, en los del Caribe— ejerció, y ejerce, un cierto grado de control político, con la finalidad de satisfacer sus propias necesidades comerciales y de defensa.

En la actualidad, el monto de sus importaciones alcanza el 5 % de su producto nacional, contra un 20 a 25 % de los países marítimos; pero ese 5 %, en valor absoluto, hace que los Estados Unidos sean el país con mayor monto de intercambio.

Este hecho haría pensar que además de gran potencia mundial, debería ser un país marítimo integrante del Mundo Marítimo. Sin embargo, entre los Estados Unidos y un país marítimo existe una diferencia fundamental. Si los Estados Unidos dejaran de ser país marítimo, podrían aislarse y autoabastecerse en alto grado, pues su población y extensión de país **continente** así se lo permitiría. En cambio, si un país marítimo dejara de serlo, perdería su posición económica actual, llegaría al empobrecimiento, y podría caer dentro de la órbita continental. En consecuencia, la esencia del Mundo Marítimo está constituida por los países marítimos, pudiendo los Estados Unidos participar, o no, según sus propios intereses.

Hoy día, y haciendo la salvedad ya indicada, se puede decir que los Estados Unidos participan del Mundo Marítimo, o, más bien, que entre ambos existe apoyo mutuo y alianzas defensivas, manteniendo cada uno su individualidad. Dentro de la conjunción, así concebida, se puede estimar que se desarrollan las siguientes acciones:

— Acción entre el Mundo Marítimo y los Estados Unidos tendiente a consolidar el conjunto y coordinar las acciones con relación al Mundo Continental;

— Acciones entre los países marítimos, incluidos los Estados Unidos, por cuestiones bilaterales, regionales y aun por el logro de nuevos mercados.

A los países que no están incluidos en el Mundo Continental ni en el Marítimo, los agruparemos dentro de la denominación general de **Resto del Mundo**, abarcando a un conjunto de Estados heterogéneos.

subdesarrollados, en desarrollo, ricos, pobres, no alineados, y también los llamados del Tercer Mundo.

Entre ellos no existen estilos de vida ni objetivos políticos compartidos, salvo temporalmente y por razones de coyuntura. Entre algunos de ellos existen acciones conflictivas de carácter local o regional.

Entre estos cuatro grupos —es decir, el Mundo Continental, el Mundo Marítimo; los Estados Unidos y el Resto del Mundo— tienen lugar las acciones que describiremos a continuación:

— Acción del Mundo Continental sobre el Resto del Mundo, tendiente a incorporarlo, país por país, a su sistema. La técnica es la de explotar las situaciones de conflicto existentes o creadas artificialmente, con el fin de infiltrarse y gobernar una de las partes en pugna, la que recibirá toda la ayuda necesaria para triunfar, y lograr la conquista del poder político. En esta forma, el Mundo Continental adquiere el control político total del país en cuestión, manejando desde el exterior a la facción triunfante. Las técnicas utilizadas son todas, desde las más sutiles hasta las más feroces.

— Acción del Mundo Continental sobre el Mundo Marítimo, con el fin de evitar que se consolide y organice, interfiriendo en todo intento de nuevas asociaciones entre países marítimos, o tratando de destruir las existentes, usando para ello todos los recursos disponibles.

— Acción entre el Mundo Continental y los Estados Unidos, tratando el primero de neutralizar a los segundos. A su vez, los Estados Unidos reaccionan contra el Mundo Continental, explotando el diferendo chino-soviético y las tensiones internas dentro del mismo, limitando, en lo posible, la acción de las dos potencias comunistas sobre el Resto del Mundo.

— Acción del Mundo Marítimo (incluyendo en este caso a los Estados Unidos) sobre el Resto del Mundo, con el fin de lograr más mercados para colocar su producción. Debido a los antecedentes de los Estados Unidos y de algunos países marítimos, hábilmente explotados por el Mundo Continental, los países del Resto del Mundo —en particular, los menos desarrollados— ven, en esta acción, una especie de explotación e imperialismo económico. Debemos aclarar que si los países marítimos procedieran de esta forma, automáticamente dejarían de serlo, y pasarían a practicar una de las tantas formas de continentalismo. Como el verdadero objetivo de esta acción es el logro de nuevos miembros para la comunidad marítima, resulta condición indispensable, para el éxito de la misma, que los países sobre los cuales se ejerce, adquieran un adecuado nivel de desarrollo y mantengan identidad política propia. Sería beneficioso para el Mundo Marítimo que sus integrantes ayudaran a los países del Resto del Mundo a cumplir con estas dos condiciones, para su natural incorporación a dicho Mundo Marítimo.

— Acción del Mundo Marítimo sobre el Mundo Continental, tendiente a adquirir nuevos mercados. Como en el caso anterior, el logro de este propósito quedará supeditado al grado de independencia política que hayan podido conservar esos mercados.

Algunas de las acciones que hemos identificado previamente, dan origen a conflictos que adquieren diferentes grados de gravedad, según quiénes sean sus protagonistas y las condiciones en que se desarrollan.

Actualmente, los conflictos significativos, a nuestro juicio, son los siguientes:

— Confrontación entre Rusia y los Estados Unidos. Por su enorme poder, estas dos superpotencias podrían, por sí solas, arrastrar el mundo a una hecatombe nuclear. Sin embargo, lo absurdo de tal holocausto limita en mucho la posibilidad actual de un conflicto entre ambos protagonistas.

— Confrontación entre Rusia y China. La lucha por la supremacía en el control del Mundo Comunista confiere a este conflicto un alto grado de importancia. La existencia de una extensa frontera común entre ambas potencias incrementa la posibilidad de enfrentamientos militares localizados. Puede dar origen a una división del Mundo Continental.

— Confrontaciones entre Rusia y el Mundo Marítimo. Los éxitos obtenidos por Rusia, en los últimos años, en la disputa por el predominio en el mar y en la extensión de su influencia política sobre países con litoral marítimo, contienen en sí elementos conflictuales evidentes para la expansión del Mundo Marítimo (incluyendo a los Estados Unidos).

— Confrontaciones entre Rusia y el Resto del Mundo. Es aquí donde tiene lugar el origen de la mayor parte de los conflictos de la actualidad, debido a lo persistente de la acción soviética tendiente a la adquisición de control político sobre países de esta agrupación.

— Confrontación entre países del Resto del Mundo. La diversidad de situaciones locales o regionales en que se desenvuelven estos enfrentamientos, crean conflictos que pueden ser detonantes o indicadores de los conflictos mayores mencionados más arriba. Muchos de ellos son provocados por el Mundo Continental, tratando de **estabilizar** zonas o países que pretenden incorporar.

3. TIPIFICACIÓN DE LAS ACCIONES DENTRO DE LA VISIÓN GLOBAL

A fin de identificar los tipos de acciones anteriormente descritas, y poder someterlas con facilidad a un análisis posterior, asignaremos a cada una de ellas las siguientes letras y números distintivos.

C: ACCIONES CON ORIGEN EN EL MUNDO CONTINENTAL

- C1: Acción entre la Unión Soviética y sus países satélites.
- C2: Acciones entre China y sus países satélites.
- C3: Acciones de la Unión Soviética contra China.
- C4: Acciones de China contra la Unión Soviética.
- C5: Acciones del Mundo Continental contra el Resto del Mundo.
- C6: Acciones del Mundo Continental contra el Mundo Marítimo.
- C7: Acciones del Mundo Continental contra Estados Unidos.
- C8: Acciones entre los países satélites.

M: ACCIONES CON ORIGEN EN EL MUNDO MARÍTIMO

- M1: Acciones de los países marítimos hacia los Estados Unidos.
- M2: Acciones dentro del Mundo Marítimo.
- M3: Acciones del Mundo Marítimo hacia el Resto del Mundo.
- M4: Acciones del Mundo Marítimo hacia el Mundo Continental.

E: ACCIONES CON ORIGEN EN LOS ESTADOS UNIDOS

- E1: Acciones de los Estados Unidos hacia el Mundo Continental.
- E2: Acciones de los Estados Unidos hacia los países marítimos.
- E3: Acciones de los Estados Unidos hacia el Resto del Mundo.

R: ACCIONES CON ORIGEN EN EL RESTO DEL MUNDO

- R1: Acciones entre países del Resto del Mundo.
- R2: Acciones de los países del Resto del Mundo hacia el Mundo Continental.
- R3: Acciones de países del Resto del Mundo hacia el Mundo Marítimo.
- R4: Acciones del Resto del Mundo hacia los Estados Unidos.

A: ACCIONES ATÍPICAS

4. ALTERNATIVAS EXTREMAS DE LA SITUACIÓN MUNDIAL

La situación mundial se podrá configurar analizando los éxitos y fracasos de cada uno de los tres grupos mundiales dominantes.

Las situaciones posibles surgirán de combinar los éxitos y fracasos, intercalando entre ambos, valores intermedios según una escala pre-establecida.

Las combinaciones serán tanto más numerosas cuanto mayor sea el número de divisiones abarcado por la escala éxitos y fracasos. A fin de simplificar la tarea, supondremos los siguientes valores extremos para calificar el resultado de las acciones de cada uno de los tres grupos:

EM: Los Estados Unidos integrados al Mundo Marítimo;

EI: Los Estados Unidos replegados al aislacionismo, o independientes del Mundo Marítimo;

MA: Mundo Marítimo en alza;

MB: Mundo Marítimo en baja;

CA: Mundo Continental en alza;

CB: Mundo Continental en baja.

A fin de aclarar conceptos, a continuación explicaremos qué es lo que entendemos por cada una de las denominaciones que anteceden.

EM: *Los Estados Unidos integrando el Mundo Marítimo*

Esto significa que las acciones del tipo M1 y E2 han dado por resultado la incorporación de los Estados Unidos al Mundo Marítimo. Por otra parte, las acciones del tipo E1 se confundirán con las del tipo M4, y las E3, con M3.

EI: *Los Estados Unidos replegados al aislacionismo*

Esto significa que las acciones del tipo E2 han terminado en una separación de los Estados Unidos del Mundo Marítimo, convirtiéndose en un país continental. Al mismo tiempo, las acciones E1 tienen el carácter de contención. También podría ser que los Estados Unidos actuaran independientemente del Mundo Marítimo.

MA: *Mundo Marítimo en alza*

Esto significa que las acciones del tipo M2, M3 y M4 posibilitan la prosperidad económica creciente de cada uno de los países integrantes. Al mismo tiempo se tiene gran capacidad para neutralizar las acciones del tipo C6, debido a la consolidación del Mundo Marítimo. Esta variante puede darse con o sin la participación de los Estados Unidos.

MB: *Mundo Marítimo en baja*

Esto significa que las acciones del tipo M2, M3 y M4 no han tenido éxito; los países están empobrecidos, y al no poder consolidarse como mundo, son muy vulnerables a las acciones del tipo C6. Esta variante puede darse con o sin la participación de los Estados Unidos.

CA: Mundo Continental en alza

Esto significa que las acciones del tipo C1, C2, C3 y C4 son poco activas, por lo que el Mundo Continental se va consolidando. Las acciones del tipo C5 van teniendo éxito creciente, y las C6 y C7 les permite no tener obstáculos en su avance en el dominio mundial.

CB: Mundo Continental en baja

Esto significa que las acciones del tipo C1, C2, C3 y C4 son muy activas, amenazando la consolidación de este mundo. Las acciones del tipo C5 indican un freno, y tal vez un retroceso. Las de tipo C6 y C7 pueden ser suficientes para contener a los Estados Unidos y al Mundo Marítimo; en caso contrario, la baja será total.

En base a las variantes descritas anteriormente, se pueden establecer las siguientes ocho **alternativas extremas**, que darán la gama de las situaciones mundiales posibles:

Nros.	Combinaciones			Características
1	EM	MA	CA	Poco probable.
2	EM	MA	CB	
3	EM	MB	CA	Actual.
4	EM	MB	CB	Meta Estados Unidos.
5	EI	MA	CA	No es meta.
6	EI	MA	CB	Meta M. M.
7	EI	MB	CA	Meta Unión Soviética.
8	EI	MB	CB	Poco probable.

En la actualidad, podría decirse que:

Estados Unidos: Tiende a integrar el Mundo Marítimo, y que éste lo acepta, ya que las acciones del tipo E2 y M1 así lo confirman.

Mundo Marítimo: Tiende a ir hacia la alta, pues las acciones del tipo M2, M3 y M4 así lo indican.

Mundo Continental: Tiende a la estabilización, pues hay actividad en C1, C2, C3 y C4, y a su vez, C5 muestra un freno y tal vez un retroceso. Las acciones del tipo C6 y C7 muestran un gran poder militar.

Es decir que la situación mundial actual podría ubicarse en tránsito, o con tendencia a ello, entre las alternativas 3 y 2. Si tenemos en cuenta que la alternativa 1 es muy poco probable, ya que es muy difícil que los tres grandes hayan tenido éxito simultáneamente, y que lo mismo puede aceptarse para la 8, queda como evolución posible el pasar a la 4, 5, 6 y 7. Si tenemos en cuenta que la Unión Soviética

pretenderá llegar a la 7; los Estados Unidos, a la 4, y el Mundo Marítimo, a la 6; se puede descartar la 5. Si aceptamos que seguirán las tendencias indicativas del pasaje de la 3 a la 2, es lógico suponer que después de ello se llegará a la 4 o la 6, y probablemente una intermedia entre ambas, lo cual también presupone un gran incremento en el número de los países del Mundo Marítimo que habrán provenido del Resto del Mundo. Esto no significa que el Mundo Continental haya desaparecido, sino que se mantendrá en su poder relativo actual, de gran magnitud en lo militar, tanto convencional como atómico.

Lo que antecede es tanto más cierto, cuanto más completa y veraz sea la información disponible, y mejor la inteligencia efectuada.

Se han presentado así una visión global y alguna de las alternativas hacia las que podrá evolucionar, ya que lo esencial es tener presente que se trata de un proceso dinámico. Es necesario contar, entonces, con un punto de partida para analizar todos los caminos que se podrían seguir y anticiparse al conocimiento de la situación futura, aplicando para ello todas las técnicas modernas que permiten avanzar en el tiempo.

5. LA UBICACIÓN DE LA ARGENTINA DENTRO DE LA ACTUALIDAD MUNDIAL

Si tenemos en cuenta la actualidad mundial tal como la hemos planteado en el presente trabajo, creo que podemos establecer fácilmente las siguientes conclusiones:

— La Argentina no es un país subdesarrollado, ni se lo puede considerar un integrante del Tercer Mundo.

— La Argentina, por su extensión y especialmente por su población, no es un país continente, y por lo tanto, si mediante una economía cerrada llegara a practicar el aislacionismo, caería en un decrecimiento económico progresivo y en un empobrecimiento general, llegando a lo sumo a la mediocridad.

— La Argentina ha demostrado no querer ser un país continental integrante del imperialismo soviético.

— La Argentina, a través de producción y mercados, puede convertirse en una potencia secundaria. La razón más importante es que cuenta con una población sumamente apta para la producción.

— La Argentina se encuentra en una etapa de reorganización integral, tendiente, en lo económico, a un incremento sustancial en la producción y en el comercio exterior.

— La Argentina cuenta con una muy buena base para la constitución del Poder Marítimo que requiera.

La idea de que la Argentina esté ubicada en el mundo como un país marítimo, es algo que va tomando cuerpo. Ya hemos escuchado al señor secretario de Intereses Marítimos, señor almirante GUEVARA,

emitir opiniones del mismo tenor. Recientemente, y con motivo de la clausura de la Conferencia sobre el Desarrollo Agroindustrial, escuchamos conceptos coincidentes tanto del Señor Gobernador de la provincia de Buenos Aires, como del Señor Presidente de la República.

En esa oportunidad se formularon tres proposiciones:

— El país sólo podrá alcanzar un óptimo nivel de desarrollo cuando tenga como mercado el mundo.

— Poca población, pero de calidad, puede aspirar al éxito mediante un salto tecnológico que le permita producir para exportar.

— Debemos sacar todo el provecho posible de las ventajas comparativas que la naturaleza nos ofrece.

En resumen, la Argentina debe ser un país marítimo: ya lo es por su litoral y por la amplitud de sus espacios marítimos y de los recursos que en ellos existen. Debemos también serlo en producción y mercados, y ¿qué nos falta para ello? Sólo la voluntad nacional de que así sea. ¡Tratemos de lograrlo!

6. NUESTROS CONFLICTOS

A continuación se describirán los conflictos que debe afrontar la Argentina, haciéndolo en la profundidad necesaria como para que se llegue a conocerlos en su naturaleza, peligrosidad y ubicación en el tiempo.

Pero antes de hacerlo, nos permitiremos recordar que el conflicto es el enfrentamiento entre Estados, originado en la disidencia surgida cuando alguno de los objetivos políticos de uno de ellos se opone a alguno de los del otro, interfiriéndolo e impidiendo todo o parte de su efecto.

Es entonces la oposición o competitividad entre objetivos políticos lo que va gestando el conflicto, que así adquiere configuración. Es aquí donde la información —especialmente, la de futuro— adquiere verdadera significación. Es aquí donde la imaginación del estratega —es decir, el arte de suponer— adquiere su máxima expresión, hasta el punto de considerar reales y vivientes a situaciones supuestas. Es aquí donde, partiendo de un par de objetivos políticos en competencia, se llega a concebir la evolución del enfrentamiento, dejando de lado la fantasía y reteniendo los resultados verosímiles. Es aquí donde serán de utilidad todas las técnicas que permitan la información de futuro. Es en esta etapa donde el estratega vive y convierte en real y presente todo hipotético enfrentamiento. El conocimiento que de esta forma se vaya adquiriendo del conflicto, permitirá ir describiendo su desarrollo, indicio de iniciación y de evolución, y factores que lo configuran. Este conocimiento permitirá establecer la acción a seguir, y determinar la conveniencia de acelerarlo o retardarlo.

De proceder así con los conflictos, tendremos una estructura de todo lo que con cierta verosimilitud podrá ocurrir. Esto nos permitirá

prever los acontecimientos, y no que los mismos nos sorprendan y nos obliguen a tratarlos como cuestiones meramente coyunturales. Habremos encontrado así un camino que nos permitirá establecer los Objetivos Estratégicos Nacionales.

En algunos casos, sólo se trata de hipótesis conflictuales —es decir, situaciones a las que hipotéticamente podríamos llegar—, pero que llamamos conflictos, por la vigencia que deben tener en la mente de todo aquel que se dedique a su análisis.

Falta aclarar que lo cambiante de la situación aconseja que el estudio de los conflictos se convierta en un proceso dinámico, pues lo que es bueno hoy, puede no serlo mañana. Los planes y modos de acción deben actualizarse permanentemente, según las variaciones que se aprecien o se supongan, y tener previstos tantos planes alternativos como variantes se hayan visto en la evolución del conflicto, a la vez que se deberán establecer y detectar los indicadores de los distintos caminos.

Esto sugiere la conveniencia de que, en el orden nacional, exista una agrupación destinada a encarar cada uno de los conflictos.

La Argentina ha sido un país que siempre ha descuidado este aspecto: ha tratado, y con intensidad, el país y el hombre, y ha descuidado el país y el mundo. Hemos luchado por el poder político en el orden interno; pero no nos hemos preocupado mucho por dotarnos del poder necesario en el orden internacional, para ubicar a nuestro país en un lugar que le corresponde entre las naciones del mundo.

6.1. Conflicto Mundo Continental - Mundo Marítimo en el Atlántico Sur

Este conflicto está radicado actualmente en África, la península Arábiga y los países del golfo Pérsico.

La característica esencial de la situación en África es su inestabilidad. Los países cambian de gobierno y de protector. A veces cambian de protector sin cambiar de gobierno, a la par que subsisten las rivalidades tribales y las diferencias raciales; en particular, entre árabes, negros y blancos. Tanto puede ser que la Unión Soviética tenga éxito creciente, como que su acción en África concluya en el fracaso más rotundo. Tiene en contra a China, los Estados Unidos y el Mundo Marítimo, y esta oposición también puede que dé frutos positivos o que resulte totalmente inoperante. Si resulta inoperante, es muy probable que el éxito ruso sea creciente en África, y logre adquirir el control político de gran parte de este Continente. Si, por darse la misma situación en el golfo Pérsico, llegara Rusia a obtener el control político de los países petroleros, ya no habrá tráfico vital para el Mundo Marítimo por la ruta del Cabo. En consecuencia, lo esencial no será la defensa del tráfico marítimo, sino el evitar que este tráfico desaparezca, por haber caído en manos soviéticas uno de los extremos de la línea.

Sin embargo, el éxito de Zaire contra los gendarmes katangueses, el conflicto Etiopía-Somalía, los incidentes entre Libia y Egipto, el apoyo económico de Arabia Saudita a los países africanos que luchan

contra Rusia, más otros indicios semejantes, revelan que la Unión Soviética ha contenido su avance, tal vez ha tenido algún retroceso, y el tráfico marítimo por la ruta del Cabo subsistirá. Esto explica la apertura de un nuevo frente en Irán.

Si a pesar de las acciones de Rusia, el tráfico marítimo por la ruta del Cabo subsiste, y si el Mundo Marítimo estuviera en alza, es probable que el Mundo Continental hostigue y hasta ataque a los buques de esa línea, usando para ello las bases en África que tratará de retener.

En concreto, y usando la terminología descrita en 2, las acciones del Mundo Continental, en base a lo dicho hasta ahora, serían:

051: Acción sobre los países petroleros del golfo Pérsico, a fin de adquirir su control político y evitar que el Mundo Marítimo utilice este recurso.

052: Acción sobre los países africanos, a fin de adquirir su control político, y contar con bases y puntos de apoyo.

061: Probable acción sobre el tráfico marítimo de la ruta del Cabo, supuesto el caso de que no tuviera éxito con 051, y el Mundo Marítimo estuviera en alza.

Queda así configurado el conflicto Mundo Continental - Mundo Marítimo en esta zona geográfica, caracterizada por la iniciativa de Rusia en busca del logro del control político total sobre los países de África, y los petroleros de la península Arábiga y del golfo Pérsico, y la oposición del Mundo Marítimo, a fin de no ver eliminada su posibilidad de intercambio con dichos países. El petróleo juega en este conflicto un papel preponderante.

Las acciones tendrán por escenario el Atlántico Sur a partir del momento en que el Mundo Continental decida atacar el tráfico marítimo del Mundo Marítimo. Esta decisión será tomada a partir de la efectiva contención del Mundo Continental en su intento de adquirir el control político mundial. Esta contención podrá tener lugar por la propia acción y decisión de los países del Resto del Mundo, única forma de que sea realmente efectiva, con la ayuda indirecta o encubierta del Mundo Marítimo, abierta si las circunstancias así lo aconsejaren.

A pesar de que se pueda contener la acción del Mundo Continental contra los países del Resto del Mundo, ello no disminuirá su importantísimo Poder Militar, el que estará dispuesto a utilizar cuando su acción estratégica, usando el modo político y empleando terceros países, no ofrezca los resultados previstos. Es muy probable que utilice este poder militar, inicialmente en acciones limitadas y con peligro de escalada, contra el tráfico del Mundo Marítimo, ya que tiene plena conciencia de que en caso contrario el Mundo Marítimo irá creciendo, no sólo en el progreso individual de los países integrantes, sino en la incorporación cada vez mayor de los países del Resto del Mundo y de los del Mundo Continental que puedan liberarse.

La participación de la Argentina en este conflicto dependerá del tipo de país que haya logrado ser. Si no puede salir de la mediocridad, latencia, sumersión y dependencia a la que inevitablemente conducen

los caminos hasta ahora seguidos, sólo será espectadora; y en algunos casos se limitará a participar en tareas secundarias.

Si, en cambio, tiene éxito en modificar su estructura económica y llega a practicar una real economía abierta, se convertirá, sin lugar a dudas, en una potencia secundaria y de carácter marítimo. Su participación dentro del Mundo Marítimo será tanto mayor, cuanto mayor sea el volumen de su comercio internacional.

Ahora bien; la subsistencia del Mundo Marítimo no dependerá de su intercambio comercial, que sólo le dará poder económico, sino de su capacidad para rechazar los ataques del Mundo Continental a su tráfico marítimo. Este ataque se hará usando el Poder Naval, que será el más eficaz; pero también mediante huelgas y sabotajes portuarios, y otras acciones equivalentes, lo que a su vez dependerá del poder de que disponga el Mundo Marítimo en los puertos vitales para el tráfico marítimo. Esta situación debe ser muy bien comprendida por el Mundo Marítimo, que deberá utilizar parte de su poder económico en dotarse de un poder naval capaz de oponerse al del Mundo Continental, y además, lo que es tan importante como lo anterior, consolidarse y organizar su defensa en forma común. Todo esto puede ser que actúe como disuasión.

La Argentina, si llega a ser país marítimo, debe hacer su aporte en este sentido, para actuar donde sea necesario, pero teniendo en cuenta que será contra el Poder Naval de la Unión Soviética, lo cual da una idea de la calidad requerida.

6.2. Conflicto Mundo Continental - Sudamérica

La acción del Mundo Continental ha sufrido serios reveses en Chile, la Argentina, Uruguay, Bolivia y Brasil; pero se mantiene a la expectativa, para comenzar a actuar en busca de la desestabilización en cualquier país que las circunstancias se lo permitan, y dar así mayor vida a este conflicto, el cual puede presentar dos variantes: una política, y otra marítima.

La primera tiende al logro total del objetivo del Mundo Continental; esto es, el control político total de los países de Sudamérica. Como ya lo hemos dicho al hablar de la situación, esta variante ha sido contenida y ha sido lograda en acción militar de carácter terrestre y por la toma del Poder Político por parte del Poder Militar. Pero la amenaza está: hay guerrilla muy activa en Colombia, elecciones anuladas en Bolivia, porvenir político incierto en Perú y una situación Indecisa en Ecuador; tirantez extrema entre Chile y la Argentina, y entre Chile y Bolivia.

No hay ninguna duda de que el Mundo Continental explotará al máximo de sus posibilidades cualquiera de estas situaciones, cuando se le presente una circunstancia favorable. Tratará de provocar el caos, para lograr la toma del poder político. Para ello cuenta en este momento con puntos de apoyo en Cuba, simpatizantes en Centroamérica y bases en la costa occidental de África.

La variante marítima aparecerá si no ha tenido éxito en la política, y si al mismo tiempo el Mundo Continental se encuentra contenido, con tendencias a la baja. En este caso, este conflicto coincidirá con el correspondiente al Mundo Continental - Mundo Marítimo en el Atlántico Sur, que ya hemos tratado.

Esta variante marítima tendrá tanto mayor probabilidad de ocurrencia, cuanto mayor haya sido la evolución de Sudamérica hacia su integración en el Mundo Marítimo. Ello es lógico, pues cuanto mayor sea el tráfico marítimo sudamericano, tanto mayor será el perjuicio que su destrucción significará para el Mundo Marítimo.

A esta altura cabe preguntarse cómo encuadran los planes de la JID, derivados del TIAR, con la actuación del Mundo Marítimo.

En enero de 1942 nació en Río de Janeiro la Junta Interamericana de Defensa (JID), que es un organismo militar de coordinación hemisférica. En 1945 se aprueba el Acta de Chapultepec, donde se enumeran los principios fundamentales en base a los cuales los Estados Americanos destacan su unión y solidaridad, y se comprometen a hacer efectivo un sistema de seguridad colectiva. El 2 de setiembre de 1947 se firma el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), que constituye la piedra basal del Sistema Interamericano de Seguridad Colectiva.

En 1951, el TIAR encomienda a la JID que prepare y mantenga al día el planeamiento militar de la defensa común.

El mismo año se aprueba el Plan General para la Defensa Común del Continente Americano. El Plan para la Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano es subsidiario del anterior, reconoce idéntico incentivo, y configura en el Continente cinco áreas marítimas, una de las cuales es el Atlántico Sur. Tanto el TIAR como la JID están regidos por los Estados Unidos, y la defensa que se prepara es contra una agresión del Mundo Continental.

A nivel regional, la Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay constituyeron el Grupo Regional del Atlántico Sur. Se ha organizado operativamente contando con un coordinador del Área Marítima Atlántico Sur (CAMAS), que en tiempo de guerra se trasformaría en Comando.

Entendemos que el TIAR está destinado, en realidad, a agrupar, bajo la dirección de los Estados Unidos, un conjunto de países del Resto del Mundo para enfrentar en forma organizada al Mundo Continental, previendo, uno de sus planes, la defensa del tráfico marítimo. Es decir que la acción del Mundo Marítimo y del TIAR serían contribuyentes. Así es en realidad, por lo que la Argentina podría optar por una u otra organización. Si permanece en su situación actual, no le queda otra alternativa que mantenerse dentro de los planes de la JID con exclusividad, e inclusive subordinarse dentro de la región, por cuestiones de hecho, a algún otro país que haya llegado a ser potencia secundaria. Si se convierte en un verdadero país marítimo, puede optar por desvincularse del TIAR y defender su tránsito en forma coordinada

con el Mundo Marítimo, o adoptar una solución intermedia, ya que tendrá poder para hacerlo en ambas organizaciones.

Tendrá así más libertad de acción.

6.3. La Acción de Estados Unidos y el Mundo Marítimo

En la actualidad, los Estados Unidos y algunos países europeos se han aislado políticamente de Sudamérica, con algunas excepciones, como Venezuela. Pero simultáneamente su carácter de países marítimos los impele a seguir comerciando y a no perder sus actuales mercados.

En algunos casos se ha llegado hasta anular algunas decisiones tomadas en el campo político, a fin de no malograr negociaciones existentes en el campo económico. Aparece así una contradicción en este tipo de accionar, lo que en este caso es favorable para Sudamérica, y hace que la acción descrita inicialmente no alcance las magnitudes de conflicto.

6.4. Las Acciones entre los Países Sudamericanos

Los países sudamericanos andan detrás de una integración regional. En mi opinión, se debería llegar a una vinculación similar a la que hemos señalado para el Mundo Marítimo, pero de carácter regional; es decir, llegar a una interdependencia lo más integral posible, sin tutelas ni hegemonías. Es éste un deseo que, expresado de distintas formas, se advierte en el conjunto de las naciones integrantes de esta porción geográfica.

Simultáneamente aparecen una serie de conflictos que conspiran con el objetivo mencionado precedentemente; por lo menos, entre los países directamente involucrados. Por cuestiones de límites, hay acciones de este tipo entre la Argentina y Chile, Chile y Perú, y Perú y Ecuador. La salida al Pacífico de Bolivia ha originado acciones entre este país, Chile y Perú. (El hecho de que la Argentina y el Brasil sean los países más destacados de Sudamérica, crea el germen del conflicto entre ambos.

Aparece así una primera contradicción entre los deseos de integración y el freno que para esto significan los conflictos mencionados. Es éste un rasgo desfavorable, pues la interdependencia sudamericana significa no sólo un beneficio para el conjunto, sino para cada uno de los países integrantes; y cuanto más pronto se pueda eliminar esta contradicción, más pronto se llegará a la integración. A nivel económico se ha realizado un contrato común a través de la ALALC, que aún no ha dado todos los frutos esperados, en razón de los diferentes niveles económicos entre los países integrantes.

6.5. Conflicto Brasil - Argentina

Este conflicto tiene su origen en el hecho de que, hasta ahora, ambos países son los más importantes en Sudamérica. Aflora en forma de incidentes toda vez que se genera una tensión, cualquiera sea

la causa y el lugar. Es evidente que la aspiración sudamericana de llegar al logro de una región interdependiente, sin hegemonías ni lideranzas, se verá tanto más favorecida, cuanto menos tensa sea la situación entre ambos países. Entendemos que ello se logrará si ninguno de estos dos países intenta practicar algún tipo de continentalismo en la región.

Tal sería el caso si la Argentina pretendiera restaurar, bajo su control, el Virreinato del Río de la Plata, o si el Brasil tratara de lograr el control político total sobre Uruguay, Paraguay y Bolivia.

La situación se suaviza y se llega a la cooperación, si ambos países vuelcan sus esfuerzos en tratar de ser países marítimos. En este caso, la competencia será la propia entre los países marítimos; es decir, por el logro de nuevos mercados.

Otra variante, que solamente nos limitaremos a enunciar, sería la de pretender ejercer el control sudamericano mediante el acuerdo y colaboración entre la Argentina y el Brasil, y la subordinación de los restantes.

La manifestación actual de este conflicto virtual es el conocido caso de las represas de Itaipú y de Corpus, que a su vez será uno de los tantos episodios que tendrán lugar por el predominio de influencias de uno y otro lado sobre la vasta y riquísima Cuenca del Plata que abarca a la Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, o al menos la neutralización de las influencias de ambos sobre dicha zona. En este incidente, la Argentina ha sostenido los principios de la consulta previa y de la no causalidad de perjuicios sensibles. Brasil ha sostenido el derecho que asiste a todo Estado a efectuar el aprovechamiento de los recursos naturales de su territorio según sus necesidades y sin consulta previa, sin dejar de reconocer que dicho aprovechamiento no debe causar perjuicios sensibles a los demás Estados que comparten el curso.

Hay otro aspecto que puede provocar situaciones de tirantez entre ambos países, y es el vinculado al derecho del mar. La Argentina aplica el régimen jurídico correspondiente al mar territorial solamente a la angosta franja de doce millas, en la cual no se acepta otra limitación a su soberanía que la servidumbre que impone para los buques que no sean de guerra el llamado derecho de paso inocente. Los buques de guerra estarán sujetos a las condiciones que establezca el Gobierno nacional. Sobre la zona de las 200 millas exterior a la anterior, sólo reconoce jurisdicción patrimonial, dentro de la cual la libertad de navegación y de aeronavegación mantiene plena vigencia.

Brasil, en cambio por decreto-ley 1098, del 25 de marzo de 1970, extendió su mar territorial hasta las 200 millas de la costa. Es decir que hasta esta distancia la soberanía brasileña es absoluta, con la única excepción del paso inocente. Esto crea una servidumbre para los países cuyas embarcaciones deban surcar esas aguas, afectando el interés vital de la libertad de las comunicaciones internacionales, materializadas en este caso en las líneas marítimas. Afectan particularmente a nuestro país, cuyas líneas marítimas más importantes, hacia Europa

y América Central y del Norte, flanquean necesariamente las costas del Brasil, ya que estarían sometidas a la legislación que dicho país decidiera imponerles. Esto significa, además, que la defensa de nuestro tráfico en esas aguas quedaría exclusivamente en manos del Brasil; es decir, sin defensa si fuera neutral en alguno de nuestros conflictos, o no la dispusiera, por más vital que el tráfico lo fuera para nosotros.

7. CONCLUSIONES

De los conflictos cuya descripción hemos efectuado precedentemente, a los que tenemos que agregar aquellos tratados en la exposición anterior por el señor almirante FRAGA: piratería sobre nuestros espacios marítimos, resabios de colonialismo de Inglaterra sobre las Malvinas y Antillas Australes, voracidad internacional sobre la Antártida y conflicto con Chile, surge claramente la importancia del Poder Naval en la solución de los problemas que afectan a nuestra seguridad.

Es evidente que en las circunstancias actuales no existe posibilidad alguna de dotar al país de los medios que serían necesarios. Por más que se agudice el ingenio y se trate de efectuar la mayor economía en el logro de un Poder Naval adecuado, sólo llegaríamos a alcanzar una sensación de impotencia.

No es posible tapar simultáneamente con un solo corcho varias botellas de precioso y volátil contenido.

Queda un único camino: incrementar el Poder Económico que dé sustento al Poder del Estado, dotando a la Nación del Poder Estratégico necesario para proveer a la defensa común, promover el bienestar general y asegurar los beneficios de la libertad, objetivos supremos íntimamente relacionados con la seguridad del Estado.

Entendemos que esto sólo podrá ser logrado si salimos del estancamiento del último medio siglo, por la vía de convertir a nuestro país en un activo país marítimo. Reconozcámoslo así, y tratemos de lograrlo.

Insistencia estratégica que se ha desprendido de toda esta exposición, para que se establezcan y logren los objetivos políticos que nos permitan ser un país marítimo. Lo que se produce, se puede vender. Las áreas no explotadas, serán codiciadas, obligando a su defensa, pero sin contar con los recursos económicos producidos por el intercambio comercial, lo que es lo mismo que decir sin armas para hacerlo. La verdadera defensa de nuestro país está en su grandeza.

LOS OBJETIVOS DE UN ESTADO. ESTRATEGIA DE ESTADO *

A partir del instante en que un grupo de seres humanos se interrelacionan para facilitar el logro de los objetivos individuales a través del esfuerzo conjunto, se va estableciendo una cadena de fines, constituyéndose así una estructura cuyos puntos de interacción son los sucesivos objetivos que se irán formulando.

Así los constituyentes de 1853 dejaron constancia de que la finalidad ulterior de la Nación a construir estaba expresada por los siguientes objetivos:

- Constituir la unión nacional;
- Afianzar la justicia;
- Consolidar la paz interior;
- Proveer a la defensa común;
- Promover el bienestar general;
- Asegurar los beneficios de la libertad...

A estos objetivos, dado su significado fundamental, los designaremos **Objetivos Supremos**... Los constituyentes también indicaron qué era lo que debía hacerse para alcanzarlos, lo que quedó debidamente asentado en el articulado de nuestra Constitución. Si cumplimos lo indicado en la Constitución, lograremos los **Objetivos Supremos**.

Por tal razón, estas pautas pasaron a ser, a su vez, objetivos que la Nación debe alcanzar para lograr sus metas supremas. A estos nuevos objetivos, de una cadena que va delineándose, los denominaremos **Objetivos Nacionales Constitucionales**.

Un análisis del contenido de la Constitución nos muestra que en ella se trata fundamentalmente al **hombre en el país**; pero se dice muy poco del **país en el mundo**. En efecto, en ella se habla extensamente sobre la forma de gobierno, capital del país, religión, libertades, garantías, etcétera; es decir, todo lo que hace a la política interior.

En cambio, la política exterior no podría desenvolverse basándose exclusivamente en la Constitución Nacional, ya que ella establece normas de carácter general. Por ejemplo, el art. 27 dice:

"El Gobierno Federal está obligado a afianzar sus relaciones de paz y comercio con las potencias extranjeras, por medio de tratados que estén en conformidad con los principios de derecho público establecidos en esta Constitución."

Es lógico que la Constitución toque este aspecto en forma general, pues la política exterior depende de la situación mundial y está sujeta a las variaciones de ésta. La Constitución, so pena de verse sujeta a frecuentes cambios, no puede incluir la posición que la Nación debe ocupar dentro de la situación mundial.

En particular, los **Objetivos Supremos de proveer a la defensa común, promover el bienestar general y asegurar los beneficios de la libertad**, están muy ligados a la política exterior, por lo que las tareas indicadas en los **Objetivos Nacionales Constitucionales** no serán suficientes por sí solas para el cumplimiento de la **misión nacional**. Habrá que establecer, mediante un procedimiento de carácter nacional, otras tareas complementarias de las constitucionales, dependientes de la situación mundial, y que servirán para ubicar al país dentro de ella; es decir, fijar su rol internacional.

* Extraído del artículo "Introducción a la estrategia de Estado", publicado en el **Boletín de la E.G.N.**, N° 9.

Dichas tareas constituirán los **Objetivos Nacionales Complementarios**, cuya importancia se deriva de la influencia de la situación mundial sobre la situación interna.

La comparación entre los **Objetivos Políticos** de los países que, según las visiones globales, puedan tener alguna relación entre sí, permitirán establecer las coincidencias y disidencias entre ellos. Es probable que las coincidencias sean mayores entre los países que tienen fundamentos filosóficos similares, lo cual no quiere decir que no tengan disidencias, algunas de las cuales pueden ser graves.

El conflicto es el enfrentamiento entre Estados, originado en la disidencia surgida cuando alguno de los objetivos políticos de uno de ellos se opone a alguno de los del otro, interfiriéndolo e impidiendo todo o parte de su efecto. Por lo tanto; entre los Estados pueden subsistir simultáneamente varios conflictos, a los que habrá que catalogar según su importancia e inminencia, a fin de encarar su solución.

El acuerdo es lo opuesto al conflicto; es decir que lo han motivado objetivos políticos que, encarados en forma combinada entre las partes, permiten mejores soluciones que las unilaterales.

Dos países determinados pueden tener acuerdos y conflictos, y la importancia relativa de éstos establecerá el carácter dominante de la relación entre aquéllos.

El análisis de los **Objetivos Políticos** permite plantear los acuerdos y conflictos entre los Estados, los que pueden permanecer latentes, tener solución inmediata o reaparecer con intensidad diversa a través del tiempo.

A medida que se va avanzando en la estructura de objetivos supremos, nacionales y políticos, y de otros objetivos que se vayan estableciendo, el país irá contando con un conjunto de leyes, decretos, ordenanzas, disposiciones, etcétera, que regirán la vida del mismo.

En consecuencia, en el ámbito nacional, tanto gobernantes como gobernados deberán actuar dentro de las normas legales; y quienes se salgan de ellas, deberán ser sometidos a la acción de la justicia.

El poder dictar normas y ejercer justicia son capacidades privativas del Estado, que además debe disponer de la violencia física institucionalizada y exclusiva, en la forma de fuerzas de seguridad, con las que podrá hacer cumplir las normas establecidas.

Al tipo de acción que se desarrolla en la forma precedentemente descrita —esto es, dictar normas y hacerlas cumplir— la denominaremos **Acción Administrativa**. En consecuencia, resulta que toda la acción política que se desarrolla en el ámbito interior es acción administrativa.

En el ámbito exterior también existe una acción administrativa, pero de carácter limitado. Para que fuera total, sería necesario que los Estados perdieran algo de su soberanía, se incluyeran dentro de una organización internacional de carácter político, establecieran sus normas, y, a través de un proceso de organización y lucha política por el poder, constituyeran una autoridad supranacional capaz de ejercer justicia y hacer respetar sus decisiones.

La situación mundial muestra que hay normas internacionales no siempre aceptadas ni aplicadas. Hay organizaciones internacionales (mundiales y regionales); pero su poder es relativo. Hay pactos y acuerdos no siempre respetados. Hay usos y costumbres en las relaciones internacionales que a veces se siguen, y otras no.

En fin, hay algo que, según los intereses de las partes, puede o no puede tener valor.

Los Estados no están decididos a resolver sus conflictos exclusivamente mediante la acción administrativa. Ella se desarrolla tanto en el campo de la diplomacia como en el de las relaciones económicas internacionales, pero sin comprender a la totalidad de lo que se conoce como **Política Exterior**. La comprensión de esto fue lo que indujo a CLAUSEWITZ a decir que la guerra era la continuación de la política con otros medios. Pero la guerra no es el único medio que reemplaza a la acción administrativa en la política exterior, ni tampoco el Poder Militar es el único que se puede utilizar para ello.

Quando los Estados consideran insuficientes las posibilidades de la acción administrativa, suelen recurrir, además, al empleo de la fuerza, haciendo uso adecuado de sus recursos.

Los recursos son todos los existentes, tanto humanos como materiales, militares o de otra naturaleza, con las restricciones impuestas por las disponibilidades.

Denominamos **Estrategia de Estado** al procedimiento integral que desarrolla un Estado cuando decide recurrir a la acción estratégica para alcanzar sus objetivos políticos.

El establecimiento y actualización de los Objetivos Nacionales Complementarios implica, a su vez, un buen conocimiento de la Situación Política Mundial, la que debe ser objeto de un análisis especializado.

Se ha llegado, hasta ahora, a la formulación de la misión nacional; es decir, a la relación entre:

Objetivos Supremos y Objetivos Nacionales {
Constitucionales;
Complementarios.

A los objetivos del escalón siguiente, dentro de la estructura a que se ha hecho referencia anteriormente, los denominaremos **Objetivos Políticos**, y son los que surgen de las tareas que se impone quien ejerce el poder político (de ahí su denominación), a fin de lograr los Objetivos Nacionales (Constitucionales y Complementarios), que ahora constituyen el propósito de la Misión Política.

Los objetivos políticos surgen, en el seno de las organizaciones políticas, mediante un proceso particular; sufren variaciones impuestas por el proceso mismo; se establecen oficialmente a través de la organización que ejerce el poder político, y están siempre sujetos a las presiones de la acción política.

En el desarrollo de este trabajo se ha ido avanzando en la estructura de objetivos que un Estado debe armar para facilitar el logro de los fines individuales a través del esfuerzo conjunto.

En los párrafos precedentes hemos establecido la vinculación entre **Objetivos Supremos, Objetivos Nacionales y Objetivos Políticos**.

Los **Objetivos Supremos** representan las aspiraciones más generales de los Estados. Son susceptibles de interpretarse según los cambios que se vayan produciendo en los fines perseguidos por los individuos que constituyen la población, aunque los objetivos en sí no sufran modificación alguna.

Los **Objetivos Nacionales** representan la fundamentación filosófica en la que se sustentarán las relaciones país - hombre y país - mundo. Deben enfocar temas como:

- Garantías individuales;
- Democracia liberal; gobierno autoritario; gobierno totalitario;
- Desarrollo interno;
- Intercambio externo;
- Control político sobre otros Estados;
- Etcétera.

Se establecen respondiendo a factores geográficos, históricos, étnicos, sociales, económicos, etcétera, y, como su nombre lo indica, deben ser adoptados mediante un procedimiento que refleje el comienzo nacional.

Los **Objetivos Nacionales** establecen la base para la acción política, que de otro modo, además de no derivar de la voluntad nacional, podría resultar, algunas veces, improvisada e incompleta.

El primer análisis para establecer las relaciones entre Estados no parte, entonces, de los objetivos supremos, sino de los nacionales. Lo que se debe tratar de hacer,

es determinar el fundamento filosófico que ha inspirado a los objetivos nacionales; esto es, las intenciones profundas que alberga cada país, y que actuarán como móviles políticos.

Un análisis de este tipo será de suma utilidad en la fijación de las visiones globales, tanto mundiales como regionales. Se podría ver así qué países se aislarán, de quiénes y por qué; qué países en términos generales cooperarán entre sí y en qué aspecto; y quiénes competirán entre sí, ya sea en bloque o independientemente; todo ello con las excepciones o combinaciones que pudieran aparecer.

Basándose en los objetivos nacionales, la autoridad que ejerce el poder político, toma la decisión política de fijar los **Objetivos Políticos**.

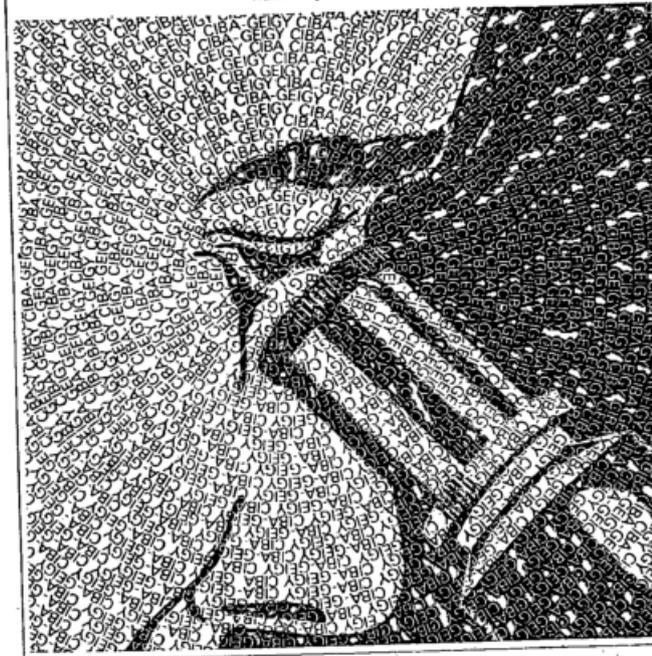
CURIOSIDAD

Ese es el motor que pone en marcha la voluntad creadora: es el aceite de cada nuevo descubrimiento del hombre. En la Química Industrial, la curiosidad es el componente básico de cada fórmula; a través de ella se llega a penetrar los misterios de la materia y transformarla en sustancias útiles al hombre y su mundo: colorantes, productos farmacéuticos, productos químicos industriales, insecticidas para el hogar, plaguicidas y herbicidas, materias plásticas, curtientes, etc. En el mundo de la química, el hombre y su curiosidad marcan el rumbo.

CIBA-GEIGY
CIBA-GEIGY ARGENTINA S.A.I.C. y F.

Ramallo 1851 - (1429) Buenos Aires - Tel. 701-2461

Tradición y dinamismo.



Archivo Nacional de Memoria

CINZANO
Calidad que se brinda.



INGENIERIA NAVAL

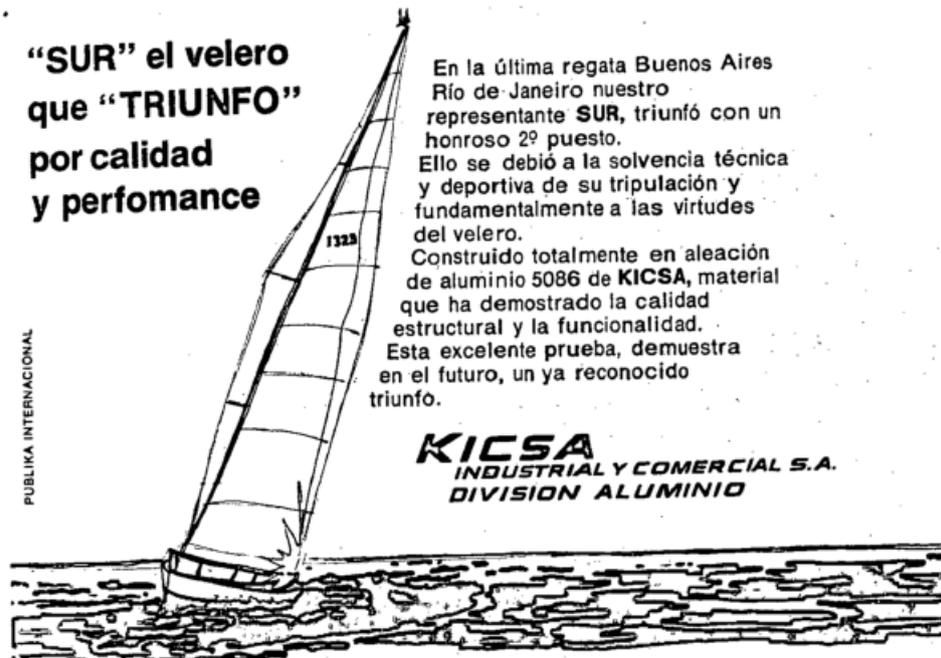
- Proyecto y dirección de obras
- Reparación y transformación de buques
- Construcción de pesqueros

OFICINAS: Av. L. N. Alem 424 8º piso
Capital Federal
31-0205/1713/7536 32-0364/1452/5485
Télex: 17407 SANYM AR

TALLERES: Dock Sud (Avellaneda) Alem 2245 201-9235/2840
Ing. White (Bahía Blanca) Lautaro y Magallanes 70-424

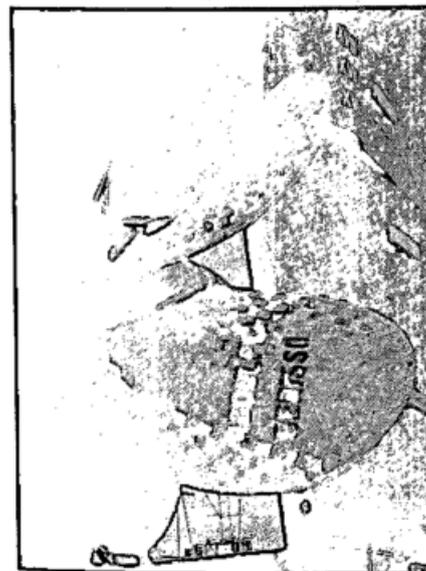
**"SUR" el velero
que "TRIUNFO"
por calidad
y performance**

PUBLICIA INTERNACIONAL



En la última regata Buenos Aires Río de Janeiro nuestro representante **SUR**, triunfó con un honroso 2º puesto. Ello se debió a la solvencia técnica y deportiva de su tripulación y fundamentalmente a las virtudes del velero. Construido totalmente en aleación de aluminio 5086 de **KICSA**, material que ha demostrado la calidad estructural y la funcionalidad. Esta excelente prueba, demuestra en el futuro, un ya reconocido triunfo.

KICSA
INDUSTRIAL Y COMERCIAL S.A.
DIVISION ALUMINIO



NODULFER BERISSO
S. R. L.

Fundición de bronce,
aluminio y hélices marinas

Fábrica y administración:
Av. 66 y Trieste - 1923 Berisso
Tel. 61-1956



ACA

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

75º ANIVERSARIO

**UNA ENTIDAD DE SERVICIOS,
AL SERVICIO DE SUS SOCIOS**

**Hay una industria
prioritaria para la seguridad
y defensa nacional
y Bagó la desarrolló en el país.**

Laboratorios Bagó, empresa auténticamente argentina, ha consolidado una industria farmoquímica independiente, de alta tecnología y vital importancia estratégica.

Un gran objetivo nacional que Laboratorios Bagó alcanza con responsabilidad científica, experimentada calidad, capacidad tecnológica y un continuo esfuerzo de investigación.



Investigación y Tecnología Argentina

 **ACINDAR**
INDUSTRIA ARGENTINA DE ACEROS S.A.

Salvat Editores Argentina, S.A.

- LITERATURA
- MEDICINA
- VETERINARIA
- AGRICULTURA

- ENCICLOPEDIAS
- HISTORIA
- ARTE
- GEOGRAFIA

CORRIENTES 2777

(1046) Buenos Aires

TEYMA



TÉCNICAS ELÉCTRICAS Y MECÁNICAS ABENGOA
S.A.I.C.F.A.

- INSTALACIONES ELECTROMECÁNICAS
- MONTAJES INDUSTRIALES ELÉCTRICOS Y MECÁNICOS
- COMUNICACIONES Y TELEFONÍA
- PROVISIÓN Y MONTAJE DE EQUIPOS ELECTRÓNICOS DE LA MÁS ALTA TECNOLOGÍA

Paseo Colón 439 - Buenos Aires - Tel. 34-6839-33-2140/1704/7922
Télex 011-7588 AR-TEYMA — Dirección Telegr. MELABEN



*Necesidad del
Poder naval.*

Estrategia naval y medios

Capitán de Navío (RE) JOSÉ MARÍA COHEN

Secretario de Estado de Coordinación y
Programación Social del Ministerio
de Bienestar Social.
Profesor Asesor y Miembro de los Consejos de
Estrategia y Estrategia Operacional de la
Escuela de Guerra Naval.

TALLERES INDUSMAR S.A.

ESPECIALISTAS EN PROPULSION NAVAL

REPARACIONES - MONTAJES - CONSTRUCCION DE REPUESTOS

Representantes de:

EISENWERKE REINTJES GMBH
(reductores-Inversores marinos)

BINDER MAGNETE GMBH
(frenos para ejes de hélices)

SEETECHNIK GMBH
(arrancadores motores Diesel)

JASTRAM WERKE KG
(hélices timón)

KUPPLUNGSTECHNIK GMBH
(acoplamientos)

VULKAN DO BRASIL
(acoplamientos elásticos)

Agentes de ventas de:

OUTIPERRET
(equipos limpieza de cascos
subacua)

CREPELLE & CIE.
(motores Diesel)

NECOHEA 741/747

1158 BUENOS AIRES

Telegramas: Dieselmotor
Telex: 21112 EGMAR AR
Tel. 23-8786 / 26-7208

NECESIDAD DEL PODER NAVAL. ESTRATEGIA NAVAL Y MEDIOS

Versión tomada de la grabación magnetofónica
de la conferencia pronunciada por el
Capitán de Navío (RE)
JOSÉ MARÍA COHEN

Hoy me toca a mí desarrollar la cuarta y última de las exposiciones de la serie que, con el título genérico de **Argentina y el Mar — Poder y Estrategia**, ha organizado la Escuela de Guerra Naval.

En la primera de las exposiciones anteriores, ustedes ya han tenido la oportunidad de analizar los intereses marítimos argentinos, su naturaleza, magnitud y valor, y sin duda habrán cobrado conciencia del significado e importancia del mar como fuente de múltiples formas de riqueza y poder para una nación, y, por lo tanto, de la presencia del mar en gran parte de la gama de los objetivos políticos que la Argentina se propone o debe proponerse lograr.

Luego han podido estudiar la influencia del mar en la geopolítica argentina, y habrán comprobado que si bien el mar no determina en forma absoluta, por lo menos sí condiciona marcadamente el presente y el futuro argentinos de la misma manera que marcó algunas de las líneas fundamentales de su desarrollo histórico, ya que su influencia se manifiesta en prácticamente todos los conflictos que la Argentina enfrenta en este momento, y por lo tanto, su presencia es fundamental en toda solución posible de los mismos.

Finalmente, ustedes habrán podido formarse un panorama amplio y completo de la ubicación de la Argentina en el marco de la situación mundial, en la cual el mar y la capacidad de usarlo constituyen uno de los rasgos distintivos y necesarios de toda política argentina que apunte al logro del desarrollo y de la seguridad, en un mundo crecientemente tensionado por conflictos de todo tipo.

Establecido así un gran marco de referencia, en el cual se describe la estructura de situaciones mundial y regional, se ubica a la Argentina en ese contexto, y se destaca la importancia del mar como elemento clave presente tanto en el planteo como en la solución de muchos de nuestros problemas políticos y económicos, me toca hoy exponer ante ustedes algunas ideas sobre el Poder Naval y su modo de empleo, vale decir, sobre los medios y acciones mediante los que, en última instancia, se hacen valer los derechos y se protegen los intereses en el mar.

Mi objetivo será, entonces, demostrar que el Poder Naval es uno de los instrumentos indispensables que la Argentina necesita para afrontar con éxito, no sólo los problemas de coyuntura que conforman la situación actual, sino también, y fundamentalmente, para influir sobre la estructura de situaciones en la que previsiblemente se verá inmersa en el futuro.

De este modo, y siguiendo un plan de exposición que irá de lo general a lo particular, hablaremos sobre la naturaleza del poder como herramienta para ejercitar la voluntad política de una nación, de la estrategia como técnica de empleo de ese poder, de la importancia y necesidad del Poder Naval como una de las formas esenciales del poder de una nación, y luego, en particular, de la necesidad de un Poder Naval argentino, analizando las capacidades que éste debe tener conforme a sus modos probables de empleo, en el espacio y en el tiempo.

Naturalmente, la vastedad y complejidad del tema, y el escaso tiempo disponible, me impondrán la necesidad de un balance muy ajustado entre la extensión, la profundidad y la claridad con que deberemos tratar los distintos tópicos. Sin duda que vamos a dejar algunas lagunas, pero espero que esos claros puedan ser llenados con las preguntas al término de la exposición, o en la sesión final de discusión.

Y así entramos de lleno en nuestro tema.

El mejor punto de partida para una síntesis como la que intentaremos hacer, lo encontraremos, a mi juicio, ubicándonos en el plano de la política, disciplina cuya materia propia es la elección de fines, y, más concretamente, en el ámbito que nos interesa, la elección de los fines u objetivos de un Estado.

Toda nación, al constituirse como Estado, se impone una serie de fines últimos, a los cuales deberá ir orientada toda su acción. En nuestro caso, esos fines últimos los encontramos en el Preámbulo de la Constitución Nacional, tal como ya se señaló en otra exposición, enunciados en seis frases escuetas que condensan todo lo que un pueblo puede aspirar para sí: constituir la unión nacional, afianzar la justicia, consolidar la paz interior, proveer a la defensa común, promover el bienestar general, y asegurar los beneficios de la libertad...

Es fácil advertir que estos fines, como tales, son prácticamente independientes del tiempo; y ello es así, porque, a la vez, se trata de enunciados muy amplios y generales. No obstante, sucede que el accionar de un Estado, en cada momento de su vida, se ve influenciado por una situación dada, determinada por sus condiciones internas y el contexto internacional en que vive; y además, será preciso reconocer que para poder materializar su acción, un Estado necesitará proponerse fines más concretos que los dados por enunciados tan genéricos.

Es por ello que en cada período de su vida un Estado deberá plantearse, de un modo u otro, una serie de fines u objetivos políticos, derivados de sus fines últimos, pero adaptados a su realidad presente, con contenidos más prácticos y mensurables, y tales que su logro sea

viable mediante acciones precisas. Así, por ejemplo, "Dotarse de un disuasivo nuclear" es un objetivo político posible que, derivado del objetivo final de "Proveer a la defensa común" y contribuyendo a su logro, puede constituir una respuesta válida para las necesidades de un momento dado, nuevo y distinto de cualquier otra instancia anterior de la vida de un Estado. Y así también, por ejemplo, "Transportar en buques de bandera propia el 50 por ciento de las cargas de importación y exportación del país", puede ser un objetivo político que, derivado del objetivo final de "Promover el bienestar general" y contribuyendo a su logro, sea una meta posible y deseable en un momento de la vida de un Estado.

Y serán precisamente objetivos políticos tales como éstos los que, al entrar en contacto con los objetivos políticos de otros Estados, darán a veces origen a situaciones de enfrentamiento, de colisión o de incompatibilidad en un grado u otro. Y de esa forma es como nacen los conflictos entre Estados, que se manifestarán haciendo que la consecución de los objetivos políticos de cada uno de ellos requiera, de ahí en adelante, vencer la oposición inteligente que ejercitará el otro.

Es entonces, cuando la confrontación de objetivos políticos da origen a conflictos internacionales, cuando la política, ciencia de los fines, debe recurrir a la estrategia, ciencia de los medios, por cuanto ella es la disciplina específica que trata de las formas de uso de la fuerza para la superación o solución de situaciones de ese género.

¿Qué queremos decir cuando hablamos de fuerza? Hablamos de fuerza en el sentido de coacción, de coerción. ¿A qué clase de fuerza nos referimos? A cualquiera, a la fuerza que se pueda aplicar en el terreno político, en el económico o en el militar. Y ¿a qué grado de fuerza aludimos? También a cualquiera, desde la simple presión amigable, hasta la guerra abierta y de mayor violencia.

La estrategia trata, entonces, del uso de la fuerza en todas sus formas y graduaciones, de modo que esta disciplina, antes limitada al campo militar y sólo aplicada durante la guerra, se ve extendida hoy a todos los campos en que es posible la acción de un Estado, y, además, usada en forma prácticamente continua y permanente. Las cosas han evolucionado de esta manera, porque, si bien hubo una época en que la mecánica de los conflictos respondía más o menos bien a una situación binaria de **paz o guerra**, hoy en día esto ya no es así, y la realidad muestra que un conflicto puede adoptar múltiples otras formas. Y esto no sólo debido a la influencia de CLAUSEWITZ, que predicó la guerra total en todos los campos, sino fundamentalmente debido a la influencia de la dialéctica marxista, que concibe la historia desarrollándose como un permanente conflicto entre poderes opuestos, que se superan en una síntesis que los engloba y destruye, pero que enseña encuentra su propia antítesis, y así sucesivamente, en un proceso continuo.

Es decir que ya no podemos hablar más de un simple esquema de **paz o guerra**, sino que la observación de las relaciones concretas entre Estados nos obliga a utilizar un esquema de posibilidades mucho

más complejo, al que se ha dado en llamar **espectro del conflicto**, y que consiste en una gama casi continua dentro de la cual el fenómeno **conflicto** puede ir adquiriendo todas las formas y graduaciones. Hay autores que han ensayado describir más de 30 o 40 formas y grados de conflicto, que pueden ubicarse entre lo que se llamaría la **paz absoluta** en un extremo de la gama, y la **destrucción absoluta** en el otro. Nosotros vamos a adoptar, a los fines de esta exposición, un esquema más sencillo, que se debe al GENERAL BEAUFRE, quien distingue cinco niveles básicos, uno de los cuales es la paz total (que por utópico desecharemos), y los otros cuatro son los que describiremos brevemente ahora.

El nivel que sigue a la paz completa es el de la intervención insidiosa, definida como una forma menor de conflicto, que puede manifestarse en una cierta hostilidad política, en prácticas comerciales desleales, en infiltración ideológica solapada, etcétera. El nivel siguiente sería el de la intervención abierta, que ya es más ostensible y manifiesta, y que puede adquirir, ante otras, la forma de movimientos subversivos alimentados desde fuera con el envío de armas, instructores o voluntarios. El nivel contiguo sería el de la guerra clásica, que se puede manifestar en una gran variedad de formas, que van desde una simple operación de policía, como la que los franceses y los belgas hicieron hace poco en el Zaire ante la agresión de los gendarmes katan-gueses que partieron de Angola, hasta una guerra como la de Vietnam. Y finalmente, llegamos al último nivel de conflictos, qué sería el de la guerra nuclear, que a su vez se puede desarrollar en una serie muy amplia de modos, que van desde un tiro de advertencia —lo que los franceses llaman el **tiro a la proa**—, o sea una bomba nuclear lanzada en algún lugar donde no cause daño, como expresión de la voluntad de usarla si las circunstancias lo imponen, hasta llegar, en el límite, al holocausto nuclear en escala planetaria.

Así las cosas, volvamos ahora a la estrategia, que, según dijimos, era la técnica del empleo de la fuerza para resolver o superar los conflictos. ¿Qué se necesita para superar un conflicto? La respuesta es simple: se necesita tener poder, o sea la capacidad para imponer a otros la voluntad propia. Pero ¿qué es lo que confiere poder a un Estado? Aquí también la respuesta es simple: la base del poder son los recursos que posea ese Estado, entendiendo por tales todos los bienes, materiales e inmateriales, que se puedan poner en acción en un momento dado. Y siguiendo, ¿qué es lo que respalda al poder de un Estado, cuya base son esos recursos efectivos con los que es capaz de actuar ya? El respaldo del poder es el potencial de un Estado, o sea la suma de todos los recursos no aplicados todavía, pero susceptibles de serlo; y, desde luego, ese potencial tendrá tanto más valor, cuanto con más eficacia, más eficiencia y más rápidamente se esté en condiciones de transformar los recursos potenciales en efectivos.

Lo que más nos interesa por ahora es el poder real y efectivo de un Estado en un momento dado, y es sobre este concepto que vamos a detenernos. Así como dijimos que la base del poder son los recur-

sos, y sabemos que éstos son aplicables a la acción, ya sea dentro o fuera del país, y ya sea en el campo de lo político, de lo económico o de lo militar, es evidente que ante un conflicto se hará necesario determinar cuántos y cuáles de tales recursos se aplicarán a la acción estratégica, o sea para hacer privar nuestra voluntad como Estado sobre la de otro que oponga resistencia a la materialización de nuestros objetivos políticos. Esto debe ser, evidentemente, materia de una decisión fundamental tomada en el nivel político más alto de un Estado, ya que conviene señalar que, en el límite, todos los recursos de una nación se pueden aplicar a la acción estratégica en desmedro del bienestar o del desarrollo internos, siempre que el objetivo perseguido justifique el precio que se quiera o se pueda pagar por lograrlo.

Tomada esta trascendente decisión acerca de qué recursos disponibles van a ser aplicados a la acción estratégica, frente a un conflicto real o previsible, se conforma con ellos el **poder estratégico nacional**, compuesto por un poder estratégico político, un poder estratégico económico y un poder militar, al que no llamaremos **estratégico**, porque lo es por naturaleza, y tal denominación sería redundante. Esta división del poder estratégico en componentes, que hemos adoptado, es más útil a los fines académicos que a los prácticos, y de hecho resulta arbitraria, ya que los llamados **componentes** están tan relacionados unos con otros que actúan siempre y necesariamente en forma concurrente, al punto que no puede concebirse el uso de uno de ellos sin la presencia de los otros en algún grado. De todos modos, y para seguir un esquema didáctico, vamos a tratar por separado cada uno de estos componentes: el político, el económico y el militar, si bien vamos a considerar los dos primeros en forma más somera para poder poner el acento sobre el poder militar, que es el que interesa en particular a los fines de esta exposición.

Vamos a hablar, entonces, en primer término, del poder estratégico político; vale decir, de la capacidad de un Estado para influir sobre las decisiones de otro en el campo político. ¿Qué es lo que confiere poder político a un Estado? Fundamentalmente, lo que la nación ES; o bien, en otras palabras, su valor y atracción como modelo para otras naciones, todo lo cual actúa a través de un mecanismo de estructura y funcionamiento muy complejos, y de naturaleza eminentemente cultural, del que procuraremos exponer algunas formas de acción.

Así, por ejemplo, un arma del poder estratégico político de un país podría ser la calidad de su producción artística, en la medida en que es apreciada en otros países, e influya sobre las valoraciones estéticas y las formas corrientes de pensamiento de otros pueblos. También podemos computar dentro de este arsenal de un país la atracción que despiertan sus modas, sus usos y sus costumbres, concediéndole la capacidad para imponerlos sobre la población de otros; pensemos, por ejemplo, en el prestigio de la moda francesa de hace algunos años, y también en el éxito de esa suerte de moda informal proveniente de los Estados Unidos, que, orientada hacia la gente joven,

ha logrado que ésta adopte un cierto género de música, un cierto corte de pelo, una cierta clase de ropa, etcétera, lo que se conecta directamente con la vertiente económica del poder que vamos a ver algo más adelante.

El poder estratégico político puede provenir, también, del prestigio deportivo, creado gracias al nivel de las performances de los deportistas de un país. Esto lo hemos comprobado nosotros en nuestro ámbito con el Mundial de Fútbol, que de alguna manera influyó para bien en la imagen internacional argentina. Citemos también, en ese mismo terreno, el torneo de ajedrez que se está disputando entre KARPOV y KORCHNOI, el que virtualmente se ha convertido en una especie de guerra santa entre la Unión Soviética y un disidente político. Podemos apreciar también el valor de lo político en las batallas olímpicas, que ya casi no pueden seguir llamándose juegos, en las cuales los Estados Unidos y Rusia compiten furiosamente para ver quién obtiene más medallas de oro o de plata, para exhibirlas como un índice de su supremacía. Y así podríamos seguir dando ejemplos, si bien los ya vistos son suficientes para dar una prueba evidente, no sólo de que la política ha invadido el deporte, sino de que el deporte se ha convertido en una herramienta política.

En otro orden de cosas, es visible que también confiere poder político estratégico la resonancia de las glorias pasadas de un país, de lo cual es una buena prueba el uso que hacen de su prestigio algunos antiguos imperios. Tanto es así, que podría decirse que existe una especie de abolengo internacional conforme al cual no pesaría lo mismo la opinión de un país como Francia o Inglaterra, que se descuenta mesurada, medida, objetiva y proyectada desde siglos de experiencia, que la de un país joven, al que se supone *a priori* inmaduro y propenso a reacciones emocionales poco controladas.

Continuando, también confiere poder político estratégico el grado de calidad de vida de la población de un país, exhibida como producto de su sistema político, económico y social. Así, por ejemplo, se promueve el modelo liberal de los Estados Unidos, gracias al cual todo el mundo tiene automóvil, o en los hogares hay toda clase de aparatos automáticos que hacen más llevaderos los trabajos domésticos; o bien se promueve el modelo socialdemócrata europeo (Suecia y Alemania Federal, por ejemplo), a través del cual la gente no solamente goza de un gran confort, sino que también está cubierta por una completa seguridad provista por el Estado, que otorga viviendas, salud, vacaciones, etcétera; y asimismo tenemos el modelo comunista, que se usa o se pretende usar para exportación como el tipo de sociedad en la cual no hay injusticias sociales, no hay clases, hay absoluta igualdad de oportunidades, etcétera.

El poder estratégico político es generado igualmente por la excelencia moral de las ideas que se sustentan, su coherencia y su eficacia práctica, con lo cual llegamos al terreno de la ideología, principal producto de exportación política de estos tiempos, y que se ha convertido en un arma estratégica terrible. Tenemos así, por ejemplo, el

tema de los derechos humanos, ideal muy noble en sí, usado paradójicamente por los dos bandos en lucha de un modo casi igualmente cínico y amoral. Pero sobre todo merece ser examinado el caso de la ideología marxista, presentada como única herramienta de liberación, igualdad, progreso social y justicia, mediante la cual, y a través de la infiltración en la población y estructuras de otro país, se logra el ideal de la estrategia política, que consiste en influir y controlar las decisiones de otro Estado desde dentro, tanto por la acción de los partidos comunistas organizados, como la de los grupos de presión, de los medios de difusión, de las cátedras universitarias, etcétera; forma de agresión que, desgraciadamente, conocemos muy bien.

Este poder estratégico político, del cual hemos analizado algunos mecanismos de acción, y que se ejerce a través de la deseabilidad de ciertos modelos o de la excelencia de ciertas ideas; a veces funciona exactamente al revés, o sea que lo que se proyecta es en realidad una imagen de miseria, de atraso y de subdesarrollo. Y esto lo usan a menudo como arma política muchos países afroasiáticos, tanto individualmente, a través del sentimiento de culpa que despiertan en los ex países colonizadores, como en función del número, ya que han llegado a ser tantos, que, de alguna manera, aun los países más poderosos del mundo se ven obligados en ciertas circunstancias a asegurarse su favor para ciertas votaciones que tienen lugar en los foros internacionales, y que les interesan particularmente.

El poder estratégico económico, según nuestro esquema, podemos definirlo como la capacidad de un Estado para influir sobre la voluntad de otros a través de lo económico.

¿Qué es lo que confiere poder estratégico económico a un país? En extrema síntesis, podemos decir que se lo confiere lo que ese país **tiene**, tanto en cuanto a riquezas como a conocimientos, y se controla a través de la voluntad de darlos o no. A veces esta acción es ejercida directamente por los Estados, y otras veces por las empresas nacionales o extranjeras que tienen su sede en esos Estados, en mayor o menor grado de acuerdo político con sus propios gobiernos. Y también lo ejercen las empresas multinacionales, que están por encima de los Estados y en ocasiones tienen mucho más poder que éstos; lo cual no es difícil de probar, ya que en la revista **Time** de hace unos meses se publicó la lista de los cien entes de mayor poder económico en el mundo, de los cuales, más de la mitad —aproximadamente el 52 por ciento— eran empresas, y sólo el resto, Estados nacionales.

¿Cómo se ejerce, cómo se manifiesta este poder estratégico económico? De múltiples modos, de los cuales citaremos algunos.

En primer término podríamos mencionar el caso de un país que posea un recurso que pocos tienen y muchos necesitan. Un ejemplo típico es el petróleo, que ha conferido a los árabes un poder económico muy grande, que ellos, además, usan políticamente con gran habilidad.

Otro caso se manifiesta cuando alguien domina netamente en el mundo una técnica **de punta**. Podemos citar, como ejemplo, la informática en los Estados Unidos, y, dentro de ese país, a IBM. En 1968,

Francia reunió todas sus empresas de informática en un **pool** apoyado fuertemente por el Estado, para crear una informática francesa, con la pretensión de extender su tecnología al mercado europeo; pero esta empresa fracasó rotundamente, y terminó tomando patentes IBM para poder subsistir, o sea que IBM, frente a una empresa extranjera creada para hacerle la competencia, no tuvo ningún inconveniente en concederle licencias para que pudiera mantenerse fabricando sus productos, dando así una clara medida de su absoluta superioridad en ese terreno.

Otro tipo de acción que concede poder económico estratégico a un país es la creación de demandas artificiales en otros a través del mecanismo que ya analizamos al tratar lo político, en cuanto a la imposición de costumbres, usos, etcétera. Un caso concreto es el de los **blue jeans**. Un **blue jean** fabricado por cualquier firma local, probablemente sea mejor y más fuerte que uno de una marca extranjera; pero estamos absolutamente seguros de que ninguno de nuestros jóvenes se pondría un **jean** de marca local si puede ponerse otro, de una de las marcas de renombre internacional. Esto, aparentemente trivial, implica en términos económicos el pago en divisas de **royalties** muy importantes a otro país. Y otro caso significativo es el de la música que hoy escucha la gente joven y que se impone a través de la propaganda, de los **disc-jockeys**, de la radio, la TV, etcétera; y es significativo, porque los derechos de autor que paga SADAIC en divisas al extranjero representan cifras realmente enormes.

Para seguir con otro caso, podemos mencionar el de las limitaciones que se imponen a la acción de un país por decisiones tomadas por empresas extranjeras con filiales radicadas en él. Un caso interesante tiene relación con la fabricación de varias marcas de autos en la Argentina. Si al precio de esos autos se le quitaran todos los recargos internos y otras cargas diversas, se podría pensar en venderlos en países vecinos, como Paraguay, Bolivia o Uruguay, por ejemplo. Sin embargo, no vamos a lograr tales ventas, porque esos países están en la órbita comercial de las casas matrices o de otras filiales de las mismas empresas radicadas en nuestro país, y en consecuencia esas operaciones, teóricamente viables, resultan en realidad utópicas. Es el mismo caso de algunos importantes laboratorios farmacéuticos extranjeros, con algunos de los cuales se habló para que, aprovechando las facilidades que se les dan en el país, la tecnología que aportamos y la calidad de nuestra mano de obra, trataran de constituir aquí una especie de **pool** para abastecer a la América latina; pero éste también resultó ser un proyecto utópico, porque el resto de América está abastecido por filiales locales de esas mismas empresas, o directamente por sus casas matrices.

Y finalmente, otro caso de poder estratégico económico que aún vale la pena mencionar, es el ejercido a través del **dumping** que actualmente practica Japón con su electrónica y con su acero; procedimiento mediante el cual está logrando imponerse en casi todos los mercados del mundo, sin que prácticamente nadie pueda competir razonablemente.

Y ahora, tras haber incursionado en lo político y en lo económico, ha llegado el momento oportuno de pasar a nuestro tema específico, que es el poder militar.

Al llegar a este género de poder, también, como hicimos antes, nos preguntaremos en qué se basa. ¿Por qué el poder militar de un Estado es capaz de influir sobre la voluntad de otros? Y la respuesta es: porque el poder militar tiene capacidad para hacer daño físico a las cosas y a las personas, y tiene, también, capacidad para apropiarse de cosas: territorios, riquezas, etcétera, de otros Estados, ya que, en definitiva, las armas sirven básicamente para dos usos simples: destruir algo o capturar algo. Es cierto que afinando el lápiz se pueden llegar a discernir otros efectos más sutiles: se puede amenazar, disuadir, amagar, etcétera; pero todo esto tendrá valor, sólo porque las armas son finalmente capaces de hacer daño.

Profundizar el tema del poder militar es particularmente importante, porque, en términos generales, se lo suele considerar la **última razón**; es decir que se piensa en apelar a él una vez que el poder estratégico político y el poder estratégico económico hayan fracasado. Esto es lo correcto; pero a la vez es producto de una visión muy parcial, incompleta, y por lo tanto peligrosa de la realidad; porque en el fondo el poder militar tiene una función mucho más importante, que consiste precisamente en hacer que el poder estratégico político y el poder estratégico económico no fracasen cuando se los emplea.

Entre nosotros ha habido una tradición —afortunadamente, rota— según la cual negociar era ceder, perder. Cuando la Argentina iba a negociar, ya sabía que iba a perder, y sólo restaba saber cuánto; pero esto, evidentemente, era una deformación de lo que significa negociar. Negociar, además de conciliar, es presionar, coercionar, amenazar; aunque esto, desde luego, no tiene por qué llevar necesariamente al uso efectivo del poder militar; es decir, al uso de las armas. Pero lo que sí es evidente, es que, en el límite, cualquier acción en el orden político o económico que se emprenda, se va a ver afectada en su credibilidad, continuidad y eficacia, si el oponente sabe que yo no estoy dispuesto a respaldarla con la fuerza bruta, ya sea por falta de ella, al no tener materialmente poder militar suficiente, o porque sabe de mi crónica y reiterada falta de voluntad política para usarla.

Es evidente, entonces, que un país no puede negociar si no tiene poder; y el poder, si no va acompañado de la fuerza, no tiene ninguna credibilidad y ningún sostén.

Y si, como ejercicio intelectual, hiciéramos a esta altura un análisis sobre la base de las capacidades de los poderes estratégico político y económico, y evaluáramos nuestras reales posibilidades como país para utilizarlas, quizá desde ya nos sentiríamos inclinados a reforzar bastante la necesidad de contar con un sustancial poder militar.

Pero no nos apresuremos, y analicemos, en cambio, más a fondo la naturaleza del poder militar.

¿Sobre qué deben aplicarse las armas? O sea, ¿qué cosas deberíamos destruir o capturar en un caso dado? En el léxico corriente,

Archivo del Ministerio de Economía

tales cosas suelen ser llamadas —incorrectamente— **objetivos estratégicos**. Pero, en concreto, ¿qué son estos llamados objetivos estratégicos? Y siempre según el uso común, diríamos: fuerzas militares, fábricas, ciudades, buques, puertos, caminos, etcétera. Pero, nuevamente, ¿en qué medida son importantes tales cosas por sí mismas? Y aquí, en cuanto nos detengamos a analizar un poco más a fondo esto, o sea por qué es importante un puente, una fábrica o tal puerto, vamos a llegar a la conclusión de que no lo son realmente en sí, sino en cuanto formen parte de una entidad más amplia que los comprenda y organice, o sea de un sistema cuyo funcionamiento resulte vital para un país. Esto significa que los buques, puertos, ciudades, carreteras o puentes adquieren significación en la medida que integren un sistema de cuyo buen funcionamiento dependa la capacidad de un país de mantener la lucha armada, ya sea tanto en lo que se refiere a su capacidad material, como a su capacidad moral de sostener la voluntad de resistir.

Para aclarar esto, veamos un ejemplo. ¿Por qué hundimos un petrolero enemigo? En realidad, no lo hundimos estrictamente por el valor de ese barco, ni por el del petróleo que contiene. Lo hacemos, porque ese petrolero y su carga forman parte de un conjunto orgánico mucho más amplio, que podríamos llamar **sistema petróleo** del adversario, integrado por los barcos que llevan el crudo de importación, los que hacen el cabotaje con el crudo que se saca de un zona del país y se destila en otra, los puertos y las tomas de mar por donde se lo desembarca, los oleoductos, las refinerías, los depósitos y hasta el sistema de distribución de los productos finales. Todo ello compone, entonces, un sistema orgánico y funcional único, y el petrolero que hundimos tiene importancia en tanto perturba al sistema, y en tanto éste sea importante para la capacidad del adversario de sostener la lucha.

En rigor, entonces, deberemos llamar **objetivos estratégicos** a cada uno de esos grandes sistemas que en un país contribuyen a sostener la capacidad y la voluntad de lucha. Y de ellos tendremos que seleccionar los mejores, para hacerlos objeto de la acción de nuestras armas.

Este proceso de selección tiene cuatro pasos: el primero es la identificación del sistema, para lo cual tendremos que estudiar su anatomía: qué cosas lo componen y dónde están, y también su fisiología, o sea cómo funciona el conjunto; y procediendo así, es fácil advertir que, además de un **sistema petróleo** de un país, se pueden identificar otros sistemas igualmente importantes, como el de **producción y distribución de energía eléctrica**, el de **transportes** entre un área y otra, o el de **Fuerzas Armadas**, compuesto por todos sus elementos, móviles y fijos, logísticos y operativos.

En segundo lugar, habrá que evaluar la importancia del sistema, o sea si un daño causado al mismo influye poco o mucho en la capacidad o voluntad del adversario para mantener la lucha. El daño que se produzca, podrá tener efectos políticos, económicos y/o propiamente

te militares, y habrá que evaluar y ordenar los mismos según su naturaleza y grado de incidencia, en una suerte de inventario de posibilidades. No sólo, entonces, deberemos seleccionar objetivos estratégicos, sino de entre ellos los más importantes, y, en especial, aquellos que sean vitales para el adversario.

Necesitamos, entonces, identificar, evaluar y seleccionar los objetivos estratégicos vitales. Pero esto no basta. Hay un tercer paso, que consiste en estudiar la sensibilidad del sistema; o sea estudiar cuánto tiempo transcurre entre la producción del daño a la cosa material que integra el sistema, y el momento en que éste empiece a funcionar mal, produciendo el efecto que se pretende en orden a deteriorar la capacidad del adversario de sostenerse. Por ejemplo, si nos viéramos envueltos en una guerra con otro país, y la capacidad propia de lucha fuese del orden de los quince días, porque eso es todo lo que la logística disponible nos permite afrontar, es obvio que habrá que pensar muy bien dónde aplicar el poder militar. Se puede pensar, por ejemplo, en aplicarlo sobre la capacidad del enemigo para producir acero y destruir sus altos hornos, lo cual, evidentemente, puede tener una enorme repercusión económica, pero en el futuro. Lo inmediato que surge es que en una guerra tan corta ese efecto no es adecuado, porque el acero que fabrican los altos hornos no tiene tiempo de llegar a convertirse en tanques, cañones o buques, que constituyen el peligro real y actual, de manera que ese objetivo estratégico vital no tiene la sensibilidad que hace falta, y por lo tanto se requerirá seleccionar otro que sí la tenga, y en consecuencia, permita obtener resultados definitivos en tiempo oportuno.

El cuarto paso del método consiste en seleccionar los objetivos estratégicos vitales más vulnerables, no en el sentido de que estén más o menos protegidos, sino vulnerables por su estructura: en cuanto a su dispersión, como capacidad para resistir a un cierto daño puntual, y en cuanto a lo que llamaríamos su redundancia, o sea su capacidad para funcionar por vías alternativas o sustitutivas, cuando una parte del sistema sea dañada.

Según esos criterios, un sistema de poca vulnerabilidad —por su gran dispersión y su gran redundancia— fue el sistema portuario y de transportes de Inglaterra, tal como se lo comprobó durante la Segunda Guerra Mundial. Con muchos puertos bien distribuidos, todos bien equipados, interconectados por una red caminera y ferroviaria que a su vez los comunicaba con los grandes centros de consumo, el conjunto funcionó de tal manera, que cuando un puerto era dañado, el resto del sistema continuaba funcionando, con una sobrecarga, pero siempre en operación.

Completados estos cuatro pasos, es evidente que lo que corresponde será seleccionar los objetivos que sean vitales, más sensibles y más vulnerables del adversario, y, sobre esos objetivos, cada uno de los cuales podrá tener sus componentes distribuidos en un cierto espacio, superpuesto en gran medida al de otro, y/o con elementos comunes a otro, habrá que hacer converger toda la acción del poder

militar, tanto la del poder terrestre como la del poder aéreo y la del poder naval, armonizados y conducidos por una Estrategia Militar Conjunta única.

Y considerando ahora la acción específica del poder naval, y teniendo en cuenta que por su naturaleza éste es capaz de actuar en el mar y desde el mar sobre las costas; la estrategia naval consistirá, en una primera aproximación, en aplicar el poder naval sobre aquellos elementos integrantes de los sistemas seleccionados, que estén precisamente en el mar y sobre las costas.

Inversamente, así como se identifican, evalúan, etcétera, los objetivos estratégicos vitales del enemigo, habrá que identificar y evaluar los propios: los primeros, para destruirlos o capturarlos, y los segundos, para protegerlos. Y entonces la estrategia naval —según una definición un poco más amplia, pero siempre imperfecta— será el arte de distribuir los medios navales en el espacio y en el tiempo, para dañar en forma rápida y al menor costo posible los objetivos estratégicos vitales del enemigo y proteger los propios.

Y a partir de aquí podemos entrar directamente en el tema del Poder Naval, que es el que más nos interesa para los fines de esta exposición.

Cualquier tipo de poder, ya sea el estratégico político, el estratégico económico o el militar en cualquiera de sus formas componentes: terrestre, aéreo y naval, se aplica concretamente en el espacio y en el tiempo. Pero ocurre que espacio y tiempo, siendo básicamente los mismos para todas las formas de poder, toman, sin embargo, para cada una de ellas, ciertas particularidades y modalidades que les son propias y que en cierta manera condicionan las formas de uso.

Esto hace que debamos hablar, aunque muy brevemente, del espacio y el tiempo **navales**, o sea del espacio y el tiempo particulares en que se mueve el Poder Naval.

Empezaremos tratando del espacio, que en nuestro caso es el mar, equivalente al **terreno** en el caso de las fuerzas terrestres. Pero este terreno tiene características muy especiales, tanto considerado en el plano horizontal como haciéndolo según un corte ideal en un plano vertical, y eso es lo que deberemos profundizar ahora.

Veamos qué sucede en el plano horizontal. En tierra existen los que pueden denominarse obstáculos naturales, hay una cierta topografía, se puede hablar de límites naturales, de fronteras, de ocupar territorio; se puede hablar de una maniobra militar condicionada de algún modo por el terreno; y, en ciertos casos, el terreno puede llegar a influir en grado tal sobre la maniobra, que la misma estará virtualmente como inscrita en la carta.

Pero estos caracteres de la tierra no tienen casi ninguna similitud con lo que pasa en el mar. La alta mar es una superficie uniforme e indiferenciada, en la que no se puede hablar de fronteras ni de obstáculos; las líneas trazadas en el agua no significan absolutamente nada; no se puede ocupar una zona de mar, ni tampoco cercarla, y la maniobra sólo estará limitada por las costas.

Aun así, a pesar de ser el mar una superficie uniforme e indiferenciada, existen las vías de comunicaciones; pero esas vías de comunicaciones marítimas tienen características también muy especiales, que las hacen totalmente diferentes de las terrestres. Las vías marítimas son carriles de comunicación que, por lo pronto, tienen centenares de millas de ancho, y que, en consecuencia, no pueden ser interrumpidas de la misma forma en que lo son un camino o una vía férrea; además, son caminos no trazados y variables, y más en tiempo de guerra, en los que no pesa tanto lo económico y sí la seguridad; y entonces, en lugar de diagramar las rutas según el camino más corto, corriente, y por ello peligroso, se las puede y debe desviar por otros más largos y menos frecuentados. Naturalmente, se puede decir que estas vías de comunicación salen de alguna parte y van a alguna otra parte. Efectivamente, salen de puertos y llegan a puertos, y las áreas marítimas que rodean a éstos son las llamadas **áreas focales**, que evidentemente tienen más interés que otras, porque allí la densidad de la navegación es mayor. No obstante, a pesar de existir las vías marítimas de comunicación y las áreas focales, sigue siendo válida la afirmación de que el mar como tal, y en comparación con la tierra, sigue siendo una superficie fundamentalmente uniforme, en la que las zonas de mar abierto son totalmente indiferenciables unas de otras, y donde el campo para la maniobra es casi ilimitado.

Si del plano horizontal pasamos ahora a considerar un corte vertical en el mar, nos damos cuenta de que es un medio no homogéneo, y que cuando hablamos de mar, estamos aludiendo en realidad tanto a lo que está encima de la superficie, como a la superficie misma y a lo que se encuentra por debajo de ella. El mar es, entonces, un ambiente complejo, donde la superficie marca una tremenda discontinuidad entre lo que pasa abajo y arriba. Para poner un ejemplo muy sencillo: para la detección de blancos sobre la superficie del mar se utiliza el **radar**; es decir, ondas electromagnéticas que se propagan en línea recta a 300.000 km. por segundo; se mide el tiempo que tardan las ondas desde que salen, llegan al blanco, se reflejan en él y vuelven, y así, dividiendo por dos ese tiempo, y conociendo la velocidad de la luz, se determina la distancia a que está el blanco. ¿Qué pasa debajo del agua? Las ondas electromagnéticas no se propagan, aunque la detección allí también se hace por un sistema similar, el **sonar**, en él que las ondas también van, se reflejan en el blanco y vuelven; pero esta vez se trata de ondas sónicas, que tienen una velocidad de unos 600 m. por segundo, y que, además, no se propagan en línea recta, sino en curvas, que dependen de la salinidad, de la presión y de la temperatura del agua, y son, en consecuencia, muy variables. Este diferente comportamiento de las profundidades del **mar**, es causa de sensibles diferencias prácticas, sobre todo en lo que hace, según hemos visto, a la obtención de información; y tanto es así, que, si calculamos la cantidad de información que se puede obtener por unidad de tiempo respecto de blancos por sobre y por debajo de la superficie,

veremos que en este último caso la misma será del orden de las 10.000 veces menor.

Estas características particulares del mar en el plano horizontal y en el plano vertical, tienen marcadas consecuencias estratégicas, o sea que ejercen una influencia decisiva sobre la forma en que se usa el Poder Naval. Estas consecuencias son muchas; pero vamos a limitarnos a mencionar sólo cuatro de ellas.

En primer lugar, a diferencia de lo que ocurre en tierra, el mar no facilita la defensiva. En tierra existen ciertas configuraciones que pueden permitir fortificar el campo, estableciendo sólidas líneas de resistencia. En el mar tal cosa no es posible, y por lo tanto ésta es una de las razones —hay muchas otras— por las cuales la defensiva naval es una mala inversión desde todo punto de vista.

En segundo término, el contacto con el enemigo en el mar no es una circunstancia normal. En tierra el enemigo está detrás de una línea ficticia, pero significativa; está más allá de un frente, y se está en contacto permanente con él. En cambio, en el mar esto no es así: de permanente que es en tierra, el contacto se transforma en una circunstancia puramente fortuita en el mar, que tendrá que ser buscada deliberadamente por uno u otro bando, o por los dos. En realidad, las fuerzas están en el mar una quizá sin saber que está la otra; o aun sabiendo que la otra está operando, se ignora dónde se encuentra con exactitud; o aun habiéndose sabido dónde estaba un cierto día y hora, no se sabe dónde está ahora; o incluso, conociéndose la posición, no se sabe muy bien cómo está compuesta. O sea que la situación de incertidumbre, siempre existente en la guerra, se acentúa aquí hasta convertirse en una de las notas que caracterizan el contacto entre fuerzas navales, y, por supuesto, condiciona notablemente a la estrategia naval, desde el momento que impone cumplir una serie de funciones en materia de obtención de información, que no son de aplicación tan intensa o frecuente para las otras fuerzas.

Otras características del empleo del Poder Naval, influenciado por el medio, es que el mar no se ocupa, no se cerca, no se puede evitar que el enemigo actúe en él. La noción de dominio del mar, entonces, es relativa: nadie puede dominar el mar por completo en todas partes y en todo momento. Los ingleses, con todo su dominio del Mediterráneo durante la Segunda Guerra Mundial, no podían evitar que los italianos salieran periódicamente a operar. Es así que el dominio del mar es una noción de tipo estadístico, que puede medirse en tal lapso y en tal área, según el grado de libertad de acción que, en promedio, se haya logrado ejercer.

Finalmente, la última de las cuatro consecuencias estratégicas de la particular estructura del medio físico en que actúan las fuerzas navales, es que en la estrategia naval los medios deben ser lo suficientemente complejos como para permitir toda clase de interacciones: entre la superficie y la superficie, entre la superficie y el medio submarino, entre el medio submarino y la superficie, entre el aire y la superficie,

etcétera, lo que muestra obviamente la necesidad de una multiplicidad de medios que no se requiere en ninguna de las otras fuerzas.

Y ahora, habiendo tocado aunque muy brevemente el tema del espacio en cuanto a la forma en que influencia a los medios navales y al modo de usarlos, vamos a hablar algo sobre el tiempo.

Tiempo, en estrategia, tiene tres significados: **duración**, o sea tiempo durante el cual se es capaz de mantener una cierta acción, o tiempo durante el cual se es capaz de sostener una situación desfavorable hasta adquirir suficiente poder como para revertirla, etcétera. Significa, también, **oportunidad**, o sea el momento en que se debe o se puede hacer algo, y significa también **ritmo**, o sea velocidad con que se desarrolle una secuencia de acciones.

No podemos hablar de todo esto; pero vamos a abordar, por lo menos, el análisis de un aspecto de la **duración** del tiempo naval. Ante un conflicto planteado con poco preaviso, como lo son normalmente hoy en día, es posible que la Fuerza Aérea pueda disponer de tiempo suficiente para comprar aviones; quizá el Ejército pueda alcanzar a comprar tanques; pero la Marina difícilmente pueda llegar a comprar buques, porque los buques de guerra no existen en el mercado internacional al alcance de la demanda más o menos inmediata. Desde que se diseña una unidad hasta que se la pone en servicio, normalmente transcurren entre siete y ocho años, y aun la reactivación de un buque en reserva puede llevar varios meses, de modo que dados estos valores de **duración**, conviene tener claro que si para las fuerzas aéreas o para las fuerzas terrestres podría tener sentido la movilización, ésta lo tendrá en mucho menor grado para la Marina. En el plazo de movilización, la Marina podrá incorporar más hombres, o podrá comprar algunos equipos más; pero ciertamente no va a poder conseguir más buques, y tendrá que combatir con los que tenga, lo cual debe hacernos pensar que si se pretende tener un Poder Naval que sea realmente útil, habrá que hacer lo necesario para que tenga siempre la magnitud adecuada: no se puede pensar en crear o incrementar un Poder Naval en poco tiempo.

Podríamos mencionar otra serie de consecuencias adicionales del elemento tiempo; pero precisamente el escaso elemento tiempo de que disponemos para esta exposición hace que debamos referirnos ya específicamente al Poder Naval en sí.

¿Cómo debe ser un Poder Naval? Ante todo, un Poder Naval debe ser balanceado. ¿Qué significa esto? Lo natural es imaginar que **balanceado** implica cierta idea de equilibrio, de proporción, de medida. ¿Medida de qué? ¿Proporción con respecto a qué? Pues, de un Poder Naval frente a otro Poder Naval globalmente considerados. Pero esto tampoco es tan simple, porque lo que sucede en realidad, es que cuando se dice que tal Poder Naval está balanceado respecto de tal otro, no se está indicando paridad, sino que se está hablando de superioridad: se quiere significar que tal Poder Naval es capaz de disputarle victoriosamente el dominio del mar al otro, eliminándolo de a poco,

o eliminándolo de golpe en una batalla decisiva, pero eliminándolo al fin.

Decimos, pues, que un Poder Naval debe ser balanceado respecto de otro Poder Naval potencialmente adversario, y esto implica adoptar una decisión política del más alto nivel, que habrá que materializar según ciertos criterios estratégicos.

Hay varios criterios de balance que la historia ha registrado, y creo que conviene citar por lo menos algunos de ellos. Uno, el que se denominó **two power standard**, es el que aplicó Inglaterra mientras detentó el dominio del mar y sostuvo su Imperio. Este criterio era muy simple: mantener dos flotas; la primera, superior en número y en toda clase de armas a la flota extranjera más poderosa, y la otra, superior en número de buques y en armas a la flota extranjera que siguiera en orden a la anterior.

Puede advertirse aquí que este criterio de balanceo implica en realidad un extremo desbalance, o sea que supone y busca la superioridad neta de fuerzas.

Hubo también otro criterio histórico, que se llamó el **one power standard** —el criterio de un solo poder—, que fue el adoptado por los Estados Unidos a fines del siglo pasado sobre la base de las ideas del ALMIRANTE MAHAN, y que también aplicó la Argentina a principios de este siglo por influencia del ALMIRANTE STORNI. Para los Estados Unidos, este criterio se expresaba más o menos así: si los Estados Unidos tienen un enemigo en el Atlántico —que en esa época fue identificado como Inglaterra— y un enemigo en el Pacífico (Japón), no se puede pensar en tener una flota que sea superior a las dos juntas; pero sí se debe pensar en tener una flota que sea superior a cada una de ellas por separado, y debe hacerse uso de la ventajosa posición central que provee el canal de Panamá, para mover las unidades de un mar a otro, de manera de ser siempre superior en uno o en otro. En el caso de la Argentina, el criterio del ALMIRANTE STORNI —que se aplicó y materializó— fue: la Argentina no puede pretender ser superior a la flota del Brasil y de Chile juntas; pero sí debe ser superior a la de Chile y a la del Brasil por separado, y debe aprovechar su posición central en el Atlántico respecto de esos dos países, para evitar que ambas se junten.

Se puede observar, entonces, que en el **two power standard** la idea de balance es un poco más complicada que en el caso anterior. En el ejemplo de Inglaterra, el balance se daba simplemente por masa de fuerzas, que eran muy superiores a las otras del mismo orden juntas. Aquí, en cambio, el balance está dado por una combinación de fuerzas dosificadas, de posiciones ventajosas y de una maniobra estratégica adecuada, lo cual nos sirve no sólo para señalar una mayor complejidad conceptual, sino, además, para ver desde ya que el Poder Naval está constituido, en el fondo, por la integración de fuerzas, posiciones y una estrategia, idea que vamos a desarrollar un poco más adelante.

Hoy en día los criterios no son tan simples, o por lo menos no se aplican tan simplemente. Incluso, los países no dicen hoy, como

decían antes, de qué forma y versus quién balancean sus flotas; pero aun así es posible inferirlo de algún modo en ciertos casos.

Ensayemos deducir, por ejemplo, el balance naval de Inglaterra en la actualidad. Su Poder Naval tiene un componente nuclear —lógicamente, contra la Unión Soviética— que le sirve, además, para valorizar su presencia en la alianza europea con los Estados Unidos, es decir, para retener un cierto margen de libertad de acción política frente al enorme peso de ese país. ¿Y cómo y contra quién se balancean sus fuerzas navales convencionales? En primer término, se las concibe combinadas con las otras de la Alianza Atlántica, de modo que el conjunto balancee a la Unión Soviética, y, además, se las balancea también en el sentido de tener suficiente cantidad de buques y de bases propias o amigas distribuidas por el mundo, de modo de poder hacer acto de presencia en aquellos lugares donde todavía se conservan intereses no cubiertos por la Alianza Atlántica, y susceptibles de ser eventualmente perturbados.

Advertimos, pues, que la noción de balance naval global de poder frente a poder, en este momento, es bastante más difusa de lo que era según los criterios clásicos. Pero, de cualquier modo, hay algo que es innegable: ningún Poder Naval se crea en el vacío, todo Poder Naval se balancea y se dimensiona con vistas a superar a otro u otros. El problema, en síntesis, es simple y a la vez difícil: se trata de elegir bien el enemigo, y de **balancear** técnicamente bien respecto de su Poder Naval.

Dijimos ya que el Poder Naval está integrado por fuerzas, posiciones y estrategia, elementos a los que llamaremos **factores**, porque conforman un producto en el que ninguno puede ser cero, a riesgo de que el resultado sea nulo. Vamos a hablar ahora de estos tres factores componentes del Poder Naval.

Iniciemos con la estrategia. La estrategia integra el Poder Naval en realidad antes que el Poder Naval exista, porque el pensamiento estratégico es el que crea las fuerzas, el que crea las posiciones a partir de la geografía; y luego —ya en el orden operacional— es el que anima las fuerzas y las posiciones, para ejercer en los hechos el Poder Naval. La estrategia es el más barato de los componentes del Poder Naval: exige solamente materia gris, papel y lápiz, y por eso a veces no se la suele valorizar suficientemente, y así también es el factor —por supuesto, sin hacer milagros— capaz de superar la inferioridad, cuando se cuenta con fuerzas insuficientes y/o posiciones inadecuadas.

Hablemos ahora de las posiciones, que son los puntos de apoyo de la fuerza en tanto sirven de brazo de palanca para aplicarla. Es importante destacar esto, porque se suele decir que hay posiciones **estratégicas** que dominan o controlan tal o cual área, cuando en realidad ninguna posición domina ni controla nada por sí misma, sino sólo en la medida que lo hagan las fuerzas móviles que se apoyan en ella.

El valor de una posición está dado por tres caracteres. El primero, su **ubicación geográfica**. Una posición debe tener una buena ubicación geográfica; pero ¿respecto de qué? Respecto de los objetivos estratégicos vitales que se supone deben dañar las fuerzas que en ella se basan, o de los objetivos estratégicos vitales que deben defender esas fuerzas. Una posición sin fuerzas, por más bien ubicada que esté, no tiene valor, y el caso típico podemos ejemplificarlo con Singapur a principios de la guerra del 39, que constituía una posición perfectamente bien ubicada respecto de todos los intereses ingleses a proteger en la zona; pero no tenía fuerzas, por lo que allí tanto no existía Poder Naval, que al final se la perdió a manos de los japoneses.

Una posición, para que sirva, debe cumplir, además, una segunda condición, y es que realmente constituya un **apoyo para las fuerzas que sostiene**, o sea que tenga abastecimientos, diques secos, grúas; que tenga, en síntesis, todos los medios y servicios que una flota necesita para estar en condiciones de operar.

Por fin, la tercera condición que debe cumplir una posición es **que pueda abastecerse ella misma con facilidad y seguridad** de todo aquello que ella y los buques necesitan, y, además, pueda defenderse a sí misma contra las fuerzas del adversario. Obviamente, entonces, no cualquier Base es una buena posición.

Las posiciones resultan así muy importantes como integrantes del Poder Naval. En época de la vela, no lo eran tanto, porque los buques podían abastecerse prácticamente de todo en cualquier parte; pero empezaron a cobrar importancia cuando se inició la era del vapor, y hubo que contar con depósitos de carbón diseminados por todo el mundo, cosa que Inglaterra se encargó de lograr antes y en mayor medida que nadie. Hoy en día, con la propulsión atómica, se podría llegar a pensar que las posiciones podrían volver a tener el mismo reducido valor que antes; pero a todas luces esto no es así, y la prueba más clara la dan los grandes esfuerzos que hacen tanto los Estados Unidos como la Unión Soviética para asegurarse bases en todo el mundo, cosa que, entre paréntesis, ya ha hecho Rusia en el Índico, y ahora está en vías de lograr en toda la costa de África.

Ya hemos tratado de las posiciones y de la estrategia. Vamos a hablar ahora de las fuerzas, que también deben ser balanceadas, no sólo formando un todo armónico con las posiciones y la estrategia, sino poseyendo, además, una especie de balance interno que habrá que medir según tres aspectos que vamos a desarrollar por separado.

Hablemos primero del balance que debe existir entre los componentes orgánicos de una fuerza naval. Puede haber un componente a flote, la flota; puede existir la aviación naval, y puede haber también infantería de marina; pero el balance no se dará por el simple hecho de que existan los tres componentes, sino cuando existan los componentes necesarios y cada uno de ellos en la medida necesaria, donde la necesidad se mide según la aptitud del todo para ejecutar una cierta maniobra estratégica en un caso específico dado. Esto

quiere decir, por ejemplo, que de nada valdría tener una infantería de marina muy bien dotada, si no existieran suficientes buques para transportarla, protegerla y desembarcarla; de nada valdría tener un portaviones con aviación de ataque, si el daño que pudieran hacer al enemigo los aviones embarcados no compensara el valor de los medios que hay que disponer alrededor del portaviones para protegerlo; todo ello, naturalmente, en relación con las situaciones concretas para las cuales se prevea emplear las fuerzas.

Lo ideal sería tener fuerzas que sirvieran para cualquier guerra: en cualquier parte, contra cualquiera y en cualquier momento. Y esto quizá se lo puedan permitir las grandes potencias; pero, ciertamente, no nosotros. De ahí que no sea viable la idea de tomar como modelo una fuerza de primera magnitud y reducirla en escala, manteniendo las proporciones, y suponer luego que esa fuerza pequeña será, como su modelo, apta para afrontar cualquier amenaza proporcionada. Eso sería lo mismo que pensar que en un departamento de 100 m² se pudiera usar la misma distribución interna que tiene otro de 400 m², manteniendo una comodidad proporcional: así no se tendrían fuerzas balanceadas, sino fuerzas deformadas, y por lo tanto, ineptas. De modo que, es importante subrayarlo, una fuerza naval pequeña debe tener, más que ninguna otra, una estructura interna en cuanto a sus componentes orgánicos y a la proporción entre los mismos, tal que sea apta para las situaciones específicas para las cuales fue pensada y se la supone necesaria.

El segundo tipo de balance que es preciso lograr dentro de las fuerzas, es el que debe existir entre el número de misiones que les son atribuidas, la cantidad de unidades con que es posible contar, y el grado de diversificación de esas unidades. Tomaremos dos casos extremos. Un país que pueda permitirse tener una gran cantidad de medios, podrá atribuir muchas misiones a su marina —como es el caso de los Estados Unidos y de Rusia—, y probablemente también podrá dotarse de muchos tipos de medios diferentes y muy especializados, como, por ejemplo, unidades que sirvan exclusivamente para la lucha antisubmarina, o unidades específicamente antiáreas, unidades anfibas de toda clase, y muchas otras variedades. En el caso inverso, tomemos un país que no puede permitirse tener gran cantidad de medios; por ejemplo, Bélgica. ¿Cómo resuelve su problema? Muy fácilmente: tiene asignadas pocas misiones para su marina, porque su estrategia no la piensa por sí, sino como integrante de la NATO; y aun dentro de esa Alianza, sólo toma para sí la tarea de hacer la guerra de minas, en función de que las restantes son asumidas por los otros aliados más poderosos. Y así, Bélgica puede tener fuerzas balanceadas con muy pocos tipos de medios, tales como barreminas y cazaminas.

Resulta claro hasta aquí que aquellos países que tienen mucho, resuelven este balance por **mucho**, y los que tienen poco, muchas veces pueden resolverlo igualmente bien por la línea de **poco**. Pero el problema grave se presenta cuando un país tiene muchas misiones pensadas para su marina, pero sólo puede dotarse de pocos medios. Un

país que, en estas condiciones, opte por tener muchos tipos de unidades diferentes, puede terminar configurando una especie de muestrario de prototipos que en definitiva no servirá para gran cosa; o, si opta, en cambio, por tener pocos tipos distintos, entonces sus fuerzas no le servirán seguramente para todas las misiones. La solución no es mágica: lo único sensato que debe hacer un país en estas circunstancias es disminuir el número de misiones que atribuya a su marina, lo que nos lleva otra vez a señalar que un país chico no puede pensar en cualquier guerra: debe prepararse para las que sean más probables y más peligrosas; y esas hipótesis deben ser perfectamente delimitadas y exhaustivamente resueltas.

Pasemos ahora al tercer tipo de balance interno que deben tener las fuerzas, que es el que debe existir entre cantidad y calidad. Esto plantea problemas que generalmente son bastante complicados; pero tocaremos únicamente dos facetas de este tema.

La primera será el análisis de las condiciones en las cuales la calidad pueda llegar a compensar la inferioridad numérica. Tomemos un caso que ayude a clarificar la cuestión: ¿Cuándo y en qué condiciones, pocos buques pueden superar a muchas unidades semejantes, suponiendo igual calidad de tripulaciones, de adiestramiento y de todos los otros factores operacionales normales? Sólo cuando esos pocos buques tengan incorporado algún nuevo elemento ofensivo no convencional —un salto tecnológico— que los otros no tengan. Sólo así la calidad podrá reemplazar al número, ya que en cuanto ambos bandos estén al mismo nivel tecnológico, volverá a pesar, naturalmente, el número. Un ejemplo concreto es el de los misiles superficie-superficie, armas que tienen alrededor de las 38 millas de alcance y una notable precisión en comparación con los cañones navales clásicos de seis pulgadas, por ejemplo, cuyo alcance práctico es del orden de las diez millas. Es evidente que unos pocos buques con estas armas son teóricamente capaces de destruir completamente una flota mucho mayor dotada solamente de cañones, sin sufrir un solo impacto. Obviamente, sería suficiente que el otro bando incorporara ese mismo tipo de arma, para que el número sea otra vez determinante. Pensemos, entonces, en que un país que no crea tecnología, no podrá confiar demasiado en esto, porque aunque adquiera un arma nueva, su adversario podrá emparejarlo comprándola a su vez al mismo o a otro proveedor.

El otro aspecto que también conviene analizar, y nos interesa particularmente, es la medida en que un país que no produce tecnología de punta, puede incrementar el valor de sus fuerzas incorporando calidad en forma de medios muy avanzados adquiridos en el exterior. En esto habrá que tener en cuenta fundamentalmente los costos de compra y de mantenimiento, porque siendo ambos muy elevados, los medios que se podrán comprar, serán pocos, y dado que además el mantenimiento suele ser generalmente muy complicado, y probablemente no se cuente con todo lo necesario para realizarlo con el rigor y la frecuencia deseables, puede correrse el riesgo de que un día,

cuando se empleen en combate esas armas o equipos sofisticados, éstos fallen o no rindan en la medida de lo esperado, y no existan otros que los suplan. Esto plantea el caso de si una marina como la nuestra debe incorporar elementos tecnológicos de avanzada o no. La respuesta es categóricamente Sí, y la Marina lo está haciendo ya, por dos razones. Primero, porque no podemos permitir que la brecha tecnológica existente con respecto a los países más desarrollados se expanda cada vez más: si no empezamos ahora, dentro de pocos años va a resultar totalmente inútil intentarlo; y luego, porque nuestros vecinos lo están haciendo. De todas maneras, parecería que, en estas condiciones, apostar todo únicamente a la carta del material tecnológicamente avanzado puede no ser del todo prudente; quizá le convenga a la Argentina mantener, además, medios más rústicos, más fuertes y confiables, y, si no existieran en el mercado, fabricarlos, como efectivamente ya se está haciendo en cuanto a algunos medios de ese tipo.

Recapitulando ahora, dijimos que un Poder Naval balanceado es un Poder Naval dimensionado globalmente para ser superior a otro real o potencialmente adverso; lo descompusimos en los factores que lo integran: fuerzas, posiciones y estrategia, y analizamos el balance entre los componentes y los varios balances internos de las fuerzas, con lo cual podemos considerar completa esta visión sintética sobre la noción técnica de Poder Naval.

Ahora bien, y pasando al terreno práctico, ¿por qué la Argentina necesita un Poder Naval?

La Argentina necesita un poder naval —verdad de Perogrullo—, simplemente porque no puede prescindir de él. Esto es así aun desde el tiempo de paz —paz entre comillas—, en razón de todos los conflictos que tenemos planteados, conforme ya se vio en las exposiciones anteriores, por la innegable y constante presencia del mar en todos ellos, por la importancia de los intereses marítimos en juego en torno de los mismos, y —¿por qué no?— por la relativa debilidad de nuestros poderes estratégicos político y económico. Y ese Poder Naval es necesario ya, no sólo porque los conflictos no esperan, sino también porque el no tenerlo en grado suficiente puede incluso agravar o precipitar el desenlace de los mismos.

¿Y qué pasaría si de esta paz pasáramos a la situación de guerra? ¿Qué guerra? Tomemos los dos casos extremos: imaginemos, por un lado, una guerra de escala mundial, y supongamos, por el otro, una guerra local, con uno de nuestros vecinos.

¿Cómo sería una guerra mundial? Evidentemente, sus características van a depender de demasiados factores que no es del caso analizar aquí; pero, para nosotros, en el fondo, no podría ofrecer demasiadas variantes. Por lo pronto, estaríamos enrolados en Occidente, ya sea como beligerantes o como neutrales benevolentes. Nuestra contribución al conflicto, de todos modos, estaría dada fundamentalmente por el aporte de nuestras materias primas de exportación. ¿Y qué pasaría con las importaciones, con esas otras materias primas

que nosotros necesitamos como insumos vitales de nuestras industrias? Obviamente, se vería dificultado su ingreso, no solamente por la acción del enemigo, que trataría de frenar todo tráfico, sino, además, porque sería muy difícil obtener la prioridad necesaria dentro de la alianza; y ello en razón de que esos mismos materiales que precisamos para vivir, los van a necesitar también las grandes potencias aliadas que estarán llevando el mayor peso de la guerra, y, además, los otros países que, aliados secundarios como nosotros, van a estar en idéntica o parecida situación.

Entonces, ¿para qué serviría nuestro poder naval en tales circunstancias? Servirá para dos cosas; es decir, tendrá un rol doble: primero, para proteger a nuestro tráfico mercante de la acción del enemigo, y segundo, para valorizarnos políticamente en el seno de la alianza, de manera de obtener las prioridades que necesitamos, ya sea en cuanto a materias primas o en disponibilidad de bodegas.

¿Qué pasaría ahora en el caso del otro extremo: un conflicto local? Podríamos estar solos o con aliados débiles frente a un vecino fuerte. En el supuesto de que tengamos la benevolente neutralidad de alguna gran potencia, no sería prudente esperar que nos proveyera una ayuda sustancial. Otros vecinos del área podrían estar expectantes para ver quién gana y quién pierde, para volcarse oportunamente del lado que convenga. Y si tenemos en cuenta ahora los intereses marítimos propios en juego, los intereses marítimos de nuestros vecinos importantes y la magnitud de sus fuerzas navales, llegaremos necesariamente a la conclusión de que el mar va a ser un escenario lógico y privilegiado de las acciones bélicas.

Además, es probable que nos veamos sometidos a presiones muy fuertes de eventuales **pacificadores** —Naciones Unidas, OEA u otros—, que podrían terminar interviniendo como lo han hecho en tantas partes tantas otras veces. Y de ser así, dada nuestra situación geoestratégica, la vía de esa intervención será casi obligadamente el mar. Por lo cual, en una guerra de este tipo, podríamos encontrarnos luchando solos, sin ayuda de nadie, sólo con lo que tenemos, y además, en el peor de los casos, luchando también contra los pacificadores interesados.

Podemos afirmar, entonces, que la Argentina precisa tener un Poder Naval, por razones muy válidas y de mucho peso. Ahora bien; tengamos en cuenta que en materia de Poder Naval, nuestras posiciones —como ya lo decía STORNI en 1916— no son muy ventajosas, y que nuestra estrategia puede llegar a ser quizá excelente; pero no podrá obrar maravillas: por lo tanto, precisamos fuerzas en cantidades suficientes. Y aquí la pregunta: ¿Con respecto a quién deberíamos balancear nuestro Poder Naval en conjunto: fuerzas, posiciones y estrategia? Probablemente, no podamos pensar ya en balancearlo, como se hizo hace años, con respecto a Chile y el Brasil juntos; pero sí se podría pensar, por ejemplo, en lograr el balance frente al Poder Naval del vecino más fuerte de la región, pensando que si lo tenemos bien balanceado en ese caso, estará aun mejor balanceado con

respecto al de los otros, y, en el caso de un conflicto general, sería una fuerza de suficiente importancia como para proteger nuestros intereses de todo tipo, frente al enemigo y en relación con los eventuales aliados.

X De esta manera, entonces, pensando que este Poder Naval es necesario, ¿qué características debe tener? Son muchas y muy interesantes; pero aquí, por razones de tiempo, sólo voy a enunciar cuatro.

La primera: nuestro Poder Naval debe tener una capacidad de ataque aéreo embarcado, o sea que debe contar, por lo menos, con un portaviones o unidad equivalente. ¿Por qué? Por dos razones: primera, porque sabiendo cuáles son y dónde están los objetivos estratégicos vitales de nuestros vecinos más poderosos, podemos concluir que los blancos más rentables están en el mar o en las costas, y por lo tanto, debemos tener la capacidad de dañarlos donde estén; y en segundo término, porque esta capacidad es capital en razón de su polivalencia, ya que sirve tanto para el ataque como para la defensa: contra buques mercantes o de guerra, o contra blancos terrestres, y, en fin, para dañar prácticamente cualquier tipo de blanco en cualquier parte. Y hago notar que hablamos de portaviones o una unidad equivalente, porque hay ciertas variantes del portaviones clásico que están apareciendo en los últimos tiempos, y que quizá puedan ofrecernos una respuesta interesante en el futuro.

La segunda característica que debe tener nuestro Poder Naval, es la de poseer una capacidad anfibia, o sea para desembarcar una fuerza en una costa hostil. ¿Por qué? Primero, por la misma razón que mencionamos antes: porque observando a nuestros vecinos en la hipótesis de una guerra en el marco regional, vemos que existe una importantísima variedad de intereses, no sólo marítimos, sino de otros tipos, que están localizados en las costas. Y luego, porque la capacidad anfibia ejercida desde el mar constituye una amenaza difusa que pesa sobre toda una larga línea de costa, manteniendo al adversario en la incertidumbre, y obligándolo a distraer y dispersar fuerzas de defensa, que de otro modo quedarían libres de ser aplicadas para fines ofensivos.

Una tercera característica que debe tener nuestro Poder Naval, es la de poseer una capacidad de ataque submarino. ¿Por qué? Porque el submarino es el medio más eficaz contra las fuerzas navales, por sus posibilidades de aprovechar la sorpresa, y, además, porque es polivalente; es decir, sirve contra cualquier blanco a flote.

Y, por fin, la cuarta característica que quiero mencionar, es que nuestro Poder Naval debe tener una capacidad de sostén logístico móvil, o sean petroleros rápidos, buques de abastecimiento, etcétera. ¿Por qué? Porque si estudiamos nuestros posibles teatros de operaciones y nuestra relativa pobreza en posiciones adecuadas, veremos que casi siempre vamos a tener que operar lejos de nuestras Bases; es decir, vamos a necesitar el abastecimiento junto con las fuerzas.

Aceptemos mencionar sólo estas cuatro capacidades, y dejemos por ahora las restantes. Pero, aun así, podemos decir, desde ya, que

Archivo Nacional de Memoria

todas ellas son muy caras y difíciles de mantener; pero, lamentablemente, no hay otra solución posible. Si la Marina no tuviera por lo menos estas pocas capacidades que acabamos de señalar, sería apenas una eficiente —y a lo mejor ni siquiera eso— fuerza de guardacostas, con ningún valor estratégico. Y en tal caso, si el único criterio de decisión fuese el económico, más valdría la pena no tenerla. Lo que ocurre es que, así como ya vimos que una fuerza naval que no quiera o no pueda tener suficientes medios, deberá limitar sus misiones posibles; un país que no quiera o no pueda darse un Poder Naval adecuado a sus pretensiones, tendrá que limitar sus objetivos políticos. No hay nada que valga la pena que pueda conseguirse sin esfuerzo: siempre hay que pagar un precio, y, en este caso, el precio del éxito es el del Poder Naval.

De esta manera podemos dar por terminada esta exposición.

Hemos hecho una rápida incursión sobre las nociones de poder, de estrategia y de Poder Naval, y creo haber dado buenas razones que prueban la necesidad de contar con un Poder Naval adecuado para la Argentina. No sería razonable suponer que este panorama haya sido completo o exhaustivo; pero, aun así, tengo la esperanza de haber despertado en ustedes interés y preocupación por estos temas, y sobre todo, haber podido demostrarles que, contra los que puedan decir que tener un Poder Naval es un lujo para la Argentina, lo cierto es que NO tener un Poder Naval es uno de los lujos que la Argentina no se puede permitir.

la fabrica de buques

Astilleros Alianza S.A.

TELEFONIA RURAL MOTOROLA/bgh

Aprobada por la Secretaría de Comunicaciones

Telefonía Rural Motorola/BGH, el sistema automático de múltiple acceso, comunica con todas las ventajas del sistema

por línea: tono, discado automático, comunicaciones directas y simultáneas, total privacidad.



SICOM-SISTEMAS DE COMUNICACIONES S.A.

Brasil 731 - 2º Piso - Teléfono: 26-6001/10 - Buenos Aires

Hay caras que lo dicen todo

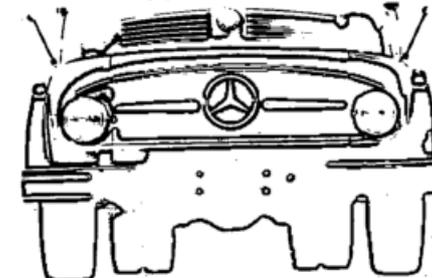
Y cuando esa "cara" dice Mercedes-Benz... está todo dicho en materia de autotransporte de pasajeros y de carga.

- Todo dicho con respecto a especialización, porque Mercedes-Benz fabrica exclusivamente vehículos de autotransporte.
- Todo dicho con respecto a red de concesionarios y talleres especializados, la más extensa del país.
- Todo dicho con respecto a record

- de producción, más de 100.000 vehículos fabricados y andando.
- Todo dicho con respecto a liderazgo, desde hace años la marca más vendida en la Argentina.
- Todo dicho con respecto a una obligación: ofrecer siempre lo mejor.



Mercedes-Benz
La verdad que se demuestra andando



Mercedes-Benz Argentina S.A.F.I.C.I.M. - Avda. del Libertador 2424 - Capital Federal - Tel. 72-7061



ROUX-OCEFA S.A.

INDUSTRIA FARMACEUTICA INTEGRAL
INVESTIGACION CIENTIFICA

ESPECIALIDADES FARMACEUTICAS

- **APIROFUSOR:** Soluciones Parenterales en Envases Plásticos.
 - **SUTURAS** absorbibles y no absorbibles.
 - **APIROTRANSFUSOR:** Bólsa plástica para extracción, conservación y transfusión de sangre, plasma y hemoderivados.
 - **PERFUS:** Equipos Descartables para perfusión de Soluciones, extracción y transfusión de sangre, alimentación nasogástrica, cateterización intravenosa, etc.
 - **DEXTRAN:** Expansor plasmático, antishock.
 - **GLUCOSA PURA INYECTABLE** ○ **IMPLANTE DE COLAGENO**
 - **EXTRACTOS** ○ **TIROTRICINA**
-
- **CENTRAL DE ESTERILIZACION:** Por óxido de etileno.

DIVISION COMERCIAL

Montevideo 77/81 - Buenos Aires - Tel. 37-0067/69 y 38-3061/65

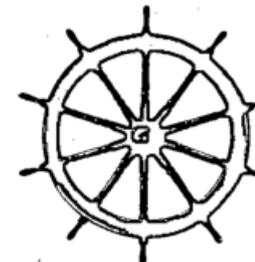
LABORATORIOS: Medina 138 - Buenos Aires

PLANTA DE PRODUCCION DE MATERIAS PRIMAS

Piedrabuena 3253/9 - Buenos Aires

AGROCEFA: La Verde Prov. de Buenos Aires.

Desde
1879



con
rumbo fijo

Quienes trabajaban en el antiguo Arsenal de Marina, fundado en 1879, seguramente no imaginaban que ése sería el cimiento sobre el que se iba a consolidar esta pujante realidad de hoy. **TANDANOR**, uno de los mejores talleres de reparaciones navales del mundo, incorpora en su **Centenario**, el más moderno sistema de puesta en seco de un buque, denominado **SYNCROLIIFT**. Estas instalaciones incrementarán la capacidad de trabajo de sus talleres, cuya calidad técnica y humana es ya tradicional y reconocida a nivel internacional.

6 Diques flotantes
2 Diques Secos
1 Syncrolift



TANDANOR

S.A.C.I.Y.M.



Un siglo... y hacia el futuro.

Av. Antártida Argentina 555 - Dársena Norte
1104 Buenos Aires Tel. 35-5271/76 - Télex 122098 AR TARNA



BANCO REGIONAL SUREÑO

Desde el sur. Para el país.

Casa Matriz: Zelarrayán 101 - CC 381 - 8.000 Bahía Blanca

Agencias y Sucursales

Punta Alta: Rivadavia 254, Ing. White: Belgrano 3763, Barrio Hospital

Municipal: Vieytes 1095, Pueyrredón: Pueyrredón 797, Villa Mitre: Falucho 218,
Delegación Gral. Daniel Cerri: Deán Funes 218, Puerto Madryn: R. S. Peña 352.

Próximas Sucursales a habilitarse: Barrio La Falda (Bahía Blanca)

Cipolletti y General Roca (Río Negro) - Comodoro Rivadavia y Trelew
(Chubut) - Santa Rosa y General Pico (La Pampa) - San Juan y C. Federal

SORIANO S.A.

INDUSTRIA DE ALGAS MARINAS

Oficina Central:

9 de Julio 745
9100 Trelew - Chubut

Oficina de Exportación:

El Salvador 5161
1414 Capital Federal



Azucarera Benvenuto

s. a. c. i. f.

DISCURSO DEL DIRECTOR CON MOTIVO DE LA FINALIZACIÓN DEL CURSO "ARGENTINA Y EL MAR"

El mundo moderno enfrenta a todos los pueblos ante una difícil encrucijada, con la siguiente alternativa: aquellos que acierten en la elección de su futuro, concreten los pasos apropiados y los sostengan, iniciarán una nueva vida e integrarán esa humanidad que el hombre anhela alcanzar. Por el contrario, los que se equivoquen, con toda seguridad, vivirán como Estados dependientes, o tenderán a desaparecer, como ha sucedido otras veces.

Por ello, la Armada, con estas disertaciones, pretendió compendiar un conjunto de antecedentes geopolíticos y geoestratégicos, para dar lugar a cada uno de los que componen este selecto grupo de profesionales, funcionarios y hombres de empresa a que mediten y reflexionen profundamente, revisando lo que hemos poseído, lo perdido y no aprovechado, y, sobre todo, valorar y defender lo que tenemos.

A lo largo de todo el Curso vimos con claridad, a través de las orientaciones de quienes ocuparon esta cátedra, que el mar siempre fue protagonista de la historia.

Es una realidad geográfica que nos ubica privilegiadamente en el hemisferio marítimo sur. A través de él se contribuyó al logro de la emancipación nacional, nos permitió comunicarnos y convivir con el resto de las naciones, y nos ofreció sus riquezas, las que hoy son ambicionadas desde todas las latitudes.

Este testigo permanente de nuestro devenir de todos los tiempos, vivió casi olvidado por años, y ahora la República comienza a mirarlo de frente. De su aprovechamiento y seguridad dependerá en gran medida nuestro futuro.

Ya en 1810 en Buenos Aires se escribía: "Toda nación que deja por otras una navegación que podría emprender ella misma, disminuye sus fuerzas reales y relativas en favor de sus rivales".

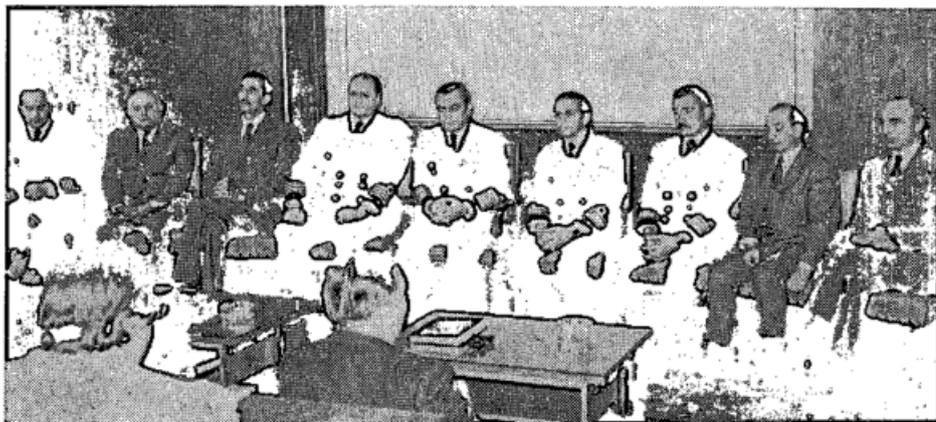
Si una nación navega por otra..., los recursos del Estado vendedor estarán en las manos del Estado navegante.

Los intereses políticos del pueblo independiente estarán subordinados por las necesidades a los intereses del pueblo navegante.

Y por último, para no abundar en más detalles, en ese mismo artículo se decía: "Aun cuando un pueblo no fuese comerciante

ni conquistador, es difícil concebir que pudiese conservarse sin marina contra la ambición de sus vecinos, si éstos tuvieran alguna, y es cierto que un Estado sin pesca, sin comercio exterior, nada puede sobre el mar".

Autor de estos escritos en el **Correo de Comercio** fue Manuel Belgrano; y hoy, 168 años después, como si el tiempo no hubiera pasado, nos encontramos aquí discutiendo los mismos temas.



El Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Armando Lambruschini, acompañado por otras autoridades presentes en el acto de clausura del curso.

El solo conocimiento de la potencialidad trascendente del mar para el futuro de la República, ya no resulta suficiente para que el aprovechamiento, la seguridad y el ejercicio de la soberanía sobre esos 4.000.000 de km² de superficie marina se conviertan en realidad.

Para que ello se concrete, todos los argentinos tenemos que ser conscientes de su importancia, tener en nuestras mentes y en nuestra razón el significado profundo de todo lo que nos puede dar ese mar que la naturaleza nos prodigó.

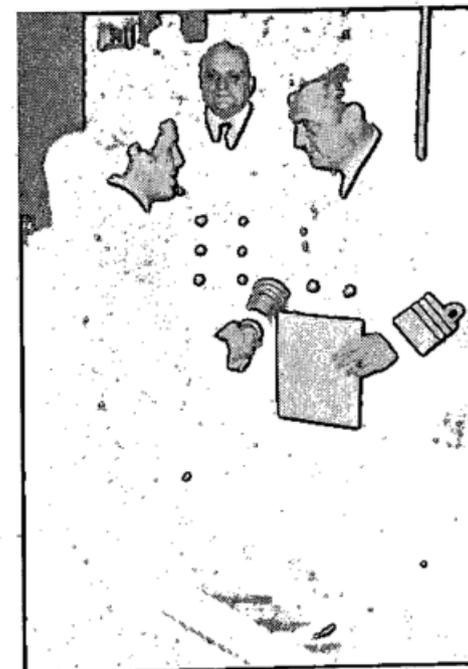
Esta tarea es de todos nosotros, es una tarea constante y permanente: la Argentina no puede equivocarse más en la elección de su futuro.

La Armada seguirá contribuyendo a difundir la importancia y significación de los intereses marítimos nacionales, y la necesidad de asegurarlos con un poder naval balanceado.

Las inquietudes y el entusiasmo por todos ustedes evidenciados, nos motiva a ello, y no escatimaremos esfuerzos en lograr la conciencia marítima que la Argentina requiere para su real ubicación en el concierto de las naciones marítimas.



El Contraalmirante Jorge A. Fraga entrega el diploma a una cursante.



Durante la ceremonia de fin del Curso, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Armando Lambruschini, hace entrega del diploma a un cursante.



**Tecnología
para el sector agropecuario,
fundamento
de la economía nacional**



Argentina
S.A.C.I.F

◦ EQUIPOS Y SISTEMAS PARA ◦
◦ LA DEFENSA NACIONAL ◦