

ESTRATEGIA



PUBLICACIÓN BIMESTRAL
MAYO - JUNIO 1976
JULIO - AGOSTO

INSTITUTO ARGENTINO DE ESTUDIOS ESTRATEGICOS Y DE LAS RELACIONES INTERNACIONALES

40
—
41

ESTRATEGIA

CORREO
ARGENTINO
CENTRAL B

FRANQUEO PAGADO
CONCESION Nº 3379

TARIFA REDUCIDA
CONCESION Nº 8830

PUBLICACIÓN BIMESTRAL

MAYO-JUNIO
JULIO-AGOSTO 1976

41

42

DIRECTOR

JUAN ENRIQUE GUGLIAMELLI

DIRECTOR ASOCIADO

ENRIQUE VERA VILLALOBOS

CONSEJO DE REDACCIÓN

ALBERTO MANUEL GARASINO

RODOLFO N. M. PANZARINI

ARNOLDO C. TESSELHOFF

JOSÉ LUIS GARCÍA

CARLOS MARIANO GAZCÓN

HORACIO P. BALLESTER

MARIO HORACIO ORSOLINI

ERNESTO J. ABERG COBO

BRUNO PASSARELLI

HAROLDO OLCESE

JOSÉ ENRIQUE MIGUENS

GUILLERMO A. GIAROLI

ADELA Y. DE KUMCHER

ENRIQUE ALONSO

ARGENTINA

Precio del ejemplar: \$ 400.-

Suscripción anual: \$ 1.500.-

EXTERIOR

Precio del ejemplar suelto:

Vía marítima, **6** dólar.

Vía aérea: países americanos, **6** dólar.

Otros países, **10** dólar.

SUSCRIPCIÓN ANUAL

Países limítrofes y Perú:

Vía marítima, **20** dólar., vía aérea, **23** dólar.

Otros países americanos:

Vía marítima, **20** dólar., vía aérea, **23** dólar.

Otros países del mundo:

Vía marítima, **20** dólar., vía aérea, **25** dólar.

Nº de Serie Internacional Standard Serial Number

ISSN: AG ISSN 0046-2578

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual Nº 1345464

Córdoba 838, piso 1º Teléfono 392-8186
Buenos Aires

OBJETIVOS GENERALES

El Instituto Argentino de Estudios Estratégicos y de las Relaciones Internacionales (INSAR) tiene carácter de fundación con personería jurídica otorgada por el Poder Ejecutivo Nacional. Su objetivo es el siguiente:

Realizar, promover y estimular los estudios e investigaciones sobre los problemas nacionales e internacionales, con particular dedicación a todos los asuntos vinculados con la seguridad nacional, las relaciones exteriores, la educación, la tecnología, la cultura, la economía y otros aspectos afines de la vida nacional, tanto en su situación actual como en su evolución histórica.

A ese fin, se propone:

- Crear centros de estudios e investigación organizando conferencias, seminarios y realizando tareas de investigación científica.
- Cooperar con otras instituciones argentinas y extranjeras que desempeñen actividades afines a las de este instituto.
- Efectuar toda clase de publicaciones en forma de libros, revistas, boletines y folletos para difundir los trabajos realizados.

ESTRATEGIA es una publicación bimestral del Instituto Argentino de Estudios Estratégicos y de las Relaciones Internacionales, Córdoba 838, piso 1º, Buenos Aires, República Argentina.

Queda prohibido reproducir íntegra o fragmentariamente cualesquiera de los artículos escritos o traducidos exclusivamente por ESTRATEGIA, sin autorización especial y sin mencionar su origen.

Se reciben colaboraciones para su eventual publicación, que, en principio, no deberán exceder de diez páginas escritas a máquina y a doble espacio. Tratándose de traducciones deberá acompañarse una copia del texto en idioma original.

A estos efectos, así como también con relación a ilustraciones, gráficos, remuneraciones y demás circunstancias, se ruega a los interesados dirigirse por carta al Comité de Dirección.

I. PARTE

General de División (R) Juan E. Guglielmelli

¿"Argentina insular o peninsular"?

**(Reflexiones geopolíticas en torno al pensamiento del
Vicealmirante Segundo R. Storni)**

I. INTRODUCCIÓN

En julio de este año, se recordó el centenario del nacimiento del Vicealmirante Segundo R. Storni, quien en 1916, publicó, reunidas en un libro, que tituló "Intereses Argentinos en el Mar", dos disertaciones efectuadas el 8 y 12 de junio del mismo año en el Instituto Popular de Conferencias. La significación de esta obra, surge, no sólo del hecho de plantear por primera vez, en conjunto, la problemática marítima argentina, sino porque sus tesis fundamentales han sido asumidas desde entonces por muchos pensadores y estudiosos de esas cuestiones. Algunas de sus ideas en este sentido, no resultan ajenas a la reciente creación de la Subsecretaría de Intereses Marítimos. Vale la pena, por lo tanto, conocer la esencia de sus conceptos y formular en aquéllos que puedan servir para el presente, algunas observaciones críticas, dentro del respeto que nos merece su singular figura. En este sentido nos hemos de referir, fundamentalmente, a su tesis de la insularidad argentina y al marco nacional en que el autor encuadra sus intereses marítimos. Dicho de otra manera: el mar como factor de nuestra geopolítica.

II. LAS IDEAS DE STORNI EN 1916 Y EN 1952

Tres ediciones se han hecho, a la fecha, del libro mencionado. La primera en 1916 y las dos restantes en 1952 y 1967¹ respectivamente. En la segunda edición, publicada a instancias del entonces Ministro de Marina, Storni agrega un preámbulo importante donde, en algunos aspectos, actualiza su pensamiento. Como sugestivo subtítulo de éste dice: "La atenta lectura de este prólogo es indispensable para la recta interpretación del libro, especialmente de la 2ª parte"².

¹ Las citas textuales de párrafos de Storni que se consignan en este trabajo, así como la página correspondiente, pertenecen a la Tercera Edición, realizada por el Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval de Buenos Aires, en 1967, salvo que se aclare "2ª Edición".

² El libro se divide en dos partes. Éstas se corresponden con la primera y segunda conferencia, efectuadas en el Instituto y oportunidad nombradas.

Aclara en este sentido que fue llevado a exponer su pensamiento ante la falta de interés que, en 1916 existía por los asuntos navales y marítimos y como respuesta a sus inquietudes personales respecto al *por qué* y *cómo* debía organizarse la marina.

Por otra parte y dado los 32 años transcurridos desde la primera edición, agrega que se ve precisado a afirmar o rectificar conceptos. En este orden de ideas confirma las tesis contenidas en la primera parte. De ésta dice: “se estudian los fundamentos de los intereses marítimos nacionales. Todo allí tiene carácter de permanencia pues se asienta sobre bases científicas, máximamente históricas y geográficas. Podrían sus conceptos ser ampliados y desarrollados, pero sin modificar las conclusiones, que resultan así inmovibles” (págs. 3-4 de 2ª Edic.).

La segunda parte, según el autor, trata principalmente de las “realizaciones” para promover los intereses marítimos, asegurar su desarrollo así como también su estabilidad y defensa. Esta parte, por lo tanto, exigiría la actualización de su “vasto contenido”. Rechaza no obstante esta tarea, por cuanto sería “engolfarse en arduas cuestiones, algunas de las cuales podrían ocasionar serias controversias”. Es preferible, agrega, dejar intacto lo que allí se expone, a pesar de que algunas de sus afirmaciones pudieran calificarse de “*ilusiones juveniles*” (subrayado por el autor). Sin embargo, en consideración a que “puede afirmarse que la humanidad está sufriendo una reorganización esencial y completa”, se siente obligado a señalar tres asuntos, sin duda los más importantes, que se apartan de lo que antes preconizó: ideas sobre la nacionalización de industrias, transportes, etc.; organización; bases navales.

Respecto a la primera cuestión afirma que no obstante haber sido “decididamente partidario del liberalismo económico”, dadas las tendencias mundiales y las aspiraciones de los pueblos, las soluciones vendrán, en el futuro, como fruto de experiencias quizás dolorosas y que, muy probablemente, esas soluciones se ajustarán al viejo aforismo latino *In Medium Veritas*. “Habrá industrias, servicios, comercios que regenteará el Estado; otras, sin duda las más, seguirán en la órbita privada, con un razonable contralor estatal, para asegurar el interés general y evitar la explotación indebida”. En el marco de este concepto y pese a que fue contrario a dicha tesis, acepta una marina mercante “oficializada”, ya que, con esta variante se encontrarán “*más fáciles soluciones por vía de acuerdo entre las naciones interesadas*” (pág. 5 de la 2ª edic.).

Respecto a la *Organización*, discute la dependencia coyuntural y permanente de la Prefectura Marítima y en lo que hace a *Bases Navales*, señala la falta de antecedentes y estudios serios con que se encontró al preparar la exposición, lo que le hubiera permitido arribar acon-

clusiones definitivas. Esa situación que había cambiado en 1952, lleva al autor, a reconocer la conveniencia de actualizar sus tesis. No obstante dado lo reservado del tema se inclina en definitiva por no innovar el trabajo original.

III. LAS IDEAS FUNDAMENTALES DE STORNI

1. El expositor plantea el problema a partir de la significación trascendente que el mar tiene para la Argentina. Este será, afirma, el "vehículo y el sostén de su fortuna y de su gloria", considerando que, mientras los argentinos se dedican a extraer los frutos de la tierra, dichos productos "otros los transportan, que otros nos comuniquen con el mundo, que otros vengan hasta imponernos la ley en las aguas mismas del estrecho mar territorial" (pág. 22).

2. Bajo la guía orientadora de estos conceptos y la influencia que sobre él mismo, dice, ejercen el Almirante Alfredo Thayer Mahan y el geógrafo Federico Ratzel, analizará el problema. Del primero, en particular, adopta los factores que determinan la vocación marinera de los pueblos, estudiándolos desde nuestras particulares circunstancias. Aborda así la posición geográfica, la extensión y configuración territorial; la producción; población; carácter, actitud, costumbres y modalidades del pueblo y, por último el gobierno.

3. De la población, carácter, costumbres y modalidades, Storni extrae conclusiones negativas para la vocación marinera del hombre argentino. No sólo por su número (ocho millones de habitantes), sino por la facilidad para emprender actividades rurales más seguras, de menor necesidad de capital y menos riesgo que las emprsas industriales o comerciales vinculadas con el mar. A ello suma la idiosincrasia de la población que la aleja de las cosas del mar. Funda sus conclusiones en la herencia indígena, en muchos aspectos que nos vienen de España e, incluso, de las corrientes inmigratorias del sur europeo, aptas en especial para la explotación de la tierra. No obstante ello enumera una serie de circunstancias. (guerras, amenazas sobre la Patagonia, etc.) que han contrapesado esas tendencias negativas y que abren cauce a las más esperanzadas perspectivas. Un párrafo de los muchos que constituyen las reflexiones de esta parte de su trabajo vale la pena reproducir: "En nuestra infancia como nación, hemos permanecido poco menos que indiferentes a estos problemas, y la empresa extranjera realizó con el niño incipiente la misión de la madre que nutre y educa. Pero si ese estado de cosas hubiera de ser definitivo e imponer un límite a nuestros ideales marítimos, la acción extranjera tomaría el aspecto del impulso generoso que lleva el alimento a la boca del paralítico o de la diestra maniobra del fuerte que explota sin compasión al débil". (Pág. 70.)

4. *El análisis de la situación geográfica*, constituye un punto esencial del pensamiento de Storni. El territorio argentino para nuestro pensador “además de los caracteres extremos o periféricos reúne del punto de vista de la geografía social, a lo menos, todos los caracteres de la insularidad” (pág. 26). Para sostener esta tesis utiliza la proyección cartográfica del mundo según Beythien que muestra un *Hemisferio Continental* donde se concentran Europa, Asia, África y las dos Américas y otro *Océánico* de “extenso y solitario mar rodeando a Australia, a muchas otras islas de la Oceanía, al Continente Austral inhabitable y, casi íntegramente, al territorio argentino, con Chile su paralelo, lanzados como cuña hacia el Polo Sud” (págs. 26-27-28). Vaya de paso que Storni agrega, en este sector, al Sur del África por “similitud geográfica” (pág. 29). Destaca, además, que la distancia media que separa nuestra isla del “centro de gravedad de la civilización” (pág. 26) es no menor de diez mil kilómetros de vía marítima. Esta situación gravitó según Storni, para su descubrimiento y población y, también, sobre las corrientes migratorias. En su conclusión de Argentina insular, afirma algo que conviene retener: “¿qué tenemos a nuestro alrededor?. El mar, o países con los cuales nos conviene hermanar esfuerzos, pero de los cuales poco podemos recibir (subrayado nos pertenece). Así, señores, puede afirmarse que la Argentina lo espera todo por vía marítima” (pág. 29).

6. *La configuración geográfica*, lleva a Storni a importantes conclusiones, desde la perspectiva de los intereses marítimos. Divide al país en sectores o *hinterlands* de sus puertos; señala la importancia del Océano Pacífico; extrae conclusiones sobre las rutas oceánicas así como sobre la naturaleza de sus costas e islas. En orden a estos aspectos expresa:

6.1. Sectores (págs. 33/37)

Río de la Plata. Incluye la mayor parte de la provincia de Buenos Aires, toda la Mesopotamia, Santa Fe, Chaco, Formosa y casi la totalidad de las provincias restantes hasta los valles cordilleranos. “Este primer sector abarca así, dice Storni, toda la región poblada de acción histórica de esta nación”.

Bahía Blanca. Comprende el sur y sudeste de la provincia de Buenos Aires, casi toda La Pampa y el sur de San Luis y Mendoza.

Más al sur, los puertos patagónicos en el siguiente orden: San Antonio, Madryn, Comodoro Rivadavia, San Julián, Gallegos y Ushuaia. La importancia de cada uno de estos sectores, de acuerdo al expositor, puede estimarse proporcional al *hinterland* respectivo. De ahí que resalte el del Río de la Plata y que su significación decrezca hacia el sur, dado que estas zonas de influencia se van estrechando. En este

sentido señala el valor que adquirió Comodoro Rivadavia, por su área natural de influencia y la producción de petróleo que, si alcanzara gran escala, exigiría un servicio de transporte marítimo para alimentar las industrias situadas en el norte.

6.2. *El Océano Pacífico*, también gravita dado el carácter insular del país. "La Nación Argentina tendrá forzosamente grandes intereses marítimos allende los Andes, que no podrán ser desatendidos" (pág. 39). Señala así que "toda la zona cordillerana" (pág. 34) comienza a sentir la proximidad de este mar, indicando como una referencia general a los siguientes puertos chilenos: Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano, Montt, Aysen y Natales³.

6.3. *Rutas Marítimas*. En este tema, el autor visualiza la concentración de las rutas de los sectores del Atlántico en el Río de la Plata. En este polo convergen los caminos para "unirse en la rutas que bordeando el Brasil va hacia el hemisferio continental constituyendo uno de los grandes haces comerciales de la tierra" (pág. 37). En este ámbito y para el futuro, Storni prevé el establecimiento de comunicaciones marítimas hacia el Sur del Africa (pág. 37). A su vez, las rutas transcordilleranas se reunirán formando el *haz marítimo del Pacífico*, bajo la influencia de Chile (pág. 38). En este área, el Canal de Panamá "traerá una corriente de vida" (pág. 39) a las zonas argentinas a las cuales llega débilmente la influencia del Atlántico. Respecto a las comunicaciones marítimas, Storni señala otras características importantes.

- El haz suratlántico está flanqueado por Brasil a lo largo de no menos de dos mil millas, desde Río Grande hasta Fernando de Noronha (pág. 38).
- La ruta del atlántico mantendrá preponderancia sobre la del Pacífico, pues aquélla lleva a los mercados muy consumidores que "existen a sus dos bandas, Europa y América" (pág. 39), mientras que la segunda tendrá como mercado principal al litoral occidental de América, "aunque también muchos centros productores del interior argentino quedarán más cerca, económicamente de los grandes puertos norteamericanos del Este por la vía de Panamá que por el Atlántico" (pág. 39).
- En el sector del Río de la Plata el paso vital es el *Canal del Indio*, construido por la Argentina "a fuerza de oro". "Esta obra, agrega el autor, no era necesaria para nadie salvo para el pueblo argentino. Ni el Paraguay, ni Bolivia, ni parte del Brasil podrán jamás esperar la navegación de gran calado por el sistema fluvial; la salida comercial de la República del Uruguay está en Montevideo. El paso del río, tal

³ Estos puertos han sido inferidos de la lámina III (pág. 35), donde sólo se consignan en punteado el área de salida transcordillerana.

cual estaba antes, les habría bastado" (pág. 40). Agrega que la conservación libre de este Canal y sus tres salidas al Océano es el problema vital de nuestra defensa marítima costera.

6.4. *Costas e Islas*. Las primeras son consideradas desfavorables para el desarrollo marítimo dada la inexistencia de puertos naturales, diferencias de mareas en el Sur, los displayados, la pobreza de islas adyacentes, etc. Respecto a este último punto una mención muy particular dedica al problema de *Las Malvinas*, cuya importancia estratégica destaca. Vale la pena transcribir como ve esta cuestión en el ámbito de las relaciones argentino-británicas.

"Para evitar falsas interpretaciones debo manifestar que, a mi juicio, la experiencia de un siglo, a partir de 1807, prueba en forma continua la actitud favorable y benevolente del gobierno inglés hacia el pueblo argentino; y que si balanceamos los intereses de orden comercial, podemos ver, con la elocuencia de los números, hasta qué punto está ligada la economía argentina a ese gran foco de cultura y de consumo que se llama el Reino Unido" (pág. 43).

"La devolución de esas islas, sin menoscabar en lo más mínimo la grandeza y poderío británico, despejaría la única nube en la amistad del pueblo argentino al pueblo inglés, que sería así prenda segura para siempre" (pág. 44).

7. *Producciones e Intercambio Marítimo*. Aquí el autor plantea el tema desde dos ángulos. La capacidad para alimentar un tráfico marítimo considerable y la existencia de materias primas requeridas por la construcción naval. Respecto al primer punto, destaca que la casi totalidad de nuestra producción es de artículos de primera necesidad los cuales serán cada días más deseados dada la población que crece en las regiones templadas y tropicales del Hemisferio Continental. "El territorio argentino, afirma, vendrá a ser el primer centro de abastecimiento del mundo" (pág. 48). De ahí concluye que nuestro comercio será casi totalmente marítimo utilizando a esos efectos tanto la vía del Atlántico como la del Pacífico, preferentemente aquélla. Asimismo, por esas razones, considera que las comunicaciones terrestres con los países limítrofes, será una alicuota muy pequeña, comparado con aquél. Estima al respecto, según datos de 1910 que el 90 % del comercio exterior es de ultramar, 9 % fluvial y de cabotaje y 1 % terrestre. Prevé, no obstante, que este último porcentaje pueda crecer respecto a Bolivia y Chile aun cuando compensado por el comercio marítimo en el Pacífico. Los beneficios del intercambio comercial no se agotan sólo en comprar y vender, dice Storni: "Hay además, un colosal material flotante que debe efectuarlo y que presupone las industrias mecánicas y constructivas más adelantadas; hay un enorme capital que produce preciados

beneficiados por los fletes; hay toda una multitud de hombres que tripulan esos barcos...” (pág. 49).

En orden a las materias primas exigidas por la construcción naval señala la necesidad de explorar e investigar sobre su existencia ya que, reproduciendo citas de un especialista, no existe carbón y para algún mineral de hierro podría usarse la leña. En cuanto al petróleo, considera que, como combustible contribuirá de manera poderosa al desarrollo industrial y, desde un punto de vista naval, servirá para llamar la atención hacia el litoral oceánico, tanto por razones de defensa como por exigir elementos de transporte marítimo (pág. 50).

8. *Política portuaria y marina mercante. La explotación extranjera.* Storni, en este acápite, afirma que los grandes gastos en el sistema portuario de ultramar y profundización de los canales (230 millones de pesos previstos para 1905/1925), constituyen una inversión en beneficio de compañías extranjeras, circunstancias éstas que no ocurrirían si dispusiéramos de una marina mercante que, como objetivo, alcanzara como mínimo, un “equilibrio de las banderas” (pág. 52). “Sería interesante, agrega, calcular hasta qué punto este país es explotado por los de afuera y hasta qué punto es beneficiado por nosotros” (pág. 52). “Limitándonos a los intereses marítimos, si se unen los gastos portuarios, los de dragaje, el valor de los fletes, el beneficio de las industrias marítimas, todo lo cual pagamos o contribuimos a pagar, sin retorno, veríamos hasta qué punto es explotada nuestra tierra por las grandes naciones que dominan el mar” (pág. 53). En la segunda parte del libro, Storni completa conceptos sobre este tema, distinguiendo en la Marina Mercante dos componentes: ultramar y de cabotaje. Respecto a esta última menciona su importancia (comunicaciones que resuelve, industrias que sostiene, planteles de tripulantes que forma, etc.), y plantea la necesidad de que su desarrollo cuente con la debida protección, en particular contra la competencia desleal del ferrocarril, que podría “matar las líneas de navegación establecidas” (pág. 84). En orden a la *Marina de Ultramar*, reitera el objetivo del equilibrio de las banderas, alertando además en estos otros aspectos:

- Inconveniencia de depender de una o dos matrículas extranjeras.
- Posibilidad de que los EE.UU. creara una flota para el intercambio americano.

“La solución —dice— sería precaria y sujeta a los mismos riesgos cuyas consecuencias estamos palpando” (pág. 85).

- Participar pecunariamente en el desenvolvimiento de una marina extranjera, “Sería contribuir a nuestra eterna dependencia. Si algún centavo gastamos en este sentido, que sea para protección y desarrollo

de la Marina Mercante Nacional". "Necesitamos combatir el monopolio del tráfico" (pág. 85).

Y agrega por último:

"La creación de una Marina Mercante es el resultado de una industrialización muy avanzada de la que estamos lejos" (pág. 85).

El fomento de la Marina Mercante debe comprender el apoyo y protección a los intereses del constructor y del armador. Sin descuidar al primero, el autor otorga prioridad al segundo, pero con un control conveniente para evitar, por parte de éste, eventuales operaciones falsas (pág. 87).

9. *El mar argentino y las pesquerías.* Según el autor, la pesca debe ser considerada a la par de las industrias constructivas. La plataforma submarina cubierta por un espesor de agua de 300 metros, constituye para Storni "el escalón continental". El mar sobre este ancho escalón ha sido denominado por algunos geógrafos extranjeros, continúa el expositor, como el "mar argentino". En nuestro mar, por una serie de factores abunda "materia para constituir una de las grandes industrias nacionales del porvenir" (pág. 57). Piensa al respecto que, dada la distancia entre esta área y los centros económicos del mundo, los interesados foráneos radicarán la industria entre nosotros, "estarán forzosamente en las costas argentinas" (pág. 58). En la segunda parte amplía el tema. Como los grandes recursos se encuentran mar afuera, se necesita pesca y navegación de altura. Dado la escasa población, su poco hábito por alimentos del mar y la abundancia de frutos de la tierra, el desarrollo de la industria pesquera debe ser orientado hacia la preparación del pescado y la exportación (pág. 91-92), propiciando al respecto grandes empresas. Storni finaliza este asunto con algunas conclusiones respecto a su fomento, tales como la necesidad de estudiar el mar desde el punto de vista de la oceanografía física y biológica; protección franca a las compañías de pesca de vapor y las facilidades de transporte y conservación; apoyo a la exportación de conservas, pescado seco y ahumado, etc. (pág. 93).

10. *Las ideas militares de Storni.* Nuestro Vicealmirante se mueve en un momento muy particular del desarrollo de las ideas sobre el poder y la estrategia navales. Estudioso de Mahan, no debió desconocer los principios que orientaban el desarrollo y organización del poderío militar sobre el mar en Gran Bretaña, Alemania y Francia⁴.

⁴ En Inglaterra se adoptaron las tesis de Mahan, a las cuales, paralelamente había arribado el Almirante Philip H. Colomb. En Alemania, desde 1897, el Almirante Alfredo von Tirpitz, creaba y organizaba el poder naval, desarrollando una doctrina que, inspirada en Mahan, se adaptaba a sus necesidades estratégicas. En Francia algunos pensadores seguían a Mahan, sin perjuicio de las ideas expuestas por otro grupo de estudiosos, denominada la "Jeune École" que actuó entre 1885 y 1905.

Fiel al pensador norteamericano, pragmático frente a las distintas escuelas y aleccionado por las enseñanzas que extraía de la primera guerra mundial (importancia de la guerra de Corso y del arma submarina, según sus palabras) montó sus propias conclusiones, que pueden sintetizarse así:

— El *poder naval* tiene tres columnas: la producción; los transportes propios y los mercados. En el primero incluye a lo que se puede exportar y a los elementos requeridos para "la construcción, sostenimiento y progreso de un abundante poder naval".

Los transportes requieren el desenvolvimiento de las industrias mecánicas y constructoras. Los mercados, una fuerte y hábil acción exterior. "El conjunto [exige] la potencia naval militar que es el seguro de toda esa fuente de riqueza contra el riesgo de una guerra" (pág. 78).⁵

— La *finalidad de la marina de guerra* (pág. 34 y 106) puede desdoblar en: a) mantener libre y segura las puertas de salida, es decir, la boca de los sectores comerciales; b) asegurar la franquicia de las naves mercantes que las sirven. El primero de los aspectos mencionados, dado que:

- El Río de la Plata y Bahía Blanca, constituyen un block. En el primero debe actuar el centro de gravedad del poder naval (pág. 38). En dicho sector el Canal del Indio adquiere particular relevancia. Su "conservación franca, siempre libre... es el problema vital de la defensa marítima costera de la Nación (pág. 40), y

- La situación de los sectores patagónicos, se hallan en total desamparo, *requiere* una flota para el dominio del mar (pág. 36) y una defensa costera local, afirmada en bases navales, defensas fijas de los puntos estratégicos del litoral, campos minados, submarinos, vigilancia aérea y de guardacostas (pág. 106).

A su vez, la misión de *asegurar la franquicia de las vías y naves que las sirven*, requiere que la flota de mar disponga de un gran radio de acción y puntos de apoyo en las rutas. En esta cuestión plantea dos aspectos que sirven de base a la solución que propugna. Primero: rechaza para nuestro país la alternativa de los grandes poderes navales de conquistar o apoderarse de aquellas áreas-sostén. La Argentina, dice, es una "víctima de esta política". Segundo: nuestras rutas son flan-

⁵ En orden a estas ideas alerta contra dos errores: a) el adquirir un barco, es una necesidad circunstancial; lo importante, para resolver el problema, en particular del porvenir es el desarrollo de las industrias, la Marina Mercante, etc.; b) postergar la creación de una marina de guerra hasta tener industrias, marina mercante, etcétera.

flota argentina de mar debe ser tan fuerte hasta superar aisladamente a cada una de las flotas vecinas y hacer muy problemática su *junción* (subrayado en el original) en caso de guerra" (pág. 113).⁷

—*Propuestas concretas.* Además de un organismo centralizador de los problemas marítimos,⁸ Storni promueve dos Programas Navales. Uno a largo plazo (20 años). El otro a corto plazo. En el primero prevé una gran base defensiva, que llama fundamental, en *San Clemente del Tuyú* y una segunda en *Deseado*. Luego, bases secundarias en Bahía Blanca, Madryn, Gallegos y Thetis. Estas bases se complementarían con puntos de refugio en Mar del Plata o Quequén, San Blas, Cabo Dos Bahías, Comodoro Rivadavia y San Julián. Todo este sistema complementado por un ferrocarril longitudinal patagónico, cuya obra "es otro gran problema de la seguridad nacional" (pág. 117).

Para el *Programa Naval inmediato*, se muestra conforme con la escuadra de mar entonces existente, si bien piensa que su incremento futuro dependerá más que de las flotas vecinas, de los intereses globales sobre el mar. En cambio propone iniciar el establecimiento del Tuyú, organizar una escuadrilla de 6 submarinos; dos parques de volación; disponer de 6 cañoneros minadores y abundante material de minas a construir en el país.

Agrega por último dos reflexiones: la formación de los hombres, como preocupación fundamental y disponer de una escuadra, siempre lista, con autonomía para uno o dos años de guerra.

IV. OBSERVACIONES CRÍTICAS AL PENSAMIENTO DE STORNI

1. Nuestro autor pertenece a la generación del centenario. Vivía plenamente el Proyecto de la Generación del Ochenta en la prosperidad que en aquel momento generaba; convencido además, del futuro de la Argentina como productor de alimentos para el mundo. En ese es-

⁷ Storni dejó de lado también el principio orientador de la organización de la flota alemana, adoptado por el Almirante Alfred V. Tirpitz. Fue la teoría del "riesgo", para que este obrara como factor de disuasión. Según ella, la marina de guerra de su país debía ser lo "suficientemente poderosa" como para que su destrucción "costara, incluida la marina más fuerte, pérdidas de tal magnitud que pusieran en peligro su supremacía frente a terceras marinas". (Creadores de la Estrategia Moderna, Tomo II, pág. 256 de E. Mead Earle y otros. Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires, 1948).

⁸ Este organismo sería la Prefectura General de la Navegación, dependiente del Ministerio de Marina y compuesto de cuatro Divisiones, las cuales respectivamente, se ocuparían de los siguientes asuntos: Policía marítima, fluvial y estaciones de salvamento; fomento de la marina mercante, industrias conexas y deporte náutico; estudios del mar y fomento de las pesquerías; hidrografía y balizamiento de las costas marítimas (pág 96).

quema ve al mar como una fuente de recursos proteicos (las pesquerías), como multiplicador de la economía y como un espacio de circulación a través del cual se alcanzaban nuestros mercados. Para ello el país necesitaba de una Marina Mercante propia, capaz de mover un adecuado tonelaje de cargas y una Marina de Guerra con capacidad y autonomía para mantener abiertas las puertas de salida de la producción, expeditos las vías marítimas y asegurada la permanencia del tonelaje de transporte. Para satisfacer estas exigencias requería una industria de construcción naval, la exploración y explotación de los recursos naturales vinculados con la industria anterior y una política exterior que buscara la cooperación de los países de la América del Sur, a lo largo de cuyas costas corrían las rutas marítimas de nuestro interés.

2. Identificado con las tesis sobre el poder naval de Alfred Thayer Mahan, funda sus conclusiones no sólo en las ideas de éste, sino también en el despojo que significaba para nuestro país, el transporte de las cargas en buques de bandera extranjera. Mérito singular en un hombre que admiraba como excepcionalmente provechosas las relaciones económicas anglo-argentinas. En este sentido, y dentro de los factores más positivos de su pensamiento, caben señalar:

—*Marina Mercante*, como componente del poder naval con el objetivo de alcanzar, cuanto menos el equilibrio de banderas y su visión de este factor en el desarrollo de la industria afectada y en la ampliación de las fuentes de trabajo.

—*Pesquerías*: significado económico y posibilidades del mar argentino a su respecto; prioridad en la pesca de altura y organización de grandes empresas.

—*Industria naval*, como una base indispensable para alcanzar un poder suficiente y presencia activa en el mar.

—*Intereses marítimos*, en general, como factores de independencia económica y como multiplicadores de la economía, en particular respecto al desarrollo científico y tecnológico, a la industria, a los recursos mineros y energéticos y a la demanda de mano de obra.

—*Centralización* de los múltiples aspectos que comprenden los intereses marítimos en el Ministerio de Marina. En este sentido, agregamos nosotros, habría que determinar los lindes de aquella centralización en algunos sectores, como marina mercante, para no limitar las necesidades autónomas de los mismos.

—*Papel del Estado*. “La política naval, dice, es ante todo una acción de gobierno” cuyo nervio y continuidad exige que sus “objetivos

arraiguen en la nación entera" (pág. 74). En esta idea Storni visualiza su intervención, entre otros aspectos, a través de la determinación de propósitos y políticas; de la organización de empresas estatales; del estímulo a la actividad privada vinculada con el amplio quehacer marítimo; de la protección requerida por el conjunto de esos intereses y, finalmente, de las medidas tendientes a la formación de una conciencia nacional sobre la importancia del mar.

3. El pensamiento de nuestro Vicealmirante no está exento de algunos aspectos criticables que conviene mencionar. No en demérito de su valioso aporte conceptual, sino por cuanto la interpretación objetiva y ajustada de sus ideas permitirán prevenir contra siempre posibles desviaciones. En este sentido nos interesan, en particular, las que se refieren a tres aspectos: insularidad de la Argentina, en la que Storni cae en lo que un destacado estudioso de nuestra marina llama "astigmatismo estratégico navalista, primera variedad"⁹; omitir la estructura dependiente de nuestra economía y, por último, vinculado con lo anterior, la subestimación del mercado interno, integrado en lo sectorial y espacial. Aspectos todos que llevan, en síntesis, al problema más importante de los intereses marítimos argentinos. *¿En qué marco nacional deben insertarse?*

4. Según Storni y, como hemos visto al exponer sus ideas, la Argentina tiene un carácter *insular*. Dicho de otra manera: es una isla situada en el extremo del hemisferio marítimo, cuyos mercados son transoceánicos, en particular Europa y los Estados Unidos de Norteamérica (costa occidental). En esta tesis, salvo con Chile y Uruguay, sus límites internacionales constituyen un verdadero foso separador del continente, del cual se "cuelga", sostenido por dos cuerdas, que son sus respectivas fajas costeras: la del litoral atlántico uruguayo-brasileño y la del litoral pacífico del norte de Chile y el Perú. A su vez, la Cordillera de los Andes no es obstáculo entre Argentina y Chile, ya que este país queda incluido en el carácter insular, al ponernos en contacto con el Océano Pacífico. Al margen de la verdadera visión geopolítica de Argentina "*peninsular*" que veremos más adelante, los conceptos de Storni conllevan algunas omisiones y distorsiones:

—Se divorcia a la Argentina del contexto continental, al cual está unido por la geografía, la historia, la economía y el destino.

—Paraguay y Bolivia, los dos países mediterráneos con apetencia, vocación y necesidad de salida al mar, son totalmente relegados.

—Uruguay, interesa sólo en función de la seguridad y defensa del Río de la Plata.

⁹ Contraalmirante (R) Fernando A. Milia "Estrategia y poder militar. Bases para una teoría estratégica". Centro Naval. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, República Argentina, abril de 1965, pág. 90-92.

—Chile, importante como factor político, económico y estratégico es valorado únicamente en función de sus puertos y como contribuyente a la seguridad de las vías marítimas.

—Brasil interesa en virtud de su extenso litoral que flanquea en unas 2000 millas nuestra principal ruta hacia el Atlántico Norte.

—Compartimienta el espacio nacional en base a los puertos y sus respectivos hinterlands, supeditando las comunicaciones terrestres a dicha perspectiva.

—Subestima al Río Paraná-Paraguay y río Uruguay como vías de comunicación, en particular los primeros hacia el interior del continente, cuya importancia es relevante para los dos países mediterráneos.

5. En esta concepción, Storni contradice su propio interés marítimo y descuida, al mismo tiempo, la histórica acción del Brasil sobre el Río de la Plata, Paraguay y Bolivia. En efecto. En primer término, estos dos países, históricamente vinculados con el Sur son abandonados como integrantes del hinterland Platino y, por lo tanto, expuestos a ser atraídos hacia el Brasil, como ocurrió con posterioridad. Por esta razón, pasa por alto la configuración de la costa atlántica en el Cono Sur, en virtud de la cual el sector Santos-Paranaguá-Río Grande podía, como ha sido, ser utilizado para los fines señalados. Ello es más grave por cuanto en 1916 eran conocidos los planes de integración espacial interna y continental brasileños, entre otros, el de Ramos de Queiroz (1874); el de Rebouças (1874), el Plan vial de la Primera República (1890), etc., y, en 1952, eran realidad los proyectos de Travassos. En segundo término, se subestima el interés continental del Brasil y su política hacia el Plata, a la cual se da por superada "hasta los últimos colazos" (pág. 111). Aquí, justamente, pasa por alto la preocupación espacial brasileña que, sin descuidar su debida proyección hacia el Atlántico, busca sin pausa su integración territorial y la vertebración con el continente.¹⁰

Por último, hay en Storni un preanuncio de Cono Sur, tal como al presente lo entendemos: países limítrofes y Perú. Pero involuntariamente lo cercena no sólo por omitir a los dos países mediterráneos, sino porque además, no se adentra en el fondo del problema: la relación dependiente de la estructura productiva y la subestimación con-

¹⁰ Vaya de paso la relación entre el sector atlántico brasileño señalado y el Río Paraná. Si Argentina pudiera transformar este caudaloso curso de agua en una ría del Atlántico, es decir llevar el mar hacia adentro, con puertos de ultramar por lo menos hasta el complejo portuario Barranqueras-Corrientes, las posibilidades para Paraguay y Bolivia serían de tal magnitud que ocasionaría el desmoronamiento de la pretendida competencia de Santos, Paranaguá y Río Grande.

siguiente de un mercado interno en expansión, que se afirma en una economía cabalmente integrada.

6. El proyecto de la generación del Ochenta, que encuadra el pensamiento de Storni, tiene como basamento económico la producción agropecuaria de la "pampa húmeda", inserta en la división internacional del trabajo¹¹. En función de ello, la Argentina constituía la granja de Europa, en particular de Gran Bretaña. Cambiábamos, en extrema síntesis carnes, lanas y cereales por combustibles y productos manufacturados, algunos con nuestras propias materias primas. Debido a esta simple ecuación, el país entero era explotado por los intereses foráneos y su riqueza succionada en favor de la metrópoli. Buenos Aires, a su vez, como centro de intermediación creció y monopolizó prácticamente los porcentajes derivados de tal papel. Estas circunstancias e intereses creados gravitaron sobre todos los aspectos de la vida nacional. Se infiltró en las clases dirigentes, deformó su mentalidad¹², controló el poder político, creó una red, en síntesis, de beneficiarios internos, entrelazados con los de afuera, de tal magnitud como para impedir cualquier intento de quebrar esa estructura dependiente. Todo este cuadro global de la economía y sus consecuencias pasan inadvertidas para el Vicealmirante Storni, aun cuando, a veces parece apuntarlos¹³. No lo vio en 1916, ni tampoco en 1952, donde tuvo oportunidad de rectificar, como lo hizo en otros aspectos, su pensamiento. Máxime cuando a dicha fecha la crisis de 1930 y las dos guerras mundiales, habían puesto a prueba la vulnerabilidad del sistema y muchos grupos de opinión, incluso en el Ejército y su propia arma, denunciaban el problema de la estructura productiva: falta de autoabastecimiento energético; olvido de la minería (pequeña, mediana y grande), omisión de los sectores básicos e industrias pesadas, inadecuada orientación de los medios de transportes, falta de desarrollo regional, deformado asentamiento demográfico, etcétera.

En cambio, Storni reacciona con objetiva comprensión cuando los hechos lesivos caen en el área de su interés inmediato, en el sector cuyas responsabilidades conoce y no elude: la usurpación de las

¹¹ Si bien mencionamos al Proyecto de esta generación, que hizo su tarea, desde un punto de vista histórico no se pueden dejar de señalar, en la deformación ocasionada y sus consecuencias a otras responsabilidades. Entre ellas, en particular el "esquema liberal" en el que tanto tuvo que ver el Mitrismo y, luego de Roca, la incapacidad de las clases dirigentes para ajustarlo o modificarlo según lo exigía un país en plena transformación.

¹² Si hubiera compredido Storni las consecuencias señaladas, no se hubiera sorprendido o indignado porque aquí no se reaccionaba en cuestiones de poder naval, como lo hacían en Australia o Nueva Zelanda. "Observen a esta colonia, dice el autor, y reflexionen los escépticos o enfermos que dudan o se asustan cuando se habla de previsión en esta nación soberana" (pág. 77).

¹³ Ver citas del apartado II, inciso 3 y del punto 8 del mismo apartado, referida a la pág. 52 del texto de Storni.

Malvinas, cuya restitución reclama con enérgico, pero sereno énfasis; la competencia ferroviaria desleal que, al amparo de la burocracia gubernamental, podía destruir el cabotaje nacional y, por último, el desangre (entre otras cosas, agregamos nosotros) para una economía de gran comercio exterior, por las pérdidas de fletes y seguros.

7. Vinculado a lo expresado en el apartado anterior, surge el problema de un fuerte y *único mercado interno de producción y consumo*. La vertebración integral de éste, no sólo es un problema económico, sino que constituye el problema nacional, vinculado al subdesarrollo y consecuente dependencia. De lo que se trata, nada más ni nada menos, es de construir la nación, crear y cimentar las bases espirituales y materiales de su soberanía. Desde el punto de vista de la economía, una estructura productiva integrada en lo sectorial y espacial quiebra las relaciones de dependencia, aumenta el poder de compra de las exportaciones tradicionales, evita el drenaje de riqueza que genera el deterioro de los términos de intercambio, libera del alto valor de los insumos importados, desembaraza del manejo de precios que practican los grandes monopolios internacionales, aumenta la productividad de los sectores agropecuarios y, por consiguiente, acrecienta la disponibilidad de saldos exportables. Capitaliza, en fin, al país y lo emancipa de la servidumbre externa. A su vez, desde la perspectiva de la Seguridad, no sólo determina las condiciones indispensables para disponer de un poder militar de óptima magnitud y calidad, con libertad de acción estratégico-militar (autonomía logística en combustibles, industrias, incluida la naval, etc.), sino que, al crear prosperidad y bienestar, satisface en el pueblo las expectativas espirituales y materiales, cuyas frustraciones generan las perturbaciones sociales propias del subdesarrollo. *El mercado interno en expansión*, resulta por otra parte el *gran factor en la vertebración continental* de la Argentina. Nos hemos acostumbrado a hablar de las vías de comunicación, de la integración física con nuestros vecinos. Pero en general, las estamos discutiendo como medios de circulación hacia los puertos. Parecería que disputamos, en ese sentido, *el mero papel de zonas de tránsito*. Lo que importa en cambio, son las posibilidades de expandir nuestro mercado interno, con manufacturas de alto valor agregado, hacia los países vecinos. Es que debemos alcanzar el más alto nivel de producción a partir de las industrias de base, lo cual lleva implícito un intercambio a nivel superior. No se diga que por este camino renunciamos al "agro power", concepto tan caro a ciertos sectores vinculados con los productos de la tierra. Por lo contrario. La realidad mundial muestra que los países con mayor índice de industrialización, son los grandes exportadores de productos primarios. Los Estados Unidos, para mostrar un ejemplo, acrecientan el volumen y calidad de sus exportaciones sobre la base de un mercado interno integrado que provee al campo alta tecnología, insumos industriales, energía

abundante y barata y un sistema de comunicaciones (vías y medios) que hacen de su espacio una unidad total. Parece ocioso repetirlo, pero para nuestro caso la tarea exige el autoabastecimiento energético, el desarrollo de la minería y otros sectores básicos, las industrias pesadas, en particular siderurgia, química, petroquímica, celulosa y papel, las agroindustrias, la integración geoeconómica y un adecuado sistema de vías y medios de comunicaciones. Todo un cambio en el que el Estado jugará un rol fundamental no sólo en la fijación de las prioridades, sino estimulando la expansión, protegiendo de la competencia externa, invirtiendo y estimulando la inversión y reinversión privada en los sectores realmente multiplicadores de la economía, defendiendo el valor adquisitivo de los salarios, fijando, en fin, las pautas de una política demográfica que acabe con las distorsiones litorales de los grandes asentamientos poblacionales, duplique para fin de siglo su número y acreciente de manera sustancial su presente nivel cualitativo.

8. En torno a las comparaciones de Storni con otras naciones, es singular que no haya apuntado las diferencias de nuestro caso con los países que muestran como ejemplo: Japón, Inglaterra y los Estados Unidos a cuyo exégeta de su poder naval, Mahan, reconoce como orientador de su propio pensamiento. Tanto Japón como Inglaterra al tiempo de la exposición, basaban su grandeza, en un poderoso centro, sus islas, metrópolis de imperios de alta industrialización y concentración financiera. Sus colonias o protectorados eran proveedores de materias primas y alimentos y, al mismo tiempo consumidores de sus manufacturas. Para Japón, en particular China, Manchuria y Corea. Inglaterra, a su vez, y mucho antes que el Japón, hace lo propio en vastas regiones del mundo incluyendo en muchos casos a naciones políticamente soberanas. Por lo tanto, el carácter insular de aquéllas, cuya similitud encuentra el expositor, es en lo geopolítico totalmente distinto. El caso de los Estados Unidos es mucho más ilustrativo. Mahan aparece en un momento muy particular de la vida norteamericana. Su país, con fuertes intereses en el extremo oriente se lanzará a competir con los grandes imperialismos por un puesto de privilegio en la escena mundial. Pero ha puesto término al proceso de las fronteras internas. Es una potencia sobre los dos grandes océanos. Ha ampliado su territorio por compras y conquistas. Desde 1860 prácticamente había quebrado su dependencia económica con Europa y alcanzado el autoabastecimiento de productos manufacturados. La Guerra Civil que fue, en lo fundamental, un conflicto entre distintas zonas económicas, el sur, primordialmente agrícola, más interesado en el mercado externo que en el propio, y el norte, francamente industrial, concluido con la victoria de éste. A partir de allí el mercado unificado sería una realidad que concretaría un formidable sistema integrado de comunicaciones

y transportes. Un proceso histórico, en síntesis, bien distinto al argentino. Su análisis profundo habría servido, en una comparación objetiva, para descubrir, en cambio, nuestras propias falencias.

9. La Argentina, a la inversa de una pretendida "insularidad", tiene carácter "*peninsular*" en la más amplia acepción geopolítica del término. Mantiene en este sentido su condición marítima pero asume, también, su rol continental. En efecto. Su territorio, al norte de la línea Cabo San Antonio-San Rafael (Mendoza)¹⁴ se articula con la masa terrestre continental "*introduciéndose*" en ella. Al sur de aquel linde, se prolonga hacia el sur como una cuña entre los dos grandes océanos. En su extremo austral, esta región incluye los sectores insular y antártico. Debido a esta conformación, nuestro país recibe la influencia del Pacífico (Chile por medio) y del Atlántico, en particular este último, sobre parte de cuyas *aguas, plataforma y subsuelo*, extiende su soberanía¹⁵. Teniendo en cuenta, por último la situación de la América del Sur y de la Argentina dentro de ésta, resalta, como lo señaló Storni, su posición periférica y marítima respecto a las masas continentales del Hemisferio Norte.

9.1. Todo el espacio argentino se articula con los países vecinos a través de los aspectos geoambientales fronterizos incluidos los medios de integración física (caminos, ferrocarriles, vías fluviales).¹⁶

Conviene sin embargo puntualizar algunas particularidades de las dos grandes zonas en que hemos dividido al territorio. La primera, continental en su conjunto, tiene, además de las áreas fronterizas un importante sector interior que debe constituir una sola entidad con aquéllas. Córdoba es su epicentro y, en tal carácter, expresa la síntesis de la mediterraneidad nacional. Los bordes a su vez, en su calidad de fronteras, ensamblan con distintos países y, por lo tanto con problemáticas geopolíticas diferentes. El Oeste y Noroeste con Chile y Bolivia. El Norte Chaco-formoseño y Noreste con Paraguay. Esta última zona que penetra a lo largo del Alto Paraná se vertebra además con los Estados del Sur Brasileño, exponiéndose a la proyección de éstos y de su litoral Atlántico. Por último, Entre Ríos, nos vincula al Uruguay y, a través de éste, a Río Grande del Sur. Desde la perspectiva de su salida al mar la zona es principalmente hinterland del Río de la Plata.

¹⁴ Este límite se consigna a simple título ilustrativo.

¹⁵ Ver en este mismo número de ESTRATEGIA el artículo del Capitán de Navío Roberto M. Orstein "Posición Argentina en Derecho del Mar".

¹⁶ No es el caso de repetir aquí las debilidades de nuestras zonas de fronteras. Ver al respecto mi artículo "Política Nacional y Política de Fronteras" en ESTRATEGIA N° 37/38.

Sin embargo, las áreas cordilleranas, disponen como alternativa los puertos chilenos y la Mesopotamia los principales puertos uruguayos, Río Grande y, quizá mañana, Paranaguá. La situación de Entre Ríos, Corrientes y Misiones es significativa, en este sentido, ya que, por su producción y potencial es ya requerida como zona de influencia de dichos puertos. Circunstancia ésta que agrava, en el sistema de la Cuenca del Plata, el énfasis puesto en la orientación Oeste-Este de la integración física.

9.2. La zona al Sur del Cabo San Antonio-San Rafael con general situación marítima constituye en su conjunto, la plataforma operativa sobre el mar argentino. En este sentido *adquirirá singular importancia su sector sur, donde será imprescindible asegurar, sin solución de continuidad la vertebración con nuestras islas y la Antártida Argentina*. Dentro de su vasto espacio territorial, el área al Norte de la Ruta Nacional 22, constituye una frontera interior, una zona de sutura con el resto del país que exige, entre otras cosas ¹⁷ una red de comunicaciones con sentido Norte-Sur que se prolongará con igual orientación hacia el Estrecho de Magallanes. Al Sur de dicha ruta nacional y en relación a Chile y el Atlántico, todo el espacio debe ser valorado como una sola unidad geoambiental. Por las razones expuestas, toda el área tiene salida a los dos océanos y el sector insular (Tierra del Fuego, islas del Beagle, Orcadas, Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur) adquiere importancia capital.

9.3. El concepto geopolítico de Argentina "peninsular", quedaría incompleto si omitiéramos al *mercado interno*, apoyado sobre un aparato productivo integrado en lo espacial y sectorial. Más arriba hemos fundamentado su necesidad y significado. Afirmamos ahora que ello es posible y, dada la situación actual, imprescindible de estructurar al más breve plazo. Nuestro país cuenta con regiones económicas de amplia y variada riqueza. Tanto en lo que hace a sus respectivas posibilidades como en particular respecto a la complementación recíproca. En efecto, algunas son especialmente aptas para la producción agropecuaria. Otras con extraordinario potencial minero y/o forestal. Las más, con recursos energéticos abundantes de distinto origen. Se suma a ello una población de alto valor cualitativo y cantidad suficiente como para, con poder adquisitivo creciente, constituir una base firme del propósito perseguido ¹⁸. Si al desarrollo de estas viabi-

¹⁷ La problemática de la Patagonia, constituyó el tema de ESTRATEGIA n° 3. Propuse en él, en el artículo "Los intereses vinculados al statu quo postergan la integración patagónica", un plan de desarrollo para dicha zona que conserva actualidad.

¹⁸ La Argentina dispone hoy de una población aproximada a la de Estados Unidos poco antes de la Guerra Civil, ya que éstos en 1850 contaban con 23.191.876 habitantes y en 1860 con 31.443.321.

lidades se agrega un sistema de comunicaciones que vincule, además de los puertos, con preferencia a las distintas regiones y sus grandes polos, podremos concretar en unos pocos años la estructura económica integrada, independiente y autosostenida, base indispensable para un destino de gran potencia.

10. En esta nueva concepción "peninsular" deben insertarse los intereses marítimos. El mar, con sus recursos mineros y de hidrocarburos ha aumentado naturalmente su valor. Pero un poder económico nacional integrado, permitirá satisfacer las exigencias de combustibles e industrias al servicio del poder naval, aumentará sustancialmente el volumen y calidad de las cargas a transportar y alimentará el crecimiento de la Marina Mercante, con sus beneficios de trabajo e ingreso por fletes y seguros. En suma, pondrá todo ese complejo de factores que constituyen la potencialidad marinera, al servicio de un país efectivamente independiente. Agreguemos por último que sólo el poder nacional integrado nos dará la capacidad negociadora para defender la vasta y peligrosa problemática de nuestro mar. Desde las Conferencias Internacionales, las islas en el Canal de Beagle, la restitución de las Malvinas, la explotación de la riqueza minera y de hidrocarburos bajo la plataforma, hasta la Antártida, donde nuestros derechos pretenden ser cuestionados.

V. CONCLUSIONES

1. El mérito del Vicealmirante Segundo R. Storni es haber alertado sobre el valor y significado de los intereses marítimos; apuntar sus componentes; movilizar la conciencia nacional hacia el mar; denunciar el despojo en el sector de su responsabilidad concreta. Muchos de sus conceptos erróneos fueron subsanados luego por la Institución y por los hombres encargados de instrumentar las soluciones. Sin embargo, los intereses creados, las deficiencias de nuestra economía con sus repetidas crisis han hecho lento y contradictorio el camino. Y lo será así, también en el futuro, si la Argentina no resuelve con celeridad y de una manera definitiva las deformaciones y carencias de su sistema económico.

2. La Argentina, en términos geopolíticos es "peninsular" y "no insular". Es continental, bimarítima y antártica. Esta concepción significa no sólo una situación geográfica, sino también y fundamentalmente, una economía integrada e independiente, un mercado interno en permanente expansión y una irrenunciable vertebración cultural con los países de América del Sur en particular los vecinos y el Perú. Comprender esta tesis, es más urgente en estos días, tanto por su significado presente como por el futuro previsible. En efecto.

Las grandes potencias, sin distinción de ideologías, buscan nuevas y sutiles formas para mantener la dependencia del mundo periférico. Las corporaciones internacionales, por sí o en combinación con aquellas, pretenden integraciones regionales en desmedro de la soberanía nacional, al amparo de la "eficiencia relativa y mayor eficacia selectiva". Nuestro país, en base a estas premisas muy bien instrumentadas (en lo psicológico y hechos) puede sufrir de nuevos astigmatismos geopolíticos. En estos puede caer la Cuenca del Plata, si una prioridad mal entendida relega al resto del país y/o pospone los sectores e industrias básicas. Si acepta, en definitiva, el papel de granja, complementada con un complejo agroindustrial alimentario.

3. Las Fuerzas Armadas no han permanecido ajenas al proceso económico nacional. Llegaron a él como una consecuencia de sus necesidades logísticas y por un imperativo de obtener la más amplia libertad de acción estratégica. En el Ejército se comienza a partir de las exigencias técnicas que formula Ricchieri. Y, sin perjuicio de otros nombres que jalonan los intentos, sus picos son Mosconi y Baldrich en el sector energético; Savio en la minería, siderurgia, química pesada y, en general, en el desarrollo industrial como sostén indispensable a la producción agropecuaria. También el arma Aérea, a poco de creada como fuerza independiente, promueve los intereses aeronáuticos. En este orden, merece recordarse como uno de sus pioneros al Brigadier José Ignacio San Martín.

Como consecuencia de todos estos esfuerzos y de la experiencia adquirida, las Fuerzas Armadas concluyeron, a comienzos de la década del sesenta, con una doctrina nacional: no hay poder militar sin un poder nacional integrado, pues aquél, es una consecuencia del último. Su expresión tuvo un cuño conceptual: el Desarrollo es Seguridad. Sin embargo la generación militar del 66, falló en la instrumentación de la doctrina, en su acabada realización práctica. En nuestra opinión, y como lo afirmamos en otra ocasión, muchos factores contribuyeron para malograr esa oportunidad. Pero ninguno, como la contrarrevolución comenzada en marzo de 1967 desde los más altos niveles de la conducción económica. Porque allí, en esa área, habían hecho pie quienes por filosofía, desaprensión o, lo que es peor, intereses, defendían la persistencia del modelo agroexportador, disimulando sus propósitos con declamaciones retóricas o sólo tibias reformas.