

MALVINAS Y LA COMPETENCIA POR LA CONECTIVIDAD

Por GB(R) **CARLOS ALBERTO NOGUEIRA**

Introducción

“Las puertas de los mares son de la Corona Británica y la llave de esas puertas están en poder de la Armada Británica”.

El cancionero popular nos acerca al conocimiento de las distintas culturas y, a veces, esas recopilaciones del folclore de un pueblo, tanto religioso como profano, vocal como instrumental, al estar arraigadas en el común de la gente, vuelven a ella transformadas en discursos políticos de sus líderes.

Churchill les agregó contenido político y estratégico a aquellos viejos versos cuando dijo: “Entre la Europa continental y los mares abiertos, Gran Bretaña siempre elegirá los mares abiertos”.

Son numerosos los territorios de ultramar en poder de la Corona británica. Algunos de ellos son Gibraltar en la entrada del Mediterráneo y, ya en el Océano Atlántico, las islas Ascensión, Santa Elena, Tristán da Acuña, Malvinas y Georgias del Sur. Estas “puertas de los mares



Palabras Clave:

- > Conectividad
- > Redes
- > Nodos
- > Gateway
- > Geopolítica
- > Geografía
- > Conectografía

en poder de la Corona Británica” permiten o impiden la conectividad, porque pueden abrir o cerrar espacios estratégicos.

La Revolución Comercial que antecedió a la Revolución Industrial fue un periodo de expansión económica, a partir del colonialismo y el mercantilismo de Europa en general, y de Gran Bretaña en particular. Para el imperio británico, aquel crecimiento del comercio surgió de la mano del dominio de los mares y sus rutas, las cuales unieron las colonias al corazón del reino a través del intercambio de las materias primas de las primeras y las manufacturas del segundo.

Para dominar las rutas marítimas fue, es y será preciso poseer y controlar los territorios que, por su ubicación e importancia geopolítica¹, atraen e irradian avenidas o canales de aproximación aérea, marítima, terrestre y de información.

Estos lugares del mundo actúan, dentro de la estructura² comercial, como nodos de una red y verdaderos puntos de control y ensamble de las cadenas de suministros.

Los nodos adquirirán mayor importancia cuanto mayor sea la inversión en infraestructura³ que posibilite el rápido y eficiente tráfico de bienes, servicios e información.

Redes, conectividad y economía

El comercio mundial y la generación de riqueza dependen de una **red**

que facilite el intercambio de bienes y servicios para su uso, venta o transformación. En ese sentido, las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son, por su ubicación, las puertas esenciales para la conectividad entre continentes y océanos. Por ello, será necesario observarlas tanto desde el punto de vista de la **geografía** como desde la perspectiva de una nueva disciplina llamada “**conectografía**”, puesto que la centralidad de estas zonas está dada por su ubicación geográfica, tanto absoluta como relativa, y por su capacidad productiva dentro de una red.

Robert Kaplan nos dice que “la geografía ha vuelto y ha venido para vengarse”⁴, reivindicando así no solo la importancia de esa disciplina, sino también la de la geopolítica. El autor va más allá al expresar que “el clima, la latitud, los mares, los ríos, las montañas, los desiertos, los recursos naturales, las etnias... marcan el destino de pueblos y Estados, **las áreas de influencia**, la paz y la guerra”. Pero la geografía es, solo y siempre, un punto de partida, el telón de fondo del escenario en el que transcurre la historia de la humanidad. La trama y las motivaciones de los personajes en ese escenario siguen siendo los señalados por Tucídides: “el miedo, el interés propio y el honor”.

Por su parte, Parag Khanna presenta la conectografía como una

evolución de la geografía y expresa que, mientras la geografía nos indica cómo dividimos el mundo, la conectografía nos describe cómo usamos el mundo:

La revolución global de la conectividad en todas sus formas: transporte, energía y comunicaciones nos ha permitido dar un salto cuantitativo en la movilidad de la gente, de bienes, recursos y conocimientos. La conectividad y la conectografía representan una evolución del mundo desde la geografía política hacia una geografía funcional⁵.

La geografía relaciona naciones y fronteras; la conectografía, infraestructuras y cadenas de suministros dentro de una red.

La conectividad de una red dependerá de la capacidad y eficiencia de sus principales nodos, en la medida en que estos se conviertan en ciudades-puerta, ciudades de entrada o *gateway-cities*.

Sostiene Brughardt, en su teoría

1. Espacio de importancia que, por su ubicación geográfica, facilita la toma de decisiones políticas, económicas y militares.
2. Estructura: disposición o modo de estar relacionadas las distintas partes de un conjunto.
3. Infraestructura: estructuras físicas y organizativas, redes o sistemas necesarios para el buen funcionamiento de una sociedad y su economía.
4. R. Kaplan; *La venganza de la geografía*; RBA libros; Barcelona, España (2012).
5. P. Khanna; *La conectografía: mapear el futuro de la civilización mundial*; Ediciones Paidós; Barcelona, España (2017).

Las características distintivas de las ciudades de entrada son, entre otras, su capacidad logística, de procesamiento industrial y de generación de conocimiento. La potencia con que se desarrollen estas actividades las convertirá en motores de crecimiento, transmitiendo impulsos a otras ciudades subordinadas.

de las *gateway-cities*⁶ que existen en el mundo zonas geográficas importantes para el desarrollo económico de una comunidad, que conectan amplios territorios del interior de un país con el mundo exterior y son vitales para nuestra sociedad altamente globalizada y en red. Ellas son las “ciudades de entrada”.

Para estudiarlas será necesario investigar los nodos urbanos en las redes globales, del mismo modo que es imprescindible investigar el principio de funcionamiento de la bisagra si se quiere conocer la relación entre la puerta y el marco.

Las características distintivas de las ciudades de entrada son, entre otras, su capacidad logística, de procesamiento industrial y de generación de conocimiento. La potencia con que se desarrollen estas actividades las convertirá en motores de crecimiento, transmitiendo impulsos a otras ciudades subordinadas. Por ello, Brughardt se plantea la hipótesis de que, si la zona de acción de una *gateway* es lo suficientemente grande y productiva para soportar el surgimiento de grandes lugares centrales, entonces la entrada llegará a funcionar como un *lugar central*.

Esta generación de economías externas asociadas a la interacción entre ciudades y, por tanto, espacialmente dinámicas, es abordada por las teorías de las redes de ciudades (Pred, 1977; Dematteis, 1989; Camagni y

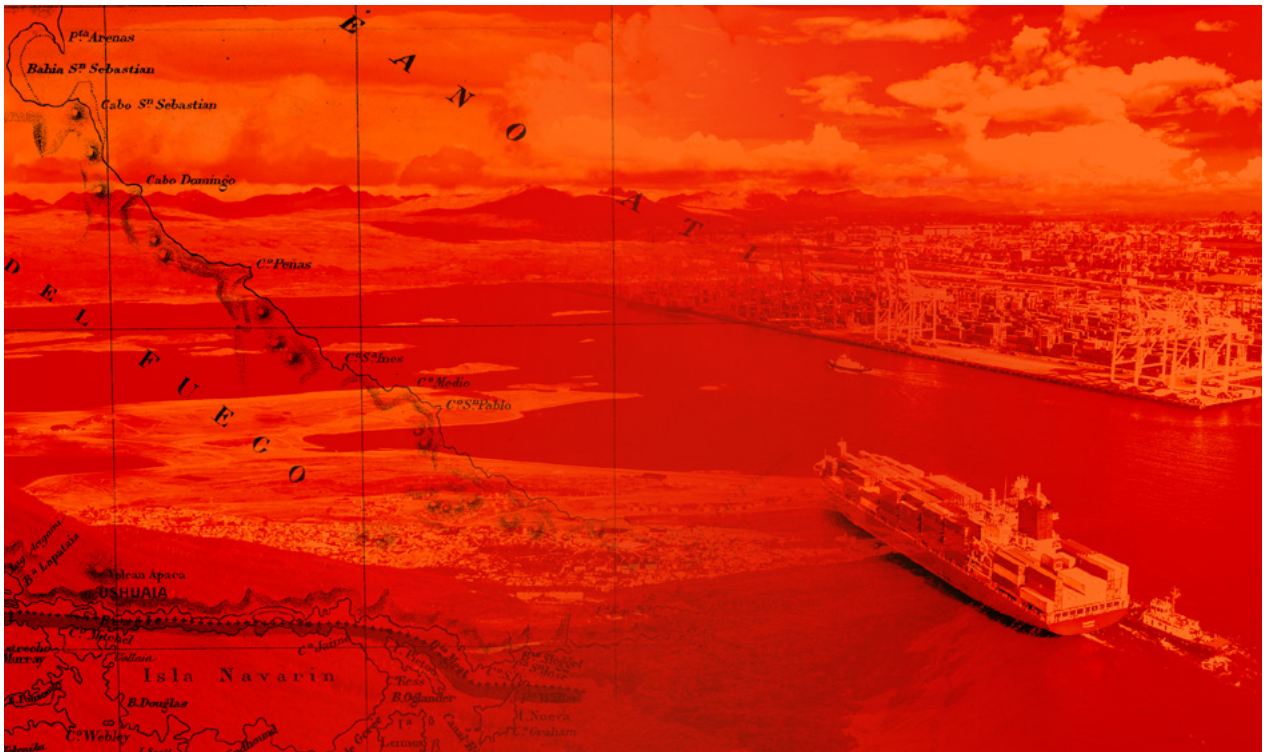
Salone, 1993). En este paradigma, una red de ciudades es una estructura en la cual los nodos son las ciudades, conectadas por vínculos de naturaleza socioeconómica (*links*), a través de los cuales se intercambian flujos de distinto tipo, sustentados sobre infraestructuras de transportes y comunicaciones. En el núcleo del paradigma de las redes de ciudades subyace la idea de que existen determinadas economías asociadas a la existencia de redes de ciudades, y que estas dependen de las características de los nodos y de las características de la interacción. Estas economías se producen desde el lado de la producción (oferta) y la demanda (consumo), y son fuente de rendimientos crecientes y ventajas competitivas que contribuyen al crecimiento de las economías urbanas⁷.

Los conceptos de *lugar central* y *gateway* también fueron estudiados por Hohenbreg y Less⁸. Ellos sostienen que, desde la Edad Media, existen dos tipos de crecimiento urbano: *central place model* y *network models*. El primero refiere a un modelo de lugar central, entendido como una extensión del desarrollo rural, en el que la actividad económica evoluciona desde el intercambio y la producción local para los mercados locales hacia el comercio de larga distancia. El segundo

se basa en la existencia de una ciudad que actúa como *gateway* en una red transnacional para el intercambio de bienes, información e influencia.

A la luz de estos conceptos, será interesante observar el Atlántico sur⁹ y sus ciudades ribereñas. Es una zona de elevado tráfico comercial debido al paso bioceánico del estrecho de Magallanes; una importante zona de explotación pesquera con presumible presencia de minerales y metales preciosos en el lecho y subsuelo, y con proyección directa sobre la Antártida. En ese espacio, y en razón de su privilegiada ubicación absoluta y relativa, las islas Malvinas se destacan por su potencial en la capacidad de control y apoyo a las operaciones comerciales, logísticas y militares.

Asimismo, Ushuaia y Punta Arenas compiten por ser *lugares centrales* que atraigan e irradian avenidas de aproximación o rutas de navegación marítimas y aéreas, oceánicas y bicontinentales. Cualquiera de estas tres localidades podría ser el nodo más importante de la red en tanto desarrollen las capacidades e infraestructura necesarias para convertirse en puntos de apoyo logístico para la extracción y el transporte de los recursos hacia las terminales de consumo, como así también puntos de apoyo para el emplazamiento de sistemas de alerta temprana enfocados al control de las rutas que las atraviesan.



La que más infraestructura desarrolle será un polo de atracción para las restantes ciudades.

Malvinas: motivo y objeto del pensamiento estratégico

Los ejes de toda estrategia serán siempre los intereses, y los intereses deben entenderse como “objetos a los que les otorgamos valor”. Malvinas es un pedazo de tierra; pero bajo la visión de la integridad territorial argentina, ese objeto cobra máximo valor y se convierte en un interés, porque la soberanía es un interés vital.

El problema es que en el mismo escenario, el Atlántico sur y la Antártida, hay otros actores que también le otorgan máximo valor a ese objeto y lo convierten en su interés. De esa competencia surge la actual dialéctica de voluntades en conflicto.

Argentina posee en esa área algo más de cuatro millones y medio de kilómetros cuadrados de superficie bendecida con recursos naturales para abastecer al mundo de alimen-

tos y energía. También tiene reclamos de soberanía en sectores antárticos que coinciden, en gran parte, con los de Gran Bretaña y Chile.

Para un empleo inteligente de esos espacios soberanos será necesario abordar la cuestión Malvinas con un adecuado pensamiento estratégico.

El pensamiento estratégico puede entenderse como pensamiento teórico-práctico aplicable a cosas concretas. Un conocimiento situado, referenciado a hechos que desean modificarse para obtener resultados esperados, tendientes al logro de objetivos medibles y obtenibles. Pensar estratégicamen-

te es, entonces, reflexionar metódicamente en términos de conflicto, política y maniobra.

La reflexión debe centrarse en la cuestión estratégica o conflicto por resolver. El análisis de ese conflicto nos permitirá ver con claridad la trama resultante del juego de intereses de los distintos actores que se vinculan dentro de este escenario. Luego, la política se encargará de analizar los escenarios futuros en donde el conflicto actual que no le satisface es cambiado por otro que sí y, finalmente, de conducir una maniobra estratégica que guíe los mensajes y las acciones de corto, mediano y largo plazo tendientes a construir

6. A. F. Brughardt; *A hypothesis about gateway cities*; *Annals of the Association of American Geographers*, Volume 61, Issue 2 (1971).

7. R. Boix; *Redes de ciudades y externalidades*. *Investigaciones Regionales - Journal of Regional Research*. 2004; (4):5-27 [fecha de Consulta 29 de Septiembre de 2022]. ISSN: 1695-7253. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28900401>

8. P. Hohenberg y L.Less; *The Making of urban Europe 1000-1994*; Cambridge M.A: Harvard University Press (1995).

9. Zona delimitada por línea ecuatorial al norte como una división natural del océano en dos, norte y sur, impuesta por la historia y la geografía. Al este, el límite está definido por el continente africano y el meridiano de 20°E que marca la separación con el Océano Índico; al oeste, separado del Pacífico por el meridiano del Cabo de Hornos hasta el continente antártico, y, finalmente; al sur, convencionalmente asumimos que llega hasta el paralelo 60°S a partir del cual se define el ámbito de aplicación de Tratado Antártico” (Koutoudjian, Adolfo y otros. *Geopolítica argentina*. Editorial Eudeba. Buenos Aires. 2021).

el futuro deseado en el escenario elegido, asignando prioridades, asumiendo riesgos y oportunidades y pagando costos.

Malvinas es la colonia de un imperio (actual monarquía constitucional) que hace foco en “los mares abiertos” y que, además, es uno de los socios más importantes de la Organización del Tratado del Atlántico Norte¹⁰.

Quizás las primeras motivaciones de aquel imperio eran las de situarse geográficamente en una región que les permitiese ampliar su área de influencia y dominio de rutas comerciales. De allí surge el conflicto actual y la consecuente dialéctica de voluntades.

Pero ¿cuál es la evolución de esa importancia geográfica inicial? ¿Cuál es el valor de Malvinas hoy?

Nuestra provincia de Tierra del Fuego, Malvinas y Antártida constituye el principal nodo de conexión de una amplia red de suministros, y esa conectividad la convierte en un eje de estrategia geopolítica para todos los actores presentes en ese escenario, dispuestos a confrontar intereses.

A todas las riquezas conocidas les debemos sumar su importancia

geopolítica desde el punto de vista de la conectografía. Es un área de invaluable riqueza que conecta océanos y continentes.

Aumentar la conectividad entre los continentes americano y antártico es un desafío si queremos dominar el Atlántico sur y Malvinas, por ser esta última un nodo fundamental en ese mapa de conexiones. Pero la conectividad depende del desarrollo de infraestructuras.

Mientras el gasto militar mundial es de aproximadamente 2 billones de dólares al año, el gasto en infraestructura hoy es 4 veces superior. China encabeza esas inversiones. En 2015 creó el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura y pretende construir, entre otras, la ruta de la seda y el acero. Para ello, como ejemplo, construyó en Djubuti el puerto más importante del Mar Rojo, en la puerta misma del Golfo Pérsico y a medio camino de esa ruta marítima que concentra el 80% del comercio marítimo mundial y que se encuentra canalizada por los pequeños estrechos de Málaga, Canal de Suez, Gibraltar y Canal de Panamá. Junto a ese imponente puerto en Djubuti,

construyó una base militar para 10.000 soldados¹¹, a fin de asegurar, con infraestructura y poder militar, el comercio en dicha ruta desde Shanghái hasta Lisboa.

Es importante destacar que China es el segundo usuario más importante del Canal de Panamá, detrás de EEUU. Esto lo llevó a firmar con Panamá un memorándum de entendimiento para que ese país ingresara al proyecto de la “Ruta de la seda”, luego de que Panamá rompiera relaciones con Taiwán y reconociera la existencia de “una sola China”. En la actualidad son más de cuarenta los acuerdos bilaterales firmados entre los dos países y eso se debe a la centralidad que tiene el canal como puerta de entrada (*gateway*) de los productos chinos a América Latina y el Caribe y, también, por ser un centro de conexión aérea con el resto del continente que lo convierte en un lugar de importancia geopolítica, observado desde la geografía y la conectografía.

Entre los acuerdos bilaterales no solo se prevé la construcción de un cuarto puente sobre el canal sino también una amplia inver-



Nuestra provincia de Tierra del Fuego, Malvinas y Antártida constituye el principal nodo de conexión de una amplia red de suministros, y esa conectividad la convierte en un eje de estrategia geopolítica para todos los actores presentes en ese escenario, dispuestos a confrontar intereses.

sión en el puerto de contenedores de Colón, la construcción de un puerto de cruceros en la isla de Amador y el desarrollo de un red ferroviaria que conecte la ciudad de Panamá con la provincia de Chiriquí. Este sostenido aumento de su presencia en la región tensiona aún más la guerra comercial que sostiene con EEUU¹². Mientras tanto, la empresa China HKND¹³ sigue adelante con la intención de construir el Canal de Nicaragua como alternativa.

Ahora, volvamos nuestra mirada hacia el Atlántico sur y su conectividad.

La conectividad tiene una gran tendencia gemela en el siglo XXI: la urbanización planetaria. Las ciudades son la infraestructura que mejor nos define. La gente va a las ciudades para estar conectada y esa conectividad es la causa de su prosperidad.

En este sentido, es importantísimo conectar Ushuaia, Petrel, Marambio y desarrollar el polo logístico Ushuaia. Para dominar el Atlántico

sur, debemos integrar y hacer crecer esas ciudades, hacerlas habitables, conectarlas en todas las formas.

Ushuaia: Centro geográfico del país y del desarrollo en el Atlántico Sur. Imán para Malvinas

Volviendo a los modelos de crecimiento urbano de Hohenbreg y Less (lugar central y/o *gateway*) y a la hipótesis de Brughardt de que, si la zona de acción de una *gateway* es lo suficientemente grande y productiva puede convertirse en un *lugar central*, es dable creer que la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur tiene condiciones para combinar ambos modelos de crecimiento basados en la potencialidad del eje Ushuaia–Petrel–Marambio como *lugar central* y *gateway* para la explotación y el comercio de recursos naturales y otros bienes, el turismo y la logística, desde el centro (Ushuaia) hacia la periferia. Este desarrollo requerirá de un adecuado sistema de Defensa que controle, asista y conduzca esas

CV

CARLOS ALBERTO NOGUEIRA

General (R). Es Magister en Ciencias Militares - Instituto Universitario del Ejército de Brasil (EsAO). Diplomado en Altos Estudios Estratégicos por el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional del Reino de España y en Procesos de Integración Regional por la UNTREF. Oficial de Estado Mayor – Escuela Superior de Guerra "TG L. M. Campos". Se ha desempeñado como Director General de Planeamiento Estratégico de las Fuerzas Armadas y Secretario General del Ejército. Actualmente es Profesor en La Facultad de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de Lanús, en la Facultad de la Defensa Nacional y en la Escuela Superior de Guerra Conjunta de las FFAA, también, es Profesor del INAP en cursos de planeamiento estratégico para funcionarios del Estado Nacional con responsabilidades de planeamiento y prospectiva.

10. El Tratado del Atlántico Norte o Tratado de Washington es el tratado que constituyó a la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). Fue firmado en Washington el 4 de abril de 1949.
11. Argentina y Djubuti son los únicos dos países con Bases militares de China y la OTAN en su territorio.
12. Andrés Serbin; *Guerra y transición global*; Ed. Areté; Buenos Aires, Argentina (2022).
13. La obra fue adjudicada a la empresa china HK Nicaragua Development Investment (HKND), para construir y posteriormente administrar durante 50 años la vía de 276 kilómetros de extensión y entre 230 y 280 metros de ancho, con dos puertos, un aeropuerto, dos esclusas, una zona de

libre comercio y destinos turísticos.

La construcción comenzó oficialmente en 2014, pero la crisis bursátil que azotó China entre 2015 y 2016 le hizo perder un 85 por ciento de su patrimonio a Wang Jing, magnate de las comunicaciones y principal inversionista de HKND.

«El proyecto está detenido por parte de la concesionaria, pero el Estado de Nicaragua mantiene su voluntad de seguirlo como un derecho soberano del país, una necesidad para el transporte marítimo mundial y una aspiración de los nicaragüenses para el desarrollo y para la reducción de la pobreza estructural» Tomás Lobo; Sputnik; replicado por Diario *El País*; Costa Rica; julio 2020.

Aumentar la conectividad entre los continentes americano y antártico es un desafío si queremos dominar el Atlántico sur y Malvinas, por ser esta última un nodo fundamental en ese mapa de conexiones. Pero la conectividad depende del desarrollo de infraestructuras.

actividades. Un ejemplo de la combinación de ambos modelos es el de las ciudades de Manchester y Liverpool, que combinaron las funciones de una capital regional. Manchester cumplía el rol de centro comercial y de servicios para las poblaciones del algodón a su alrededor. Liverpool, que era menos industrial, ofrecía soporte logístico al comercio y a la navegación. En poco tiempo, Manchester pasó a ser la cúspide de un conjunto de *central places*, mientras que Liverpool ejercía como *gateway* entre la región y las redes urbanas europeas y transatlánticas¹⁴.

A medida que el tamaño de los buques aumente e impida el uso del canal de Panamá, el paso por el Atlántico sur aumentará, y así se potenciaría el llamado control del "triángulo estratégico" del Cono Sur (Malvinas, Tierra del Fuego, Pasaje Drake y costas antárticas).

Las bases militares extranjeras en el Atlántico sur y, particularmente, la de Malvinas tienen capacidad para **interferir** en la conectividad entre los continentes de América del Sur con África, con la Antártida y con los océanos Pacífico e Índico. Y serían "muy útiles" como apoyo en rutas alternativas para eventuales enfrentamientos de la OTAN con China o Rusia o en un conflicto con Irán.

En el año 2009, los ministros brasileños de Defensa, Nelson Jobim, y de Asuntos Estratégicos, Mangabeira Unger, en su paso por

Argentina –en el COFA¹⁵ el primero, y en el CARI¹⁶ el segundo–, explicaron el plan de desarrollo estratégico y defensa del Brasil. Expusieron, entre otros temas: la necesidad de avanzar una agenda común de iniciativas enfocadas en el desarrollo conjunto de Argentina y Brasil; la peligrosa capacidad de las bases militares británicas en el Atlántico para interferir las rutas comerciales entre Brasil y África; la necesidad de controlar la Amazonia Azul y los recursos hidrocarbúricos descubiertos en la cuenca de Santos y el consecuente plan de capacidades militares necesario para proteger el desarrollo previsto en los escenarios prospectivos estudiados.

En este sentido, el pensamiento estratégico argentino, al igual que el brasileño de aquellos años, debería definir, como ya mencionamos, la trama que se desarrolla en el escenario del Atlántico sur a partir de la racionalidad y las motivaciones de los actores allí presentes. Las primeras preguntas a estudiar y responder serán: ¿Qué fines persiguen Gran Bretaña, Estados Unidos de Norteamérica, China, Brasil y Chile, entre otros? ¿Cuál es su motivación?

En la búsqueda de respuestas, nos ayudará en la reflexión lo expresado por Mangabeira acerca de los caminos que deberán seguir nuestros estudios: primero, el de la definición de un modelo de desarrollo basado en la democratización radical de las

oportunidades y las capacitaciones, que encuentre soluciones regionales a problemas regionales. Para concretarlo, "debemos rebelarnos contra el mayor impedimento a nuestra construcción nacional: el colonialismo mental" (Mangabeira 2022)¹⁷. El segundo camino deberá ser el de la investigación de las ideas sobre historia y sociedad, que nos permitirán comprender la primacía de las alternativas estructurales sin descender al dogmatismo estructural.

Argentina, Chile y Gran Bretaña buscan conectar Antártida con sus ciudades más próximas; **quien desarrolle más infraestructura ganará la competencia**. En ese sentido, es muy importante nuestra relación y acuerdos con Chile y Brasil.

Si bien Chile no es un actor con intereses directos sobre el Atlántico sur, su posición compartida del estrecho bioceánico con la Argentina –además de las pretensiones sobre una porción del territorio antártico que coincide, en gran parte, con la de Argentina y también con la de Gran Bretaña– lo suma como un Estado con los ojos puestos en el escenario objeto de este trabajo. Por ello, la adopción de una identidad estratégica cooperativa con Chile, para interponernos frente al Reino Unido con una actitud estratégica competitiva común, debería ser vista como un objetivo de nuestras relaciones internacionales y una oportunidad para la nación trasandina.



Es importante pensar en el día después del Tratado Antártico. El 2042 y la Antártida están muy cerca en tiempo y en distancia. Llegado ese momento, Argentina negociará o competirá con Gran Bretaña y Chile en una relación de 2 contra 1, o de 1 contra 2.

A su vez, Estados Unidos y China desean posicionarse y controlar el área: el primero a través de sus socios y el segundo con inversiones en Argentina. Brasil también se expresa a partir de sus políticas públicas orientadas a posicionarse en el continente antártico.

¿Qué triadas y coaliciones debemos conformar a partir de los intereses de cada uno de los actores involucrados?

Juntos, los países latinoamericanos deberíamos enfrentar el dilema del desarrollo en el mundo global y el control de nuestros espacios soberanos teniendo en cuenta los tres mensajes de Raul Prebisch¹⁸, que son el gran legado de su obra y que, igual que Mangabeira, nos instan a

la rebeldía, pero sesenta años antes. Primero, los países centrales conforman visiones del orden mundial funcionales a sus propios intereses. “Es necesario rebelarse contra ese esquema teórico para resolver el dilema”. Segundo, es posible transformar la realidad y lograr, con los centros de poder mundial, una relación simétrica no subordinada. Tercero, la transformación requiere un cambio profundo en la estructura productiva para incorporar –en la actividad económica y social– el conocimiento, que es el instrumento fundamental del desarrollo.

Dice Parag Khanna que la carrera armamentista del siglo XXI será la competencia por la conectividad, y que la principal responsabilidad de los Ejércitos no será la protección de fronteras sino de las cadenas de suministros.

Los distintos comandantes del Comando Sur de EE.UU., en sus visitas a la Argentina, se han preocupado por obtener respuestas sobre la misma pregunta: ¿Los chinos van a

construir el puerto en Ushuaia?

Ellos y nosotros estamos **hablando** de la conectividad y sus nodos. Estamos **disputando** los nodos centrales de la comunicación bicontinental y bioceánica en el sur del mundo.

Con un fuerte alineamiento regional y con aún más fuertes inversiones en urbanización, infraestructuras orientadas a la conectividad y sistemas de defensa y control en las ciudades del centro geográfico de la Argentina, podremos decir, en un futuro cercano, que las islas Malvinas son la puerta del Atlántico sur y la Antártida, y que la llave de esa puerta está en poder de la Armada Argentina. ■

14. (Hohenbreg y Less 1985) Op. Cit.

15. Círculo de oficiales de las Fuerzas Armadas.

16. Consejo argentino para las relaciones internacionales.

17. www.robertounger.com; video de presentación.

18. Raúl Federico Prébisch Linares (1901/1986); fue un político, académico y economista argentino, Secretario ejecutivo de CEPAL – ONU; reconocido por sus aportes a la teoría estructuralista del desarrollo económico.