



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

TRABAJO FINAL INTEGRADOR

TEMA:

PREPARACIÓN TERRITORIAL

TÍTULO:

**OBRAS DE PREPARACIÓN TERRITORIAL EN UN EVENTUAL TEATRO
DE OPERACIONES EN EL ESPACIO GEOGRÁFICO ARGENTINO.**

AUTOR: MAYOR (EA) HÉCTOR WALTER ROMERO.

TUTOR: MAYOR (EA) GASTÓN ABEL BOUJÓN.

Año 2011

RESUMEN

La preparación territorial, como actividad que se realiza previo al inicio de las hostilidades, prevé la realización de diversas obras permanentes, como ser: fortificaciones permanentes, interceptaciones (obstáculos y demoliciones), vialidad, ferrocarriles, aeródromos e instalaciones.

Las tareas mencionadas, que deben ser contempladas en un plan del nivel de la conducción estratégico militar, contribuyen a la modificación del espacio geográfico en donde se desarrollarían operaciones militares durante el desencadenamiento de acciones bélicas en el marco de una situación de guerra.

La mencionada modificación del terreno, en donde participa el arma de Ingenieros del Ejército Argentino (responsable primaria de la Fuerza en dicha actividad), como así también organismos nacionales, provinciales, municipales y empresas privadas, busca como finalidad última favorecer el desarrollo de las futuras operaciones militares propias en el espacio geográfico considerado, como así también dificultar las del enemigo.

En el presente trabajo se buscará señalar cuales de esas obras son de mayor relevancia para construir, reparar o mantener respectivamente, conforme a las características de nuestro territorio nacional en un eventual teatro de operaciones.

PALABRAS CLAVE.

PREPARACIÓN TERRITORIAL - TEATRO DE OPERACIONES – OBRAS PERMANENTES.

TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	Página 1
CAPÍTULO 1	Página 5
CAPÍTULO 2	Página 10
CAPÍTULO 3	Página 16
CONCLUSIONES	Página 24
BIBLIOGRAFÍA	Página 27

INTRODUCCIÓN

La preparación territorial constituye un área temática que ha sido tratada por diferentes autores, aunque normalmente ésta ha sido enfocada desde distintos puntos de vista, ya que no solo contempla las obras a ejecutar, sino también su planeamiento y encuadramiento jurídico respecto de las leyes nacionales y doctrinas militares.

Del análisis de algunos de estos trabajos que respondan a los lineamientos generales de la temática a analizar en el presente trabajo integrador, surgen los puntos principales a considerar para abordar el desarrollo del título seleccionado.

Tuvimos en cuenta para el desarrollo del tema, la investigación de textos, publicaciones doctrinarias y también, lo realizado como experiencia profesional teórica en ejercitaciones militares realizadas durante el curso de formación de oficiales de estado mayor de la Escuela Superior de Guerra del Ejército Argentino.

El tema que hemos seleccionado abarca un sin número de aristas, que permiten encuadrarla desde lo puramente conceptual, relacionarla con distintas doctrinas, sus encuadramientos jurídicos y doctrinarios, y además el de analizar las tareas u obras permanentes que se puedan llevar a cabo en el marco de la preparación territorial.

Con la nueva etapa de planificación que el Gobierno Nacional ha encomendado al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (Plan Estratégico Territorial), permite obtener una situación actual de la infraestructura de transporte nacional (entre otras informaciones de interés), que no habrían sido tenidos en cuenta en investigaciones anteriores.

Las distintas prescripciones reglamentarias que tratan el tema, normalmente abordan al mismo desde otros niveles de la conducción. No obstante permiten marcar una guía de apoyo y encuadramiento de conceptos rectores que deben ser tenidos en cuenta en la presente investigación, particularizándolo al nivel estratégico operacional.

La modificación de un terreno o espacio geográfico en donde se prevé la realización de operaciones militares de acuerdo al planeamiento surgido por distintos niveles de la conducción de la guerra, tiene una única y fundamental finalidad, facilitar las propias acciones y dificultar las del enemigo.

Para ello, primero se debe analizar el espacio geográfico en donde se realizarían las obras que contribuyan a la finalidad citada, teniendo en cuenta las características propias del mismo y en especial al tipo de obra permanente a construir, reparar o mantener para cumplimentar lo planificado.

Las obras permanentes consisten en todos aquellos trabajos de envergadura, complejos y de alto tecnicismo, que deben responder a un plan coordinado a nivel nacional ya que además de satisfacer necesidades militares contribuirá al desarrollo de la Nación.

Estas son: fortificaciones permanentes, interceptaciones (obstáculos y demoliciones), vialidad, ferrocarriles, aeródromos e instalaciones.

Teniendo en cuenta lo descrito en los párrafos anteriores, nos surge el siguiente interrogante:

¿Cuáles de las obras mencionadas, son las de mayor relevancia a construir, reparar o mantener en un eventual teatro de operaciones en territorio nacional argentino?

El alcance del trabajo consiste en describir, analizar, e identificar, que obras permanentes que forman parte de la preparación territorial serán de mayor relevancia para construir, reparar o mantener en el espacio geográfico del territorio nacional, que conformaría un posible teatro de operaciones ante un eventual conflicto armado interestatal.

Particularmente nos centraremos en aquellas obras que tengan prioridad de ejecución y de necesidad de acuerdo al sobredimensionamiento de nuestro territorio nacional.

El aporte teórico que se pretende lograr con el presente trabajo, es el de analizar, orientar e identificar que trabajos que hacen a la preparación territorial serán de mayor necesidad, para ser tenidos en cuenta en futuros planeamientos estratégicos, en donde no sólo busque contribuir al bienestar y desarrollo nacional, sino también a las mínimas necesidades militares para el desarrollo

de sus operaciones tácticas, materializándolo en el empleo de su instrumento militar en el territorio nacional.

Para ello, se analizará y describirá los conceptos doctrinarios sobre la temática, la determinación de la totalidad de sus tareas, el análisis de la situación actual de la infraestructura citada en el planeamiento estratégico del nivel nacional mencionado y la determinación de las obras de mayor relevancia a llevar a cabo en un teatro de operaciones.

Con la realización del presente trabajo de investigación nos proponemos señalar cuáles de las siguientes obras permanentes de preparación territorial, fortificaciones permanentes, interceptaciones (obstáculos y demoliciones), vialidad, ferrocarriles, aeródromos e instalaciones, son las de mayor relevancia para construir, reparar o mantener en un eventual teatro de operaciones en el territorio nacional.

Para poder cumplir con lo expresado en el párrafo anterior, debemos:

Analizar los conceptos doctrinarios sobre la preparación territorial.

Identificar y analizar cada una de las obras permanentes de preparación territorial de acuerdo a la necesidad de un teatro de operaciones nacional.

Analizar la situación actual de infraestructura de transporte a nivel nacional, identificando las obras permanentes de mayor relevancia a construir, reparar o mantener en un eventual teatro de operaciones nacional.

Nuestra hipótesis se posiciona sobre la base de la gran extensión que posee el territorio nacional y la infraestructura de comunicaciones existentes en cuanto al sistema de caminos y vías férreas del país.

Teniendo en cuenta lo mencionado, ésta consiste en lo siguiente:

Las obras permanentes de mayor relevancia que hacen a la preparación territorial en un teatro de operaciones en el territorio nacional, son las de vialidad y ferrocarriles, particularizadas al trazado de caminos de todo tipo (tierra, consolidado y pavimentado).

Para ello, nos propusimos desarrollar tres capítulos. El primero lo dedicamos a obtener de diferentes fuentes bibliográficas doctrinarias el concepto de preparación territorial a efectos de utilizar una única definición para contribuir al mejor tratamiento de la temática en el resto del trabajo. En el segundo identificamos las distintas obras permanentes que forman parte de la preparación territorial, las describimos e intentamos de tratar de priorizar en primera instancia cuales de ellas son de mayor relevancia de construcción en un eventual teatro de operaciones, empleando para ello no solo doctrina militar sino un libro en donde su autor trata sobre el tema en su país durante el periodo entreguerras mundiales. En el último capítulo tratamos de obtener una idea general de la situación vial y ferroviaria actual de nuestro país apoyándonos para ello en un trabajo realizado por un ministerio de la nación que planifico sobre la estrategia territorial del país hacia los próximos años, a efectos de determinar en última instancia cual es la obra permanente de mayor relevancia a construir en un eventual teatro de operaciones en el territorio nacional.

CAPÍTULO I

PREPARACIÓN TERRITORIAL: CONCEPTOS GENERALES

Introducción

El presente capítulo busca conceptualizar a la preparación territorial teniendo en cuenta, algunos de los reglamentos militares (específicos y conjuntos) que la describen y así poder arribar a una posible definición.

La preparación territorial que se desarrolla antes del inicio de las hostilidades bélicas, junto a la organización del terreno (que se lo hace ejecuta durante), tienen como finalidad en común de modificar el espacio o terreno (teatro de operaciones) para favorecer el desarrollo de operaciones militares de las propias fuerzas como así también dificultar las del enemigo u oponente.

La tarea que nos interesa describir y analizar de esa modificación del terreno, será la que se planea y ejecuta previo al inicio de las acciones militares.

Al finalizar el capítulo se emitirá un resumen del mismo, que buscará extraer conclusiones parciales surgidas como consecuencia del desarrollo, análisis y comparación de conceptos sobre el tema seleccionado.

Conceptos Generales.

Para comenzar con los distintos conceptos de preparación territorial que se encuentran plasmados en las bases doctrinarias tanto específicas (ejército) como conjuntas, primero se tendrá en cuenta lo precisado por el reglamento de terminología castrense de uso en el Ejército Argentino:

“Comprenderá una serie de tareas que se desarrollarán antes del inicio de las hostilidades (durante la paz), previendo las modificaciones del terreno, necesarias para la ejecución de las operaciones, según un planeamiento determinado”.¹

Este mismo concepto² es también empleado por el reglamento específico “Conducción del Ingenieros”, determinando, además, que todos los elementos del Ejército, de acuerdo a las exigencias que deban cumplir en torno a un planeamiento militar, deberán evaluar las necesidades de requerir aquellas tareas imprescindibles que hagan a la preparación territorial, en la zona a operar y que faciliten su futuro empleo operacional.

Los requerimientos surgidos como tareas, conformarán y concretarán el Plan de Preparación Territorial, que contendrá las obras y acuerdos a ejecutar con organismos nacionales, provinciales, municipales y/o privados.

Las tareas a ejecutar serán las siguientes: fortificaciones permanentes, vialidad, ferrocarriles, instalaciones, agua, pistas y aeródromos e interceptaciones (Obstáculos y Demoliciones).

Otros conceptos referidos al tema, son los siguientes:

“Conjunto de trabajos realizados durante la paz para responder a exigencias que plantea un plan de campaña o de operaciones integra los planes de gobierno en lo referente al desarrollo nacional”.³

En el concepto mencionado (doctrina conjunta), aparece que estas tareas deben responder a un plan de campaña (nivel de la conducción estratégico operacional), o a un plan de operaciones (nivel de la conducción táctica superior), siempre contribuyendo a planes del gobierno nacional y de sus ministerios, en lo que hace a la estrategia militar y nacional.

“Constituirá, la ejecución, durante la paz de obras complejas que satisfagan el plan de preparación territorial a fin de satisfacer el planeamiento a nivel estratégico operacional.

¹ Ejército Argentino. *Terminología Castrense de Uso en el Ejército Argentino RFP 99-01*. Buenos Aires. 2001. Pág. 224.

² Ejército Argentino. *Conducción de Ingenieros ROD 04-01*. Buenos Aires. 1996. Introducción Pág. III.

³ Estado Mayor Conjunto de las FFAAPC. *Normas y Procedimientos para las funciones logísticas en la Acción Militar Conjunta PC 24-30*. Cap. III Construcciones. Pág. 11.

*Comprenderá la ejecución de trabajos de fortificación, vialidad, ferrocarriles, aeródromos, instalaciones y otros”.*⁴

En este concepto, a diferencia de los descriptos, menciona a la ejecución de obras complejas, entendiendo como tales a aquellas tareas que por su magnitud y dificultad requieran para su construcción de equipos y personal especializado con un alto grado de tecnicismo, además de contar con un tiempo suficiente dada la envergadura de la tarea.

“Comprenderá los siguientes aspectos:

*4.2. Construcción de vías de comunicaciones de interés militar”.*⁵

En este nuevo, la preparación territorial y en particular la tarea mencionada, constituye una de las operaciones a ejecutar dentro del campo de la conducción de Asuntos Territoriales durante la paz.

“Conjunto de trabajos a realizar que tiene como finalidad, modificar el terreno a fin de facilitar a las fuerzas que constituyen la Seguridad Estratégica Operacional (SEO), el cumplimiento de las misiones que se le impongan ,desde la vigilancia de fronteras, protección de fronteras y concentración de propias fuerzas, hasta la ejecución de la batalla prevista.

*La preparación territorial es realizada, generalmente, ya desde la paz, de acuerdo a la envergadura de las obras, para responder a las exigencias que plantea un plan de campaña u de operaciones previsto, por unidades del ejército de campaña y por organismos especialmente designados a tal fin”.*⁶

En este concepto abordado, aparece que la ejecución de dichas tareas de acuerdo a lo planificado, debería ser llevado a cabo por elementos del Ejército y también, por organismos extra fuerza que posean la capacidad de realizarlas, entiéndase por empresas privadas, entes nacionales, provinciales y municipales.

⁴ Ejército Argentino. *Logística de Material ROD 19-02*. Buenos Aires. 2004. Pág. 74.

⁵ Ejército Argentino. *Asuntos Territoriales RC 15-01*. Buenos Aires. Proyecto 2001. Pág. 43.

⁶ Ejército Argentino. *Fortificación en Campaña RC 65-61*. Buenos Aires. 1973. Pág. 2.

Por último, se tomará en cuenta lo afirmado en el reglamento de conducción para el Instrumento Militar Terrestre (IMT), en lo que respecta a la preparación del poder militar:

*“Esta preparación, se efectúa de acuerdo con la Estrategia Militar e incluye:
La preparación de la infraestructura necesaria para la aplicación prevista del poder militar.
Esta preparación se deberá realizar en íntima relación con la preparación general del país para la guerra, ya que no constituyen acciones separadas, sino que integran un solo esfuerzo nacional”.*⁷

El aspecto fundamental a mencionar en este último concepto analizado, es que las tareas a ejecutar que hagan a la preparación territorial, deben estar integradas, de tal manera de contar con un único esfuerzo que efectúe la Nación que sirva no solo para futuros empleos militares sino también que contribuya al bienestar de la población en general.

A modo de resumen, se puede concluir que la doctrina vigente tanto específica como conjunta que trata sobre la preparación territorial es variada y meramente conceptual, pero no han precisado las responsabilidades que cada nivel de la conducción debe tener tanto en el planeamiento como en la ejecución de dicho plan.

Se encuentra cierta contradicción en las distintas doctrinas en algunos aspectos, principalmente en los acuerdos que se deben establecer con organismos privados civiles y los distintos niveles de la conducción para la ejecución de las obras.

Del análisis de los conceptos detallados en el presente capítulo, hemos determinado una definición general sobre preparación territorial que reúne los aspectos esenciales que debe poseer para favorecer su posterior definición y responsabilidades.

Proponemos como definición la siguiente: *La preparación territorial es un conjunto de trabajos permanentes y de gran magnitud planeados y ejecutados por parte de organismos civiles, privados y estatales, como así también por elementos militares, que se desarrollan durante la paz en todo el territorio nacional, en particular en donde se prevea la ejecución de operaciones militares para realizar las modificaciones del terreno necesarias a fin de satisfacer las exigencias derivadas de los planes de campaña (Teatro de Operaciones).*

⁷ Ejército Argentino. *Conducción para el Instrumento Militar Terrestre ROD 00-01*. Buenos Aires.1992. Pág. 447.

CAPÍTULO II

PREPARACIÓN TERRITORIAL:

OBRAS PERMANENTES

Introducción

En el desarrollo del capítulo se buscará determinar las principales tareas u obras permanentes a construir, reparar o mantener para favorecer el desarrollo de acciones militares en un teatro de operaciones.

Se tendrá en cuenta no solo el campo doctrinario sino también la experiencia de guerra de otro país, como fue la Unión Soviética entre la primera y segunda guerra mundial, de acuerdo a la información obtenida en un texto escrito por un mariscal de ese país.

Por último se buscará poder esbozar cuales de las obras analizadas se pueden llegar a presentar como prioridad de necesidad de acuerdo a las características geográficas de nuestro territorio nacional.

Concepto sobre el significado de las obras permanentes

Dado que las obras permanentes son una de las palabras claves tenidas en cuenta en el presente trabajo de investigación, comenzaremos con analizar su concepto:

*“Las obras permanentes son normalmente complejas y, en general, satisfacen el plan integral de construcciones y el plan de preparación territorial”.*⁸

En el concepto mencionado, se destaca que son tareas específicas con cierto grado de tecnicismo y de importante magnitud a ser realizadas por personal especializado que deben ser contempladas en los planes mencionados.

⁸ Ejército Argentino. *Logística de Material ROD-19-02*. Buenos Aires. 2004. Pág 69.

Una vez conceptualizado este tipo de obras, comenzaremos a determinar en forma general, cuales son las tareas de gran envergadura y tecnicismo que en un teatro de operaciones se buscarán construir, mantener y reparar. Estas son: estructuras, puentes fijos y flotantes, vías navegables interiores, vías férreas (sus ramales e instalaciones), aeródromos, pistas de aterrizaje, trabajos defensivos, barreras, puertos precarios, muelles de embarque y tuberías.

Luego de haber enunciado a las obras permanentes en general que se deben tener en cuenta en los planes mencionados en el párrafo anterior, se clasificará con mayor detalle a cada una. Se contemplarán las necesidades operativas de mayor relevancia que requieran las tres fuerzas armadas que operarán integradas en un teatro de operaciones, delineando así al espacio físico en donde se materializará el acciona militar conjunto por excelencia.

Las obras para las fuerzas terrestres podrán ser:⁹

Primero en lo que respecta a sus vías de comunicación, serán los caminos y sus obras de arte, las instalaciones ferroviarias, las vías de navegación interiores con sus instalaciones que la complementan y los aeródromos.

Segundo en los que respecta a las construcciones e instalaciones, serán los depósitos, talleres, alojamientos, tuberías, hospitales, abrigos, refugios y enmascaramiento de instalaciones de magnitud y de interés general.

Por último en lo que respecta a instalaciones de servicios públicos, será la operación de usinas y sus redes, servicios de agua potable, servicios sanitarios y tareas defensivas como la construcción de sistemas de barreras.

En relación a las fuerzas navales proponemos:¹⁰

Sus puertos, pistas de aterrizaje, y vías de navegación fluvial, aeródromos, caminos, rutas y las instalaciones en cada tipo de obra.

⁹ Estado Mayor Conjunto de las FFAA. *Logística Material para la AMC RC 14-02*. Buenos Aires. 2006. Pág 36.

¹⁰ Ibid.

Para la fuerza aérea, las obras serán¹¹: Sus pistas de aterrizaje, plataformas y refugios antiaéreos para aviones, hangares, talleres, polvorines, plantas y depósitos de combustible.

Habiendo descripto y detallado a las tareas u obras permanentes que en general cubrirían, por fuerza, la necesidad básica para permitir un eficiente empleo de los medios de cada una, sintetizaremos las obras a construir, reparar o mantener mencionadas sin distinción de arma, ya que el espacio geográfico en donde van a operar es el teatro de operaciones, y este es puramente conjunto en el planeamiento y accionar de sus medios. A las obras citadas y de acuerdo al espacio en donde se materializará su construcción, las nuclearemos de acuerdo a la doctrina citada, en las siguientes:

1. *Fortificaciones permanentes.*
2. *Interceptaciones (obstáculos y demoliciones).*
3. *Vialidad y ferrocarriles.*
4. *Pistas y aeródromos.*
4. *Instalaciones.*
5. *Agua.*¹²

La clasificación tomada de la prescripción reglamentaria citada, nos permite nuclear a las necesidades de cada fuerza en distintos grupos para prever su planeamiento y ejecución en forma conjunta.

En las fortificaciones se incluye la construcción de todas las obras permanentes que refuercen la seguridad en determinadas aéreas o lugares puntuales necesarios para las operaciones futuras.

En las interceptaciones están todos los obstáculos y demoliciones que busquen detener, demorar o desviar el posible avance de fuerzas enemigas en un sector del terreno.

La vialidad y ferrocarriles conforman la totalidad de obras de comunicaciones dentro de un espacio geográfico, las pistas y aeródromos conforman las tareas que satisfagan la necesidad de comunicación y abastecimiento vía aérea.

¹¹ Ibid.

¹² Ejército Argentino. *Conducción de Ingenieros ROD 04-01*. Buenos Aires. 1996. Introducción Pág. III y Anexo 1.

Las instalaciones son aquellos depósitos, hangares, etc que buscan almacenar recursos necesarios para las operaciones.

Por último el agua, constituyen aquellas obras a realizar que permitan obtener, almacenar y distribuir ese recurso vital no solo a las fuerzas militares sino también a la población civil que se encuentra inmersa en el conflicto.

A continuación y poder comenzar a señalar cuales son las obras que si deben realizarse, se citará y analizará un texto, cuyo autor es un mariscal de la ex Unión Soviética sobre la preparación que un país debe llevar a cabo, previo a una guerra, en su propio territorio en lo relacionado a las obras permanentes que conforman a la preparación territorial.

Del mismo se destacó: *“La preparación del territorio del país como teatro de operaciones, tiene como finalidad crear las condiciones óptimas para el uso de todas las ramas de las fuerzas armadas, y es también la preparación de la nación y las fuerzas armadas para una guerra”*.¹³

En ese párrafo, el autor especifica un concepto cercano al que arribamos sobre la preparación territorial en el primer capítulo que nuestra doctrina, tanto específica como conjunta, enuncia. Además también aclara que no solo va a satisfacer necesidades operacionales sino su previsión y ejecución también contribuirán al desarrollo de la nación, por ejemplo la creación o ampliación de redes viales facilitará la comunicación entre ciudades, zonas rurales, puertos y otras más, lo que en definitiva incrementará la infraestructura necesaria para su expansión económica, social, etc.

Otro párrafo a analizar es el siguiente:

*“...Cabe señalar que en vísperas de las guerras mundiales estas medidas se tomaban, en lo fundamental, en las zonas próximas a las fronteras, y consistían sobre todo en construir fortificaciones para las tropas de defensa y en ampliar la red ferroviaria...”*¹⁴

¹³ V. Sokolovski Mariscal de la Unión Soviética. *Estrategia Militar*. Ediciones Estudio. Buenos Aires. 1964. Pág 441.

¹⁴ Ibid

En este y de acuerdo a la época histórica en donde transcurrió, se puede determinar que las obras de mayor relevancia previa a las hostilidades eran las fortificaciones y la vialidad en lo que hace a los ferrocarriles. En la actualidad, a nuestro criterio y de acuerdo a las características de nuestro territorio nacional, la prioridad sigue siendo no solo de la red ferroviaria, sino también le agregamos la red vial, en lo que incluye a las rutas nacionales, provinciales y caminos sean estos pavimentados, consolidados o de tierra.

Esta afirmación, podemos ratificarla con las obras que tuvieron mayor relevancia en nuestro territorio en el conflicto con la República de Chile en el año 1978, en donde las obras de mayor magnitud que se llevaron a cabo fue el ensanchamiento de la ruta nacional 40, mejoramientos de caminos de tierra y de algunas obras de arte, siempre acotados a las vías de comunicación vial.

A modo de resumen del presente capítulo, podemos arribar a las siguientes conclusiones parciales, cada fuerza armada que formará parte de un teatro de operaciones tendrá tareas que le son específicas en su ejecución, pero operarán en forma integrada y con la necesidad del apoyo mutuo entre estas, lo que se materializará en la unidad de esfuerzo y coordinación que liderará el comandante de este teatro para el cumplimiento de la misión y la búsqueda del estado final deseado al finalizar la campaña.

Como señalamos cada fuerza desarrollarán acciones específicas y para ello necesitarán previo al inicio de las hostilidades, de la realización de obras a construir reparar o mantener para favorecer sus operaciones, es por ello que dichas necesidades deben ser nucleadas por un único comando que observará a estos requerimientos puntuales desde un punto de vista superior al específico y podrá nuclearlas para favorecer el accionar conjunto.

Teniendo en cuenta las características particulares de nuestro espacio geográfico (sobredimensionamiento en relación con la población residente), ese comando deberá priorizar la solicitud de construcción de estas obras clasificadas de acuerdo a la mayor debilidad de infraestructura que se posea con anterioridad a las operaciones, y que van a ser vitales poseerlas durante la ejecución del diseño de su campaña (maniobra operacional) hacia la búsqueda del objetivo operacional de la campaña.

CAPÍTULO III

INFRAESTRUCTURA VIAL ACTUAL

DEL TERRITORIO NACIONAL

Introducción

En este último capítulo del trabajo de investigación, se buscará describir en forma genérica a la infraestructura vial actual del territorio nacional tomando como fuente de información a un trabajo desarrollado por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, denominado Plan Estratégico Territorial publicado oficialmente en el año 2008.

El citado trabajo tiene su origen en el año 2004 a través de un decreto del poder ejecutivo nacional, donde determina que cada provincia debía reconocer sus espacios geográficos jurisdiccionales y a través de la subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública buscarían tener un acabado relevamiento social y económico nacional.

Una vez analizado esa infraestructura actual, se buscará determinar las obras que son perentorias y de mayor necesidad operacional a ser tenidas en cuenta para su construcción favoreciendo el desarrollo de operaciones militares en el territorio nacional.

Análisis de la infraestructura vial por regiones geográficas

Para permitir un detallado análisis de la infraestructura vial actual del territorio nacional, vamos a utilizar un sistema de regionalización nacional empleado por el INDEC¹⁵ no solo para la realización de sus estudios particulares, sino también empleado por el sistema educativo nacional en la impartición de sus planes curriculares básicos respecto a la materia geografía. La división de regiones del instituto mencionado, se fundamenta sobre la base de los límites políticos interprovinciales.

Teniendo en cuenta lo descripto, analizaremos a la infraestructura vial del país, en las cinco regiones geográficas que estipulo el INDEC, y estas son:

¹⁵ Instituto Nacional de Estadísticas y Censo de la Nación.

Región pampeana, noreste, noroeste, cuyo y patagónica (ver figura Nro. 1).



Figura Nro. 1

Región pampeana

Constituye el área nuclear del país¹⁶, con un sistema de comunicación y transporte radial, ya que la mayoría de su sistema vial empieza en la ciudad de Buenos Aires y de allí se expande al interior. Un sistema ferroviario con nudos en Buenos Aires, Bahía Blanca y Rosario (Ver Figura Nro. 2).

¹⁶ Área de concentración de la mayor capacidad cultural, económica, política y militar.

Esta región posee un sistema cohesionado y con importantes redes viales y férreas que le permite contribuir al desarrollo de la misma en materia social, económica y militar.



Figura Nro. 2

Región noreste

Es un área que la orientación dominante de sus vías de comunicación son en sentido longitudinal y latitudinal permitiendo la integración entre los ejes. No obstante las carreteras que corren en sentido Norte a Sur terminan en el área nuclear del país (Buenos Aires).

Posee un sistema ferroviario que le permite solo la comunicación desde el núcleo central del país hacia las provincias (no entre provincias) que integran esta región y con los países con los cuales limitan (Brasil, Uruguay y Paraguay) (Ver Figura Nro. 3).

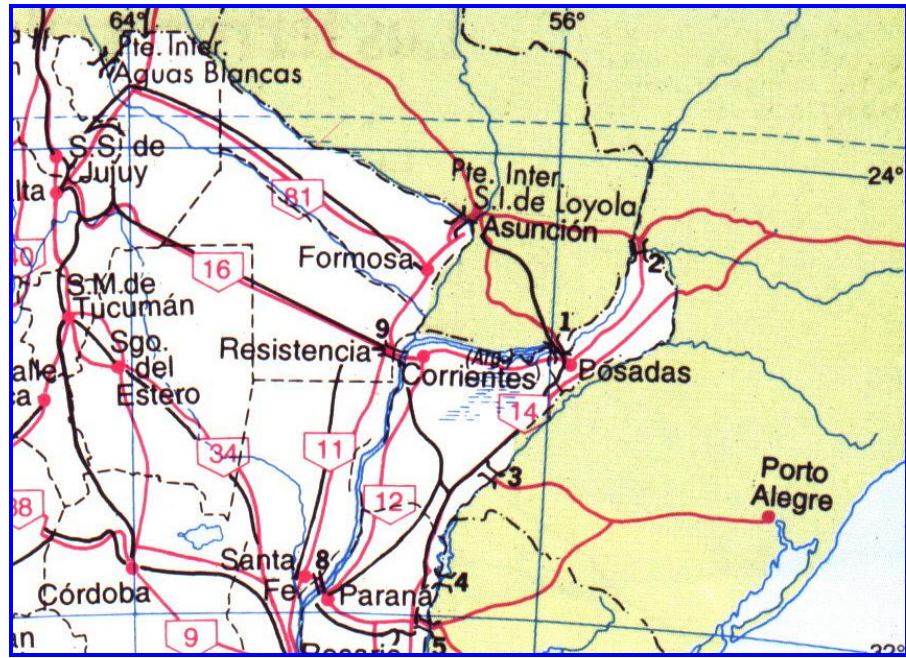


Figura Nro. 3

Región noroeste

Es un área que la orientación dominante de sus vías de comunicación tiene como principal al sentido longitudinal con las rutas nacionales 40, 34 y 9 y como secundario al transversal que permiten la comunicación con Chile.

Posee un sistema ferroviario limitado sin actividad en la actualidad (Ver Figura Nro. 4).

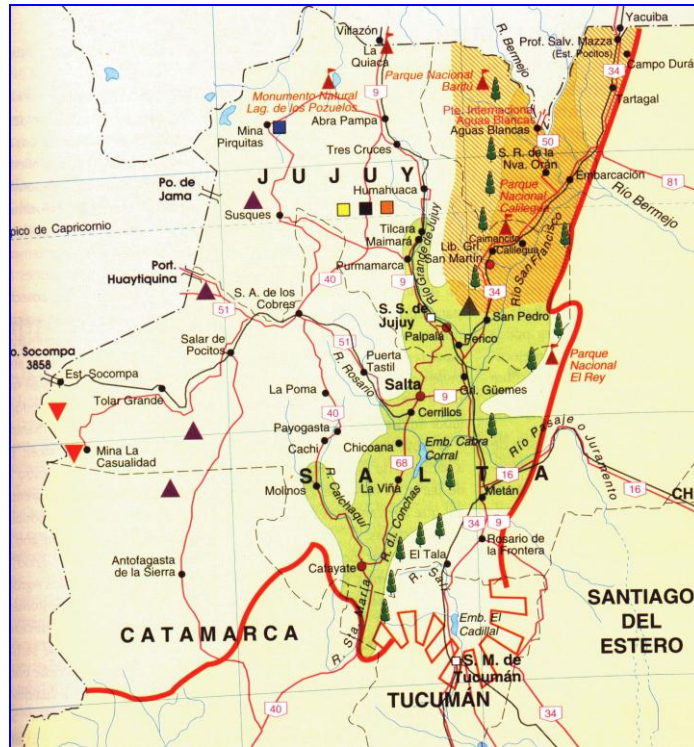


Figura Nro. 4

Región de cuyo

Es un área en donde la orientación dominante de sus vías de comunicación son en sentido longitudinal con las rutas nacionales 7, 141 y 188, latitudinal con la ruta nacional 40 y también esta compuesta por pasos cordilleranos hacia Chile.

Al igual que la región del noroeste posee un deficiente sistema ferroviario (Ver Figura Nro. 5).

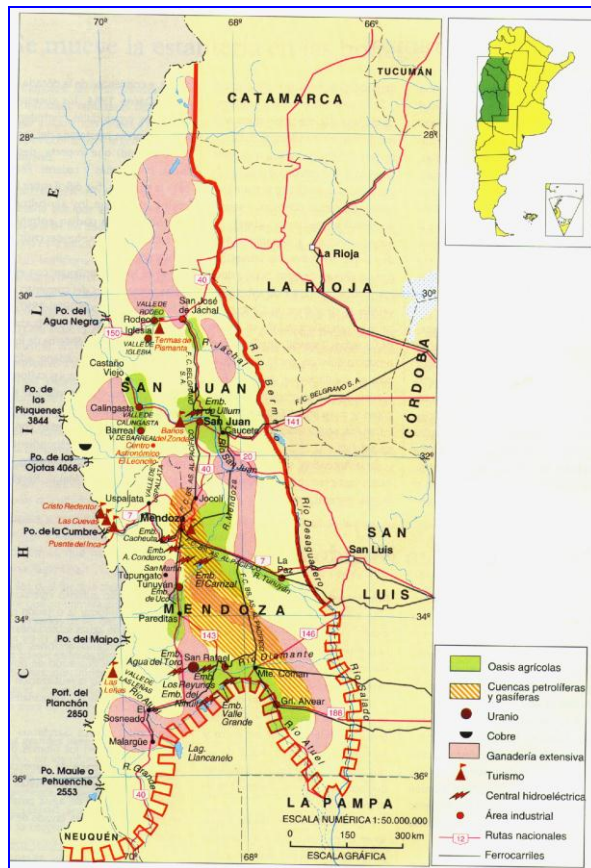


Figura Nro. 5

Región patagónica

Es un área en donde la orientación dominante de sus vías de comunicación esta compuesta por dos ejes longitudinales. Al Este la ruta nacional 3 y al Oeste la ruta nacional 40. Con presencia de caminos transversales en sentido de los valles.

De la misma manera que en la región del noroeste y cuyo, posee un sistema ferroviario de escasa relevancia (Ver Figura Nro. 6).

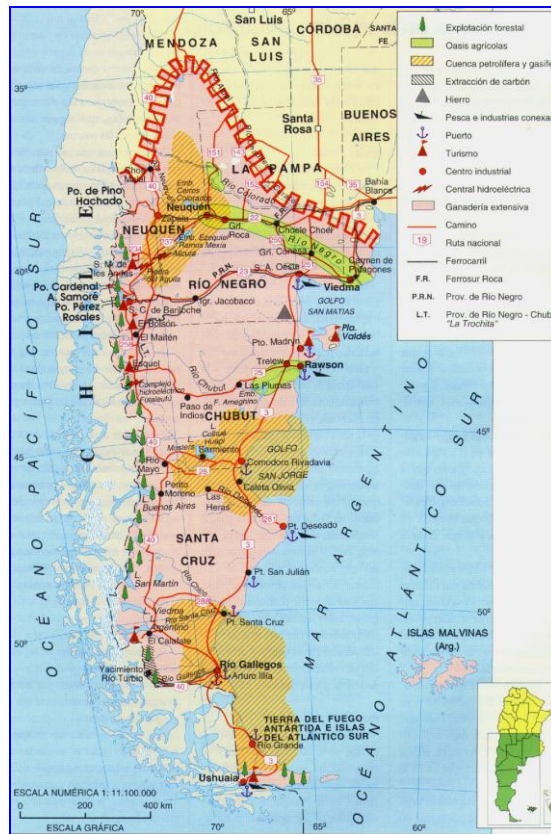


Figura Nro. 6

Habiendo descripto y analizado a cada región que integra el territorio nacional, y a modo de resumen, podemos concluir que desde el punto de vista estratégico las vías de comunicación presentan debilidades, que pueden convertirse en vulnerabilidades en el momento del desarrollo de operacionales militares si el enemigo u oponente esta en capacidad de explotarlo.

En este caso particular, podemos afirmar que la principal debilidad que presenta nuestro territorio, en materia de sistema de comunicación vial y ferroviario, es la región patagónica no solo por la disposición actual de esas redes, sino también por la escasez de recursos humanos (baja densidad poblacional) y grandes distancias entre sus principales ciudades.

Además si tenemos en cuenta la afirmación siguiente: *“La red vial total del país tiene una extensión de 261.700 km., con altos déficits en cuanto a su calidad, ya que de ellos sólo el 27 % está pavimentado. Los desequilibrios son marcados: la red nacional está pavimentada en un 81%, y las redes provinciales (191.800 km) tienen solamente el 20% de su longitud pavimentada. Esta*

*distorsión crea situaciones de aislamiento, falta de competitividad y baja accesibilidad en zonas que podrían competir mejor en los mercados nacionales e internacionales”.*¹⁷

Podemos apreciar que si lo llevamos al plano de la defensa nacional y en particular al nivel estratégico operacional (nivel de la conducción que delimita el presente trabajo de investigación), nuestro territorio posee una extensión en donde su sistema de vías de comunicación es prácticamente insuficiente, sumado a ello que un 20% en promedio esta pavimentado. Quedando un 80% aproximadamente con vías de comunicación y transporte de tierra o compuesto por material consolidado que limitan el accionar eficiente de los sistemas de armas y medios militares.

De esto surge que un plan de preparación territorial que pueda satisfacer mínimamente las futuras acciones militares diseñadas en un plan de campaña, debe contener la construcción de rutas y caminos, en especial en la región sur del país, para que no solo se limiten a dos ejes longitudinales como son las rutas nacionales 3 y 40. Debe aprovechar la existencia de caminos o rutas secundarias (consolidadas o de tierra) en dicha región para reforzar su capacidad portante, permitiendo de esta forma la operación en dicha arteria del transporte de todo tipo de cargas de envergadura.

Construir redes secundarias nuevas que le permitan flexibilizar el uso de los ejes longitudinales y transversales en la región citada, teniendo en cuenta en el sector Oeste de la región los pasos fronterizos hacia Chile y en el sector Este, las ciudades puertos sobre la costa del mar argentino que se van a constituir, muchas de ellas, en terminales de entrada al teatro de operaciones no solo de sus tropas, sino también del apoyo logístico que los debe sostener y que sin este último se ve seriamente condicionado la obtención del estado final operacional de su comandante en el diseño de su campaña.

¹⁷ Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. *Plan Estratégico Territorial*. Buenos Aires. 2008. Pág 12.

CONCLUSIONES

Primeramente consideramos que la bibliografía tanto en el ámbito específico (Ejército) como conjunto, encuadra en forma genérica a la preparación territorial, como así también a las tareas u obras permanentes que abarca. Pero la existencia de numerosas publicaciones donde conceptualizan a la temática, muchas veces confunden y en otras se contradicen.

De acuerdo a la investigación creemos que existe un vacío doctrinario en cuanto a la responsabilidad de planeamiento y ejecución de las obras citadas que quizás no sea motivo de falta de conocimiento por parte de las fuerzas y del estado mayor conjunto, sino de ausencia de normas legales jurídicas que las encuadre, devenidas de los niveles de la conducción superior al militar y operacional.

Por lo expuesto nuestra contribución al tema es aportar una definición primaria que permita nuclear varios conceptos.

Esta es la siguiente: *La preparación territorial es un conjunto de trabajos permanentes y de gran magnitud planeados y ejecutados por parte de organismos civiles, privados y estatales, como así también por elementos militares, que se desarrollan durante la paz en todo el territorio nacional, en particular en donde se prevea la ejecución de operaciones militares para realizar las modificaciones del terreno necesarias a fin de satisfacer las exigencias derivadas de los planes de campaña (Teatro de Operaciones).*

Una vez obtenido el nuevo concepto sobre la temática, podemos afirmar que el teatro de operaciones (espacio físico en donde se plasma el nivel de la conducción estratégico operacional), es en donde cada una de las fuerzas armadas de la nación, ejecutando sus misiones específicas, materializan el accionar militar conjunto por excelencia.

Es por ello que sus necesidades, en cuanto a las obras de preparación territorial que necesiten de acuerdo al planeamiento llevado a cabo, deben ser nucleadas por un único comando, quien plasmará en la unidad de esfuerzo la determinación de la prioridad de ejecución de las mismas, teniendo en cuenta a las variables operacionales, tiempo, espacio y recursos disponibles. Además deberá integrar a las obras necesarias para satisfacer el planeamiento

conjunto en grupos que contemplarán los requerimientos específicos de cada fuerza, como fue enunciado en el capítulo dos del presente trabajo de investigación.

De acuerdo al análisis del agrupamiento de obras permanentes que normalmente son necesarias en cualquier teatro de operaciones, se concluyó que es el del sistema de vialidad y ferrocarril, el que posee mayor relevancia en el ámbito territorial nacional.

Esto surgió como motivo del análisis de las particularidades del sistema de infraestructura vial y de transporte de la nación por región geográfica, dadas las características del ambiente operacional del territorio que tiene como mayor aspecto de interés, el sobredimensionamiento de su espacio en torno a la población que la ocupa.

Como producto de la investigación obtuvimos, que de todas las regiones geográficas del país, es la patagónica la que tiene un sistema vial y ferroviario con mayores deficiencias que limitarán el accionar de medios militares en la defensa y seguridad de tan extensa región (aproximadamente posee una dimensión de 900 km de Este a Oeste y de 2000 km de Norte a Sur), convirtiéndose en una real debilidad estratégica.

Para finalizar proponemos como nuevas vías de acción o algunas ideas a ser tenidas en cuenta para ir revirtiendo esta debilidad, las siguientes:

Ensanchar las rutas nacionales y provinciales pavimentadas para permitir mayor facilidad de transporte de carga pesada y de todo tipo de vehículo, y eventualmente ante necesidad operacional, convertirse en aeródromos de campaña.

Pavimentar rutas y caminos consolidados y de tierra ya trazados para acrecentar las vías de comunicación que puedan portar sobre su calzada todo tipo de carga y vehículo. Esto facilitará, en especial, el empleo del sostén logístico en un eventual teatro de operaciones al no saturar las únicas dos rutas nacionales (3 y 40) que actualmente se encuentran disponibles para todas las maniobras que se llevan a cabo en un teatro (operacionales y logísticas).

Construir nuevos caminos de tierra y consolidados en zonas no pobladas que le den flexibilidad a las vías de comunicación, especialmente a aquellas que corren de norte a sur o viceversa, a efectos de poder cambiar de eje vial sin necesidad de llegar solo a los centros urbanos. Esta construcción

permitirá una mayor libertad de acción a la realización de maniobras operacionales en el caso de necesitarlas.

Reparar y mantener la infraestructura ferroviaria existente que permitirá en especial el transporte de tropas y cargas a grandes distancias, en forma masiva y a un bajo costo.

BIBLIOGRAFÍA

Ejército Argentino. *Terminología Castrense de Uso en el Ejército Argentino RFP 99-01*. Buenos Aires. 2001.

Ejército Argentino. *Conducción de Ingenieros ROD 04-01*. Buenos Aires. 1996.

Estado Mayor Conjunto de las FFAAPC. *Normas y Procedimientos para las funciones logísticas en la Acción Militar Conjunta PC 24-30*.

Ejército Argentino. *Logística de Material ROD 19-02*. Buenos Aires. 2004.

Ejército Argentino. *Asuntos Territoriales RC 15-01*. Buenos Aires. Proyecto 2001.

Ejército Argentino. *Fortificación en Campaña RC 65-61*. Buenos Aires. 1973.

Ejército Argentino. *Conducción para el Instrumento Militar Terrestre ROD 00-01*. Buenos Aires. 1992.

Estado Mayor Conjunto de las FFAA. *Logística Material para la AMC RC 14-02*. Buenos Aires. 2006.

V. Sokolovski Mariscal de la Unión Soviética. *Estrategia Militar*. Ediciones Estudio. Buenos Aires. 1964.

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. *Plan Estratégico Territorial*. Buenos Aires. 2008.