



**ESPECIALIZACION EN ESTRATEGIA OPERACIONAL Y
PLANEAMIENTO MILITAR CONJUNTO**

TRABAJO FINAL INTEGRADOR

TEMA

Transporte Estratégico Militar Conjunto: Capacidades necesarias del Instrumento Militar
de la Defensa a la Luz de la DPDN 2021

TÍTULO

Transporte Estratégico Naval

AUTOR: CFCDIM Guillermo L. Salinas Sánchez

TUTOR: TC (RE) Carlos Becker

Resumen

La temática del trabajo de investigación está basada en el Área de la Logística Conjunta y el Transporte Estratégico Militar Conjunto, enfocado en el análisis de las capacidades de transporte marítimo y fluvial de la argentina necesarias para satisfacer los lineamientos de la Directiva Política de Defensa Nacional Argentino del año 2021.

En la investigación exploratoria se resalta aquellos conceptos relacionados con la temática y que fueron desarrollados por diferentes autores a lo largo del tiempo. Se intenta vislumbrar el impacto de las lecciones aprendidas sobre el transporte, la movilización y el sostenimiento de las Fuerzas Armadas argentinas durante el conflicto del Atlántico Sur (1982) en la nueva directiva política de defensa, y deducir los requerimientos en cuanto a las capacidades de medios de transportes estratégicos necesarios para dar factibilidad a la concepción estratégica de defensa de la nación, y concluir parcialmente con conceptos que reflejen el estado actual de las falencias del año 1982 y los requerimientos a satisfacer a nivel operacional en los tres escenarios identificados por el nivel político.

Se intenta vislumbrar el impacto que tiene las capacidades actuales del poder nacional argentino en cuanto a transportes marítimos y fluviales que contribuyan a la defensa nacional y a la respuesta inmediata ante una crisis o emergencia, generada por desastres naturales o antrópicas, concluyendo parcialmente con conceptos que permitan observar las falencias en los niveles más altos de la conducción militar y política.

Se analiza la distribución territorial de las Fuerzas Armadas, y en base a los nuevos factores que deben guiar al actual despliegue de las fuerzas y a la concepción estratégica adoptada por la defensa nacional, se concluye con las capacidades necesarias de transporte estratégico marítimo y fluvial que debe desarrollar la Armada Argentina para satisfacer las necesidades de movilización, sostenimiento y desmovilización de los componentes en situación de crisis o de conflicto armado.

Por último, se concluye con sugerencias y/o conceptos generales que deberán ser tenidos en cuenta en todos los niveles para poder contribuir a la factibilidad y credibilidad del concepto estratégico que adopta la argentina para defender sus intereses vitales.

Palabras claves

TRANSPORTE – MOVILIZACIÓN – SOSTENIMIENTO - OPTIMIZACIÓN

INDICE

INTRODUCCIÓN	Pag. 1 a 6
DESARROLLO	
CAPÍTULO I - Influencia del Informe RATTEMBACH en la nueva configuración del IMC, a la luz de los lineamientos que impone la DPDN 2021	Pag. 7 a 11
- Conclusiones Parciales	Pag. 12
CAPÍTULO II - Capacidad del Transporte Estratégico marítimo-fluvial del Poder Nacional y su impacto en la misión principal y subsidiaria del IMC	Pag. 13 a 19
- Conclusiones Parciales	Pag. 20
CAPÍTULO III - Disposición actual de las fuerzas y la necesidad de transporte estratégico marítimo-fluvial de acuerdo a los factores que guían el actual despliegue territorial	Pag. 21 a 26
- Conclusiones Parciales	Pag. 27
CONCLUSIONES FINALES	Pag. 28 y 29
BIBLIOGRAFÍA	Pag. 30
ANEXO “A” – Despliegue territorial de las FFAA	Pag. 31 y 33
ANEXO “B” – Grafico y figuras	Pag. 34 y 35

INTRODUCCION

La razón fundamental por la cual se investiga el tema, es por la importancia que cobran los transportes estratégicos dentro del nuevo concepto de defensa de la República Argentina delineados en la Directiva Política de Defensa Nacional (DPDN 2021). En especial el transporte naval, debido al tamaño y configuración del país, siendo este uno de los principales medios para movilizar y sostener a los componentes en cualquier escenario de interés nacional.

En la historia, el transporte naval fue crucial para el despliegue y sostenimiento de las fuerzas dentro y fuera del propio territorio. Siguiendo un orden cronológico del tiempo veremos varios autores que han estudiado el tema y que han desarrollado teorías.

En el año 1890 el Almirante Alfred Thayer Mahan analizó y estudió a las marinas del mundo de esa época viendo cómo se podía dominar el mundo a través de las vías de comunicación marítima y el control efectivo de ellos. Entre unos de sus conceptos célebres se destaca la siguiente “Una nación capaz de dominar el mar con su poderío naval y sosteniendo una marina mercante, puede explotar la riqueza del mundo”. En otras palabras, su teoría sostenía que una nación podrá alcanzar y sostener el bienestar de su pueblo si hace uso del mar para explotar las riquezas del mundo, instalando infraestructura crítica en puntos estratégicos, acompañado de una marina mercante robusta y con la garantía de una Armada poderosa. Con su teoría también demostró que los mares podían utilizarse no sólo como forma de protección frente a las propias costas, sino como un elemento importante de defensa y disuasión. El “Poder Naval”, como él llamaba, o el “Poder Marítimo” o dominio de los mares, permitiría no sólo evitar ataques en el propio territorio sino tomar la ofensiva para atacar al enemigo.

Pasado dos décadas, el Almirante Segundo R. Storni (1916) sostenía que la Nación Argentina sin Poder Naval no podría aspirar a ser una potencia mundial. Entendía al Poder Naval al conjunto de capacidades de la nación, entre otras poseer puertos militares/civiles de aguas profundas, una Marina de Guerra y una Marina Mercante robusta, líneas de comunicación marítimas aseguradas y una red de Astilleros ubicados estratégicamente para producir y sostener la operatividad de los medios navales.

Tanto Mahan como Storni pensaban de modo similar, aunque desde la concepción de dos países ubicados en latitudes opuestas, Estados Unidos y Argentina se encontraban en pleno desarrollo y con aspiraciones a ser potencia mundial. A fines del siglo XX y XXI los países que cuentan con basto litoral marítimo y aunque no sean potencias mundiales, continúan con la

misma disyuntiva de cómo hacer uso de sus líneas marítimas-fluviales de modo sustentable y como asegurarlo para garantizar el acceso a los recursos para el bienestar nacional.

En 1996 Rosendo Escribano Navarro estudio sobre la gestión del transporte militar y naval en la Organización del Tratado Atlántico Norte (OTAN). En su análisis sostiene que la concepción más clásica de la defensa, ligada casi en exclusiva al espacio territorial de soberanía, ha perdido vigencia frente a la noción de seguridad nacional y defensa en la que están implicados los diversos actores estatales que comparten intereses y una misma concepción social y política. La Seguridad Nacional, la Defensa y la protección de los intereses nacionales no pueden ya ser enfocados de forma individual en los nuevos escenarios internacionales. Esta nueva estrategia hace necesario reemplazar a las clásicas fuerzas conformadas por grandes unidades superiores, por unidades más reducidas (Brigada) con mayor grado de especialización y con carácter modular, compartiendo el criterio de la mayoría de las Fuerzas Armadas del mundo occidental, de que los ejércitos del futuro deberán ser más flexibles e interoperables y tener como característica principal una gran movilidad. Este concepto de reducción de fuerzas debe estar compensada con una capacidad de generación de fuerzas adecuadas, creíble y fiable, y que responda a las capacidades estratégicas de: disuasión, proyección, disponibilidad, defensa colectiva, presencia avanzada y movilización. La generación de estas nuevas fuerzas deberá cooperar estructuralmente, combinarse y apoyarse entre ellas en los diversos tipos de operaciones y constaran de fuerzas terrestres, con un adecuado nivel de preparación y cuya entidad dependerá en gran medida de la movilización y reservas, y con fuerzas navales y aéreas, para proteger las vías de comunicación y servir de apoyo a las fuerzas terrestres en su movilización.

Desde el punto de vista argentino y teniendo en cuenta el Escenario Sur, en donde sería necesario complementar el esfuerzo principal con esfuerzos secundarios basados en Unidades Mecanizadas y Blindadas con asiento en la Mesopotamia, este nuevo concepto estratégico de Navarro, coincide en la generación de algunas capacidades estratégicas tales como movilidad, sostenibilidad, interoperabilidad, flexibilidad y proyección de fuerzas de carácter modular, y que tienen una relación directa con el transporte estratégico militar para lograr credibilidad y fiabilidad. Si partimos de la premisa que, si para ser capaz de transportar fuerzas pequeñas, medianas o grandes, en un corto espacio de tiempo y a cualquier punto donde sea necesario, la Armada Argentina no solo deberá tener la capacidad de ser autosuficiente en materia de

transporte, sino que deberá estar también en capacidad de atender las necesidades de los demás componentes y del poder nacional en general.

Siguiendo como ejemplo a la OTAN, en 2009 el Teniente Coronel del Ejército del Aire Ángel Gómez de Ágreda analizó el transporte estratégico en la Alianza, y concluyó que los transportes estratégicos aéreos son necesarios para las fases de despliegue, repliegue o redespiegue en otros Teatros de Operaciones, más que para la de sostenimiento de medios de gran volumen y/o peso. El sostenimiento de la fuerza deberá hacerse por vía marítima, y en este caso propone la adquisición de plataformas marítimas civiles mediante convenios, alquiler o requisa según la situación reinante. Pero para ello se deberá poder acceder con un mínimo preaviso y se deberán cumplir algunas de las siguientes condiciones previas:

Tener identificados los medios de transporte civiles susceptibles de ser utilizados en los distintos tipos de operaciones militares, determinando las capacidades específicas de cada uno para tener una idea clara de su utilidad en una operación futura. Hacer un seguimiento de la disponibilidad de dichos medios de modo que se tengan localizados en cualquier momento aquellos que se puedan necesitar y/o que se sepa cuáles están disponibles en determinado momento. Tener establecidos procedimientos para la contratación, confiscación o embargo, según proceda, de los medios en cuestión. Tener definidos los procedimientos que se van a emplear para el uso de dichos medios. Cabe la contratación de la tripulación con los buques en función de su disposición y del tipo de escenario al que se vaya a operar, o bien, la sustitución de la tripulación por personal de la Armada. En este último caso será necesario prever la formación de cierto número de dotaciones capaces de hacerse cargo de estos buques. Realizar los ejercicios necesarios para asegurar la compatibilidad de los medios y establecer, en su caso, los apoyos que sean necesarios para operar los buques. Establecer las debidas compensaciones en razón de la disponibilidad de los medios. (Gonzales de Agreda, 2009, pp 44-45)

Este concepto de González de Agreda sobre el uso de buques civiles, es una opción factible para un país que cuenta con una Ley de Movilización eficiente y con empresas navieras nacionales con capacidad de sostener los requerimientos de la defensa nacional. Pero sin desmerecer esta posibilidad también es de destacar el aporte que hace este autor respecto a la gestión de los medios de transporte, y refiere a que debe existir una agencia que esté en condiciones de asignar misiones a los medios orgánicos y de obtener aquellos inorgánicos que se hagan imprescindibles o que convengan por su rentabilidad para una misión concreta. De esta

manera, los mandos de transporte de cada organización pueden centrar su actividad en priorizar la utilización de los medios disponibles a todos los niveles, desde el estratégico al táctico y de coordinar la utilización de aquellos medios orgánicos que puedan desempeñar misiones no logísticas. También sostiene que se debe unificar la gestión de los medios de transporte centralizando a la asignación de misiones en un único organismo que priorice su uso y aproveche posibles sinergias. La centralización de la gestión debe alcanzar a todos los aspectos, desde el sostenimiento hasta el adiestramiento en materias comunes.

Respecto a esto último sobre la gestión del transporte, José María Santé Abal opina que la multipolaridad reinante en el contexto internacional, ha hecho que las Fuerzas Armadas (FFAA) de los países occidentales modifiquen sus capacidades en búsqueda de Unidades polivalentes capaces de desplegar en escenarios lejanos en muy breve plazo. Con el propósito de buscar la posibilidad de aplicar los recursos de la organización (FFAA) más allá de los límites que representa la pura defensa territorial, esforzándose en desarrollar la capacidad de influir de una manera más decisiva en el campo de la Seguridad, y rescata que lo más importante en cuestión de gestión del transporte estratégico conjunto de España, son los siguientes conceptos:

Procedimientos robustos basados en criterios de optimización que permitan la economía de medios y presupuestaria, basados en conceptos como la naturaleza del bien a transportar, las rutas a emplear, los tiempos necesarios para efectuar el transporte y el aprovechamiento de las capacidades, desterrando definitivamente prácticas ajenas a la optimización. Sinergias producidas por la concurrencia de recursos de la misma o diferente naturaleza procedentes de las FFAA no sólo en cada modo de transporte, sino en la elaboración de planes de transporte multimodal. Libertad para participar en proyectos internacionales y aprovechar sin limitaciones las sinergias producidas por dicha participación. Incremento de las capacidades de transporte, economía presupuestaria, y la consiguiente contribución al prestigio de España en los foros internacionales. (Santé Abal, 2014, pp 19-20).

El concepto de Sante Abal aplica perfectamente a la República Argentina, quien no escapa de la multipolaridad reinante del contexto internacional, pero principalmente por su gran extensión territorial, por la misión principal que tienen las FFAA y su concepción estratégica que implica el uso de capacidades de transporte estratégico basados en unidades polivalentes capaces de desplegar fuerzas blindadas o mecanizadas en los distintos escenarios de probable empleo (Norte-Centro y Sur).

Respecto al empleo de las FFAA en misiones subsidiarias como por ejemplo, en operaciones conjuntas de protección civil, en el año 2016 el Mayor Sergio F. Ortiz (Alumno de la Escuela Superior de Guerra Conjunta de las FFAA Argentina) en su Trabajo ha concluido que es necesario un sistema multimodal en lo que se refiere al transporte logístico conjunto e indica que es necesario que las FFAA dispongan de una única unidad de medida de cargas para el transporte, y propone la utilización del contenedor como principal unidad de medida para el transporte multimodal, para lo cual el sistema debiera apoyarse en tres pilares esenciales: características de los medios (adquisición de unidades de transporte Dual), infraestructura básica/de apoyo, y por último, generación de normas y procedimientos conjuntos que faciliten su implementación.

Siguiendo el mismo enfoque del sistema de transporte estratégico conjunto, pero esta vez desde el punto de vista netamente marítimo/fluvial. En 2020, el Capitán de Corbeta De Luca Cesar Alberto en su Trabajo Final de la Escuela de Guerra Naval, ha analizado las necesidades operacionales del Instrumento Militar Conjunto (Despliegue de Fuerzas en un Teatro de Operaciones – Despliegue en Misiones de Naciones Unidas y Despliegue en Operaciones de Protección Civil), las capacidades de la Armada Argentina, y su relación a como lo resuelven estas mismas necesidades operacionales las Armadas que forman parte de la OTAN, en especial en los medios de transportes navales que hacen a la eficiencia y dinamismo de las operaciones de despliegue de fuerzas y sus abastecimientos en un Teatro de Operaciones.

En el estudio ha concluido, al igual que el Mayor Ortiz, en la importancia del uso de contenedores modulares intermodales conjuntos (JMIC) ya que suministran y optimizan el transporte de carga a través de múltiples medios de transporte (terrestre, aéreo y marítimo/fluvial) sin manipulación intermedia de los contenidos, y en tal sentido ha propuesto para resolver el problema, la construcción de al menos 2 Buques con capacidad para transportar contenedores y vehículos del tipo Roll on – Roll off en astilleros argentinos.

El problema que se plantea para la investigación es: ¿Cuál es la capacidad de transporte marítimo / fluvial del estado nacional para satisfacer las exigencias de la DPDN 2021?

En cuanto al alcance, se explora hasta vislumbrar las capacidades necesarias en transporte marítimo-fluvial para satisfacer las necesidades del Instrumento Militar Conjunto (IMC) a la luz de la DPDN 2021. Se cubre los aspectos relacionados con la movilización y sostenimiento de las fuerzas conjuntas, la optimización de la logística conjunta dentro del territorio argentino incluyendo la Antártida, y está enfocada en los medios de transportes navales.

No se evalúa las capacidades de transporte aéreo ni terrestre, y tampoco la infraestructura crítica necesaria para los tres modos (acuático, aéreo y carretero/ferroviario), dejando de manifiesto que es imprescindible analizar los demás modos y su infraestructura necesaria en futuros trabajos de investigación, ya que la Logística Conjunta debe ser abordada como un Sistema Integral Multimodal para optimizar todos los recursos disponibles.

La contribución que se pretende realizar en el trabajo de investigación se refiere al Área de Logística Conjunta, y a la relevancia que tienen los transportes navales para optimizar los recursos del IMC al momento de movilizar y sostener las fuerzas en un Teatro de Operaciones.

De la investigación se pueden derivar otros nuevos estudios necesarios, que permitirán trazar las capacidades de transporte estratégico aéreo, carretero/ferroviario y la infraestructura crítica necesaria para los tres modos de transporte (acuático, aéreo y carretero/ferroviario).

El Objetivo General del trabajo es: evaluar las capacidades de transporte marítimo y fluvial de la Argentina para satisfacer los lineamientos de la DPDN 2021, y los Objetivos Específicos son: Identificar los requerimientos que impone la DPDN 2021 en cuanto a transporte estratégico naval, identificar las capacidades actuales de transporte marítimo-fluvial de la Argentina para satisfacer las necesidades en caso de guerra y en caso de crisis o emergencia por desastres naturales o antrópicas, y definir las capacidades de transporte estratégico naval necesarias para satisfacer las exigencias de la DPDN 2021.

La metodología del trabajo de investigación es de modo exploratorio mediante fuentes abiertas (libros, revistas, trabajos de investigación, Monografías, etc.) en la búsqueda de autores referentes que hayan investigado sobre el tema y entrevista al Comando Conjunto de Transporte.

El tipo de investigación es de carácter explicativo y se contrasta las siguientes variables: El empleo de los medios de transportes estratégicos en Malvinas, basados en el Informe final de la comisión de análisis y evaluación de las responsabilidades del conflicto del Atlántico Sur y su impacto en la DPDN 2021, para identificar los requerimientos de la mencionada directiva.

La capacidad de transporte estratégico de la Armada, de la Marina Mercante Argentina y su impacto en la verdadera capacidad necesaria para satisfacer los requerimientos que impone la DPDN 2021 en cuanto a la misión principal y subsidiarias del IMC.

Por último, se concluye con las capacidades que debe desarrollar el IMC respecto al transporte naval para satisfacer las necesidades de movilización y sostenimiento de las fuerzas, optimizando los recursos disponibles del Poder Nacional, y conclusiones finales a considerar.

CAPITULO I

Influencia del Informe RATTEMBACH en la nueva configuración del IMC, a la luz de los lineamientos que impone la DPDN 2021

En este capítulo se analiza las lecciones aprendidas de la guerra en Malvinas (1982) para poder vislumbrar el impacto que ésta tiene en la actual política de la defensa argentina, y sacar conclusiones parciales que contribuyan a entender la problemática de la logística y el transporte conjunto en la configuración de un país de peso medio, de carácter defensivo, cooperativo y autónomo. Las conclusiones mencionadas intentaran traducir los lineamientos de la Directiva Política de Defensa Nacional 2021 (DPDN 2021) transformándolos en requerimientos necesarios respecto a la movilización y sostenimiento de las fuerzas en los distintos escenarios de probable empleo (Norte, Centro y Sur) identificados por la mencionada directiva.

Del análisis del Informe Final del Conflicto del Atlántico Sur, surge que desde su desclasificación (Decreto 200/12) ha empezado a surgir una racionalidad política en la defensa de los intereses vitales de la nación, materializándose en los sucesivos lineamientos establecidos en la DPDN 2021 y en la creación del Fondo Nacional de la Defensa (FONDEF, Ley N° 27.565/20), para minimizar las falencias respecto a la defensa nacional.

De las lecciones aprendidas del conflicto en 1982, respecto a la movilización, logística y transporte se desprende que, se careció de una preparación y organización del país para caso de guerra, debido a la carencia de una legislación necesaria en materia de defensa nacional, a la deficiencia de las estructuras orgánicas adecuadas y a la falta de procedimientos convenientes que permitan prever, planificar y ejecutar, en forma oportuna y eficaz, la movilización de la nación para atender las exigencias de una confrontación bélica. También faltó un decreto del Poder Ejecutivo que satisfaga las necesidades antes y durante las operaciones bélicas, que las empresas y organismos estatales y privados estuvieran en condiciones de satisfacer obligatoriamente los requerimientos de las Fuerzas Armadas (FFAA) en todo momento.

Como organización territorial surgieron muchas falencias, ya que se careció de una infraestructura ferroviaria y vial e instalaciones acordes con las exigencias operacionales. Respecto al sostenimiento de las fuerzas, faltó abastecimiento de efectos de clase II y III (combustibles y lubricantes) para los vehículos y las aeronaves en tambores, por falta de planta envasadora en el Teatro de Operaciones (TO).

Referido a la coordinación y optimización de los recursos disponibles, faltó coordinación de los esfuerzos logísticos y de transporte. El transporte por modo aéreo hasta último momento no fue suficiente para proveer las necesidades mínimas de abastecimiento. La ejecución del puente aéreo para abastecer las Islas Malvinas demandó un considerable esfuerzo por la escasez de medios y por el volumen de material y la cantidad a trasladar. Aunque se movilizaron medios pertenecientes a Aerolíneas Argentina y Austral Líneas Aéreas, no fue suficiente para el sostenimiento mínimo de las fuerzas en las Islas Malvinas.

Existió Improvisación en los apoyos por falta de un Plan de Apoyo Logístico Conjunto, debido a la falta de profundidad y responsabilidad en las previsiones logísticas del Plan Esquemático del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), ya que se decidió que el apoyo logístico sea responsabilidad de cada componente. La Infraestructura en todo el TO fue inadecuada para el almacenamiento y la formación de los depósitos, con relación al futuro empleo de las fuerzas. Las deficiencias en el transporte impidieron la normal ejecución del abastecimiento de efectos. Del mismo modo pasó con la infraestructura en las terminales de carga y descarga, que fueron inadecuadas según el probable empleo de las fuerzas, ya que no existieron rampas de carga y descarga, en especial para vehículos blindados con sus correspondientes elementos accesorios y material auxiliar. (Informe Final Conflicto del Atlántico Sur, párrafo 644, 728, 729, 731 y 856)

Del análisis de la Directiva Política de Defensa Nacional (DPDN 2021) surge que, en gran medida la directiva reacciona a las falencias del año 1982 e intenta encausar los esfuerzos para revertirlos luego de 4 décadas de desinversión en el sector de defensa. También intenta dar un horizonte factible, saliendo de la retórica que precedieron a esta directiva, con decisiones concretas que permiten una aproximación hacia la factibilidad, como es la creación del FONDEF.

Según la directiva, en el contexto global la Argentina es un país de peso estratégico medio por su incidencia en el dinamismo de las relaciones internacionales. En el mundo la competencia entre Estados vuelve a constituir la principal preocupación para la Seguridad Internacional y el Poder de Movilización de las fuerzas pasa a ser uno de los principales mensajes en las políticas exteriores.

En este marco geopolítico y estratégico-militar, la principal amenaza de la Nación Argentina es el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que ocupa uno de los

principales enclaves en el Atlántico Sur con capacidad de obturar la circulación hacia el Continente Antártico y limitar el flujo de navíos entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico.

Por tales motivos se vislumbra como potenciales amenazas los conflictos entre Estados, la puja por los recursos naturales estratégicos y por el control de las rutas de comercio que transportan dichos recursos desde sus zonas de extracción hacia las de producción y consumo, siendo que estas potenciales amenazas puedan afectar la Seguridad Nacional y la viabilidad de los proyectos de desarrollo económico-social de Argentina.

En este sentido, la DPDN está requiriendo del Instrumento Militar Conjunto (IMC), capacidades de transportes estratégicos ágiles para el despliegue rápido y óptimos/eficientes para el sostenimiento logístico de los esfuerzos en cualquier tipo de escenario.

Se vislumbra diferentes conflictos en la región debido a la potencial necesidad de ejercer los derechos de soberanía sobre la nueva plataforma continental, a la presencia y proyección de una potencia extrarregional poseedora de capacidades nucleares con intenciones de ejercer su poder e influencia sobre el Atlántico Sur, los pasajes bioceánicos y sobre el continente antártico, y por último debido a intereses de los países más poderosos por el control de los recursos naturales y vías de comunicación para su traslado, tanto en la Antártida (Canales fueguinos) como en el continente (Vaca muerta y el Triángulo del Lito).

En este sentido la DPDN 2021 nos da una idea de los probables empleos de capacidades, vislumbrando la necesidad de movilizar y sostener fuerzas a grandes distancias desde sus actuales asientos naturales al epicentro del conflicto.

Teniendo en cuenta las diferentes amenazas y/o conflictos antes mencionados se identifican 3 (tres) escenarios estratégicos. El *Escenario Norte*, que comprende la zona del triángulo del litio, por el lado argentino comprendido por las provincias de Jujuy, Salta y Catamarca. El *Escenario Centro*, que comprende la zona de Vaca Muerta, Provincia de Neuquén y Mendoza, y el *Escenario Sur*, constituido por un sistema geoestratégico que comprende a la Patagonia argentina, al sector Antártico Nacional, al Atlántico sur y a las islas Malvinas, Georgias del sur y Sándwich del sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes.

En estos 3 (tres) escenarios estratégicos identificados por la DPDN 2021, el transporte marítimo-fluvial cobra gran relevancia por la existencia de un corredor natural que recorre el país de norte a sur o viceversa. Este corredor natural se ve materializado por la hidrovía Paraná-Paraguay y por toda la costa marítima argentina, uniendo los 3 (tres) probables TO. Se vislumbra

la necesidad de generar un Sistema de Transporte Integral Multimodal que permita alcanzar de modo eficiente el epicentro de estas 3 (tres) áreas estratégicas.

Dado el panorama de intereses, potencialidades y escenarios globales / regionales, la planificación y construcción de capacidades para la defensa argentina y el sostén logístico de su actividad antártica son considerados como partes integrantes de un mismo sistema geoestratégico a la Patagonia argentina, al sector antártico nacional, al atlántico sur y a las islas Malvinas, Georgias del sur, Sándwich del sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes.

En tal sentido una de las formas de proteger los Intereses Vitales de la Nación es asegurando la disponibilidad de recursos naturales renovables y no renovables localizados en el territorio nacional, y para ello es necesario planificar las capacidades y doctrinas acordes para proteger los espacios y recursos estratégicos ante la potencialidad de un ataque militar estatal externo, sobre todo aquellos que revisten una importancia fundamental para el desarrollo socio-económico y el sustento de la población, la producción agrícola e industrial, el transporte a través del territorio nacional y la generación de energía.

En este marco, se deben explorar la posibilidad de nuevos efectos militares a partir de la combinación del conocimiento tradicional de empleo con formas innovadoras basadas en tecnología, conocimiento, *movilidad y aprovechamiento dual*.

Según esta concepción que delinea la DPDN 2021, confirma la generación de capacidades para defender todos los intereses nacionales, y en especial aquellos que se consideran en riesgo y que están dentro de los 3 (tres) escenarios identificados. Para ello se vislumbra la necesidad de robustecer la capacidad del transporte naval, facilitando la movilidad y aprovechamiento dual de los medios de transportes, reactivando la capacidad instalada de los Astilleros y de los puertos que puedan ser utilizados no solo para requerimientos bélicos, sino que también permita satisfacer las necesidades de la matriz productiva del país y en definitiva contribuir a la generación de poder de disuasión desde el punto de vista de las relaciones internacionales.

Desde el punto de vista de la misión principal del IMC, debe existir un dispositivo de defensa militar para proteger uno (1) o varios objetos de valor estratégicos. Esto supone el despliegue de una capacidad eminentemente militar de despliegue rápido y/o grupos de operaciones especiales y medios para prevenir y conjurar un eventual ataque contra un objeto de valor estratégico, a partir de la disposición de la correspondiente “Alerta Temprana Estratégica”.

En el marco de la Seguridad Interior y del Sistema Nacional para la Gestión Integral del Riesgo y la Protección Civil y desde el punto de vista de las misiones subsidiarias del IMC, deberá estar en capacidad de participar en operaciones que impliquen *movilización de logística y transporte*. En el marco regional, estará en capacidad de participar en misiones multilaterales para asegurar la paz y/o mitigar el impacto de desastres naturales o antrópicos.

Desde el punto de vista de las misiones subsidiarias del IMC, la DPDN 2021 refiere a la necesidad de capacidad de transporte y logística para mitigar los riesgos. En este sentido nuevamente el corredor natural marítimo-fluvial cobra relevancia para el traslado eficiente y sustentable de suministros de las fuerzas y el apoyo a la población civil, ya que los principales Objetivos de alto Valor Estratégico (Represa hidroeléctrica, planta nuclear, puentes y túnel subfluvial) y los acontecimientos de desastres naturales más frecuentes están sobre la hidrovía y la zona norte del país.

El criterio que orientó el despliegue territorial, a partir de la instauración del “Ciclo de Planeamiento de la Defensa Nacional” (Decreto N° 1729/07) y referente al transporte del IMC, fue asegurar el acceso al Sistema de Movilidad Estratégica e Infraestructura Territorial (conectividad) en los ambientes operacionales de interés. Asegurar el acceso a las capacidades logísticas de alistamiento, adiestramiento y sostenimiento conjunto. Actualmente los factores que guían el Despliegue Territorial y referido al transporte son: La zona de probable empleo – la extensión geográfica del país – disposición de los objetos de valor estratégico - extensión del área marítima-fluvial y la proyección sobre la Antártida.

Claramente estos factores impuestos por la estrategia nacional, nos da una idea de donde desplegar nuevas Guarniciones Militares Conjunta, como ya se viene haciendo en el Escenario Sur. Del mismo modo, implícitamente se desprende la necesidad de medios de transporte estratégicos para movilizar y sostener a las fuerzas del modo más eficiente hacia las zonas de probable empleo y hacia los lugares de los objetivos de valor estratégico y de interés nacional.

Conclusiones Parciales

Las falencias y ausencias de apoyo del potencial nacional durante la guerra de Malvinas dejan entrever en la DPDN 2021 la necesidad de una Ley de Movilización, tomando a la capacidad de movilización del Poder Nacional como uno de los principales mensajes de disuasión en la política exterior, en donde la Argentina posee un peso estratégico medio dentro del concierto internacional y con una identidad estratégica defensiva, cooperativa y autónoma.

Las falencias en la organización territorial y carencias de infraestructura crítica para la logística (Depósitos / terminales) y transporte estratégico (modo agua, tierra y aire) del año 1982 se ve reflejada nuevamente en los lineamientos establecidos por la DPDN 2021. Hacer hincapié en asegurar el acceso a un sistema de movilidad estratégico e infraestructura territorial con conectividad en los ambientes operacionales de interés / objetivos de valor estratégico, y asegurar el acceso a la capacidad logística conjunta. Este lineamiento permite apreciar la gran necesidad de contar con un sistema de transporte estratégico conjunto multimodal, que permita trasladar a las Brigadas desde su asiento natural hacia los posibles Teatros de Operación del Norte, Centro o Sur, y también hace apreciar la necesidad de coordinar y planificar las futuras inversiones en infraestructura territorial junto a los entes públicos y privados relacionado con la infraestructura y el transporte de la Nación Argentina.

La deficiencia logística a nivel operacional y estratégico militar, reflejada en la falta de coordinación de los esfuerzos logísticos y de transporte durante el conflicto con el Reino Unido, dejan confirmada la necesidad de que la organización y el funcionamiento de las FFAA deben aspirar consistentemente a la implementación de criterios de organización y eficiencia conjunta, procurando unificar/estandarizar unidades de medida, funciones, actividades y servicios cuya naturaleza no sea específica de una sola Fuerza. En tal sentido las fuerzas deberán mantener los criterios de optimización de recursos y esfuerzos logísticos (flexibilidad de empleo) y revalorizar las capacidades logísticas y el alcance territorial (concentración-dispersión).

Para dar credibilidad a un sistema geoestratégico que involucra a la Patagonia Argentina, al sector antártico nacional, al atlántico sur y a las islas Malvinas, Georgias del sur, Sándwich del sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes, el sostén logístico deberá ser robusto y para ello es crucial la necesidad de obtener y alcanzar un robustecimiento de las capacidades de transporte naval para cumplir con este lineamiento del nivel político.

DESARROLLO

CAPITULO II

Capacidad del Transporte Estratégico marítimo-fluvial del Poder Nacional y su impacto en la misión principal y subsidiaria del IMC

En este capítulo se investigará sobre las capacidades de transporte estratégico marítimo-fluvial del poder nacional, para luego poder vislumbrar el impacto en las últimas experiencias de situaciones de emergencias o crisis que ha vivido la población argentina, finalizando con algunas conclusiones parciales que servirán de guía a los futuros planes y proyectos de mediano plazo en cuanto a las Capacidades de Transporte Estratégico Naval.

El IMC argentino cuenta en su estructura orgánica un Comando Conjunto de Transporte (COTRAC) creada por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional (PEN) 651 / 1989 “S”, en donde dice que en tiempo de paz depende del Ministerio de Defensa (MINIDEF) a través del Jefe del Estado Mayor Conjunto de la FFAA (EMCFFAA), y en tiempo de guerra depende directamente del Presidente de la Nación. Tiene como misión, planificar, coordinar y conducir el transporte militar conjunto, con los medios asignados, a fin de satisfacer los requerimientos que impongan el nivel estratégico militar, las misiones particulares que establezcan las directivas estratégicas militares, desarrollando sus funciones de acuerdo a la doctrina militar conjunta. En su cuadro orgánico prevé una organización núcleo, reducida para tiempo de paz y una organización ampliada en situación de crisis o conflicto, en donde se incorporan a la organización los comandos componentes de transporte bajo control operacional.

En tiempo de guerra, crisis o catástrofe, su función principal se basa en planificar, coordinar y conducir el transporte militar conjunto con los medios asignados / previstos bajo control operacional, entre las terminales ubicadas en la zona interior y las correspondientes al TO y entre las jurisdicciones de dos o más Teatros, y en tiempo de paz planificar, coordinar y conducir el transporte militar conjunto con los medios asignados / previstos bajo relación “Funcional de Coordinación”, a los efectos de posibilitar el traslado de medios y el control de programas de movimientos en el ámbito del nivel estratégico militar.

También entiende en el proceso de reunión de información y actualización, relacionada con medios de transporte, infraestructura y capacidades de transporte público y privado, para satisfacer las necesidades emergentes del planeamiento estratégico militar y operacional, en la

impartición de órdenes y directivas que regirán el funcionamiento del sistema de transporte militar conjunto, y en la coordinación, a través del EMCFFAA, con las autoridades nacionales y/o entes privados del área de transporte, para el empleo de aquellos medios del potencial nacional, que puedan satisfacer las necesidades del transporte estratégico militar.

Según el decreto presidencial que creó este comando, su titular debe ser un Oficial Superior de las FFAA en actividad, en la jerarquía de General de Brigada, Contraalmirante o Brigadier; designado por el PEN a propuesta del MINIDDEF siguiendo los criterios que, en cuanto a fuerza de procedencia, establece la doctrina militar conjunta para la designación de comandos estratégicos.

Para satisfacer el transporte por modo agua, la Armada Argentina posee una limitada capacidad de transporte estratégico, entre ellas podíamos mencionar que posee 2 (dos) buques de carga general, 1 (un) Rompe Hielos, 1 (un) buque tanque / logístico, 4 (cuatro) buques auxiliares de menor porte con capacidad polar y 2 (dos) buques pequeños multipropósito.

Según Ramírez, G. (2020) la Argentina supo tener una marina mercante estatal potente y robusta, la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) creada por la Ley N° 15.761 que permitió la fusión de las empresas Flota Mercante del Estado y Flota Argentina de Navegación de Ultramar. Con más de 60 buques, equivalentes a 70.000 toneladas de bodega, ha establecido diversas líneas marítimas que le permitieron al país una interconexión con diferentes puntos comerciales mundiales, como por ejemplo la Línea Norte Europa, Línea Mediterráneo, Costa Este de Estados Unidos, Línea Golfo de Estados Unidos, Línea Brasil y Línea Costa Pacífico.

La creación de ELMA tuvo una gran incidencia en la potenciación de la industria naval. Los astilleros nacionales estaban activados gracias a que gran parte de la flota se había hecho en el país. No obstante, en el proceso de desarrollo de lo nacional, ELMA fue potencial de soberanía y de su defensa. Sin embargo, lo que se impuso en los años 90 como política para el sector, fue la integración vertical impulsada por la globalización, y con ello llegaron los buques con bandera de conveniencia que hasta la fecha surcan las aguas nacionales e internacionales.

En la actualidad el comercio exterior está condicionado por el flete internacional en manos de multinacionales. El capital no tiene bandera, por lo tanto, la Marina Mercante debe ser pensada en términos geopolíticos, su estructuración implica la integración del desarrollo portuario y pone en valor a la Industria Naval.

Según Jesús Allende (2020), todavía existe un grupo chico de buques que atienden el cabotaje desde Buenos Aires a los puertos del sur, menos del 1% de los barcos que transportan mercadería (desde y hacia el exterior) lo hacen con bandera argentina. Según el Capitán de Ultramar Norberto Ferraris (2020), muchos armadores son argentinos, pero navegan con banderas de conveniencia de países como Panamá, Liberia o Grecia donde pagan menos impuestos y se rigen por otras leyes de trabajo. Los armadores propietarios son quienes operan comercialmente los barcos. Esto les da derecho a elegir su tripulación y la bandera de la embarcación, aunque si opta por la argentina por ley, el 75% de sus tripulantes tienen que ser locales. La conveniencia, competitividad y qué tan atractiva es una bandera por sobre otra, depende del sistema tributario y los beneficios que puede ofrecer cada país al propietario, y a esto se le suma las exigencias de la Organización Internacional Marítima (OMI) que emite nuevas normativas, suponiendo un problema de costos a corto plazo, como por ejemplo unas de las normativas de 2020 fue que los buques deben navegar con combustible con bajo contenido de azufre para reducir la contaminación ambiental.

Allende sostiene que en el sector fluvial la representación también es baja. En la hidrovía Paraguay-Paraná, la bandera argentina no supera el 4%. La falta de buques argentinos en los sectores marítimo y fluvial significa que se deben pagar fletes internacionales para transportar la carga. En la Argentina, algunos representantes del sector naval apuntan al desarrollo de medios multimodales que conecten de forma eficiente el transporte por agua y el terrestre (camiones y trenes), siendo la marina mercante una solución en el tema de divisas, trabajo, inversión y el cuidado del medio ambiente, quizás haciendo propia la advertencia de Manuel Belgrano de que una nación que deja hacer por otra la navegación que puede hacer por sí misma, compromete su futuro y el bienestar de su pueblo.

Actualmente en la Argentina existen varias empresas que operan líneas marítimas, pero unas pocas son de capitales y bandera argentina con capacidad útil a la defensa nacional. Algunas de ellas son: La National Shipping que desde 1998 es una empresa argentina dedicada exclusivamente al transporte de hidrocarburos por río y mar. Radicada en la ciudad de Buenos Aires, su flota cuenta con tres tipos de embarcaciones: (1) buques tanque, (3) remolcadores y (2) barcazas, con un activo de 524 tripulantes y personal a bordo y 67 staff administrativo. La empresa MARUBA, que opera hace más de 50 años y ofrece servicios de car carrier, container y agenciamiento hasta remolcadores, tanqueros y carga a granel, y todo lo relacionado con la

industria marítima en la argentina. Como propio de la empresa posee, (1) buque porta contenedor de hasta 900 TEU con línea rotativa Bs As – Ushuaia, (2) Buques roll-on/roll-off con capacidad de hasta 3.400 vehículos cubriendo la línea Brasil – Argentina, y (3) Buques tanqueros que transportan gasoil a las centrales termoeléctricas, y crudo y sus derivados a distintos puertos del país. La empresa Antares Naviera que desde 1997 está integrado al grupo ultramar, con presencia en Argentina, Brasil, Chile, Perú, Estados Unidos y Europa, ofreciendo servicios integrales de transporte marítimo de petróleo crudo y subproductos, (5) buque tanque de gasoil, (6) buque tanque de crudo, (4) remolcadores de puerto y (3) remolcadores offshore. Por último la empresa Patagonia Shipping Lines que desde 2010 opera con (2) buques porta contenedores de 1054 TEU y 1374 TEU respectivamente, y se dedicada exclusivamente al transporte de cabotaje entre los puertos del sur del país con el resto de Argentina.

Respecto a la Infraestructura portuaria de la argentina, su capacidad y eficiencia va de la mano del mercado que se desarrolla en cada zona. Sin duda el mayor desarrollo está en los grandes conglomerados humanos o nodos logísticos. La actividad portuaria significa el 82% del flujo comercial argentino y gran parte de este porcentaje lo conforman las importaciones y exportaciones del sector agrícola. La concentración de puertos está en la zona agroindustrial del país (Rosario – Quequén – Bahía Blanca) y entre ellos se destaca por su capacidad y ubicación estratégica desde el punto de vista militar la Terminal Zarate (TZ). El Puerto de Buenos Aires es el que concentra el 90 % del tráfico de contenedores y es complementado con el de La Plata, Mar del Plata, Quequen y otros puertos de la Patagonia.

Al respecto y para tenerlo en cuenta, cobra gran relevancia contar con una Ley de Movilización que contemple el marco legal para que en caso de conflicto, se pueda utilizar los puertos y las facilidades de las terminales teniendo en cuenta que en ellos operan diferentes gremios (camioneros, güincheros, seguridad, portuario, marítimos, navales, etc.)

En la actualidad la tendencia del comercio internacional se basa en el concepto de Hubs Logístico, concepto que están adoptando las organizaciones militares en el mundo para abaratar costes y alcanzar la eficiencia. Estos Hubs Logísticos son puntos centrales de una estructura que mantiene y alimenta la cadena de suministros y dan soporte a una nueva estructura de la estrategia de aprovisionamiento. Es un enclave o área estratégica de logística en la que pueden realizarse todo tipo de actividades relacionadas con el transporte, la clasificación de las mercancías, así como su expedición y distribución para su posterior transporte hacia cualquier

destino. En general se ubican cerca de grandes urbes o en los principales nodos de comunicación, como pueden ser puertos o aeropuertos, que favorece y facilita la optimización de la cadena de suministro y la mejor organización de las labores de los operarios.

Se caracterizan por contar con facilidades para el transporte multimodal (maritomo-fluvial/aéreo/Carretero/ferroviario) por contar con diferentes almacenes, edificios para oficinas y centros de distribución. Tienen una infraestructura de transporte que se utiliza como punto neurálgico para la interconexión de todo tipo de medios de transporte, permitiendo que la logística abarate costes y ahorre energía.

Sobre la capacidad instalada y en especial sobre los Astilleros e industrias conexas, se puede decir que la Argentina tiene una capacidad ociosa de industria naval (17 Astilleros) y de cadena de suministros, debido a que están operando muy por debajo de sus capacidades. Del mismo modo pasa con el capital humano, existe una excelente capacidad de ingenieros navales y personal especializado, siendo el punto débil, la inversión en tecnología y el desarrollo.

Sobre la capacidad militar de Transporte Naval e Infraestructura Crítica, hay un problema serio por la escasez de medios e infraestructura portuaria, solo existen unos pocos puertos y que no están concebidos para una logística conjunta e integrada, ya que su ubicación y facilidades están solo para atender las necesidades de los propios componentes. En el Escenario Norte sobre la hidrovía, solo se cuenta un muelle muy limitado en la ciudad de Zárate. En el Escenario Centro esta la mayor capacidad, con depósitos, servicios y muelles propios en Buenos Aires, Mar del Plata y Puerto Belgrano. Y en el Escenario Sur, solo un limitado muelle en Ushuaia.

Luego de haber analizado el estado de las capacidades del Poder Nacional en cuanto a medios de transportes estratégicos navales, se puede observar el impacto que ha tenido en las últimas crisis o emergencias que ha atravesado el país. En tiempo de paz el Instrumento Militar ha tenido una relevante participación por su organización y expertíz en situaciones extremas. Desde la privatización de los servicios públicos en los años 90, las FFAA han quedado como la única herramienta nacional con la cual cuenta el Estado para atender este tipo de emergencias sociales.

La pandemia del COVID19 fue el último gran desafío del IMC, la “Operación General Manuel Belgrano I y II” en coordinación con el Ministerio de Salud y las provincias fue la mejor y más rápida respuesta ante esta imprevista situación, donde el país fue dividido en zonas y

subzonas de emergencia, y las FFAA trabajaron de manera conjunta. Como parte de esta organización territorial, se crearon 14 Comandos Conjuntos de Zonas de Emergencia (CCZE), que abarcaron todo el territorio nacional, a partir de directivas específicas del Poder Ejecutivo Nacional. Según el entonces Ministro de Defensa Agustín Rossi (2021), fue el despliegue militar más importante después de la Guerra de Malvinas, el “Belgrano I” implicó la colaboración en la organización y distribución de módulos alimentarios a la población y que en la segunda fase, “Belgrano II” el desafío fue la colaboración en el marco del plan de vacunación del Ministerio de Salud de la Nación, ya sea en la logística del traslado de las vacunas, prestando instalaciones para su almacenamiento, o con la aplicación de la vacuna a través de médicos y enfermeros de las FFAA. El operativo sin dudas dejó una excelente imagen de la institución, pero también ha dejado en evidencia las limitaciones y falencias en medios de transportes estratégicos, desde la posibilidad de contar con aviones de transporte de gran capacidad para traer las vacunas desde Rusia y luego a las provincias, como transportes navales para asistir de insumos a gran escala a las provincias del Sur, y en especial a la Provincia de Tierra del Fuego que quedó incomunicada por modo terrestre debido al cierre de frontera implementada por Chile, y limitada a unos pocos vuelos sanitarios mensuales.

El otro gran desafío fue durante las inundaciones que afectaron a casi la mitad de las provincias argentinas en los primeros meses de 2017. Se trató de una de las inundaciones más extensas por la cantidad de provincias afectadas, que fueron desde Jujuy en el extremo norte hasta Chubut en la Patagonia, de Norte a Sur y desde Entre Ríos en el Este hasta la Rioja en el Oeste. La peor parte se lo llevó la ciudad de Comodoro Rivadavia, donde el Estado Mayor Conjunto realizó una operación conjunta de asistencia humanitaria, desplegando fuerzas terrestres del Ejército Argentino y transportes de la Armada Argentina (1 Aviso ARA “Islas Malvinas”) y de la Fuerza Aérea Argentina (1 Hércules C-130), dejando de manifiesto una rápida y efectiva respuesta ante la catástrofe. En su oportunidad se manifestó el Senador de la Provincia de Chubut Alfredo Luenzo (2021), diciendo que el fenómeno climatológico ocurrido puntualmente sobre el centro del Golfo San Jorge, donde se erige Comodoro, puso en un nivel superlativo la gravedad de emergencias de esta naturaleza: durante las 36 horas continuas del fenómeno, y en las 96 horas posteriores, no hubo –ni había– manera de poder satisfacer la total indefensión en que quedaron miles de hogares, invadidos por el agua, el lodo, con el corte simultáneo de todos los servicios públicos, calles y rutas intransitables, y muchas vías troncales pavimentadas literalmente

destruidas. Nuevamente el IMC tuvo una relevante participación, pero también es verdad que en la reflexión interna sigue quedando la sensación de impotencia e insatisfacción por las limitaciones de medios y recursos disponibles para este tipo de catastrofe.

Son muchas mas las emergencias que han caracterizado a la República Argentina, si bien las antrópicas no son muy frecuentes, es de destacar algunas a las que no se debe escapar su planeamiento, organización y preparación de las capacidades necesarias, tales como: fugas radiactivas o explosión de planta nuclear, derrames de hidrocarburos, etc. En este sentido las más frecuentes en estos últimos años fueron los incendios forestales y sin repuesta concreta del IMC.

Según el informe 2021 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación (MAyDS) se quemó en total 1.151.931,054 hectáreas, es decir, casi un 0,29% de la superficie total de Argentina. En dicho informe, se revela que el 57% de la superficie quemada pertenecía a los montes nativos de Córdoba, corrientes y la región del Delta de las provincias de Entre Ríos, Buenos Aires y Santa Fe.

Según comunica en su página web el Servicio Nacional de Manejo del Fuego (SNMF) perteneciente al MAyDS, del 1 de enero al 15 de febrero del 2022 en todo el país, se contabilizaron 258.794,3 hectáreas incendiadas.

Conclusiones Parciales

Del análisis realizado surge que la capacidad actual de transporte por modo agua del IMC es de 1 (un) Regimiento (-), con limitaciones de terminales de salida y entrada aptas para operar los transportes navales existentes.

El hecho de que la clasificación de seguridad del decreto presidencial que creó al Comando Conjunto de Transporte (COTRAC) sea Secreto, dificulta que los demás ministerios o entes públicos / privados, relacionados con el transporte y la infraestructura nacional estén al tanto de la misión y función que ha delegado el Presidente de la Nación a este comando.

El COTRAC si bien tiene la misión de planificar, coordinar y conducir el Transporte Militar Conjunto con los *medios puestos a su disposición*, no está adquiriendo el rol preponderante que debiera tener, en cuanto a su jerarquización, recursos humanos y capacidad de gestión con otros entes públicos y privados del área de transporte e infraestructura.

La situación limitante en infraestructura crítica (Terminales portuarias) y capacidad crítica ociosa (Astilleros) desde el punto de vista naval exige la necesidad de planificar e invertir de modo integral entre las carteras del poder nacional y el capital privado, para poder satisfacer las necesidades de movilización y sostenimiento para la defensa nacional, la protección civil y para el desarrollo económico de las distintas regiones del país.

La República Argentina se encuentra con una limitada marina mercante estatal y las pocas navieras privadas o armadores privados están en crisis por falta de competitividad debido a la globalización del flete internacional y por la falta de políticas reales que incentiven la marina mercante nacional. No se vislumbra a mediano plazo un repunte de la capacidad de la marina mercante, sumado a la escases de transportes navales aptos para movilizar y sostener esfuerzos operacionales en un teatro de operaciones, ya sea por crisis o conflicto armado, es de vital importancia generar desde el nivel estratégico militar las capacidades de transporte naval de uso dual y específico necesarios para satisfacer las necesidades de defensa y crisis de la nación, más aun cuando la capacidad actual de movilizar por modo agua, es muy limitada.

CAPITULO III

Disposición actual de las fuerzas y la necesidad de transporte estratégico marítimo-fluvial de acuerdo a los factores que guían el actual despliegue territorial

En este capítulo se analiza la ubicación de las unidades militares de las tres fuerzas en todo el territorio argentino, para luego en base a los nuevos factores que deben guiar al actual despliegue territorial, a los escenarios de probable empleo de las fuerzas y al concepto estratégico de defensa de la Argentina, vislumbrar los transportes navales más eficientes para satisfacer las necesidades de movilización, sostenimiento y optimización de la defensa nacional y de apoyo a las operaciones de protección civil.

Desde la independencia de Argentina, las Fuerzas Armadas contribuyeron con la organización y ocupación territorial de la nación. Los factores que guiaron el despliegue de las fuerzas a fines del siglo XIX y hasta mediados del siglo XX fueron, la ocupación física y soberana en territorios despoblados, el fomento de las regiones productivas y explotación de recursos naturales, los problemas limítrofes en las fronteras con la Republica de Chile y Brasil, y la federalización de todo el territorio argentino. (Ver distribución de las fuerzas en Anexo “A”)

El *Ejército Argentino* se despliega territorialmente en guarniciones militares en todo el país, cubriendo una gran diversidad de ambientes geográficos dividiendo al país en cuatro zonas netamente distinguidas: El noreste argentino, el noroeste, el centro y el sur.

Actualmente se estructura en tres Divisiones de Ejército y una Fuerza de Despliegue Rápido (FDR) que dependen del Comando de Adiestramiento y Alistamiento del Ejército y se distribuyen en jurisdicciones sobre el territorio continental argentino.

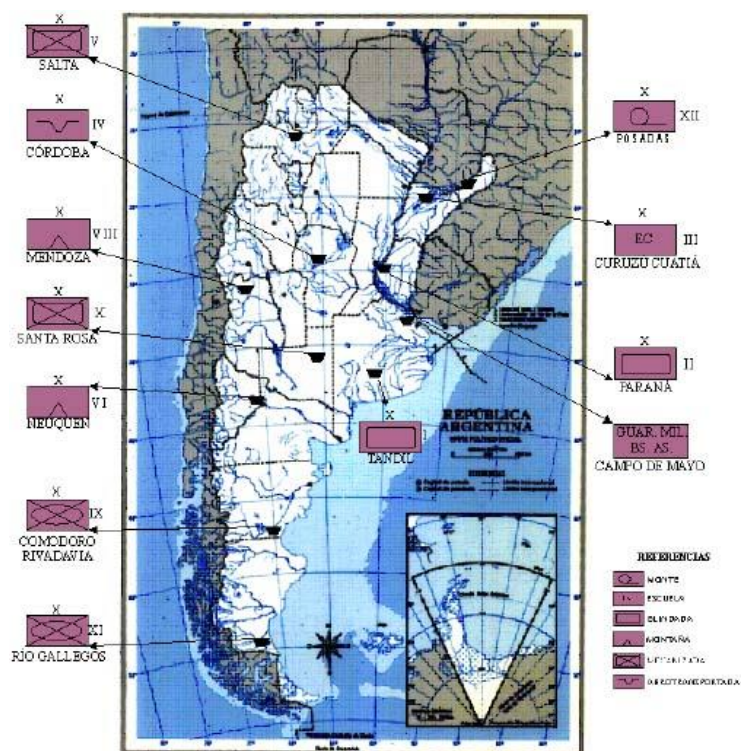
La 1ª División de Ejército “Teniente General Juan Carlos Sánchez” tiene su comando en la ciudad de Curuzú Cuatiá, provincia de Corrientes. Su jurisdicción abarca las unidades situadas en las provincias de Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones, Santa Fe y 17 partidos del norte de la provincia de Buenos Aires. Se estructura en tres brigadas, la 2º Brigada Blindada, 3º Brigada de Monte y la 12º Brigada de Monte.

La 2ª División de Ejército “Ejército del Norte” tiene su comando en la ciudad de Córdoba. Su jurisdicción abarca las unidades situadas en las provincias de Catamarca, Córdoba, Jujuy, La

Rioja, Mendoza, Salta, San Juan, San Luis, Santiago del Estero y Tucumán. Se estructura en tres brigadas, la 5° Brigada de Montaña, la 6° Brigada de Montaña y la 8° Brigada de montaña.

La 3ª División de Ejército “Teniente General Julio Argentino Roca” tiene su comando en la ciudad de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires. Su jurisdicción abarca las unidades situadas en las provincias de Chubut, Río Negro y Santa Cruz. Se estructura en tres brigadas, 1° Brigada Blindada, 9° Brigada Mecanizada y 11° Brigada Mecanizada.

La Fuerza de Despliegue Rápido se ubica geográficamente en el centro del país, tiene su comando en Campo de Mayo, provincia de Buenos Aires. Se estructura en 2 brigadas, la 4° Brigada Paracaidista, la 10° Brigada Mecanizada y la Agrupación de Fuerzas Especiales.



Ejército Argentino (2022) – Despliegue Nivel Brigada

La *Armada Argentina* se despliega territorialmente en 3 Áreas Navales a lo largo del litoral del territorio nacional (Área Naval Fluvial - Área Naval Atlántica y Área Naval Austral).

El Área Naval Fluvial tiene asiento en la Base Naval Zárate. Su tarea es ejecutar operaciones de tránsito y vigilancia de los espacios fluviales, mantener presencia en los ríos y puertos dentro de su área de influencia y ejercer como autoridad de coordinación en las actividades conjuntas y combinadas dentro de su jurisdicción.

El Área Naval Atlántica tiene asiento en la Base Naval Mar del Plata. Su jurisdicción se extiende geográficamente desde el Cabo de San Antonio (Provincia de Buenos Aires) hasta la ciudad de Comodoro Rivadavia (Provincia de Chubut). Posee responsabilidad sobre el Mar

Argentino. Su principal tarea radica en optimizar las funciones de control del mar y atender en todo lo relativo a intereses marítimos.

El Área Naval Austral tiene asiento en la Base Naval Ushuaia. El área geográfica de su jurisdicción comprende el extremo Sur de la Argentina continental, la Isla Grande de Tierra del Fuego e Isla de los Estados, además de los vastos espacios marítimos australes que llegan hasta el paralelo 60° Sur. Cuenta con una importante tarea relacionada con la búsqueda y rescate de naves en emergencia en alta mar, el control del mar y sus recursos, y el tráfico marítimo en el canal Beagle.



Armada Argentina (2022) – Áreas Navales

El Comando de Alistamiento y Adiestramiento de la Armada se encuentra en Puerto Belgrano, del quien depende los demás Comando de Componente. Estos Comandos son:

El Comando de la Flota de Mar, con asiento en Puerto Belgrano, está integrado por, una División de Destrucción, para acción anti superficie, antisubmarina y de defensa antimisil, dos Divisiones de Corbetas, para tareas de defensa antisubmarina, control del mar, ecológicas y guerra electrónica, y un Comando Naval Anfíbio, con responsabilidades de planeamiento y ejecución de operaciones anfíbias y tareas de defensa antiaérea.

El Comando de la Fuerza de Submarinos, con asiento en Mar del Plata, está integrado por: Las Unidades Submarinas con capacidad anti superficie, antisubmarina y de proyección de Buzos Tácticos y Comandos Anfíbios. La Agrupación de Buzos Tácticos. Los Medios de Búsqueda y Salvamento de Submarinos, y la Base Naval Mar del Plata, soporte logístico de la Fuerza de Submarinos.

El Comando de la Aviación Naval, con asiento en Puerto Belgrano; de él dependen: La Fuerza Aeronaval N° 2, con asiento en la Base Aeronaval Comandante Espora (Bahía Blanca), concentra las aeronaves de combate y antisubmarinas, que conforman el Grupo Aeronaval de la Flota. La Fuerza Aeronaval N° 3, con asiento en la Base Aeronaval Almirante Zar (Trelew),

cuenta con las Escuadrillas de Exploración y Vigilancia Marítima, Vigilancia Electrónica y Sostén Logístico Móvil, con punto de Apoyo en la Base Aeronaval Río Grande y Ushuaia. Por último el Comando de Instrucción Aeronaval y Escuela de Aviación Naval, con asiento en la Base Aeronaval Punta Indio (Verónica); de él dependen la Escuadrilla de Adiestramiento Avanzado y Ataque y el Grupo Aero-fotográfico.

El Comando de la Infantería de Marina, con asiento en Puerto Belgrano, tiene subordinadas fuerzas poli funcionales. Está integrado por la Fuerza de IM de la Flota de Mar, con asiento en Baterías. Su función es anfibia y está integrada por el Batallón de Infantería de Marina N° 2, Batallón Comando y Apoyo Logístico, Batallón de Vehículos Anfibios, Batallón de Artillería de Campaña N° 1, Batallón de Comunicaciones N° 1, Batallón Antiaéreo y la Agrupación de Comandos Anfibios.

En el sur se encuentra la Fuerza de Infantería de Marina Austral, con asiento en Río Grande, para operar en zona fría y en el terreno particular de la región. Su función es la contribución al control del mar. Está integrada por el Batallón de Infantería de Marina N° 4 con asiento en Ushuaia, el Batallón de Infantería de Marina N° 5 con asiento en Río Grande y el Destacamento Naval Río Grande.

En el Noreste se encuentra el Batallón de Infantería de Marina N° 3, con asiento en la Base Naval Zárate, para realizar operaciones fluviales y ribereñas.

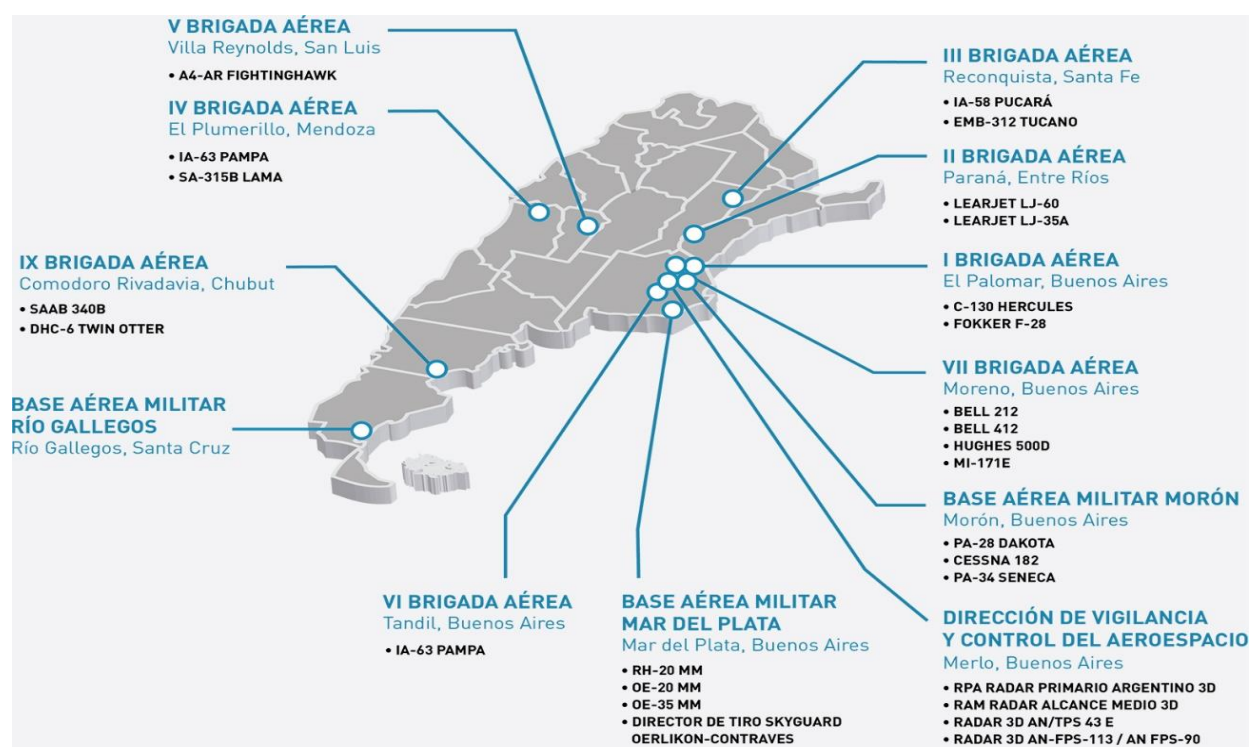
Las Áreas Navales, por su lado, tienen la responsabilidad de proporcionar apoyo logístico, a través de sus bases, a los medios operacionales con asiento en su jurisdicción o que desarrollen operaciones en su área de responsabilidad, independientemente de la organización de tareas a la cual dichos medios pertenezcan. Algunas de ellas tienen medios asignados en forma permanente, apropiados a la zona, como buques multipropósito, lanchas rápidas y de patrulla, cazaminas y avisos, pero ante situaciones específicas en un Área, se le asignan otras unidades operativas en concordancia. Cada Área Naval tiene, además, responsabilidades diferenciadas, acorde con los ámbitos propios en los cuales ejerce su jurisdicción.

La *Fuerza Aérea Argentina* para poder cumplir con su misión dispone de diversos sistemas de armas, aéreos y terrestres, distribuidos a lo largo y ancho del país. Su despliegue está basado en 8 Brigadas Aéreas, 3 Bases Aéreas Militares y 1 Dirección de Vigilancia y Control

aeroespacial, todos ellos dependiente del Comando de Alistamiento y Adiestramiento de la Fuerza Aérea.

La 1° Br Aérea con asiento en el Palomar – 2° Br Aérea con asiento en Paraná – 3° Br Aérea con asiento en Reconquista - 4° Br Aérea con asiento en Mendoza - 5° Br Aérea con asiento en Villa Reynold - 6° Br Aérea con asiento en Tandil Pcia. de Bs. As. - 7° Br Aérea con asiento en Moreno Pcia. de Bs. As – 9° Br Aérea con asiento en Comodoro Rivadavia.

Las Bases Militares Aéreas están en Morón – Mar del Plata – Río Gallegos y la Dirección de Vigilancia y Control Aeroespacial en Morón Pcia. de Bs. As.



Fuerza Aérea Argentina (2022) – Comando de Adiestramiento y Alistamiento

De acuerdo a la DPDN 2021, el actual despliegue territorial de las fuerzas debe estar guiado por los siguientes factores: La zona de probable empleo – la extensión geográfica del país – la presencia en zonas de baja densidad poblacional - disposición de los objetos de valor estratégico - extensión del área marítima y fluvial - proyección sobre la Antártida y presencia de una potencia extra regional que ocupa ilegal e ilegítimamente las ISLAS MALVINAS,

GEORGIAS DEL SUR, SÁNDWICH DEL SUR y los espacios marítimos e insulares correspondientes.

Estos nuevos factores que deben guiar el actual despliegue territorial, necesariamente están relacionados con la capacidad de transporte para poder ejecutarlos y sostenerlos. En tal sentido cobra gran relevancia el ciclo de planeamiento de la defensa nacional para poder definir cuáles son las capacidades necesarias a robustecer y/o a generar para satisfacer los lineamientos de la política de defensa nacional.

La orientación para robustecer, adquirir o recuperar los transportes navales surgirá del nuevo ciclo de planeamiento, basados en la posición que adopta la Argentina (Defensivo - cooperativo - autónomo) y el nuevo concepto estratégico de la Defensa Argentina “Empleo Multicapa por Restricción de Área” mediante Operaciones Multidominio (ámbito físico y no físico). En donde las Capas llevan el nombre del efecto buscado por los Esfuerzos Operacionales.

Esta Multicapa está dividido en 4 Capas o Fases a saber: La Fase 1 “Anticipar” (Pasiva) en donde la principal función es brindar la alerta estratégica temprana, para ello se empleará toda la inteligencia estratégica disponible y mediante todos los dominios físicos y no físicos. La Fase 2 “Prevenir” (Pasiva) en donde la principal función es disuadir cualquier intento hostil del oponente, Se caracterizará por despliegues estratégicos; disuasión por presencia y comunicación estratégica. La 3° Fase “Conjurar” (Reactiva a orden) en donde la principal función es enfrentar al oponente, impidiendo, alejando o conteniendo los daños o peligros que pueda ocasionar. Para ello se empeñara la Fuerza de Intervención Rápida (FIR), la Fuerza de Respuesta Rápida (FRR) y las Fuerzas de Seguridad (FFSS) como parte del Sistema de Defensa Nacional. Y por último la 4° Fase “Repeler” (Reactiva a orden) en donde la principal función es deponer la voluntad de lucha del agresor, buscando rechazar definitivamente al oponente y restituir las condiciones previas a la agresión.

Conclusiones Parciales

De acuerdo al actual despliegue de las fuerzas y siguiendo los factores que deben guiar el despliegue territorial de las fuerzas, en especial durante la conformación de nuevas Guarniciones Militares Conjuntas de acuerdo a los tres escenarios de probable empleo, se aprecia la necesidad de crear centros Logísticos Conjuntos en estas guarniciones interconectadas entre sí por los diferentes modos de transportes (aéreo – terrestre – agua) con capacidad de brindar apoyo a los diferentes componentes (Terrestre – Aéreo y Naval) dentro de estos escenarios y a su vez poder movilizar y sostener fuerzas secundarias que sean necesarias para complementar el esfuerzo principal en otros escenarios, o bien para proteger Objetivos de alto valor estratégico o actividades de apoyo a la protección civil. En tal sentido también se vislumbra un corredor marítimo-fluvial natural y troncal que une los tres escenarios, y para ello es vital el robustecimiento de la capacidad de transportes estratégicos por modo agua, debido a su eficiencia en situación de paz, de crisis o durante un conflicto armado. (Ver Anexo “B”, Gráfico 1)

Para la movilización y sostenimiento por modo agua, durante cualquiera de las situaciones antes mencionadas y teniendo en cuenta la dualidad de los medios para su mayor rentabilidad, los medios deben ser polivalentes y estar en capacidad de operar tanto en la hidrovía como en el mar (Atlántico y Antártico) con la menor dependencia posible de infraestructura portuaria.

Respecto a la misión principal del IMC y dentro del concepto estratégico de empleo multicapa por Restricción de Área, en la Fase “Prevenir”, se aprecia fundamentalmente contar con la capacidad de transporte naval para contribuir a la disuasión del oponente, contar con transporte multipropósito al momento de la preparación territorial, para movilizar a las Brigadas Blindadas y Mecanizadas que complementen el esfuerzo principal de una operación a desarrollarse y a su vez sostener los esfuerzos logísticos de las Brigadas. (Ver Anexo “B”, fig.1)

En la Fase “Repeler” se aprecia la necesidad de contar con transportes anfibios que permitan proyectar fuerzas terrestres desde el mar y recuperar el territorio y/o atacar al oponente por su retaguardia u otro flanco para rechazarlo definitivamente. (Ver Anexo “B”, figura 2)

Respecto a las misiones subsidiarias del IMC (Apoyo a la Protección Civil) se vislumbra la necesidad de poseer la Capacidad de Transportes Anfibios, que pueda operar en la hidrovía, que permita centralizar el apoyo desde una plataforma o nave nodriza flotante y, con helicópteros, vehículos anfibios y/o lanchas de desembarco, transportar o evacuar personal y material desde o hacia el lugar afectado. (Ver Anexo “B”, figura 3)

CONCLUSIONES FINALES

Dado los tres escenarios de probable despliegue identificados por el nivel político y teniendo en cuenta las lecciones aprendidas del Conflicto de 1982 en lo que respecta a la preparación territorial, despliegue y sostenimiento de las fuerzas, es imprescindible generar a nivel estratégico Militar / Político un sistema de transporte multimodal sistematizado, que permita trasladar a los Componentes desde su lugar de origen hasta las terminales portuarias de salida en la zona interior, y desde allí a las terminales de entrada del Teatro de Operaciones (TO) en cuestión.

En tal sentido el escenario Sur es el que mayor probabilidad de ocurrencia tiene de generarse un conflicto internacional. Por las características del ambiente operacional y el interés geopolítico, es fundamental el robustecimiento del Transporte Naval de carácter polivalente, para poder darle aptitud y factibilidad a cualquier modo de acción defensivo / cooperativo, y como todo sistema debe estar estandarizado, los Componentes deberán orientarse hacia la interoperabilidad, flexibilidad, y con carácter modular.

Para que cualquier capacidad de transporte sea eficiente, deberá estar pensado como un todo, dentro de un sistema de transporte multimodal, y este sistema para que sea eficiente deberá estar pensado a nivel conjunto en base a las necesidades logísticas de los Componentes en tiempo de paz y de conflicto armado.

De la experiencia en la Operación Belgrano y del conflicto de 1982, se puede extraer el concepto de autonomía, ya que difícilmente se pueda obtener apoyo de medios de otros estados en una situación similar. En lo que respecta al transporte naval, es de vital importancia reactivar la capacidad instalada para la construcción, reparación y mantenimiento del medio, y de contar con las instalaciones críticas necesarias en las terminales portuarias de salida y entrada al TO.

El uso de las líneas de comunicación marítima y fluvial con buques propios, posiciona a la Argentina en una ventaja competitiva a nivel comercial y político frente a otros países de la región y del mundo. Que la Argentina cuente con una robusta capacidad de transporte naval, no solo facilita la movilización y el sostenimiento de las fuerzas, sino que da un mensaje a las demás naciones del poder de movilización ante cualquier interés estratégico de la nación y, contribuye a generar una estrategia nacional disuasiva activa.

La Argentina tiene un desafío enorme para modificar a su favor el Estatus Quo de poder en la región. La postura defensiva, cooperativa y autónoma, exige la necesidad de crear mayor poder de disuasión. Entre tantos esfuerzos estratégicos, es fundamental impulsar la activación de la capacidad ociosa instalada de los astilleros/talleres navales y crear infraestructura crítica portuaria (terminales multimodales) necesaria para asegurar la operatividad de los medios de transporte estratégico y la cadena de sostenimiento de las fuerzas.

Respecto a la gestión integral de los medios estratégicos del IMC, el COTRAC debe estar en condiciones de asignar misiones a los medios orgánicos y de obtener aquellos inorgánicos que se hagan imprescindibles o que convengan por su rentabilidad para una misión concreta. La centralización de la gestión de los medios de transporte favorecerá la eficiencia, y permitirá que la asignación de misiones en un único organismo, priorice su uso y aproveche posibles sinergias. La centralización de la gestión debe alcanzar a todos los aspectos, desde el sostenimiento hasta el adiestramiento en materias comunes.

El contenedor es probablemente el invento más revolucionario en el mundo del comercio del último siglo. Por muy sencillo que parezca su diseño, su morfología o composición, esta unidad de medida estandarizada derrumbe el precio del envío de mercancías a través del mar, acortando tiempos y estirando las cadenas de suministros. En tal sentido la Logística Conjunta deberá apuntar a estandarizar esta unidad de medida en todas las fuerzas (modo agua, aire y terrestre) para alcanzar una mayor eficiencia en lo específico en cuanto al sostenimiento y en el uso dual de los medios de transportes para una mayor rentabilidad y optimización de los medios.

Teniendo en cuenta el objetivo general del trabajo de investigación, podemos concluir que la capacidad de transporte estratégico marítimo y fluvial del poder nacional es prácticamente nula. Por lo analizado y expuesto en los capítulos del trabajo y a la luz de la situación presupuestaria de la función Defensa, no se observa un escenario “factible” y “Apto” para la fabricación o compra de Unidades de Transportes Navales que satisfagan las necesidades de Transportes Estratégicos expresados en la DPDN 2021 (Planificar sin presupuestar, no deja de ser un mero ejercicio teórico).

Al no apreciar un escenario favorable para la compra o fabricación de transportes estratégicos, necesariamente se deberá prever una tercera fuente de obtención que sería mediante la contratación del servicio, para lo cual se debe tener una base de datos con todos los factibles proveedores nacionales e internacionales que satisfagan las necesidades de transporte estratégico.

BIBLIOGRAFÍA

- Allende, J. (2020). Nota periodística de la Federación de Empresas Navieras Argentina FENA)
<http://www.fena.org.ar/2020/10/23/comercio-exterior-la-argentina-un-pais-sin-buques-de-bandera-propia/>
- Informe final de la Comisión de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades del Conflicto del Atlántico Sur (1983). Junta Militar.
- De Luca, C. A. (2020). Trabajo Integrador Final de la ESGN. La importancia de contar con transportes navales modernos para la realización de las operaciones de las FFAA.
- Directiva Política de Defensa Nacional (2021). Ministerio de Defensa de Argentina.
- Gómez de Ágreda, A. (2009) Transporte Estratégico en OTAN: Opciones de futuro. Monografía no publicada. Madrid, ESFAS, 14-16.
<file:///C:/Users/marti/Downloads/Dialnet-TransporteEstrategicoEnLaOTANOpcionesDeFuturo-3211020.pdf>
- Luenzo, A. (2017). Declaración en el Parlamento de Chubut.
<https://www.parlamentario.com/2017/04/02/la-catastrofe-en-comodoro-rivadavia-causas-y-consecuencias/>
- Maham, A.T. (1890). Influencia del poderío marítimo sobre la historia 1660 - 1783. Nabu Press.
- Navarro, R. E. (1996). Sobre la gestión del transporte militar y naval.
<file:///C:/Users/marti/Downloads/Dialnet-SobreLaGestionDelTransporteMilitarYNaval-2781293.pdf>
- Ortiz, S. F. (2016). Trabajo Integrador Final de la ESGC. El transporte multimodal en el marco de Protección Civil en una zona de emergencia en el noreste del Territorio Argentino.
- Ramírez, G. (2020). AGN prensa sindical.
<https://agnprensa.com/marina-mercante-elma-y-la-historia-de-lo-posible/>
- Rossi, A. (2021). Conferencia de prensa.
<https://www.argentina.gob.ar/noticias/operacion-general-belgrano-las-fuerzas-armadas-cumplen-300-dias-de-trabajo-consecutivos-y>
- Santé Abal, J.M. (2014). Movimiento y Transporte. Tendencias, Modelos, Evolución.
https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2014/DIEEEO49-2014_TransporteyMovilidad_PanchoSante.pdf
- Storni, S.R. (1916). Intereses Marítimos en el Mar. Edición del Autor.

Anexo “ALFA” – Despliegue de las Fuerzas en Territorio Argentino

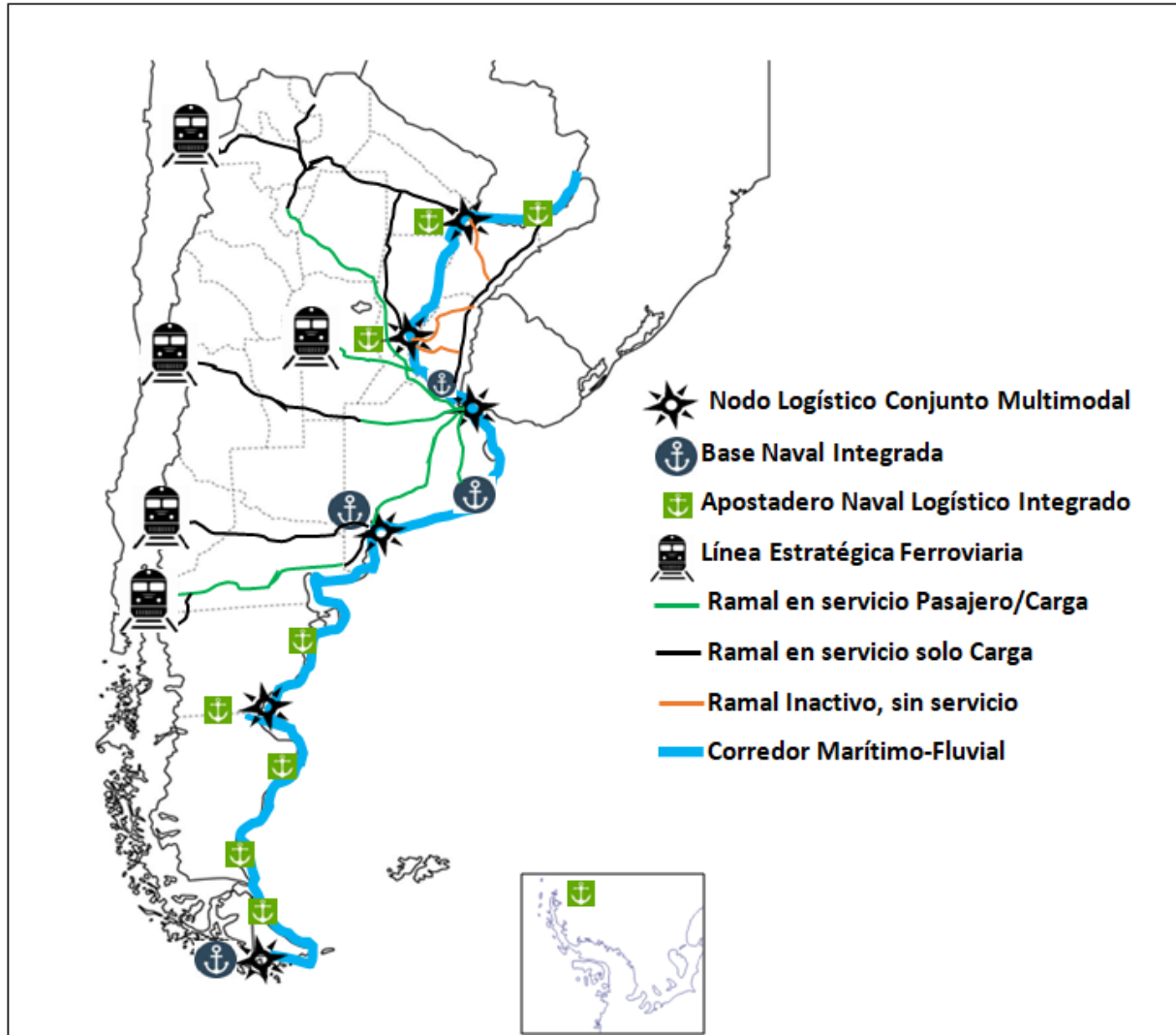
Zona	Provincias	Componente	Unidades más importantes en localidades	Observaciones
NORTE	Corrientes	Ejército	<u>Corrientes</u> : Ca Ing Mte 3 <u>Curuzú Cuatiá</u> : Cdo Div Ej 1 - B Icia 121 – Bal – Hospital Militar. <u>Goya</u> : B Ing Mte 12 <u>Mercedes</u> : B Com 121 – Secc de Municiones <u>Monte Caseros</u> : Destacamento Adelantado - RI Mec 4 – CIGA. <u>Pasos de los Libres</u> : GA Mte 3 - Sec Icia Mte <u>Yapeyú</u> : Dest Mil Yapeyú	-Presencia de Objetivo de Alto Valor Estratégico (OVE) “Yacyreta”. No existen Puertos aptos para embarcar las Br Mec. Se proyecta Puerto en Itaibate. Aeropuerto habilitado en Ctes. Ramal ferroviario Ctes-Monte Casero inhabilitado. Se proyecta nuevo puente Corrientes-Resistencia, conexión estratégica con NOA -Brasil -Paraguay
	Misiones	Ejército	<u>Posadas</u> : Cdo Br Mte XII - Ca Caz Mte 12 – Esc Expl C Mte 12 - Ca Com Mte 12 - Sec Av Ej Mte 12 - Ca Icia Mte 12 - Ca Ars Mte 12 - Ca San 12 <u>Apóstoles</u> : RI Mte 30 <u>Bernardo de Yrigoyen</u> : Ca Caz Mte 18 <u>Puerto Iguazú</u> : Esc. Mil. De Monte – Ca de Icia	-Lugar estratégico por Triple frontera -No hay Puertos aptos para embarcar / desembarcar las Br por modo agua -Aeropuerto en posadas y Puerto Iguazú Aptos -Ferrocarril Urquiza habilitado para transporte de Carga
		Armada	<u>Posadas</u> : Liceo Militar Ate. Storni – Apostadero Naval	
	Entre Ríos	Ejército	<u>Paraná</u> : Cdo Br BI II - Esc Com BI 2 – BAL – Hospital Militar – Ca de Reserva <u>Villaguay</u> : RC Tan 1 <u>Chajarí</u> : RC Tan 7 <u>Gualeguaychú</u> : RC Tan 12	-No hay Puertos para embarcar Br Mec y/o BI -OVE, Túnel Subfluvial, Puente Victoria-Rosario, corredor bioceánico. Puentes Int con Uruguay -Ramal ferroviario Paraná – Concordia y Paraná- Concepción del Uruguay inactivo.
		FAA	<u>Paraná</u> : II Brigada Aérea (II BA)	
	Santa Fe	Ejército	<u>Santa Fe</u> : Esc Icia BI 2 – Lic Militar Gral Belgrano - Ca Res Santa Fe - Dest Vig Guadalupe <u>Santo Tomé</u> : B Ing Anf 121 - B Ing 1 <u>San Lorenzo</u> : Dest Mil San Lorenzo	-Zona inundable y de focos de incendios en islas. Zona estratégica por densidad poblacional, conglomerado portuario en Rosario-San Lorenzo. Nodo Logístico Agro Exportador. Corredor bioceánico. Sin Presencia de las FFAA en Rosario
		FAA	<u>Reconquista</u> : III Brigada Aérea (III BA) - Centro de Instr. en Sup y Salvam.	
	Chaco	Ejército	<u>Resistencia</u> : Cdo Br Mte III - Ca Ing Mte 3 - Ca Com Mte 3 - Sec Av Ej Mte 3 - Sec Icia Mte 3 – BAL – Ca de Reserva <u>Río Mayo</u> : B Ing Mec 9	-Puerto Barranqueras, conexión Multimodal del NOA (Belgrano Cargas) con la hidrovía y/o el NEA.
		FAA	<u>Resistencia</u> : Centro de Control de Área	
	Formosa	Ejército	<u>Formosa</u> : RI Mte 29 - Sec Icia Mte Formosa	Estratégico por ferrocarril Belgrano Cargas y Gasoducto del norte. Zona de frontera.
	Jujuy	Ejército	<u>Jujuy</u> : RIM 20 - Ca Caz M 5 - GAM 5 - Sec Icia M Jujuy	Zona estratégica por el Lito y conexión con el Norte (altiplano).
	Salta	Ejército	<u>Salta</u> : Cdo Br M V - RC Expl M 5 - GA 15 - B Ing 5 - Ca Com M 5 - Sec Av Ej M 5 - Ca Icia 5 – BAL – Hospital Militar – Ca de Res. <u>San Antonio de los Cobres</u> : Gpo Vig Cu San Antonio de los Cobr <u>Tartagal</u> : RI Mte 28 - Ca Caz Mte 17	-Zona estratégica por el Lito y frontera con Bolivia
		FAA	<u>Tartagal</u> : Base Aérea Militar de Despliegue Operativo Tartagal	
S. del Estero	Ejército	<u>Santiago del Estero</u> : Destacamento de Vigilancia Cuartel Santiago del Estero		
Tucumán		<u>San Miguel de Tucumán</u> : Lic Mil Gral G. Aráoz de Lamadrid – Ca de Reserva		
La Rioja		<u>La Rioja</u> : RIM 15 - Ca Ing Const M 5		
San Juan		<u>San Juan</u> : RIM 22 - Ca Res San Juan		
Córdoba	Ejército	<u>Córdoba</u> : Cdo Div Ej 2, Cdo Br Aerot IV - J Agr FOE - RI Parac 2 - RI Parac 14 - Esc Expl C Parac 4 - Ca Cdo(s) 602 - Ca Apy Lan(s) Ae(s) Parac 4 - Sec Guías Parac(s) - GA Parac 4 - Ca Ing Parac 4 - B Com DR - Ca Com Parac 4 - Sec Av Ej 141 - B Icia 141 - Sec Icia Parac – BAL – Hospital Militar. <u>Malagueño</u> : Esc Expl C Parac 4 <u>Santa Catalina de Holmberg</u> : B Ars 604	-Zona estratégica por ser mediterránea, su zona productiva y conglomerados urbanos -OVE “Central Nuclear Embalse”	

CENTRO		FAA	<u>Córdoba</u> : EAM – ESFA - FAdEA <u>Río Cuarto</u> : Área Material Río Cuarto	
	Buenos Aires	Ejército	<u>CABA</u> : EMGE - RI 1 - RGC - H Grl 601-HMC - B Com 602 <u>Campo de Mayo</u> : HMCM - <u>CAAE</u> - <u>Cdo Guar Mil Buenos Aires</u> - R Asal Ae 601 - RA 1 - Jef Agr FOE - Ca Cdo(s) 601 - Ca FFEE 601 - Ca Apy FOE 601 - Agr Ing 601 - Ca Ing Ag 601 - CAE - J Agr Av Ej 601 - B Helic Asal 601 - B Av Apy Comb 601 - Esc Av Ej Expl Atq 602 - B Abas Mant 601 - Ca PM 601 - DGE - ESESC - Ec I - Ec A - Ec Av Ej - EEGL – CEO <u>Palomar</u> : Dir Grl Int - CMN - ESG - B Int 601 <u>City Bell</u> : Jef Agr Com 601 - B Com 601 - B Op Elec 601 - B Mant Com 601 <u>Camet (Mar del Plata)</u> : Agr AA Ej 601-Ec - GAA 601 - GAA Mix 602 - G Mant SAA 601 <u>Boulogne Sur Mer</u> : Dir Ars 601 - B Ars 601 - B Ars 602 - <u>Dir Transp - B Transp 601</u> <u>Azul</u> : RC Tan 10 - GA BI 1 <u>Olavarría</u> : RC Tan 2 - Esc Ing BI 1 <u>Tandil</u> : <u>Cdo Br BI</u> - Esc Com BI 1 - Esc Icia BI 1 – BAL <u>Junín</u> : GA 10 - GASLM 601 <u>Magdalena</u> : RC Tan 8 <u>Pigue</u> : RI Mec 3 - BAL <u>San Nicolás de los Arroyos</u> : Ca Ing QBN Apy Emer 601 <u>Los Talas</u> : Destacamento Militar <i>Los Talas</i> (del RGC) <u>Villa Martelli</u> : Ca Ing Mant Inst 601	-Rio de la Plata, acceso principal para el comercio argentino. Zona estratégica en CABA por el conglomerado urbano. -Lima/Zarate OVE, Central Nuclear “Atucha 1,2 y 3”, Complejo Zarate Brazo Largo -Bahía Blanca, zona estratégica por complejo agro exportador, Usinas Termo eléctrica, y planta de regasificación del principal gasoducto del país.
		Fza. Aérea	<u>CABA</u> : JEMFA – Hospital aeronáutico <u>Quilmes</u> : Área Material Quilmes <u>Palomar</u> : <u>I Brigada Aérea</u> (I BA). Guar Ae El Palomar - <u>Grupo 1 de Transporte Aéreo (G1TA)</u> - Grupo de Guerra Electrónica <u>Moreno</u> : <u>VII Brigada Aérea</u> (VII BA) - Grupo 7 de Caza (G6C) - Gpo de Op Esp <u>Tandil</u> : <u>VI Brigada Aérea</u> (VI BA) - Grupo 6 de Caza (G6C)	-Concentración de los principales medios aéreos de transportes estratégicos y tácticos (Palomar).
		Armada	<u>CABA</u> : JEMGA – HNPM – Apostadero Naval Bs As. – Intendencia – <u>Cdo de Transporte Navales</u> – Escuela de Ciencias del Mar – Escuela Náutica y Fluvial. <u>Zarate</u> : <u>Cdo Área Naval Fluvial</u> - BN Zarate – Esc. de Ríos – BIM3 – Arsenal Zarate <u>Río Santiago</u> : ESNM <u>Punta Indio</u> : <u>Fuerza Aeronaval N° 1</u> – Esc de Aviación Naval <u>Azul</u> : Arsenal Naval Azopardo <u>Mar del Plata</u> : <u>Cdo del Área Naval Atlántica</u> – <u>CFSU</u> – Esc de Submarino y buceo – División Patrullado Marítimo – Intendencia – Arsenal - CIAT - Esc de Pesca <u>Puerto Belgrano</u> : <u>COOA</u> – <u>CFMA</u> – <u>COIM</u> – <u>COAN</u> - FAIA (BICA-APSC-BIAC-BIAA-BICI-CKIA) – <u>COAL</u> – ESSA – ESOA – HNPB - CION <u>Base Baterías</u> : COIE – BIM2 – <u>BIVH</u> - APCA <u>Base Espora</u> : <u>Fuerza Aeronaval N.º 2</u> - Esc Aeronaval Antisubmarina - 2.º Esc Aer de Helicópteros - 1.º Esc Aer de Helicópteros - 2.º Esc Aeronaval de Caza y Ataque	-Concentración de los principales medios navales de transporte estratégicos (CABA, Dársena Sur) y tácticos (Puerto Belgrano). -En Zarate se destaca la Terminal Zarate (TZ), único puerto preparado para embarcar y desembarcar vehículos Blindados y Mecanizados a Buques del tipo Roll On –Roll Off -En CABA se destaca la Terminal y medios de Buque Bus
	San Luis	Ejército	<u>San Luis</u> : Jef Agr A Camp 601 - GA 7	
		FAA	<u>San Luis (Villa Reynolds)</u> : <u>V Brigada Aérea</u> (V BA) - G. 5 de Caza	
	Mendoza	Ejército	<u>Mendoza</u> : <u>Cdo Br M VIII</u> - Ca Com M 8 - Sec Av Ej M 8 - Ca Icia M 8 - Ca Com M 8 – BAL – LGME – Hospital Militar – Ca de Reserva <u>Puente del Inca</u> : Ca Caz M 8 <u>San Rafael</u> : Sec Icia M San Rafael <u>Tupungato</u> : RIM 11 <u>Uspallata</u> : RIM 16 - GAM 8	-Zona estratégica por la cercanía con la capital chilena y el complejo de Vaca Muerta.
		Fza. Aérea	<u>Mendoza</u> : <u>IV Brigada Aérea</u> (IV BA) - Grupo 4 de Caza (G4C) – Liceo Aeronáutico	

	La Pampa	Ejército	<p><u>Santa Rosa</u>: Cdo Br Mec X - Ca Ing Mec 10 - Ca Com Mec 10 - Ca Icia 10</p> <p><u>Gral Viamonte</u>: RI Mec 6</p> <p><u>Gral Arenales</u>: RI Mec 12</p>	
SUR	Bs. As.		<p><u>Bahía Blanca</u>: Cdo D E I 3 - B Com 181 - Sec Av Ej 181 - B Icia 181 - CRI 181 – Hosp Mil</p>	
	Neuquén	Ejército	<p><u>Esquel</u>: RC Expl 3 - Sec Icia Adel Esquel</p> <p><u>Junín de los Andes</u>: RIM 26 - GAM 6</p> <p><u>Las Lajas</u>: RIM 21</p> <p><u>Neuquén</u>: Cdo Br M VI - B Ing M 6 - Ca Com M 6 - Sec Av Ej M 6 - Ca Icia M 6</p> <p><u>Primeros Pinos</u>: Ca Caz M 8</p> <p><u>Bariloche</u>: Sec Icia M Bariloche - Ec M M</p> <p><u>San Martín de los Andes</u>: RC Expl M 4</p> <p><u>Zapala</u>: GA 16 - BAL</p>	<p>-Zona estratégica por la extracción de petróleo</p> <p>-Conflictos con la comunidad Mapuche</p>
	Chubut	Ejército	<p><u>Comodoro Rivadavia</u>: Cdo Br Mec IX - RI Mec 8 - Ca Com Mec 9 - Sec Av Ej 9 - Ca Icia 9 – Liceo Militar Gral Roca – BAL – Hospital Militar</p> <p><u>Sarmiento</u>: RI Mec 25 - GA BI 9</p>	<p>-Zona estratégica por la extracción de petróleo y Terminales Portuarias de aguas profundas relacionadas con el transp. de petróleo crudo.</p> <p>-Proyección hacia Malvinas y Antártida</p> <p>-Ausencia de ferrocarril y limitación de carreteras.</p>
		Fza Aérea	<p><u>Comodoro Rivadavia</u>: IX Brigada Aérea (IX BA) - Grupo Aéreo 9 (GA9)</p>	
		Armada	<p><u>Trelew</u>: Fza Aeronaval N° 3 – Esc de Expl y Esc de Vigilancia Marítima</p> <p><u>Madryn</u>: Apostadero Naval Puerto Madryn</p>	
	Santa Cruz	Ejército	<p><u>Puerto Santa Cruz</u>: RC Tan 11 - Ca Mun 181</p> <p><u>Río Gallego</u>: Cdo Br Mec XI - RI Mec 24 - Ca Com Mec 11 – BAL – Hosp Mil</p> <p><u>Piedra Buena</u>: GA BI 11 - B Ing 11</p> <p><u>Puerto Deseado</u>: RC Tan 9</p>	<p>-Zona estratégica por la extracción de Carbón (Río Turbio), problemas limítrofes con Chile, Estrecho de Magallanes y pasaje terrestre a Tierra del Fuego.</p> <p>-Proyección hacia Malvinas y la Antártida</p> <p>-Ausencia de ferrocarril y limitación de carreteras.</p>
		Fza Aérea	<p><u>Río Gallego</u>: Base Aérea Militar Río Gallegos</p>	
Armada		<p><u>Río Gallego</u>: Destacamento Naval Río Gallegos</p> <p><u>Puerto Deseado</u>: Apostadero Naval Puerto Deseado</p>		
Tierra del Fuego	Armada	<p><u>Río Grande</u>: Base Aeronaval Río Grande – FAIA (BIM5 – DNRD)</p> <p><u>Ushuaia</u>: Cdo del Área Naval Austral – BIM4 – HNUS – BNUS – CIAU - Intendencia – Agrupación Lanchas Rápidas.</p>	<p>Zona estratégica por su proyección a la Antártida y Malvinas.</p> <p>-Competencia con Chile por mayor presencia en Canal de Beagle, Atlántico Sur e islas.</p> <p>-Presencia de Inglaterra con capacidad nuclear</p> <p>-Intereses estratégicos de grandes potencias por la Antártida y canales fueguinos.</p>	

Anexo “BRAVO” – Grafico y Figuras

Gráfico 1 – Corredor marítimo-fluvial



Salinas, G. (2022). Corredor Logístico Marítimo-Fluvial de la Defensa

Figura 1 - Buque Logístico Multipropósito



Fuente: Astillero Río Santiago – Gerencia Técnica - Departamento Proyecto Básico

Figura 2 - Buque Anfíbio Multipropósito



Fuente: <https://www.navysite.de/ships/lcd46.htm>