

Fecha de recepción: 15/04/2025

Fecha de aceptación: 21/05/2025

La concepción geopolítica de la Argentina del Vicealmirante Storni: las implicancias de su perspectiva insular y su aporte en relación a los intereses argentinos en el mar

Vice-Admiral Storni's Geopolitical Conception of Argentina: the Implications of His Insular Perspective and His Contribution to Argentine Maritime Interests

NATALIA PERITORE

Escuela Superior de Guerra, Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF), Argentina
natalia_peritore@yahoo.com.ar

Resumen

Desde 2004, cada 16 de julio se conmemora el Día de los Intereses Argentinos en el Mar, en homenaje al Vicealmirante Segundo Rosa Storni. En dos conferencias pronunciadas en junio de 1916, el marino presentó un programa de acción marítima, basado en una concepción insular de la Argentina. Si bien resulta fundamental considerar tanto el contexto histórico de su formación como el de sus disertaciones, es necesario señalar que dicha perspectiva conlleva una serie de implicancias para el país que merecen ser analizadas. Por ello, en este trabajo presentaremos el aporte de Storni, examinaremos las corrientes de pensamiento que pudieron influir en su obra e identificaremos y analizaremos las implicancias derivadas de su concepción. Por último, planteare-

mos una visión alternativa del espacio geopolítico argentino a partir de la mirada de Juan Enrique Guglielmelli.

Palabras clave: insularidad — peninsularidad — espacio geopolítico argentino — intereses marítimos argentinos — pensamiento geopolítico argentino

Abstract

Since 2004, every July 16th marks the Day of Argentine Maritime Interests in tribute to Vice-Admiral Segundo Rosa Storni. In two lectures delivered in June 1916, the naval officer outlined a maritime action program based on an insular conception of Argentina. While it is relevant to consider both the historical context of his background and the moment in which his lectures were delivered, it should be noted that his perspective carries a series of implications for the country that require a thorough analysis. Therefore, this paper will present Storni's contribution, explore the intellectual influences that may have shaped his work, and identify and examine the resulting implications while also posing an alternative conception of Argentina's geopolitical space, taking up the perspective of Juan Enrique Guglielmelli.

Keywords: Insularity — Peninsularity — Argentine Geopolitical Space — Argentine Maritime Interests — Argentine Geopolitical Thinking

Introducción

El Vicealmirante Storni ha contribuido a sentar las bases estructurales de la geopolítica argentina. Si bien al momento de brindar las conferencias que le darían reconocimiento posterior, la Geopolítica como tal todavía no había sido bauti-

zada por Rudolf Kjellen,³⁷ sus intervenciones son una muestra genuina de pensamiento geopolítico.

El trabajo realizado por José Felipe Marini nos lleva a definir al espacio geopolítico como el objeto de estudio de la geopolítica. De acuerdo al autor, este refiere al "área geográfica en cuyo seno actúan recíprocamente los factores geográficos y políticos que conforman una situación geopolítica que se desea estudiar o resolver" (1985, p. 45). Ubicando a la geopolítica como un saber político, explica que esta analiza el valor y las posibilidades de un espacio en función de un interés político. Es sobre la base de lo antedicho que podemos ubicar a la obra *Intereses Argentinos en el Mar* como una pieza de la geopolítica argentina.

Dicha obra (editada en 1916, 1952, 1967 y 2009) recoge las disertaciones brindadas por el marino los días 8 y 12 de junio de 1916 en el salón de actos públicos del diario *La Prensa*, bajo el patrocinio del Instituto Popular de Conferencias. Fue en ese entonces cuando dio a conocer un programa de acción marítima preciso, digno de admiración por su grado de concreción, integralidad y estímulo. Su concepción insular del espacio geopolítico argentino fue la piedra fundamental sobre la que ideó su programa.

Si bien es preciso considerar tanto el contexto histórico de su formación como el de sus alocuciones, es necesario señalar que dicha concepción plantea una serie de implicancias para la República Argentina que deben ser examinadas. Es por ello que, a lo largo del presente trabajo, presentaremos el aporte de Storni, examinaremos las corrientes de pensamiento que pudieron influir en su obra e identificaremos y analizaremos las implicancias derivadas de su concepción, al tiempo que plantearemos una visión alternativa del espacio geopolítico argentino, a partir de la mirada de Juan Enrique Guglielmelli.

³⁷ Nos referimos a la obra *El Estado como forma de vida*, publicada en sueco en 1916 y traducida al alemán en 1917.

Algunas aproximaciones a la vida de Storni

Segundo Rosa Storni nació el 16 de julio de 1876 en la provincia de Tucumán. A los 18 años de edad ingresó en la Escuela Naval Militar y egresó de la Institución en el año 1897, encabezando la promoción 21. En el momento de su formación, la currícula se caracterizaba por ser de tipo enciclopédica, lo cual se condecía con la necesidad de formar oficiales que no sólo fueran diestros en la navegación mar afuera, sino también en la determinación de límites y el relevamiento cartográfico. El inicio de la carrera de Storni se vio envuelto en un cambio de paradigma: “la Armada fue dejando la vela, marchando hacia el sur e institucionalizándose a un mismo tiempo [...]. Por eso, observamos que el esfuerzo institucionalizador del país y de la Armada corren en paralelo y son consustanciales uno y otro” (Puglisi, 2016, pp. 137-138).

Durante sus años de servicio ocupó diversos puestos en la Fuerza. Asimismo, se destacó por la publicación de diversas obras, tanto técnicas y científicas como de divulgación. Así, por ejemplo, podemos enumerar *Balística y explosivos para la marina de guerra* (publicada en 1908), *Trabajos hidrográficos y límite argentino en el Canal de Beagle* (publicada en 1905), *Proyecto de régimen de Mar Territorial* (publicada en 1911) y *Mar Territorial* (publicada en 1926). Si bien estas dos últimas obras serán de importancia en su trayectoria dada su influencia en el posterior desarrollo del Derecho del Mar,³⁸ Intereses argentinos en el mar será la obra que lo catapultará a las filas de los pensadores geopolíticos de la República Argentina. En los tiempos de sus disertaciones, Storni ya formaba parte de la sociedad científica de la época: integraba el Instituto Argentino de Derecho Internacional, la Sociedad Científica Argentina y, tiempo más tarde, fundó el Instituto

38 Estas obras sobre el mar territorial no sólo han constituido la base para la promoción de la soberanía marítima argentina, sino que también han sido material de trabajo, tanto en la Conferencia de Codificación del Derecho Internacional reunido en La Haya en 1930, como en la Primera, Segunda y Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Oceanográfico Argentino.

La labor de Storni fue destacada y reconocida por sus contemporáneos: Puglisi (2016) lo describe como un “barquero intelectual”. Pasó a retiro el 7 de enero de 1935, habiendo estado en las filas de la Armada durante 44 años. Luego tuvo un breve paso por la política argentina, experiencia que le ha dejado una marca indeleble en su trayectoria. Tras el golpe de Estado del 4 de junio de 1943, estando ya a cargo de la presidencia el General Ramírez, Storni fue nombrado ministro de Relaciones Exteriores. Se desempeñó en el cargo durante un corto, pero intenso período: del 7 de junio al 10 de septiembre de 1943. Eran tiempos de la Segunda Guerra Mundial y de la presión ejercida por el gobierno de Estados Unidos para que la República Argentina le declarara la guerra al Eje.

Tras su renuncia, se recluyó en la granja Manclura, en Ituzaingó. Falleció el 4 de diciembre de 1954, en Buenos Aires, a los 78 años de edad.

Comentarios preliminares al abordaje de sus conferencias

Antes de adentrarnos en sus alocuciones, es pertinente realizar una serie de observaciones de contexto. Esto no es menor, en tanto y en cuanto, si hemos de evaluar las implicancias de sus postulados, no sería prudente descontextualizarlos. En cuanto a la época de su formación, podemos iniciar este apartado indicando que, en 1880, comenzó en Argentina un período que se extendería por tres décadas, denominado Orden Conservador o Régimen Conservador.

Cuando Botana (1994) describe los orígenes del Régimen del Ochenta hace referencia a la aún no concretada unidad política y al enfrentamiento entre Buenos Aires y el interior. Uno de los puntos en conflicto tenía un trasfondo, según el autor, en la determinación espacial. Explica que Buenos Aires era una ciudad-puerto orientada al exterior, plataforma del histórico virreinato, y con un *hinterland* en crecimiento, mien-

tras que el interior poseía una extensión territorial extensa y sistemas de poder con caudillismo de base. Como corolario del estudio de las presidencias precedentes (a saber, Mitre, Sarmiento y Avellaneda), Botana identifica tres problemas comunes a ellas, los cuales dificultaban la unidad política en formación. Se trataba de la integridad territorial, la identidad nacional y la organización de un régimen político.

Al hacer referencia al período anterior a 1880, Rapaport (2006) explica que desde la Batalla de Caseros hasta inicios de la presidencia de Roca se extendió una etapa de transición. Más allá de las vicisitudes internas e internacionales (como la guerra del Paraguay), durante esos años se comenzó a forjar el marco institucional y la estructura política del Estado argentino. De acuerdo al autor, los hombres que impulsaron el proyecto del ochenta compartían, en materia económica, los siguientes puntos:

La constatación de que el desarrollo económico argentino sólo podía basarse en la inserción del país en el mercado mundial especializándose en el tipo de actividades en las que tenían “ventajas comparativas” (y éstas eran las que permitían utilizar el único recurso del que se disponía en abundancia y calidad, la tierra); la certidumbre de que para que dicha riqueza pudiera aprovecharse era menester suplir las dos carencias básicas que se tenía, la del capital y la de la mano de obra; la idea de que para hacer posible ambas cosas era imperioso expandir la frontera agropecuaria, resolviendo el problema del “indio”, y unificar el mercado interno (2006, p. 32).

En referencia al mismo período, en particular a la presidencia de Sarmiento, Palacio (1965) señala que “la mentalidad del país ha de conformarse muy pronto a los intereses de su clase dominante, constituida alrededor del connubio de la Sociedad Rural con el comercio británico de importa-

ción y exportación" (p. 235). De hecho, explica que la fórmula sanmiertina de población-comercio-riqueza favorece a Buenos Aires y al extranjero, especialmente, al mercado inglés. Y agrega que, "sin problemas internacionales, nuestra única preocupación debía ser el fomento de nuestra riqueza. ¿Cómo? Criando vacas y sembrando trigo, a fin de merecer el honroso destino de granja de Inglaterra mientras no llegásemos al ideal de granero del mundo" (p. 236).

Más adelante, al describir el contexto en el que Roca asume la presidencia argentina dando origen al Régimen Conservador, el autor señala que los Estados europeos, específicamente Inglaterra, Francia y Alemania, estaban atravesando la última etapa de su desarrollo industrial, al tiempo que manifestaban un interés especial por la Argentina como proveedora de materias primas y como destino de sus excedentes (Palacio, 1965).

En otro orden de ideas, pero que hace al espíritu de este apartado, es necesario hacer referencia al positivismo: como corriente de pensamiento, establece que para producir conocimiento es preciso emplear el método científico de las ciencias experimentales de manera de poder extraer regularidades y dar explicaciones de las causas que originan los fenómenos. En suma, conforme al positivismo, receptor del influjo empirista y racionalista, el conocimiento científico como tal podría ser obtenido a partir de la aplicación del método físico-matemático.

Terán (2015) ubica el desarrollo del movimiento positivista argentino en el período 1890-1910. Sostiene que su impacto se vio plasmado hasta avanzado el siglo XX, de la mano de intelectuales relacionados con la formación de la docencia del normalismo argentino, tales como Pedro Scalabrini, Rodolfo Senet, entre otros. Señala que las ideas de Herbert Spencer (1820-1903) fueron las de mayor influencia. Este sociólogo inglés afirmaba que la sociedad era un organismo: conforme crecía su tamaño, también lo hacía su estructura y se acentuaba la diferenciación de funciones. Apelando a una división del trabajo, referenciada desde la Biología como la

división fisiológica del trabajo en un organismo vivo, afirmaba la interdependencia de las partes del cuerpo social.

Tomando las ideas de Spencer, se trató de una época en la que el evolucionismo social estuvo en boga. Asimismo, uno de los exponentes del positivismo argentino, Ramos Mejía, había adoptado una retórica desprendida del darwinismo social, especialmente asociada al fenómeno de la inmigración (Terán, 2015). Llegados a este punto, es dable señalar que, en la edición de *Intereses argentinos en el mar* del año 2009, la entonces ministra de Defensa, Nilda Garré, expresó que algunos postulados de Storni estaban desactualizados, apelando, en particular, a su visión antropológica, impregnada de las ideas que circulaban en aquel entonces.

Sus conferencias

La primera conferencia de Storni es la que más evidencia muestra de la influencia de los contextos descritos, al tiempo que constituye la más rica en aportes geopolíticos.³⁹ Al comenzar su exposición, Storni (1967) afirmó que “el mar encierra para la Nación Argentina los más vitales problemas, que el mar será el vehículo y el sostén de su fortuna y de su gloria” (p. 22). Haciendo referencia a la coincidencia de la disertación con el centenario de la independencia argentina, el marino aseveró que hasta tanto los argentinos no ocuparan el lugar que les correspondía en el mar, la independencia nunca se haría efectiva (1967).

En consonancia con lo postulado por Alfred Thayer Mahan (1840-1914) –a quien el marino mencionara explícitamente–, en su obra *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Storni (1967) enumeró una serie de factores que determinaban la orientación y expansión marítima de los pueblos, dividiéndolos en geográficos y morales. Entre los primeros

39 Esta conferencia se denominó *Razón de ser de los Intereses Marítimos Argentinos. Factores que facilitan u obstaculizan el desarrollo del poder naval de la Nación*.

se encontraban la posición, la extensión, la configuración del territorio, las producciones y la población, mientras que, entre los segundos, se hallaban el carácter, las aptitudes, las costumbres, las modalidades de los pueblos y sus gobiernos (p. 24).⁴⁰

Al explicar la situación geográfica de la Argentina, Storni presentó dos láminas: una del hemisferio continental y otra del hemisferio oceánico (proyecciones de Beythien). En la primera, se podía observar la gran masa del continente europeo, asiático, africano y americano. En la segunda, Oceanía, la Antártida y el extremo austral de América del Sur, encontrándose allí, casi íntegramente, el territorio argentino.

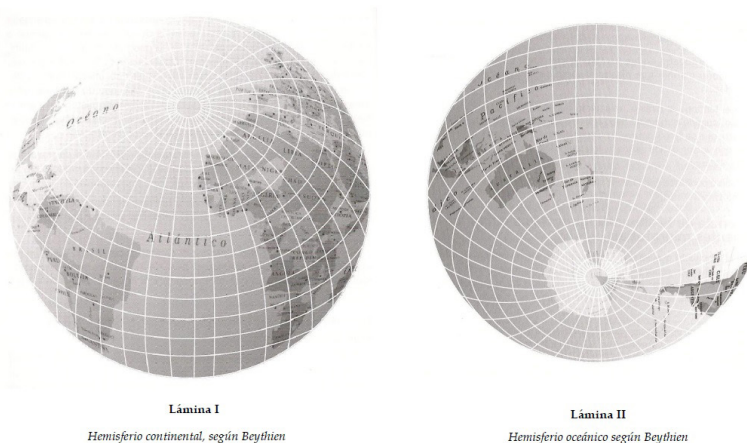


Figura 1: Hemisferios oceánico y continental. Fuente: Storni, S. (2009). *Intereses argentinos en el mar*. (pp. 30-31). Buenos Aires: Armada Argentina.

A partir de lo representado en tales láminas, Storni (1967) sostenía que, a diferencia de lo enseñado en las escuelas, la Argentina poseía todas las características de la insularidad, concepto clave de su pensamiento (p. 26). De acuerdo al Vi-

40 De acuerdo a Mahan (1890), las condiciones principales que afectaban al poder marítimo de un Estado eran: la posición geográfica, la conformación física, la extensión del territorio, el tamaño de la población, el carácter del pueblo y el del gobierno, incluyendo las instituciones nacionales.

cealmirante, esta condición había sido, era y sería la determinante más fuerte del porvenir nacional y “del rol que nos tocará desempeñar en el mundo” (p. 26).

Storni (1967) era claro al describir la posición relativa de la Argentina y su consecuente destino: “¿Qué tenemos a nuestro alrededor? El mar, o países con los cuales nos conviene hermanar esfuerzos, pero de los cuales poco podremos recibir. Así, señores, puede afirmarse que la Argentina lo espera todo por la vía marítima” (p. 29). Mirando hacia el pasado, el Vicealmirante afirmaba que el territorio argentino había podido ser descubierto, poblado y civilizado por la vía marítima.

A lo largo de su alocución, destacó la grandeza británica, a tono con la mirada de Mahan. Storni (1967) entendía que naciones más pequeñas, idealmente situadas, habían logrado expandir sus intereses marítimos de la mano de la fuerza de su pueblo. Exhortaba a los argentinos a seguir su destino. Pero se preguntaba si tendrían el genio y la decisión de explotar su territorio en beneficio propio y de la humanidad, así como de defenderlo de fuerzas extranjeras.

En cuanto a la configuración geográfica, Storni (1916) sostenía que el territorio argentino se dividía en sectores o *hinterlands*, clasificados por la desembocadura principal que los comunicaba con el mar. Tal división fue exhibida en la siguiente lámina:

*La concepción geopolítica de la Argentina del
Vicealmirante Storni: las implicancias de su perspectiva
insular y su aporte en relación a los intereses argentinos en el mar*

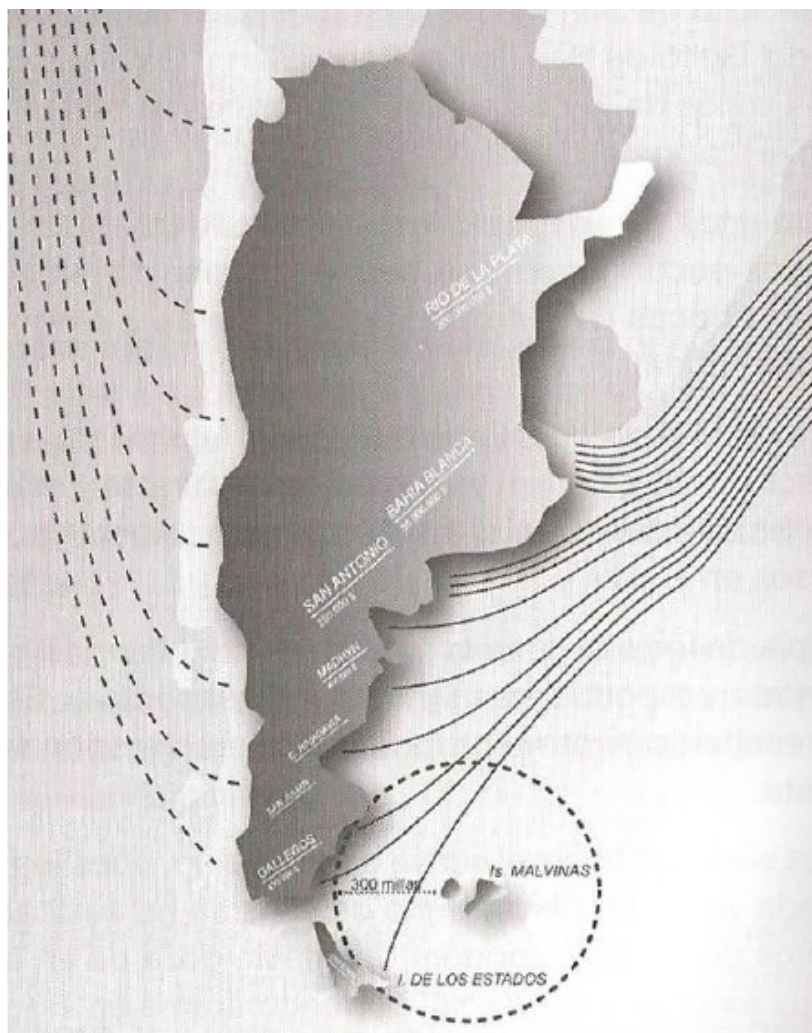


Figura 2: Sectores comerciales y defensivos del Atlántico. Futuros y probables sectores comerciales del Pacífico. Fuente: Storni, S. (2009). *Intereses argentinos en el mar* (p. 36). Buenos Aires: Armada Argentina.

La figura 2 presenta varios aportes al conocimiento geopolítico argentino. Ya hicimos referencia al concepto de insularidad: aquí se enfatiza tal concepción, dado que los sectores

comerciales y defensivos se proyectan desde las costas hacia el espacio marítimo. En el caso del Atlántico, Storni (1967) enumeraba, en orden decreciente, los siguientes sectores:

- *Hinterland* comercial del Río de la Plata. Compuesto por la mayor parte de la provincia de Buenos Aires, toda la Mesopotamia, Santa Fe, el Chaco y Formosa y la casi totalidad de las provincias restantes hasta los valles cordilleranos. Su salida exclusiva era el Río de la Plata. El paso esencial lo constituía el Canal del Indio.
- Bahía Blanca. *Hinterland* formado por el sur y el sudeste de la provincia de Buenos Aires, la casi totalidad de la gobernación de La Pampa y el sur de San Luis y Mendoza.
- San Antonio o Golfo de San Matías
- Madryn o Golfo Nuevo
- Comodoro Rivadavia o del Golfo de San Jorge
- San Julián y Gallegos (Bahía Grande)
- Ushuaia

Tal orden decreciente se basaba en la importancia que revestía cada sector comercial. Todos los sectores se convertirían, a futuro, en capitales marítimas,⁴¹ considerando, además, puertos secundarios que servirían a los fines del cabotaje y, aunque en menor medida, a la exportación ultramarina. De acuerdo a Storni (1967), cada uno de estos sectores debía contar con su respectiva defensa: "la finalidad de la marina de guerra no es otra que mantener libre y segura la puerta de salida, la vía y las naves mercantes que los sirven" (p. 34). Los sectores del Río de la Plata y Bahía Blanca podían, en caso de conflicto bélico, atender a su defensa. Los sectores patagónicos eran los que se encontraban inermes,

41. Así, por ejemplo, entendía que, si la producción de petróleo en el sector correspondiente a Comodoro Rivadavia se desarrollaba a gran escala, este punto cobraría un valor considerable.

lo que exigía el dominio del mar adyacente. Cada uno de los sectores debía ser, en forma progresiva, autónomo, tanto en su defensa como en materia de comercio exterior.

Storni (1967) indicaba que todo lo concerniente al estudio y a la concreción de las salidas hacia el Pacífico merecía ser contemplado dentro de los intereses marítimos argentinos.⁴² Esto no implicaba que fuera a tomar mayor importancia que el Atlántico ni que el *hinterland* de mayor valor no continuara siendo el del Río de la Plata. De hecho, la figura 2 muestra que todas las rutas fundamentales del Atlántico convergen en la desembocadura del Plata. No se descartaba la futura concreción de vías de comunicación hacia el sur del continente africano u otras regiones, pero la probabilidad de que alcanzaran gran peso comercial relativo era baja. Ya sea del lado del Atlántico como del Pacífico, las rutas marítimas estaban y estarían supeditadas a Brasil y Chile, respectivamente.

Según Storni (1967), la boca del Río de la Plata constituía un polo comercial y estratégico. Por eso debía ser el centro de gravedad del poder naval argentino. La seguridad de los sectores inferiores quedaría supeditada a aquel sector. En este sentido, la alusión al positivismo se hacía explícita al decir que "el conjunto semeja al sistema circulatorio de los seres organizados superiores; producid una herida parcial, se rompen las arteriolas y aun los vasos secundarios: la herida pronto se cierra y los tejidos se reponen y, si es necesario, la marcha de la sangre tiende a reestablecerse por caminos cercanos, pero corta la gran aorta y toda la vida del ser se interrumpe de un golpe" (Storni, 1967, p. 70).

Aquí también se hace visible la obra de Mahan. De acuerdo al estadounidense, los puertos eran fuente de fuerza y riqueza, más aún si eran desembocaduras de ríos navegables. No obstante, por su misma accesibilidad podían convertirse en fuente de debilidad en tiempos de guerra si no se defen-

42 Aquí el autor hacía referencia, de forma sucinta, a las implicancias que podría tener el canal de Panamá en las zonas en la que el alcance del Atlántico se debilitaba.

dían adecuadamente. En relación a este último punto, Storni (1967) reconocía que la dificultad planteada por las condiciones desfavorables de las costas argentinas había servido de obstáculo para la colonización extranjera del sector más austral.⁴³ Sin embargo, enfatizaba sobre la necesidad de aunar esfuerzos para poder desarrollar todos los sectores, dado que “la riqueza no nos ha sido dada a los argentinos sino a condición de titánicos esfuerzos” (p. 41).

Nótese que hay algo de providencial en la frase anterior. De hecho, Storni insistía en el destino marítimo de la Argentina. Sobre la base del movimiento del hidrotropismo, el Vicealmirante sostenía que “en esa gran fuerza atractiva común reside una de las causas reales y permanentes de la unión nacional; ella hizo la unidad geográfica y por ende la unidad política. La gran barrera de los Andes, volviendo remoto el Pacífico para nuestras provincias cordilleranas, las echó en brazos del Plata” (p. 46).

Esta cita reafirma la base positivista del pensamiento storniano. De hecho, tomó el concepto de hidrotropismo (propio de la Biología) de Ramos Mejía. Y es el mismo Storni (1967) quien, en su discurso, lo presentó como una ley universal de la mano de Friedrich Ratzel (1844-1904). Este geógrafo alemán habría constituido otra de las grandes influencias de Storni. No sólo se desprende de la alusión directa que hace el Vicealmirante a esta figura al comienzo de su conferencia, sino también del reconocimiento del Estado como un organismo vivo que crece sobre la base de una serie de leyes de carácter universal.

Una de las leyes planteadas por Ratzel establecía que el crecimiento de los Estados era consecuencia de otras manifestaciones del crecimiento de los pueblos, las cuales precedían al crecimiento estatal. Una de esas manifestaciones era el comercio: la política seguía las trayectorias del comercio

43 Entre las dificultades encontradas, se hallaban la falta de puertos naturales, las diferencias de mareas en el sur, la carencia de islas adyacentes (lo cual tampoco promovía el impulso hacia el mar), entre otras.

y las comunicaciones. Indefectiblemente, esto se relaciona con lo planteado por Storni (1967), para quien el pasado de la Argentina tenía razón de ser por la vía marítima, y la importancia del puerto de Buenos Aires como conexión al mundo.

Otra ley ratzeliana que relacionaremos con el pensamiento de Storni –sin ánimo de agotar la influencia de este pensador sobre el marino argentino– establecía que el primer estímulo al crecimiento espacial de los Estados procede del exterior. El carácter insular denotaba, indefectiblemente, el impulso hacia el exterior, pero sin la necesidad de suponer una política expansionista. Relacionando esto con una de las leyes ratzelianas ya mencionadas, podemos aludir nuevamente a Mahan, quien sostenía que la tendencia al comercio era la característica más importante para el desarrollo del poder marítimo. Consolidado éste, además de contar con un litoral favorable, nada impediría que el pueblo buscara la riqueza por la vía marítima (Mahan, 1890).

Ahora bien, para que lo dicho anteriormente se materializara era necesario contar con alguna producción con la cual comerciar. Esta era una de las dimensiones de las producciones para el intercambio marítimo a las que Storni (1967) hacía referencia y sobre la que aseguraba su posesión. Señalaba que la mayor parte de las producciones argentinas eran de artículos de primer orden que ayudarían a convertir al país en el “primer centro de abastecimiento del mundo” (p. 48) –en clara referencia al rol que le ocupaba al país en la división internacional del trabajo–. La otra dimensión a la que el marino aludía era la existencia de materia prima para la construcción naval (hasta ese momento, pobremente explorada y explotada).

De acuerdo a las cifras presentadas por Storni (1967), el 90% del comercio exterior era de ultramar y de alto bordo, el 9% fluvial y de cabotaje mayor, mientras que el 1% restante era terrestre. Sobre la base de esos datos, y aun previendo un leve crecimiento del último, Storni ratificaba los intereses marítimos argentinos. Esto conllevaba la necesidad de crear una marina mercante propia para establecer, al menos, el

equilibrio de banderas.

En este sentido, presentó gastos de la época en materia de política portuaria, destinados, en particular, a la construcción de puertos de ultramar y a la profundización de canales. Aquí fue donde reforzó la idea de la marina mercante propia, dado que aquellas obras no hacían más que financiar el negocio de las compañías extranjeras de navegación. Además de plantear la necesidad de fomentar la industria constructivista, también estimaba que era preciso reparar en las pesquerías.

De acuerdo a lo explicado por Storni (1967), el mar, de forma adyacente al litoral, era poco profundo. Hablaba de una especie de escalón ancho, a partir del cual el continente descendía debajo de las aguas y que, excepcionalmente, se presentaba en los litorales marinos de los Estados: se trataba de la plataforma continental. Tal característica geográfica hacía que a lo largo y ancho de esa extensa área se presentara una vasta vida vegetal, primer eslabón de la cadena alimenticia, la cual daba lugar a la presencia de variadas especies marinas que podían llegar a potenciar a la industria pesquera. Según Storni, la Argentina no sólo contaba con costa y mar, sino también con "materia para constituir una de las grandes industrias nacionales del porvenir" (p. 57). A los fines de una adecuada y prolífica explotación, resultaba preciso fomentar el estudio del mar desde la oceanografía física y biológica.

Por otro lado, Storni (1967) expuso acerca del pueblo y del carácter nacional: planteaba que el hombre era un ser de tierra firme, que sólo se lanzaría al mar por necesidades que no pudieran ser satisfechas de otra manera. Observaba con fastidio la seguridad que daba el trabajo en la tierra y la poca preparación e inteligencia que este exigía, todo lo cual caracterizaba a la mayor parte de la población argentina. Mahan (1890) realizaba una analogía entre aquel que arriesgaba lo que tenía para ganar más con aquel que poseía espíritu aventurero y de conquista a los fines del comercio. Aquel que ahorra y se aventuraba tímidamente y en pequeña escala tendría por resultado una riqueza acorde a su apuesta. El hombre de mar era aquel aventurero que terminaba valiéndose de los

beneficios del comercio exterior y de los intereses marítimos.

Si bien esto era deseado por Storni (1967), no era el espíritu que encontraba en el pueblo argentino porque, básicamente, el ímpetu marinerio de la raza española se había ido desvaneciendo hasta “atrofiarse por completo, con el trasplante al suelo americano” (p. 62). A esto se suma la crítica hacia el tipo de corriente migratoria que poblaba el suelo argentino. No obstante, Storni entendía que esto podía ser revertido progresivamente, dados “los beneficios morales que el mar impregnará a nuestra estirpe, haciéndola industriosa, audaz, emprendedora” (p. 53).⁴⁴

Esto nos lleva a lo que el Vicealmirante observaba en términos de densidad de población: disparidad a lo largo y ancho del territorio nacional. Storni (1967) veía con preocupación que la escasa población y la precaria habilidad mecánica se convirtieran en escollos que dificultaran la tripulación propia en los buques de bandera nacional. En la misma línea, Mahan (1890) sostenía que, más allá de considerar las características naturales de un Estado, era preciso examinar las características de la población que pudieran afectar el desarrollo del poder marítimo, ya sea para el empleo a bordo como para la industria de la construcción naval o para otras ocupaciones vinculadas al mar. Asimismo, señalaba que la extensión de la costa bien podía convertirse en una fuente de debilidad o de fortaleza, según la población allí asentada fuera grande o pequeña.

Al finalizar la conferencia del 8 de junio de 1916, Storni exhortó a la audiencia a difundir el convencimiento del destino marítimo de la Argentina y de su efecto multiplicador, al decir que “cuando se construye un puerto, se profundiza un

44 Según Storni (1916), los factores desfavorables en materia poblacional podían subsanarse a partir de diversos medios, tales como el cabotaje nacional, la proliferación del deporte náutico, el servicio obligatorio en la Armada, el poder atrayente de la civilización (léase, hemisferio norte), la recreación en las playas, entre otros. En la segunda conferencia, hizo referencia explícita a la educación como herramienta necesaria para concientizar acerca de los beneficios del mar, de la posición de la Argentina en el mundo y de la necesidad de respaldar el fomento de la industria naviera y del poder naval.

canal, se adquiere un barco o se instruye un piloto, se sirven tanto los intereses litorales como los intereses del que planta cañas en la zona subtropical o esquila ovejas al pie de la cordillera" (p. 69)

Antes de adentrarnos en la segunda conferencia, explicaremos la mención que el Vicealmirante hizo de las Islas Malvinas en su primera alocución. A modo de comentario, diremos que, en la edición del año 2009, el pasaje correspondiente a este tema se redujo al primer párrafo. En él se hacía referencia sólo a la falta de islas adyacentes. Es decir, no mostraba la postura de Storni en relación al tema Malvinas.

Podríamos decir que Storni dividió este apartado en dos partes. En la primera, asumió que las islas habían sido ocupadas por los ingleses bajo la lógica de asegurar y dominar todas las rutas comerciales. No obstante, señaló que el canal de Panamá influiría en la disminución del valor estratégico de las islas para Inglaterra. Afirmaba que el valor estratégico de un determinado lugar se medía en función de los siguientes factores: situación, recursos y potencia militar. En consecuencia, Storni (1967) entendía que su valor estratégico se justificaba tan sólo por el primer factor y sostenía que la posición que ocupaban afectaba al territorio argentino.

Consciente de su afinidad con el país anglosajón, dejó en claro que en su conferencia abordaría cuestiones de intereses marítimos y no de derechos. La mencionada afinidad se hizo explícita al decir que, a partir de 1807, se había visto una "actitud favorable y benevolente del gobierno inglés hacia el pueblo argentino" (Storni, 1967, p. 43). Además, entendía que, a razón de los intereses comerciales y sobre la base de los números, se podía afirmar que la economía argentina se encontraba totalmente relacionada con "ese gran foco de cultura y de consumo que se llama Reino Unido" (pp. 43-44).

No obstante, el Vicealmirante se preocupó por enumerar una serie de dificultades que producía la ocupación de las islas. Sostenía que la creación de una base naval extranjera poderosa podía tener efectos adversos para la Argentina sobre el dominio de los mares adyacentes y de las costas. En el

hipotético caso de un traspaso a otra potencia naval, se despertarían grandes interrogantes para la Nación. Asimismo, la permanencia por tiempo indeterminado de un poder extranjero no haría más que obstaculizar la resolución de la defensa marítima argentina. La devolución de las islas, sin desprestigiar el poderío británico, sería una muestra mayúscula de los lazos de amistad que unían a ambos países.

La segunda conferencia giró en torno a la política naval argentina y a los problemas de la defensa nacional relacionados con el mar. En su introducción, presentó una sólida afirmación que sería el eje de aquella alocución, a saber: "la política naval es, ante todo, una acción de gobierno; pero es indispensable, para que tenga nervio y continuidad, que sus objetivos arraiguen en la nación entera, que sean una idea clara, un convencimiento de las clases dirigentes, y una aspiración constante de todo el pueblo argentino" (Storni, 1967, p. 74).

Tal afirmación se puede ver reflejada en una idea plasmada oportunamente por Mahan (1890), al afirmar que los éxitos alcanzados en materia de poder marítimo se habían logrado a partir de la dirección inteligente de gobiernos completamente imbuidos del espíritu del pueblo y conscientes de su auténtica inclinación. Storni se propuso delinear, en términos generales, las directrices de la política naval argentina, con el objetivo de garantizar los intereses marítimos nacionales.

Tal como lo explicara Mahan, Storni (1967) sostenía que los asuntos militares, fundamentales para la defensa de los Estados, debían ser conocidos y legitimados por los ciudadanos. Decía el estadounidense que una armada podía ser construida tanto por un déspota como por un gobierno representativo. La diferencia radicaba en que, en el segundo caso, se debía presentar un interés fuerte que asegurara el convencimiento del pueblo, ya que, en definitiva, era el que financiaría los gastos y llegaría a dar su vida para la defensa de la nación. El interés marítimo se desarrollaría a partir de la acción del gobierno. En la conferencia anterior, el Vicealmirante había indicado que los problemas defensivos se hacían

presentes allí donde transitaban los intereses económicos (Storni, 1967). Era preciso, en consecuencia, influir en la opinión pública.

Es importante considerar que, al momento de brindar ambas conferencias, el contexto internacional estuvo signado por el desarrollo de la Gran Guerra. Storni (1967) observaba que, durante el último cuarto del siglo XIX y el comienzo del siglo XX, se había evidenciado un marcado interés por el dominio marítimo por parte de diversas naciones. Entre los principales objetivos perseguidos, Storni (1916) enumeró: expandir el comercio, colonizar y repartirse tierras, y ampliar las esferas de influencia. Ahora bien, así como hizo referencia a la consolidación del poder naval de las tradicionales potencias dominantes, resaltó el rápido y sólido avance de Alemania, Estados Unidos y Japón. Entendía que no había nación civilizada que no estuviera abocada al dominio marítimo, ya sea en términos de proteccionismo a la navegación y a las industrias asociadas, subvención a compañías o de fomento de la industria naval.

Storni (1967) definió el poder naval sobre la base de tres ejes: producciones, transportes propios y mercados. En cuanto al primero, sostenía que, más allá de considerar su exportación, lo importante radicaba en disponer de los elementos fundamentales para la construcción, el sostenimiento y el progreso del material naval. Sobre el segundo, entendía que era necesario desarrollar y consolidar un buen desenvolvimiento de las industrias mecánicas y constructoras. Por último, el tercero indicaba que era preciso contar con una sólida y hábil acción exterior. Finalmente, explicó que todos estos ejes debían estar debidamente protegidos por la potencia naval militar.

Ahora bien, así como buscaba que se potenciara el instrumento militar naval, advertía que la mera adquisición de material no era suficiente: "solamente las industrias mecánicas, la marina mercante propia, las poblaciones marineras, las pesquerías, permitirán resolver satisfactoriamente los problemas del porvenir" (Storni, 1967, p. 79). En definitiva, dio

por sentada la exigencia de una Armada fuerte, pero sin olvidar los fundamentos reales del poder naval. De no comprenderlo y, en consecuencia, no contar con él, "la Nación Argentina no desempeñará en el mundo sino un papel mediocre y de eterna dependencia" (p. 80).

En relación a la marina mercante, Storni (1967) aconsejaba dividirla en cabotaje y marina nacional de ultramar. En términos de cabotaje, la nación podría desarrollarla en forma exclusiva, pero no sucedería lo mismo con la marina nacional de ultramar, ya que estaría sometida a las reglas de la competencia mundial, lo que podía llegar a dificultar, incluso, su protección. Ahora bien, así como sostenía que desde la esfera estatal se debía fomentar la industria naval, también exigía la no intromisión desmedida y burocrática por parte del Estado. Aún más, instaba a frenar las concesiones ferroviarias que pudieran llegar a destruir las líneas de navegación establecidas. Sin embargo, así como el Estado no debía ser un obstáculo para el desarrollo de tal industria, Storni (1967) sí entendía que se debía crear un organismo eficiente centralizador a cargo de la Marina.⁴⁵

Al mencionar el tema de las pesquerías, Storni (1967) confirmó el nivel de atraso presentado por la Argentina, retomando la necesidad de trabajar sobre el factor población. De acuerdo al Vicealmirante, sería un error poblar las costas con colonias de pescadores. Se debía invertir la ecuación: "es la población de las costas la que da vida a los pescadores" (p. 90). Al desarrollar este punto, comparó la industria de la pesca italiana (de vela) con la inglesa (de vapor), y, dados los resultados presentados, aconsejó seguir el segundo ejemplo.

Haciéndose eco del contexto de aquella época, Storni (1967) sostenía que resultaba inadmisibles que la casi totalidad de las cargas a nivel mundial fueran transportadas por

45 Prefectura General de la Navegación estructurada de la siguiente manera: 1° División, policía marítima y fluvial, estaciones de salvamento; 2° División, fomento de la marina mercante, industrias conexas y deporte náutico; 3° División, estudios del mar y fomento de las pesquerías; y 4° División, hidrografía y balizamiento de las costas marinas (p. 96).

buques de una o dos banderas. En caso de que las naciones asociadas a estas se vieran altamente comprometidas y complicadas en una guerra marítima, el resultado podría ser atroz, ya sea en términos de parálisis como de encarecimiento del tráfico. Asimismo, señalaba que también sería un error para los Estados americanos contentarse con la flota estadounidense para el intercambio regional. Por otro lado, así como el Estado debía promover el desarrollo de la industria naviera, Storni desaconsejaba la implantación de compañías oficializadas: una muestra más de su base liberal.⁴⁶

Retomando el impacto de la Gran Guerra sobre su pensamiento, Storni (1967) presentó lo que hasta ese momento constituían dos lecciones aprendidas: por un lado, la necesidad de terminar con el monopolio del tráfico marítimo, no sólo porque esas escasas banderas podrían pertenecer a los beligerantes de una probable nueva conflagración, sino también por la débil influencia que podrían tener los hipotéticos neutrales. Por otro lado, destacó la superioridad y eficacia del submarino, y la perentoria necesidad de emplearlo para el eventual ataque de una escuadra en la desembocadura del Plata. Recordemos, el núcleo principal de los intereses marítimos argentinos.

Justamente, y tal como mencionáramos en el apartado anterior, para Storni (1967) la finalidad de la defensa marítima, presente y futura, reposaba en “asegurar la invulnerabilidad de la boca de los sectores comerciales, la franquicia de las vías y la permanencia del tonelaje de transporte” (p. 106). El primer objetivo exigía una defensa local que estuviera conformada por bases navales, defensas fijas de los puntos estratégicos de la costa, campos minados, submarinos y servicio de vigilancia brindado por aviones y guardacostas. El segundo objetivo requería no sólo una flota de mar con ca-

46 No obstante, según explica Guglielmelli (2007), en la segunda edición de la publicación que reúne ambas conferencias, Storni asumió su base predominantemente liberal, pero entendió que era necesario, dados los cambios contextuales, aceptar una marina mercante oficializada. Fundamentó este giro en la mayor facilidad que podría llegar a obtenerse para lograr acuerdos entre las naciones.

pacidad de detentar un amplio radio de acción, sino también asegurar puntos de apoyo a lo largo de las rutas establecidas. Este último aspecto nos lleva a la necesidad de articular la defensa con la política exterior, ya que Storni desestimaba que los Estados latinoamericanos pudieran ser impulsores de una política expansionista para asegurar puntos de apoyo. De hecho, afirmaba que nada bueno podría salir de ello, aún en el hipotético caso de estar ya constituidos como potencias.

Es por ello que sostenía que era menester forjar lazos de solidaridad y de mutuo apoyo con los Estados latinoamericanos, especialmente con Brasil y Uruguay (del lado del Atlántico) y con Chile y Perú (del lado del Pacífico). Advertía que esto no implicaba que un Estado supliera a otro en materia de defensa o tráfico, sino que todos “concurran en los límites de sus recursos y posición y en la esfera de su soberanía y legítima salvaguardia” (Storni, 1967, p. 108).

Llegados a este punto, es dable señalar que, en 1905, como consecuencia de una publicación en el diario *La Prensa* de Chile, en la que se incriminaba a la Argentina de haber tergiversado cartas náuticas en detrimento de los derechos soberanos chilenos, el Centro Naval le pidió a Storni que estudiara el tema (centrado en la cuestión del *Beagle*) y respondiera. Esto hizo que se convirtiera en un conocedor de los problemas limítrofes con Chile. Retomando la conferencia del 12 de junio de 1916, podemos decir que Storni era partidario de la paz con la nación hermana: no veía ningún beneficio palpable de un eventual conflicto bélico entre ambos países. De alguna manera, esto resultaba comprensible, dado su afán por la consolidación de los intereses marítimos y la concreción del destino de la Argentina en el mundo. En el caso de Brasil, Storni (1967) afirmaba no encontrar motivo de conflicto. Uruguay, estando en la misma boca de la desembocadura del Plata, constituía un caso más sensible para la defensa marítima argentina.

Insistiendo en la necesidad de mantener lazos de solidaridad y de mutuo apoyo con los países vecinos (léase Uruguay, Brasil, Chile y Perú) a los fines de los intereses marítimos ar-

gentinos, Storni (1967) señalaba que, en términos de armamento, se debía seguir el punto de vista del equilibrio relativo. Entendía que la regla sería “la flota argentina de mar debe ser tan fuerte hasta superar aisladamente a cada una de las flotas vecinas y hacer muy problemática su junción en caso de guerra” (p. 113).

Storni (1967) concluyó la segunda conferencia presentando los lineamientos generales de lo que sería un programa naval de largo plazo (que exigiría el trabajo constante y metódico por un tiempo aproximado de veinte/treinta años) y uno inmediato. Con respecto al primero, señaló que la principal base defensiva marítima debía emplazarse en la boca del Plata. Por razones de posición estratégica y de facilidades técnicas, consideraba que el mejor sitio para ello sería la Bahía de San Clemente. Contemplaba la eventual necesidad de sancionar una ley de reserva de tierras para la construcción, tanto de esa base como de las siguientes: Deseado (segunda base); Bahía Blanca, Madryn, Gallegos y Thetis (bases secundarias); Mar del Plata o el Quequén, San Blas, proximidades del Cabo Dos Bahías; Comodoro Rivadavia y San Julián (puntos de refugio o a defenderse localmente). Este trazado de bases requería la edificación progresiva de instalaciones en Zárate, dársena Norte, Tigre, parte de Río Santiago y Martín García.

Storni (1916) aseguraba que, si bien este programa no pretendía ser infalible, era el producto de años de estudio y preparación sobre la base de viajes, lecturas y resultados de las guerras desarrolladas en el extranjero.⁴⁷ Aseveraba que “el día que tengamos las bases establecidas y aseguradas, con sus medios de defensa propios que garanticen la autonomía de los sectores comerciales, y también que esos puntos capitales estén unidos por vías terrestres para garantizar su mutuo apoyo, el día que esa acción defensiva pueda ex-

47 Así, por ejemplo, Puglisi (2016) explica que, durante el viaje de instrucción por el litoral marítimo, previo a su egreso, pudo corroborar, en primera persona, la falta de puertos en la Patagonia.

tenderse y también afirmarse sobre las Islas Malvinas, estará resuelto el problema de la defensa marítima costanera de la Nación" (Storni, 1967, p. 117).

En cuanto al programa naval inmediato, consistía en asegurar los sectores más importantes, es decir, el Río de la Plata y Bahía Blanca. En su alocución detalló el material que se precisaría para la consecución de tal fin, y manifestó su preocupación por disponer de una escuadra que siempre se encontrara a disposición y contara con autonomía suficiente para uno o dos años de guerra. Asimismo, destacó la necesidad de adecuar la formación de los hombres a las nuevas exigencias.

Como corolario de ambas conferencias, es claro que, para Storni, el camino del éxito y del progreso argentino estaba en el mar. De hecho, se refería a este como una "gran vía de la civilización" (1967, p. 22). Si la Argentina no se hiciera eco de esto, "si no nos esforzamos siquiera por tomar nuestra parte en esa obra de la civilización y la riqueza, será reconocer, señores, que sobre nosotros pesa, en forma indeleble, el estigma de las razas inferiores" (p. 49).

A diez años de sus conferencias, en su obra *Mar Territorial* (publicada originalmente en 1926), Storni continuaría afirmando que era menester distinguir entre un Estado marítimo y un pueblo marítimo. Argentina, en virtud de los factores geográficos, era un Estado marítimo con primordiales intereses marítimos, pero el pueblo argentino no era, ni siquiera parcialmente, un pueblo marítimo.

Críticas sobre su concepción geopolítica

En 1976, la revista *Estrategia* publicó un artículo del General Juan Enrique Guglielmelli, en la que reflexionaba acerca del pensamiento del Vicealmirante Storni. Allí plasmó observaciones críticas, tanto positivas como negativas, debidamente fundamentadas.

Entre las primeras, distinguía el afán de Storni por la creación de una marina mercante nacional, el impulso y progreso

de las pesquerías, el desarrollo de la industria naval, la salvaguarda de los intereses marítimos en función del efecto multiplicador en el campo económico y científico-tecnológico, la centralización de la diversidad de aspectos que entrañaban tales intereses en el Ministerio de Marina y el papel fundamental del Estado como garante y promotor de la política naval argentina, incluyendo, en este sentido, un rol fundamental a la hora de fomentar la conciencia nacional sobre la importancia del mar (Guglialmelli, 2007).

Ahora bien, así como el General reconoció la validez de lo anteriormente señalado, no vaciló al momento de presentar, una por una, las críticas negativas al pensamiento de Storni. Guglialmelli (2007) resumió su postura, retomando una frase del Contraalmirante (R) Fernando A. Milia, a saber: “asigmatismo estratégico navalista, primera variedad” (p. 296). La piedra basal de la crítica fue la concepción insular de la Argentina. De esta insularidad se derivaron todas las observaciones realizadas por el General. Comenzaremos diciendo que, para Guglialmelli, la Argentina era peninsular. Esto implicaba una concepción continental, bimarítima y antártica. Tal como se puede inferir, esta caracterización no negaba el carácter marítimo de la Argentina, pero tampoco lo presentaba de forma excluyente. De acuerdo a Guglialmelli (2007), esta concepción geopolítica implicaba “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” (p. 303).

La cita presentada engloba las ideas más sobresalientes del General en relación al pensamiento de Storni. Por un lado, la consideración de la Argentina como una isla la separaba definitivamente del continente, llevando a un segundo plano a Estados mediterráneos como Paraguay y Bolivia. De hecho, Storni no reconocía el valor de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay como vías de comunicación hacia el interior del continente (lo cual explicaba la desconsideración de los países limítrofes mediterráneos). Asimismo, Uruguay, Brasil, Chile y

Perú sólo interesaban en función de la salvaguarda de los intereses marítimos argentinos. Por otro lado, presentaba una división del territorio nacional que giraba en torno a los puertos y sus *hinterlands*, relegando las comunicaciones terrestres a tal compartimentación. Guglielmelli (2007) sostenía que Storni había desestimado el rol que Brasil había jugado históricamente sobre el Río de la Plata, Paraguay y Bolivia. Incluso advirtió acerca de la falta de consideración de los planes de integración espacial interna y continental brasileños.

A su vez, Guglielmelli (2007) entendía que Storni era hijo de la Generación del Ochenta y que, por tanto, sus postulados no habían hecho más que confirmar el modelo agroexportador que había enaltecido a la pampa húmeda, enriquecido a Buenos Aires, dando la espalda al resto del territorio nacional y servido a los fines de intereses foráneos. No obstante, le preocupaba que Storni no hubiera cambiado su parecer en la edición del libro de 1952, habiendo transitado no sólo el país, sino el mundo, crisis que habían dado cuenta del problema de la estructura productiva. En este sentido, hacía referencia a la carencia de autoabastecimiento energético, la desatención de los sectores básicos e industrias pesadas, la inapropiada orientación de los medios de transporte, la falta de desarrollo regional, al relego de la minería y al desproporcionado e inadecuado asentamiento demográfico, entre otros.

En relación con lo anterior, el General entendía que el afán de Storni por la continuidad y exclusividad del modelo agroexportador implicaba "la relación dependiente de la estructura productiva y la subestimación consiguiente de un mercado interno en expansión, que se afirma en una economía cabalmente integrada" (Guglielmelli, 2007, p. 297). Era necesario, en consecuencia, promover la vertebración integral del mercado interno de producción y consumo. Agregaba que "el mercado interno en expansión, resulta por otra parte el gran factor en la vertebración continental de la Argentina" (p. 299). Tal integración ayudaría al desarrollo de una política demográfica adecuada, acabando con la concentración litoraleña y promoviendo, a su vez, una mejora de la población

en términos cualitativos.

En definitiva, Guglielmelli (2007) se preocupó por realizar un desglose pormenorizado de las observaciones al pensamiento de Storni, pero de forma constructiva y propositiva. Más allá de las críticas negativas, reconoció el valor del aporte del marino en términos de alertar sobre el significado y la importancia de los intereses marítimos argentinos, exhortar a los gobernantes a promover una marina mercante propia e intentar promover la conciencia nacional hacia el mar.

Antes de concluir, haremos una breve mención a dos pensadores argentinos que adhirieron a la crítica realizada por Guglielmelli. Por un lado, encontramos a Alberto Asseff (1980), quien, abogando por la peninsularidad, afirmaba que "la Argentina está cercada, al Oeste y al Este. La estrategia enseña que para quebrar el asedio debe marchar hacia el Norte –el Continente– y hacia el Sur –el mar y la Antártida–. Ese despliegue le proporcionará el rol bicontinental y bioceánico que reclama para asegurar su destino" (p. 76).

A su vez, el autor entendía que la peninsularidad ayudaría a llenar espacios vacíos, armonizando el desarrollo del espacio interior. Según señalaba, la insularidad precisaba de terminales portuarias que operaran de intermediarias entre la producción y el mercado consumidor de ultramar. Esto significaba la distorsión entre la zona del litoral marítimo y el interior. Se trataba, en definitiva, de la vertebración apuntada por Guglielmelli.

Asimismo, Asseff (1980) postulaba que, entre las precondiciones del poder nacional, se encontraba –dentro de la dimensión cultural– la consolidación de la identidad nacional: para él, la identidad argentina estaba ligada al mundo hispanoamericano. Esto nos lleva a otro pensador: Florentino Díaz Loza.

De acuerdo al autor, en la Argentina han existido dos concepciones geopolíticas enfrentadas: la geopolítica del Atlántico (o insular), al servicio de una política colonialista, y la concepción de los Andes (o continental peninsular), al servicio de una política liberadora (Díaz Loza, 1987). Según este

militar argentino, “delinear una teoría geopolítica para la República Argentina, en forma aislada, unilateral, segregándola del contexto Sudamericano [...] negaría una realidad incuestionable. La Argentina es parte indisoluble e inseparable del continente, como tal, la entelequia sudamericana no puede ser segregada en ninguna de sus partes” (p. 301).

Evidentemente, un concepto que aflora es el de sentido del espacio: en el conocimiento geopolítico, Marini (1985) explica que dicho sentido se va construyendo, no sólo a partir del accionar del hombre frente al desafío presentado por la naturaleza, sino también –y especialmente–, por la existencia de una elite gobernante y un pueblo que comprende la necesidad de aunar esfuerzos y concretar un destino prometedor, expresado en un proyecto de vida en común. Al presentar estas ideas, Marini expone un mapa, a partir del cual manifiesta la falta de sentido del espacio de la Argentina, en relación a la diferencia entre el espacio terrestre que ocupaba el Virreinato del Río de la Plata y el espacio actual de la República. En esta línea, Asseff (1980) diría que, frente a la presencia de un “país continental” que incluía al corazón sudamericano, “al acrecer territorialmente, devino en un país fluvial. Con el «modelo del 80», se transformó en un país insular, aislado del continente” (p. 71).

Conclusión

Comenzamos este artículo afirmando que Storni ha contribuido a sentar las bases estructurales de la geopolítica argentina. El hecho de que su programa de acción fuera ideado sobre la base de su concepción insular del espacio geopolítico argentino en virtud del rol que la Argentina debía cumplir en el mundo, da cuenta de la acción recíproca de los factores geográficos y de los factores políticos sobre dicho espacio, arrojando como resultado una conclusión de carácter político.

El eje de su concepción geopolítica fue, sin dudas, la in-

sularidad argentina. Esto entrañaba una consideración del espacio geopolítico nacional, que se desentendía del arraigo al espacio terrestre. De acuerdo a Storni, aquel se subsumía a los intereses marítimos y, en consecuencia, al desarrollo del poder marítimo. El pasado, el presente y el futuro argentino habían estado, estaban y estarían signados por el mar, esa gran vía de civilización.

Si bien la originalidad de su obra reposa en haber sido uno de los primeros promotores de los intereses argentinos en el mar, así como de la necesidad de una marina mercante propia y de un poder militar naval que la resguardara, se puede entrever que su pensamiento se habría visto influido por las obras de Mahan y Ratzel. Es decir, sus postulados fueron originales para la Argentina, pero sobre la base de ideas trabajadas previamente por otros pensadores. Más allá de las críticas negativas que pudieran realizarse sobre su obra, consideramos que el pensamiento de Storni habría estado permeado por el paradigma científico de la época, así como también por el contexto nacional e internacional.

Así, por ejemplo, podemos mencionar la progresiva consolidación del Estado argentino, su pujanza económica, su afianzamiento como abastecedor de materias primas en el mundo y su preponderancia a nivel regional. Todo esto habría contribuido a la legitimación de sus postulados en aquella época. Pensemos, por un instante, en la comparación entre la división internacional del trabajo y la división fisiológica de este, propia del positivismo. Si un órgano del organismo vivo no cumpliera con su función, el cuerpo dejaría de trabajar. Ergo, si la Argentina no desempeñara su rol (y consecuente destino), no contribuiría al buen funcionamiento del sistema internacional. No porque fuera indispensable para el funcionamiento del mundo, claro está, sino porque, de acuerdo a Storni, la Argentina tenía un determinado papel que cumplir: el de ser la abastecedora de materias primas al hemisferio continental, cuna de la civilización.

Esto último, ligado a las implicancias de la insularidad argentina, requería de la vista hacia el mar, desconsiderando la

conexión con los países de la región, a menos que representaran medios necesarios a los fines de los intereses marítimos. La mirada de Storni estaba puesta en el mar, especialmente en la desembocadura del Plata y en Europa, particularmente, en Gran Bretaña. Anglófilo por excelencia, exaltaba las virtudes de los ya consolidados pueblos marítimos, ejemplos de la civilización, y despreciaba las deficiencias de los pueblos terrestres, ejemplos de la mediocridad y la falta de pujanza.⁴⁸ Recordemos que Storni consideraba que el pueblo argentino no era marítimo. No obstante, entendía que se podía revertir esta situación de forma progresiva, a partir de un trabajo constante y sostenido por parte del Estado.

La concepción geopolítica del Vicealmirante impactaba, indefectiblemente, tanto en el esquema productivo de la Argentina como en su población. En cuanto al primer término, Storni consideraba vital el fomento de la industria naval. El resto de las actividades (al igual que las vías de comunicación y transporte) debían estar sujetas a su desarrollo y a lo que la Argentina podía ofrecer al mundo. También alentaba el desarrollo de las pesquerías, siguiendo el ejemplo inglés. Esta mirada sobre el esquema productivo desarticulaba al país del resto del continente. No obstante, ayudaba a consolidar la presencia del Estado argentino en la Patagonia austral, dado el valor relativo de los puertos y de cada uno de los sectores comerciales mencionados oportunamente.

En cuanto al segundo término, tal concepción geopolítica exigía que la población se asentara de determinada manera a lo largo y ancho del territorio, al tiempo que requería mejoras en lo cualitativo. Asimismo, era necesario fomentar y consolidar la conciencia marítima sobre el pueblo. Este es un punto

48 En palabras de Ratzel, "el horizonte de los pueblos que ven el mar a su alrededor será siempre más vasto del de los habitantes de tierra firme, cuya mirada sea circunscripta y ensombrecida por la selva o la montaña. Esta amplitud no solamente refuerza su aguja su vista; el horizonte ilimitado desarrolla en el alma de los pueblos empuje y perseverancia. El amplio mar aumenta las vistas del comerciante, como las del hombre de estado". En Storni, S. (1967). *Intereses argentinos en el mar* (p. 67). Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

interesante que bien podría trasladarse a la actualidad y hasta considerarse como uno de sus más destacados aportes.

Es claro que su más distinguida contribución radica en haber expuesto la necesidad de reconocer y promover los intereses marítimos argentinos, incluso el valor del desarrollo de una marina mercante propia. La importancia de la “cuestión marítima” es un hecho innegable para la Argentina. Lo que debe discutirse es en qué concepción geopolítica del espacio se enmarca: insularidad o peninsularidad. Las implicancias, como ya lo hemos advertido, son diferentes.

Geopolíticamente encarado, el patrimonio geográfico de un Estado comprende el núcleo vital (o más de uno), el *hinterland* y la frontera. El equilibrio se obtiene cuando desde el núcleo se fomenta el desarrollo de ambos. El desequilibrio se produce, en consecuencia, cuando el núcleo vital concentra toda la riqueza, el *hinterland* y las fronteras se empobrecen y quedan marginados de la vida nacional. De aquí la importancia de pensar en una concepción geopolítica que vertebre, que reconozca e integre las particularidades regionales, que identifique las potencialidades del espacio e impregne en el sentido del espacio argentino.

Bibliografía y referencias

- Asseff, A. E. (1980). *Proyección continental de la Argentina. De la Geohistoria a la Geopolítica Nacional*. Buenos Aires: Editorial Pleamar.
- Botana, N. (1994). *El orden conservador. La política argentina entre 1880 y 1916*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Díaz Loza, F. (1987). *Geopolítica para la Patria Grande*. Buenos Aires: Ediciones Temática.
- Guglielmelli, J. (2007). *Pensar con Estrategia*. Remedios de Escalada: UNLa – Universidad Nacional de Lanús.
- Ley 25.860 (2003). Por la cual se instituye el 16 de julio como el día de los intereses argentinos en el mar, en homenaje al nacimiento del Almirante Segundo R. Storni. Disponible en <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/90000-94999/91778/norma.htm>. Consulta: 10 de abril de 2025.
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*. Disponible en <https://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm>. Consulta: 10 de abril de 2025.
- Marini, J. F. (1985). *El conocimiento geopolítico*. Buenos Aires: Círculo Militar.
- Palacio, E. (1965). *Historia de la Argentina 1835-1943*. Buenos Aires: A. Peña Lillo Editor.
- Puglisi, A. (2016). Ciclo de conferencias “A cien años del pen-

samiento del Vicealmirante Storni". *Boletín del Centro Naval*, 843, 136-144.

Rapaport, M. (2006). *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)*. Buenos Aires: Ariel.

Ratzel, F. (2011). Las leyes del crecimiento espacial de los Estados. Una contribución a la Geografía Política científica. *Geopolítica(s)*, 2(1), 135-156.

Romero, J. L. (1969). *Las ideas políticas en Argentina*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Storni, S. (1967). *Intereses argentinos en el mar*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Storni, S. (1997). Mar territorial. *Boletín del Centro Naval*, (115)785, 27-53.

Storni, S. (2009). *Intereses argentinos en el mar*. Buenos Aires: Armada Argentina.

Terán, O. (2015). *Historia de las ideas en la Argentina. Diez lecciones iniciales, 1810-1980*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.