

Creación de la Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

UNIVERSIDAD DE LA DEFENSA NACIONAL  
FACULTAD DE LA ARMADA  
ESCUELA DE GUERRA NAVAL

**ESPECIALIZACIÓN EN CONDUCCIÓN TÁCTICA Y OPERACIONAL NAVAL  
(ECTON)**



**TRABAJO INTEGRADOR FINAL**

Beneficios y dificultades de la futura Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

**Autor:** CCCDNA VITALI, María de Lourdes.

**Tutor:** CNIM (RE) EIFF, Julio Joaquín.

**Lugar y Fecha:** Buenos Aires, 23 de octubre de 2023.

Creación de la Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

### Agradecimientos

Este trabajo es el resultado de la contribución de varios actores que en mayor o menor medida han aportado su conocimiento, profesionalismo y dedicación sin los cuales, hubiese sido muy difícil abordar esta temática.

En un principio, deseo expresar mi profundo agradecimiento por la detallada información proporcionada por el General de Brigada Juan Fernando BARETTO, Director General de Planeamiento Estratégico del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.

De igual manera, deseo agradecer la constante y desinteresada intervención de mi tutor, CN (RE) Julio Joaquín EIFF, y del señor profesor CFIM VGM (RE) Carlos R. BIANCHI.

# Creación de la Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

## Resumen

El 18 de agosto de 2022, el ministro de defensa Licenciado Jorge Enrique Taiana, mediante la Resolución RESOL-2022-1138-APN-MD, dispuso la creación de una Guarnición Militar Conjunta (GMC) en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Desde los inicios de su gestión, tanto el presidente de la Nación Dr. Alberto Fernández como el ministro de defensa han expresado, en más de una ocasión, los deseos de fortalecer la presencia de las Fuerzas Armadas argentinas (FF.AA.) en el sur del país. Por ello, han materializado varios proyectos en el sector sur de la República Argentina como, por ejemplo, la instalación de un radar de vigilancia del espacio aéreo en Río Grande y la construcción de una nueva base naval integrada en Ushuaia.

La creación de la Guarnición es, en definitiva, parte de esa política basada en explotar estratégicamente la posición geográfica de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, respecto de su proximidad a la región antártica y a las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sándwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes. Para ello, el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (EMCO) recibirá, de cada una de las fuerzas, los recursos humanos y materiales necesarios para que se ponga en funcionamiento el complejo militar lo más rápido posible. Dicho complejo estará integrado por una subunidad del Ejército Argentino, una base aérea militar y una base naval integrada, todas ellas, ubicadas en diferentes partes de la isla. Por lo expuesto anteriormente, el objetivo general de este trabajo es determinar los beneficios y dificultades de instalar una (GMC) en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. A partir de allí, y habiendo realizado un balance de lo investigado, se llega a la conclusión de que la decisión de instalar una (GMC) en el extremo sur del país es acertada desde una perspectiva tanto estratégica como logística. No obstante, la selección de las ciudades designadas a tal propósito no resulta adecuada.

## Palabras Claves

Guarnición Militar- Acción Militar Conjunta- Fuerzas Armadas Argentinas- Tierra del Fuego- Antártida.

Creación de la Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

**Tabla de Contenido**

Agradecimientos .....	i
Resumen.....	ii
Palabras Claves.....	ii
Tabla de Contenido .....	iii
Índice de Ilustraciones.....	iv
Índice de Tablas.....	iv
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPITULO I CONFORMACIÓN DE LA GUARNICIÓN MILITAR CONJUNTA.....	3
1. CONCEPTO GENERAL DEL PROYECTO EN LA (IGTF).....	3
1.1. Base Naval Integrada de la Armada Argentina.....	6
1.2 . Subunidad del Ejército Argentino.....	8
1.3. Base Aérea Militar de Fuerza Aérea Argentina. ....	9
CAPÍTULO II ANÁLISIS ESTRATÉGICO DE LA CREACIÓN DE LA GMCIGTF.....	11
2.1 Análisis de los beneficios estratégicos del proyecto. ....	11
2.2. Análisis de las dificultades estratégicas del proyecto. ....	15
2.3 Conclusiones parciales .....	20
CAPÍTULO III ANÁLISIS LOGÍSTICO DE LA CREACIÓN DE LA GMCIGTF.....	23
3.1. Análisis de los beneficios logísticos del proyecto.....	23
3.2. Análisis de las dificultades logísticas del proyecto.....	25
3.3 Conclusiones Parciales .....	31
CAPÍTULO IV ALTERNATIVAS A LA GUARNICIÓN MILITAR CONJUNTA EN LA (IGTF).....	33
CONCLUSIONES .....	35
ANEXO 1 CUESTIONARIO.....	38
ANEXO 2 CUESTIONARIO.....	40
ANEXO 3 INSTALACIONES ACTUALES EN RÍO GALLEGOS .....	42
BIBLIOGRAFÍA .....	45

Creación de la Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

**Índice de Ilustraciones**

Ilustración 1 Infraestructura vial RN3.....	4
Ilustración 2 Traza de la falla Magallanes-Fagnano. ....	5
Ilustración 3 Ubicación de la Base Naval Integrada. ....	7
Ilustración 4 Ubicación de instalaciones de la BNI. ....	8
Ilustración 5 Ubicación propuesta para el cuartel y viviendas de E.A.....	9
Ilustración 6 Ubicación prevista para uso de FAA. ....	10
Ilustración 7 Distancias desde centros logísticos.. ....	25
Ilustración 8 Distancias entre Unidades Militares entre sí y Puerto Loyola.....	42
Ilustración 9 Distancias en línea resta entre puntos más distantes. ....	42
Ilustración 10 Unidades componentes del E.A.....	43
Ilustración 11 Ubicación de Guarnición Militar Aérea. ....	43
Ilustración 12 Ubicación del predio de la Armada Argentina. ....	44
Ilustración 13 Fotografía actual de las instalaciones de la Armada Argentina en Río Gallegos.....	44

**Índice de Tablas**

Tabla 1 Tabla comparativa de distancias a puntos estratégicos.....	33
--------------------------------------------------------------------	----

## INTRODUCCIÓN

La creación de la Guarnición Militar Conjunta en la Isla Grande de Tierra del Fuego (GMCIGTF) conlleva una gran cantidad de tareas a desarrollarse a lo largo de cinco años, por lo que no es de sorprender la incertidumbre que esto genera. No sólo hay un cambio presidencial en medio – lo que podría producir un replanteo en su construcción, plazos o alcances –, también se presentan imprecisiones respecto de los recursos financieros, materiales en cantidad y oportunidad, riesgos geológicos, climatológicos y políticos que afectan su conformación.

La realización de un estudio en el campo de la estrategia y de la logística dentro del contexto de la instalación de una Guarnición Militar podría detectar futuras dificultades no contempladas por el Estado Mayor Conjunto (EMCO) al momento de elaborarse el proyecto, lo que permitiría buscar anticipadamente planes alternativos o evitar los factores que provocarían estos inconvenientes. De igual manera, el Comando Antártico Conjunto (COCOANTAR) podría visualizar bondades no contempladas hasta el momento, para la explotación de las nuevas instalaciones previstas dentro de la Base Naval Integrada en la ciudad de Ushuaia.

Por ello, el objetivo general del presente trabajo es determinar los beneficios y dificultades de instalar una (GMC) en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, y específicamente, analizar desde el punto de vista estratégico y establecer desde el punto de vista logístico, los beneficios y dificultades de instalar la (GMC) en la mencionada provincia. Asimismo, se busca discernir, en el hipotético caso de que existiera, opciones geográficas viables en el supuesto de que la evaluación antedicha arroje resultados desfavorables.

Para alcanzar estos objetivos —tanto el general como los específicos—, se realiza un análisis documental de la reglamentación militar y civil vigentes, bibliográfico de procedimientos estandarizados de logística; cuestionarios a personal militar que ya se encuentra desplegado en el lugar desde principios de 2023 y observaciones del proceso de ejecución del proyecto, con una metodología descriptiva que permita comprender la complejidad de esta obra.

A primera vista, es posible presumir que los beneficios de instalar una (GMC) en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur desde el punto de vista estratégico están directamente relacionados con su ubicación geográfica y la posibilidad

de operar de manera conjunta, pero, paradójicamente, esta posición geográfica trae aparejado, a su vez, una climatología desfavorable que limitará la explotación de esta ventaja. Además, es posible inferir que, en términos logísticos, esta ubicación permitirá acortar las distancias y tiempos de reaprovisionamiento antártico y operativo en el sur argentino. Sin embargo, se espera que el traslado desde el centro de distribución logístico principal ubicado en Buenos Aires, presente importantes desafíos y complejidades.

Con el propósito de verificar o invalidar la hipótesis en cuestión, se examinan los diversos componentes de análisis en un contexto estructurado en cuatro capítulos. El primero de ellos se dedica a la presentación general del problema, el segundo se centra en la exploración de la perspectiva estratégica, el tercero aborda el enfoque logístico del estudio, y, por último, se considera la viabilidad de alternativas geográficas en relación con la ubicación actual del proyecto, lo que, en última instancia, contribuye a la formulación de la conclusión final.

Es menester considerar en este punto, que existen otros factores especialmente importantes para la materialización de este proyecto —como, por ejemplo, la cuestión financiera, la estructura edilicia o la geomorfología del terreno, entre otros— pero, debido al corto tiempo de análisis y a la carencia de conocimientos específicos sobre ellos, se considera apropiado que sean motivo de análisis para futuros trabajos de investigación.

## **CAPITULO I**

### **CONFORMACIÓN DE LA GUARNICIÓN MILITAR CONJUNTA**

En este capítulo se explica el proyecto de la creación de la (GMC) en la Isla Grande de Tierra del Fuego (IGTF), los tiempos previstos, las fases de construcción de cada una de las fuerzas armadas y la planificación general. Asimismo, se presentan las características geográficas, geológicas y climatológicas principales que deben considerarse para la elaboración de este trabajo de investigación. CONFORMACIÓN DE LA GUARNICIÓN MILITAR CONJUNTA

#### **1. CONCEPTO GENERAL DEL PROYECTO EN LA (IGTF).**

El ministro de Defensa, Licenciado Jorge Enrique Taiana, el 18 de agosto de 2022, mediante la resolución N°1138/2022, ordenó la creación de una Guarnición militar Conjunta en la Isla Grande de Tierra del Fuego y establece además en su artículo 4, que los recursos humanos y materiales necesarios para su instrumentación, apertura y desarrollo, serán provistos por cada Fuerza Armada a través de sus respectivos Estados Mayores Generales al Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (Ministerio de Defensa, 2022).

Su conformación y puesta en funcionamiento tiene un esquema de implementación de cinco años, a condición de que se posean los recursos financieros y materiales en cantidad y oportunidad. Para ello, las Fuerzas han organizado su ejecución en tres fases cada una, en función a la dimensión de la infraestructura a desarrollar.

La Armada Argentina hará su aporte a través del emplazamiento de una Base Naval Integrada en la ciudad de Ushuaia. El Ejército Argentino, por su parte, desplegará una subunidad compuesta por un destacamento en la ciudad de Tolhuin —a 102,5 kms de la primera— y su comando en la ciudad de Río Grande, el cual se encuentra a 211,4 kms de la ciudad capital. Finalmente, la Fuerza Aérea Argentina instalará una unidad aérea en la plataforma militar del aeropuerto internacional de Ushuaia, y como contribución a esta infraestructura, el ministerio de defensa realizó una conexión aérea de Líneas aéreas del Estado (LADE) entre Río Gallegos en la provincia de Santa Cruz y Río Grande a través de la reapertura de la Brigada X en esta última reubicando tres IA63 PAMPA III-Bloque II provenientes de la VI Brigada Aérea de Tandil y cuatro aviones TWIN OTTER



## Creación de la Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

cuyo anterior asiento era la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, en la provincia de Chubut. (Ministerio de Defensa, 2023).

Es importante destacar que a pesar de que las tres instalaciones militares constituyen la guarnición conjunta y, por tanto, se anticipa que esté conformada por edificaciones representativas de las tres Fuerzas Armadas en un mismo predio, o en cercanías, esta premisa no se materializa, ya que se encuentran todas ellas en diferentes predios. En efecto, las estructuras y construcciones se hallan distanciadas significativamente entre sí, estando interconectadas por un único camino, la Ruta Nacional 3, de características muy particulares, condicionadas por la geografía y geología del lugar y vulnerable ante las inclemencias del clima.



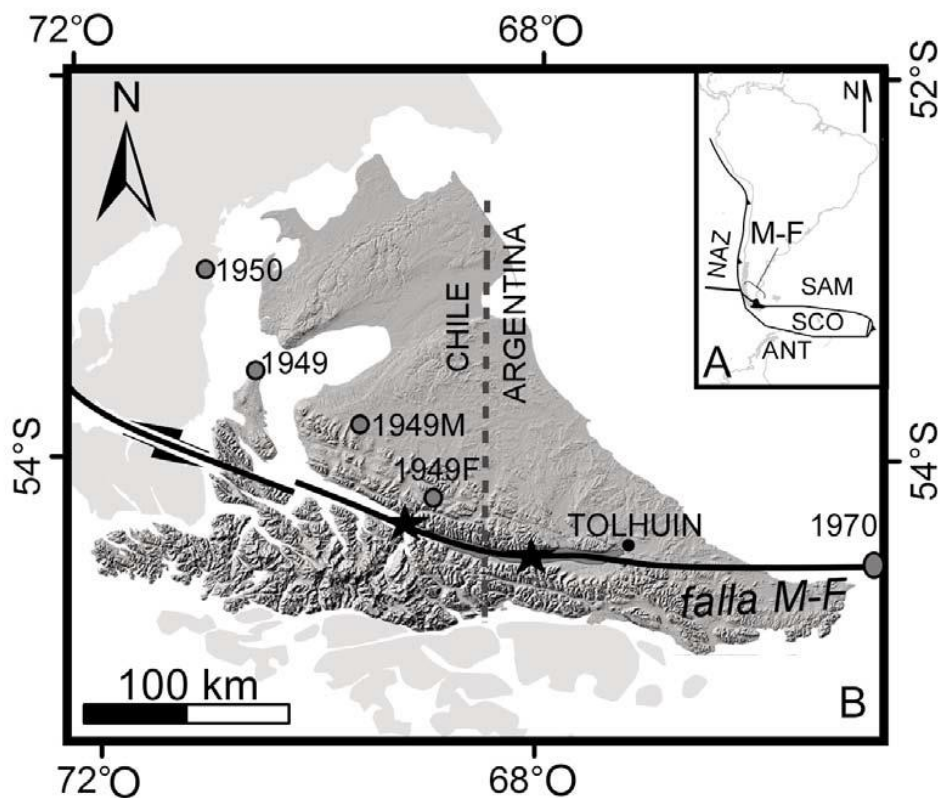
Fuente: <https://palsur.com.ar/nota/1244>.

La Ruta Nacional 3 recorre gran parte de la isla de Tierra del Fuego, atravesando tanto el lado argentino como el chileno, siendo la única vía que conecta las tres ciudades que albergarán a las unidades militares de la guarnición. En su recorrido, se aprecian características muy propias de la zona que pueden tener efectos negativos en el normal funcionamiento del tránsito, incluso pudiendo aislarlas y desconectarlas entre sí. El relieve montañoso junto con sus colinas configuran un terreno abrupto que da lugar a un trazado serpenteante caracterizado por curvas acentuadas y pendientes pronunciadas, lo cual impone desafíos significativos al conducir por él, dificultándose aún más con su clima subpolar oceánico, con vientos fríos y húmedos y sus abundantes precipitaciones, que generan lluvias en verano y nevadas en invierno, que frecuentemente reducen la

visibilidad en la carretera, la hacen más resbaladiza y ponen en peligro a los vehículos con sus vientos laterales y sus repentinos cambios de las condiciones climáticas a consecuencia de la influencia de los sistemas meteorológicos provenientes del Océano Atlántico.

Su rica historia geológica también puede condicionar la funcionalidad del camino, ya que la isla está situada en un entorno de elevada sismicidad dado por la interacción de las placas tectónicas sudamericana, Scotia y Antártica (figura 2). El tramo continental de la fractura que separa las placas Scotia y Sudamericana, se conoce como falla Magallanes-Fagnano, la cual ha tenido una importante actividad sísmica en tiempos históricos, generando varios sismos con magnitudes entre 7 y 8 en la escala de Richter, estando la ciudad de Tolhuin a tan solo 1 km. de la traza principal de esta falla. (Asociación Argentina de Geología Aplicada a la Ingeniería, 2014)

*Ilustración 2 Traza de la falla Magallanes-Fagnano.*



Fuente: Revista de Geología Aplicada a la Ingeniería y al Ambiente N° 33 (Pág. 95).

### **1.1. Base Naval Integrada de la Armada Argentina.**

La Armada Argentina posee una base naval en la ciudad de Ushuaia desde el 13 de diciembre de 1950, en las instalaciones del antiguo penal de la ciudad, habiendo recibido no solo los edificios, sino también los servicios básicos para su funcionamiento. Con el correr de los años, se convirtió en una base integrada, sumando a sus recursos, un puerto de calado profundo y la Estación Aeronaval Ushuaia en el predio del antiguo aeropuerto, siendo hoy, todo el complejo, el asiento natural del Comando del Área Naval Austral (ANAU), con la tarea principal de proveer apoyo a las embarcaciones y brindar sostén logístico para el acceso a la Antártida.

De manera congruente y con el mismo principio, la formación de la base naval integrada presupone la reubicación de una parte sustancial de las infraestructuras presentes en la base naval existente hacia las que están contempladas en la base naval integrada que se proyecta establecer al norte del actual Aeropuerto Internacional, al mismo tiempo que se conservarán en su emplazamiento actual algunas instalaciones de relevancia.

Se preservará en su locación actual, el Hospital Naval, los edificios de alojamiento del personal y el Comando del Área Naval Austral (ANAU) entre otros, como así también, el cuartel del Batallón de Infantería 4 —Comando de Segunda Clase de Infantería de Marina, creado en 1941 y depende orgánicamente de la Fuerza de Infantería de Marina Austral (FAIA)— y el helipuerto; y se prevé la cesión de instalaciones secundarias a la gobernación provincial, incluyendo el muelle militar, galpones y depósitos que se encuentran al sureste de la Base Naval.

Por su parte, las nuevas instalaciones contemplan la construcción de un muelle en forma de Y, de 1082 metros de longitud de atraque, edificios de servicios marítimos, aquellos propios de la infraestructura de la BNI, galpones y espacios contemplados para el Ejército Argentino y Fuerza Aérea Argentina.

La Armada Argentina realizará las tareas de obra en tres fases.

La Fase 0 se encuentra en desarrollo y deberá concluirse con el año 2023. La misma contempla el estudios y trabajos de relevamiento, la construcción de los galpones para obradores, la infraestructura vial —calles, estacionamientos y veredas—, el helipuerto, la iluminación de calles y veredas, las derivaciones de redes de energía, agua, cloacas y gas, las derivaciones de red de lucha contra incendios, las derivaciones de redes de datos, internet, intranet y TV por cable y el alambrado perimetral de seguridad.

## Creación de la Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

En la Fase 1 se prevé la construcción del muelle proyectado, el edificio de Control Puerto, el edificio de Balizamiento del Servicio de Hidrografía Naval (SIHN), el de Salvamento y buceo, servicios marítimos, el puesto de vigilancia y control de tránsito marítimo (PVYCTM), la División “Servicios Generales” en muelle y el pañol de botes.

Finalmente, durante la Fase 2 se construirán los edificios de la base naval, su infraestructura de servicios (calles internas, obras sanitarias, servicios de electricidad, agua y gas, cerco perimetral, comunicaciones y conectividad), el puesto de guardia, el Comando Agrupación Lanchas Rápidas, la Jefatura de Base, la Intendencia y sus respectivos galpones y las edificaciones previstas para Ejército Argentino y Fuerza Aérea Argentina. Se edificarán también los alojamientos y las instalaciones del Comando Conjunto Antártico.

La ejecución de las fases 1 y 2 están programadas para el período comprendido entre el 2024 y el 2027. (Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, 2022)

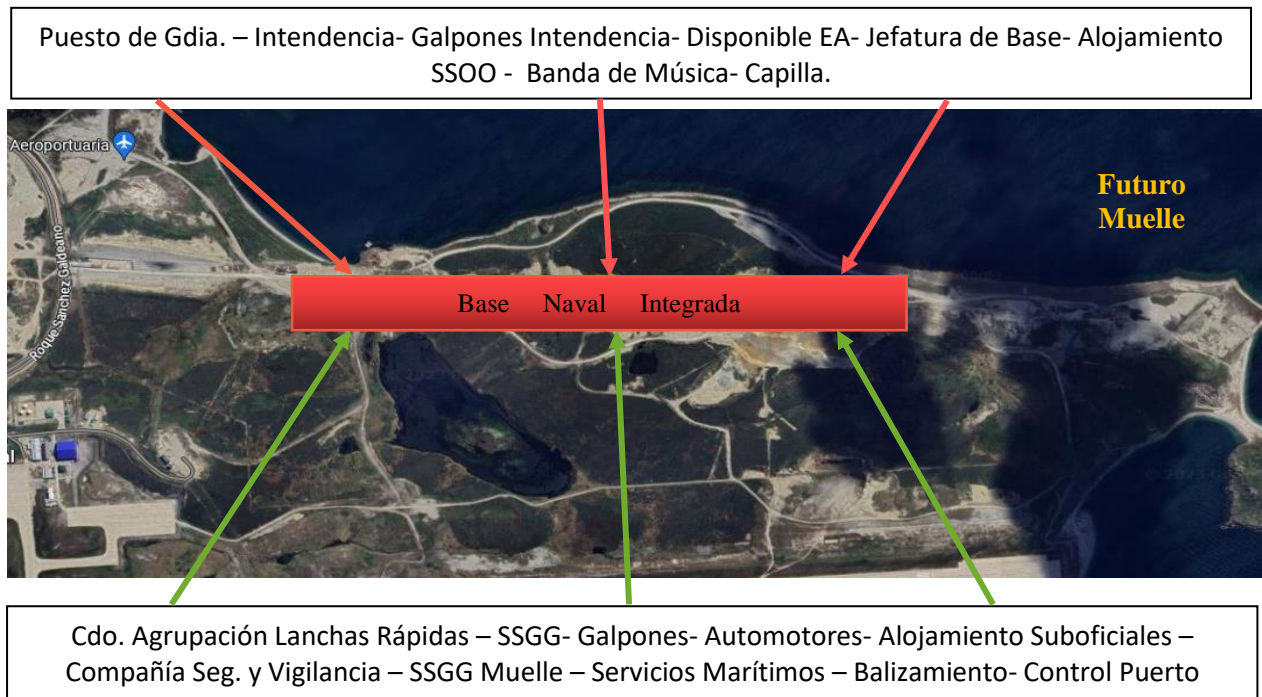
*Ilustración 3 Ubicación de la Base Naval Integrada.*



Fuente: Elaboración propia con Google Maps

# Creación de la Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Ilustración 4 Ubicación de instalaciones de la BNI .



Fuente: Elaboración propia con Google Maps.

## 1.2 . Subunidad del Ejército Argentino.

El Ejército Argentino desplegará un elemento de armas combinadas de al menos nivel Subunidad independiente en la ciudad de Tolhuin y viviendas para el personal permanente en un predio que será cedido por la Armada Argentina, ubicado al Sureste del lago Fagnano, a 6 km de la ciudad; con la finalidad de contribuir a incrementar la capacidad de disuasión, proporcionar apoyo al despliegue de elementos de las 3 fuerzas armadas y para adiestramiento operacional en ambientes de climas extremos, previo al despliegue de los relevos anuales ordenados por el Comando Conjunto Antártico; cuyo comando operará desde las instalaciones de la Armada Argentina ubicadas en Río Grande. Esto implica una distancia entre el destacamento y su comando, de 116 kms y su ejecución estará dada en 3 fases.

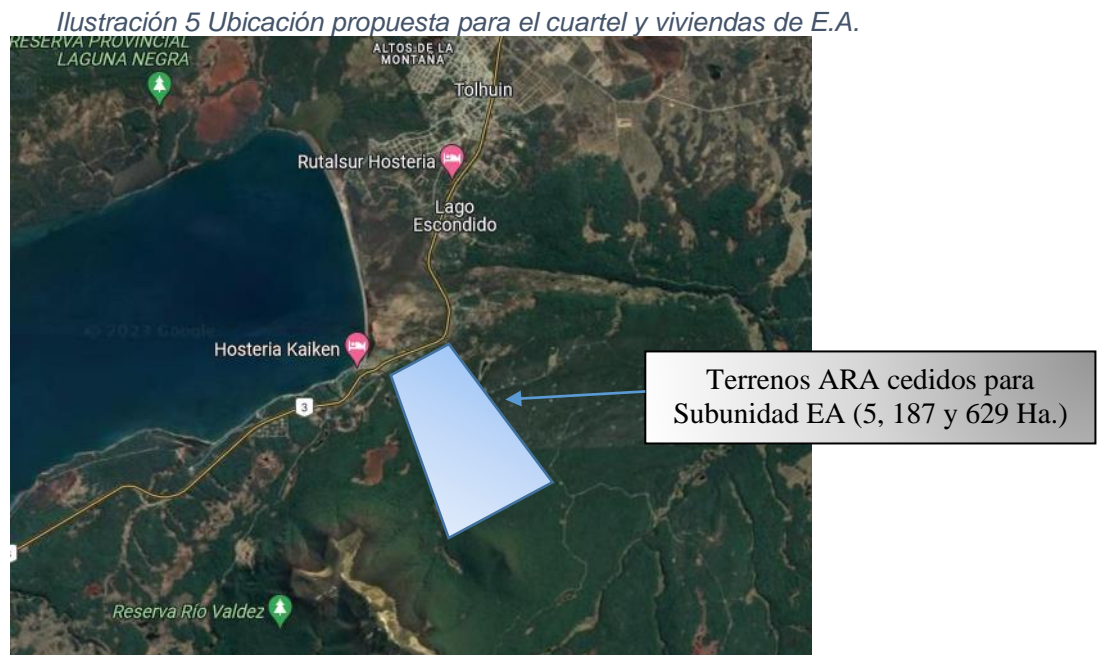
La Fase 1 se encuentra en ejecución desde principios de 2023 con la instalación de un escalón adelantado en Río Grande compuesto por 3 oficiales y 5 suboficiales, se prevé estudios del terreno y el inicio de la obra en Tolhuin, finalizando este período en el año 2024.

La Fase 2 se desarrollará durante 2025 y 2026, y consta de obras complementarias a las anteriores, y son las siguientes: la construcción de 20 viviendas adicionales, el

## Creación de la Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

despliegue de un Escalón Reforzado en Tolhuin, el completamiento de vehículos de guarnición y campaña y la instalación de medios de sanidad.

Finalmente, la Fase 3, se desarrollará durante el 2027, momento en el cual se desplegará todo el elemento de Armas Combinadas con todo su personal y material. (Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, 2022)



. Fuente: Elaboración propia con Google Maps

### 1.3. Base Aérea Militar de Fuerza Aérea Argentina.

La Fuerza Aérea Argentina instalará una unidad aérea militar que constará de un hangar de uso exclusivo en la plataforma militar del aeropuerto internacional de Ushuaia que deberá poseer la capacidad de operar con aeronaves de combate (especialmente cazas multirrol), búsqueda y salvamento, logísticas y de apoyo a las actividades del Comando Conjunto Antártico.

Para ello, se prevé instalar en la pista un sistema de cables de arresto que permitirá el frenado de aeronaves de alta performance con su máxima capacidad de carga, tanto de transporte como de combate. La combinación de la plataforma y el hangar, deberá permitir el despliegue de escuadrones operativos, incluyendo de seis a ocho aeronaves de combate.

## Creación de la Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Su personal estará alojado en viviendas asignadas en los barrios militares de la Armada Argentina, mientras que el personal transitorio, que realice despliegues operativos, se hospedará en instalaciones dentro de la Base Naval Integrada destinadas a tal efecto.

Al igual que las otras dos fuerzas, la Fuerza Aérea realizará su instalación en tres fases, con la salvedad de que todas ellas serán ejecutadas durante el año 2024.

En la Fase 1 se realizará la construcción de la terminal de carga aérea (hangar) y la instalación del sistema de cables de arresto en pista militar actual. En la Fase 2 se construirán las vías de comunicación terrestres entre la plataforma militar aérea y el puerto, conectando así el transporte aéreo y el naval. Y durante la Fase 3 se establecerá el Destacamento militar aéreo, junto con el personal militar permanente del Destacamento y el complementario. Se asignarán las viviendas en barrio militar de la ARA para 5 personas y se pondrá en funcionamiento un establecimiento de alojamiento transitorio para 60 personas dentro del predio de la Base Naval Integrada. (Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, 2022)

*Ilustración 6 Ubicación prevista para uso de FAA.*



Fuente: Elaboración propia con Google Maps

## CAPÍTULO II

### ANÁLISIS ESTRATÉGICO DE LA CREACIÓN DE LA GMCIGTF

En el presente capítulo de la investigación, se aborda el aspecto estratégico, analizando los beneficios y dificultades que surgen al considerar esta perspectiva en el proyecto de instalación de la (GMC) en la (IGTF).

#### **2.1 Análisis de los beneficios estratégicos del proyecto.**

La creación de la (GMC) en la (IGTF) tiene un fundamento principalmente estratégico. Su ubicación permite fortalecer la presencia militar en el sur del territorio nacional con proyección a la Antártida, al Atlántico Sur y a la Argentina bicontinental en toda su extensión, permitiendo con ello un rápido y coordinado despliegue de fuerzas y de logística ante potenciales amenazas en la región, emergencias o desastre natural. Este aspecto, es sumamente relevante en lo militar y en lo político, ya que tanto la IGTF como las Islas Malvinas tienen una historia particularmente extensa y sensible de disputas territoriales con diferentes países —como son Chile y Gran Bretaña, respectivamente—. Por lo tanto, reforzar la presencia militar en este sector austral del país ayuda a la Argentina a ejercer un mayor control sobre su territorio, fortaleciendo la soberanía territorial y defendiendo sus intereses geopolíticos en la región, disuadiendo a estos u otros posibles actores hostiles, consolidando las acciones de diplomacia militar con países vecinos y fortaleciendo la seguridad de la región en términos de defensa ante amenazas externas, a través de acciones de vigilancia y control, incluyendo el Canal Beagle y otras áreas marítimas cercanas.

Primeramente, se establece que la instalación de estas unidades militares pertenecientes a las tres fuerzas permite la interacción entre ellas, desarrollando el concepto de la *conjuntez* en su máximo esplendor, utilizando de manera coordinada los recursos especializados de cada una de ellas, con el propósito de alcanzar objetivos comunes, con una preparación amalgamada, pero respetando sus idiosincrasias intrínsecas, con la finalidad de lograr mayor sinergia y eficacia, ganando en integración e interoperabilidad en pos de la defensa nacional. Logra con ello, al mismo tiempo, reducir los costos operativos al compartir recursos, personal y en algunos casos, infraestructuras, como es de esperarse en la Base Naval Integrada. Estas últimas, están en vías de ser construidas, por lo que, además, contribuye al desarrollo económico y



social de la región, generando empleo y oportunidades económicas que beneficiarán a las comunidades locales.

Sabiéndose entonces, que la región de Tierra del Fuego es un punto estratégico por su ubicación en el extremo sur del continente, es de esperarse que sea un paso obligado y crítico para el tráfico marítimo que se dirige hacia o desde el Atlántico Sur y la Antártida. El establecimiento de una base militar en esta área, permite un control más eficiente de estas rutas y facilita la detección de unidades hostiles o de dudosa procedencia como puede observarse diariamente en la central de operaciones del Comando Conjunto de Transito Marítimo.

El patrullado marítimo en la Zona Económica Exclusiva de Argentina en el Mar Argentino (ZEE), que se extiende hasta las 200 millas náuticas desde la costa y abarca una amplia extensión de aguas territoriales —rica en recursos pesqueros, minerales y potencialmente hidrocarburos—, también es una función crítica para salvaguardar los intereses nacionales, la seguridad marítima y la gestión sostenible de los recursos en aguas territoriales. Por ello, la ubicación geográfica de la Base Naval integrada posee una relación directa y relevante con su control, ya que las autoridades navales y aeronavales pueden utilizar esta ciudad como punto de partida para patrullar la ZEE, supervisar la actividad pesquera, detectar posibles actividades ilegales, como la pesca no autorizada o la contaminación marina, y responder rápidamente a situaciones de emergencia en el mar, como derrames de petróleo o accidentes marítimos.

Además de la gestión de recursos, el patrullaje marítimo en las 200 millas también está relacionado con la seguridad nacional. Ushuaia, entonces, puede servir como un punto de apoyo para la defensa de las fronteras marítimas y la protección de la soberanía en aguas argentinas y de proyección de fuerzas militares a cualquier sector austral comprometido. En este aspecto, la (GMC) poseerá una capacidad de despliegue rápido de sus unidades componentes, con infraestructuras y recursos militares disponibles que les permitirá mantenerse en estado de alerta y preparación constante. Esto implica que las fuerzas armadas podrán movilizarse de manera eficiente y oportuna ante cualquier emergencia, minimizando el tiempo de respuesta y maximizando la efectividad de las operaciones.

En consonancia con lo expresado anteriormente, es fácil inferir que, además, se tendrá la capacidad de reaccionar prontamente ante posibles incidentes en el mar, como derrames de petróleo, asistencia sanitaria u operaciones de búsqueda y rescate.

De igual manera permitirá tener la capacidad de realizar ayuda humanitaria ante catástrofes naturales propias o de países vecinos. Esto contribuirá a promover la interoperabilidad con naciones aliadas, incentivando la cooperación y la coordinación internacional en la gestión de crisis, y fortaleciendo lazos y relaciones diplomáticas. Ejemplo de ello es el ejercicio "Solidaridad", ejercitación conjunta y combinada, que se realiza cada tres años, agrupando a las Fuerzas Armadas de Argentina y Chile. Su objetivo es consolidar la cooperación entre ambas naciones en simulacros de catástrofes naturales, a fin de brindar la ayuda humanitaria correspondiente. Esta se encuentra enmarcada en el Acuerdo sobre Cooperación en Materia de Catástrofes, firmada por ambos países en 1997 para trabajar articuladamente en las acciones que inicie cualquiera de ellas ante catástrofes de origen natural o provocadas por el hombre. (Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, s.f.)

Asimismo, cabe señalar que, la Armada Argentina se encuentra establecida en el sector más austral argentino desde 1950, pero las otras fuerzas tienen un desconocimiento importante sobre cómo operar en un ambiente de características climatológicas y geográficas tan particulares y similares a las encontradas en las Islas Malvinas, aspecto de gran relevancia para las fuerzas armadas argentinas. Por lo tanto, esta facilidad que se presenta, permite adiestrarse y operar bajo estas características tan singulares, posibilitándoles alcanzar un mayor grado de alistamiento, adiestramiento y preparación para situaciones extremas.

En este punto, es imperativo destacar la significativa relevancia de las unidades pertenecientes a la Fuerza Aérea Argentina que serán desplegadas en la provincia. La base aérea militar estará dotada de una capacidad de operar con aeronaves tipo caza, de exploración y de búsqueda y rescate. Como consecuencia, estas unidades estarán en condiciones de brindar un apoyo sustancial no solo a las actividades del Comando Conjunto Antártico, incluyendo la capacidad de transporte de personal y soporte logístico, sino que también se encontrarán habilitadas para participar en tareas de control del tráfico marítimo y aéreo, gracias a la incorporación de radares especialmente diseñados para tal propósito.

La presencia de estas unidades aéreas potenciará de manera significativa la capacidad operativa en el ámbito aéreo de la región sur del país, en conjunción con los aviones C-130 y los tres IA 63 Pampa III- Bloque II, que fueron reubicados en la X Brigada Aérea de Río Gallegos, provincia de Santa Cruz, en febrero de 2023. Este conjunto de elementos está destinado a contribuir a la defensa de la soberanía nacional, especialmente en lo que respecta a tareas de vigilancia y control del espacio aéreo en la mencionada región meridional del territorio nacional. (Ministerio de Defensa, 2023).

El Ejército Argentino, en adición, contribuirá mediante su Subunidad establecida en la localidad de Tolhuin, con una capacidad de defensa ágil y móvil destinada a la disuasión, despliegue, control y vigilancia en todo el territorio de Tierra del Fuego. La actividad operativa de este componente se erige como un pilar esencial para la consecución de una estrategia de defensa autónoma y colaborativa en la región más austral de la nación, lo que conlleva la realización de operaciones conjuntas con personal del Batallón de Infantería de Marina N°5, ubicado en la Ciudad de Río Grande, así como del Batallón de Infantería de Marina N°4, con sede en la ciudad de Ushuaia.

Es de significativa relevancia conocer, en este punto, las distancias desde la ciudad de Ushuaia, enclave de la Base Naval Integrada, a los sectores de mayor importancia estratégica: Puerto Argentino (Islas Malvinas) 776 kms. (419 MN); Base Marambio (Antártida Argentina) 1340 kms. (723 MN); Ciudad de Punta Arenas (Chile) 542 kms y Puerto Williams (Chile) 7 kms. Esto permite concluir que la ubicación de la (IGTF) permite alcanzar estos enclaves estratégicos para la República Argentina de manera más rápida y expeditiva, incluso existe una comunicación lacustre al Estrecho de Magallanes a través del Lago Fagnano, desde la ciudad de Tolhuin.

Finalmente, es importante señalar que durante el mes de junio del corriente año y mediante un precario permiso expedido por la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación a cargo, en ese momento, de Juan Manzur; la empresa norteamericana Leolabs obtuvo la licencia para la instalación de un radar con el fin de monitorear basura espacial. Sin embargo, al momento en que la empresa se constituyó en el país para la instalación del artefacto tecnológico espacial, lo hizo a partir de dos sociedades: una irlandesa y otra británica. Esta situación generó controversias en la opinión pública, pero más importante aún, en el jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, Teniente General Juan Martín Paleo, quien sostuvo, en una extensa nota de opinión publicada por Infobae el 9 de julio, a propósito del día de la independencia, que se trata de una amenaza para

la Defensa nacional ya que existe una estrecha relación entre la defensa del país y la actividad espacial. Sin embargo, el grupo de antenas montadas por la compañía Leolabs en proximidades del municipio de Tolhuin, a la altura del kilómetro 2946 de la Ruta Nacional N°3 dentro de la estancia “El Relincho”, tiene un supuesto objetivo científico, consistente en el monitoreo de la “basura espacial” en las órbitas bajas de la Tierra (Diario digital 24 horas, 2023). Sin embargo, el jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas estableció en dicha nota los riesgos del radar en suelo argentino ya que “desde el nivel estratégico militar existe una seria amenaza a la seguridad nacional con la puesta en operaciones de la instalación de antenas de radar para el seguimiento de satélites de órbita baja por parte de la empresa de capitales británicos Leolabs”, Incluso profundizó la idea de que “la utilización de empresas privadas con estrechos vínculos con las fuerzas armadas de otros Estados para obtener información y de esa manera aumentar su capacidad militar, ya resulta una tendencia insoslayable en los conflictos armados de la actualidad”. (Paleo, 2023)

Tras una inspección oficial al lugar, se demostró que las instalaciones se encontraban finalizadas y activas. Luego la Subsecretaría de Telecomunicaciones y Conectividad, entidad que había expedido la habilitación, la canceló a pedido del Ministerio de Defensa. El radar durante ese período se mantuvo apagado hasta que se ordenó su desmantelamiento. Sin embargo, este radar poseía un manejo de forma remota, con lo que el control de actividad es prácticamente imposible. (Diario digital Crítica Sur, 2023).

Esta situación brinda la oportunidad de comprender la importancia de poseer personal militar desplegado en una región de tan notable sensibilidad, desempeñando un papel similar al de un elemento de “alerta temprana”, con el propósito de supervisar aquellas actividades y comportamientos que pudieran suponer un potencial riesgo para la integridad y soberanía nacional.

## **2.2. Análisis de las dificultades estratégicas del proyecto.**

Se ha analizado en el título anterior los beneficios de la creación de la (GMC) en esta particular ubicación. Pero esa misma ubicación que le da ventajas por sobre otros sectores del país como punto clave de despliegue de fuerzas, es la que genera varias problemáticas de relevancia que ponen en peligro el cumplimiento de las tareas previstas para la (GMC).

La (IGTF), ubicada en el extremo sur de América del Sur, posee condiciones climáticas extremadamente duras, con temperaturas bajas, vientos fuertes y nevadas frecuentes que no solo afectan a las infraestructuras edilicias, sino que perjudican el normal desempeño del personal desplegado en la región. Su línea de comunicación terrestre es única, por lo tanto, en momentos de grandes nevadas y congelamiento del suelo, las ciudades quedan relegadas y sin posibilidad de asistirse unas a las otras.

El paso Garibaldi es otro punto clave que merece ser mencionado en esta sección. El desmoronamiento del terreno, producto de las inclemencias climatológicas y del deshielo, es frecuente en la zona cercana al mirador, produciendo la interrupción del tránsito hasta que vialidad nacional logra despejar el sector. Este paso es sumamente importante, ya que es el único que ha logrado atravesar el encadenamiento de los Andes Fueguinos, porción austral y terminal de la extensa Cordillera de los Andes, siendo parte además de la Ruta Nacional N°3, única vía de acceso terrestre a Ushuaia. Se encuentra ubicada en el kilómetro 3007 de la mencionada ruta y a 450 m.s.n.m. —punto más alto de RN 3—. Por ella discurre la totalidad del transporte terrestre que conecta el sector transandino con el resto de la Argentina. Por ello es de esperarse que, ante la producción de algún desastre natural, tales como avalanchas, deslizamiento de tierra, derrumbes, deshielo o inundaciones, la ruta quede parcial o totalmente bloqueada, dificultando el tránsito de vehículos tanto de particulares, como de personal militar o de asistencia civil.

El cruce del Estrecho de Magallanes merece ser objeto de una consideración especial. La isla de Tierra del Fuego está dividida en dos territorios: el sector oriental perteneciente a la República Argentina y el sector occidental correspondiente a la República de Chile. Para poder realizar el ingreso a la isla por vía terrestre, los vehículos deben cruzar el Estrecho de Magallanes desde y por territorio chileno. Desde Río Gallegos —en la provincia de Santa Cruz— se debe conducir unos 68 kilómetros hasta el Paso Fronterizo “Integración Austral”, donde se realizan los trámites migratorios para ingresar a Chile. Desde allí, hay que dirigirse hacia Punta Delgada, tomando las Rutas Nacionales chilenas N° 255 y 257. En este lugar, conocido como “Primera Angostura”, se aborda el ferry operado por la empresa Transbordadora Austral Broom, que cruza el Estrecho de Magallanes y desembarca en Bahía Azul, en la costa norte de Tierra del Fuego. La duración del cruce es de aproximadamente unos 30 minutos, en función de las condiciones climáticas. Ya en la isla, desde Bahía Azul se deben transitar 148 kilómetros para reingresar a la Argentina por el paso fronterizo San Sebastián. Saliendo de la

frontera, se retoma la Ruta Nacional N° 3 que conduce hasta Ushuaia. Por consiguiente, tanto vehículos particulares como camiones de carga deben realizar un peregrinaje que incluye cuatro aduanas; dos en San Sebastián, en el norte fueguino, y otras dos en Monte Aymond, en el sur de Santa Cruz, lo que implica más de 200 kilómetros de rutas chilenas y el cruce en barcaza del Estrecho. (Instituto Fueguino de Turismo, s.f.)

Como es de esperarse, el canal de Magallanes, cuyas dos orillas son chilenas, es vital para abastecer a Tierra del Fuego. Gran parte sino casi todo el abastecimiento de alimentos y demás bienes de consumo de los isleños se hace por el ferry. Lo que se envía por mar o aire es mínimo, aspecto que se desarrolla en el siguiente capítulo. Más allá de la problemática logística, se presenta acá un asunto realmente importante de soberanía a considerar. Así lo confirma el TNES Fabián Cruz, oficial de la Armada Argentina destacado en la isla para la supervisión del proyecto de la construcción de la (BNI) en ocasión de habersele realizado un cuestionario de preguntas abiertas a los efectos, sosteniendo que

Respecto a la vía terrestre se hace necesario el paso del Estrecho de Magallanes por el lado de la República de Chile (Paso Cruce Punta Delgada), dificultándose el ejercicio de la soberanía cada vez que se requiere ir o venir del Norte. Por vía marítima, la conectividad es buena. Actualmente, se dispone para el atraque de los barcos y buques de un muelle militar de mediano porte y un muelle comercial de 650m de largo x 28m de ancho (TNES Fabián Cruz, 2023).

La dependencia de una provincia argentina de un cruce situado en territorio extranjero resalta la vulnerabilidad de la soberanía argentina en este sector del país, susceptible de ser objeto de explotación estratégica por parte de naciones con intereses políticos o militares en la región. Una prueba de ello es el incidente con TABSA, empresa chilena que cubre el cruce del canal de Magallanes, la cual había advertido el a inicios del mes de junio de este año, que a partir del 16 iba a cobrar solo en dólares, en pesos chilenos o con tarjetas de débito y crédito que estuvieran autorizadas a gastos en divisas. Si bien el conflicto está parcialmente solucionado, ya que la empresa continuará recibiendo pesos argentinos de los vehículos particulares que requieran conectividad marítima, peligra el pasaje de los camiones argentinos y el abastecimiento de la isla, lo que incluye a las unidades pertenecientes a la (GMC), al personal y a sus familias. El cónsul de Chile en Río Grande, Roberto Ruiz, agradeció a TABSA la decisión de postergar el inicio de las nuevas modalidades de cobro, y señaló que se abre una ventana de tiempo para que las partes avancen hacia una solución definitiva. “Necesitamos certezas y un horizonte claro y estable hacia adelante” (Portal Portuario de Chile, 2023), quedando en evidencia

con ello, que el conflicto no está completamente resuelto, y si este conflicto vuelve a surgir, queda clausurada la conexión terrestre entre la isla de Tierra del Fuego y el continente para los isleños.

En febrero de 2011, el Gobierno chileno anunció que el precio del consumo de gas en Chile subiría en torno al 17 %. Este anuncio bastó para que más de quince mil magallánicos se manifestaran de forma enérgica no sólo en las calles sino en rutas nacionales, paralizando por completo la frontera entre la Argentina y Chile, como así también al transporte marítimo que une la isla de Tierra del Fuego con el continente entre el 12 y el 18 de febrero de ese año. Otro incidente de similares características surgió en mayo de 2015, cuando un paro de trabajadores de la aduana chilena generó un aislamiento de Tierra del Fuego por el lapso de 9 días. La conectividad por vía terrestre con el continente quedó trunca generando problemas de desabastecimiento en la industria y el comercio e impidiendo la libre circulación de turistas y residentes (Boyadjian, 2023). Es evidente que este problema ha perdurado a lo largo del tiempo, manifestándose tanto en el pasado como en el presente, y proyectándose hacia el futuro. A pesar de la existencia de un proyecto para erigir un cruce fronterizo en aguas territoriales argentinas —conocido con el nombre de “Cruce por aguas argentinas”—, dicho proyecto se ha mantenido en un estado de estancamiento desde su concepción, hace más de una década.

El otro acceso a la (IGTF) es por mar, llegando a la ciudad de Ushuaia de manera rápida y directa desde la boca oriental del Canal Beagle, estrecho marítimo de cerca de 100 kilómetros desde Ushuaia hasta su salida al Atlántico. El relieve submarino presenta cambios abruptos de profundidad que van desde pozos de 200 metros hasta bancos y pasos de escasa profundidad, junto a numerosas islas e islotes. Posee varias entradas, brazos o bocas, los cuales facilitan a los navíos el acceder a él desde variados rumbos o el dirigirse desde él hacia distintas procedencias y su ancho promedio es un poco mayor a las 2 millas náuticas, siendo la angostura máxima, el paso Mackinlay, de unos 7,5 cables (1,3 km).

Estas características fisiográficas presentes en el canal de Beagle le confieren una vulnerabilidad inherente, lo que podría potencialmente resultar en el aislamiento marítimo de Ushuaia en caso de un conflicto bélico mediante la implementación de un campo minado en el canal de Beagle, práctica que ha perdurado como una disciplina estratégica de notable importancia a lo largo de las últimas décadas del siglo XX y los primeros años

del siglo XXI. Prueba de ello es la defensa marítima implementada en 1978 durante el conflicto con Chile por la disputa de la soberanía de tres islas en el Canal de Beagle, donde se previó como defensa costera, además de dos grandes baterías de cañones Antisuperficie y tres cañones móviles de 105 mm sin retroceso Czekalski, un dispositivo antiaéreo y un plan de minado marítimo (que se implementaría si se iniciaban acciones bélicas efectivas) (Gianola Otamendi, 2017, pág. 52).

La distancia en relación al núcleo del poder político y militar, donde residen las más altas autoridades de las tres Fuerzas Armadas, el (EMCO) y el Ministerio de Defensa, a menudo plantea obstáculos significativos para las autoridades militares en Tierra del Fuego, dado que carecen de una representación directa en las decisiones estratégicas y operativas de gran relevancia. Este escenario puede generar complicaciones en la capacidad para abordar asuntos específicos que afecten a la (GMC) o a cualquiera de sus componentes, al mismo tiempo que dificulta la satisfacción de sus necesidades.

Para concluir el análisis de esta sección, es importante mencionar que la (IGTF), como se mencionó al inicio del capítulo I, está atravesada por una margen transformante caracterizada por un movimiento lateral izquierdo que se extiende desde la Dorsal de Scotia al este hasta la fosa chilena en el oeste. El sistema Magallanes Fagnano separa Tierra del Fuego en dos bloques continentales. La falla principal de este sistema, con orientación E-W, es paralela al eje mayor del lago Fagnano. Este sistema de fallas constituye el mayor segmento del borde entre las placas Sudamericana y Scotia. El Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en un estudio publicado en 2007 por la Asociación Argentina de Geofísicos y Geodestas expresa que se ha encontrado un significativo nivel de terremotos con baja a mediana magnitud con epicentros en la región continental de Tierra del Fuego y áreas oceánicas circundantes. Para el período de estudio se han identificado más de 300 eventos, con una magnitud promedio de 2.0 y un máximo de 3.7 con epicentro próximo a la localidad de Tolhuin. Sin embargo, debe considerarse que el sismo más grande registrado hasta el momento en la región fue el que se registró el 17 de diciembre de 1949, con una magnitud mayor que 7 grados de la escala Richter que estuvo compuesto por una serie de movimientos sísmicos, que se iniciaron a las 6:53:30 (GMT) y finalizaron con uno a las 22:30:48 (GMT); y el más reciente, fue durante la mañana del 2 de abril del 2023 a las 8:54 (GTM), de magnitud 4,3 en la escala Richter con epicentro en el Mar Argentino a 68 km al este de Río Grande y a 16 km de profundidad.



En este sentido, el escritor y agrimensor oriundo de Tierra del Fuego, Carlos Zampatti, sostiene que, en principio, la provincia se vería privada de suministro de agua y gas, lo que derivaría en una interrupción del servicio eléctrico. Esto se explica por la presencia de caños de gas rígidos en la ciudad, que, con un movimiento de estas características, se quebrarían naturalmente. Asimismo, es importante destacar que Ushuaia está unida a los pozos de gas a través de un gasoducto a lo largo de la ruta 3, que es muy probable que en algún lugar se rompa. Infiere, además, que, si se produjera un corte en la ruta de acceso, la región quedaría completamente aislada del resto del país, a excepción del acceso por vía marítima, y las estructuras construidas antes de 1970 estarían expuestas al riesgo de derrumbe.

### **2.3 Conclusiones parciales**

El apartado aborda el análisis estratégico de la creación de la (GMC) destacando las ventajas y desafíos asociados a la estrategia, ya que su instalación en el extremo sur de Argentina ofrece ventajas, pero también plantea desafíos significativos.

En principio, la creación de esta Guarnición Militar se basa en razones estratégicas sólidas. Su ubicación en el extremo sur de Argentina brinda la capacidad de fortalecer la presencia militar en una región crítica, permitiendo una proyección de fuerzas hacia la Antártida, el Atlántico Sur y todo el territorio bicontinental argentino, lo que es fundamental para garantizar la defensa de la soberanía territorial y la protección de los intereses geopolíticos del país en la región, y en caso de considerarse necesario, países vecinos e Islas Malvinas. Promueve, en su concepción inicial, la interacción y coordinación entre los distintos componentes de la GMC, facilitando con ello, la utilización coordinada de los recursos especializados de cada fuerza para lograr objetivos comunes y mejorar la integración y la interoperabilidad de las fuerzas armadas argentinas, reduciendo, además, los costos asociados.

Se infiere, además, que estas instalaciones militares en el extremo sur del país son fundamentales en este sentido, ya que su ubicación convierte a esta guarnición en un punto clave para el control de rutas marítimas, lo que facilita la detección de unidades hostiles y ayuda en la supervisión de todas las actividades realizadas en la Zona Económica Exclusiva Argentina, rica en recursos pesqueros, minerales e hidrocarburos, sirviendo como punto de apoyo para la defensa de las fronteras marítimas y la protección de la soberanía y la integridad de las personas en aguas argentinas.

Pese a lo expresado precedentemente, es importante considerar que, a pesar de las ventajas estratégicas derivadas de su ubicación geográfica, que incluyen su rol fundamental como punto neurálgico para el despliegue de fuerzas, diversas problemáticas se vislumbran como factores que podrían conllevar a un fracaso parcial del proyecto. En primer lugar, las adversas condiciones climáticas extremas de Tierra del Fuego, caracterizadas por bajas temperaturas, intensos vientos y frecuentes precipitaciones de nieve, así como su propensión a movimientos sísmicos de distintas magnitudes, ejercen un impacto tanto en las infraestructuras como en el desempeño del personal desplegado en la región. Dichas condiciones pueden resultar en el potencial aislamiento de las ciudades o en dificultades para mantener la conectividad terrestre entre las mismas. Es pertinente destacar, en este contexto, el peligro que implica la amenaza sísmica en esta área, dado que la configuración de los servicios planificados acarrearía riesgos adicionales, como la interrupción de los suministros de agua, gas y electricidad, lo que dificultaría aún más las tareas de ayuda a la población e incluso el cumplimiento de una actividad operativa.

La situación que ha surgido como consecuencia de la dependencia del abastecimiento vía terrestre y la comunicación de la (IGTF) al continente, respecto del cruce del Estrecho de Magallanes, que se encuentra bajo la jurisdicción de Chile, plantea desafíos de soberanía y vulnerabilidad geopolítica muy importantes. Esta dependencia de un cruce en territorio extranjero expone a los fueguinos a sufrir posibles desabastecimientos y aislamiento de la provincia respecto del continente con sus consecuentes implicaciones diplomáticas.

La conectividad marítima a través del canal de Beagle también presenta vulnerabilidades que podrían resultar en el aislamiento de Ushuaia, en caso de conflicto, mediante la implementación de un campo de minas en el canal. Mientras que, en tiempos de paz, la climatología es el factor crítico que puede impedir el normal funcionamiento del puerto y aeropuerto de Ushuaia con su consiguiente desabastecimiento o imposibilidad de realizar actividades netamente operativas.

A la luz de las consideraciones expuestas, se puede apreciar que, aunque exista una multiplicidad de aspectos estratégicos favorables en relación a la ubicación de una (GMC) en la (IGTF), también se evidencian numerosas características desfavorables. En consecuencia, resulta imperativo investigar nuevas posibilidades que permitan conservar los beneficios estratégicos, al tiempo que se reduzcan al mínimo las dificultades

Creación de la Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

asociadas, especialmente aquellas relacionadas con el hecho de que existe una única vía de comunicación terrestre que indefectiblemente debe atravesar parte del territorio chileno. Por consiguiente, se plantea en el presente, la necesidad de considerar la viabilidad de estudiar otras alternativas geográficas que conserven las ventajas estratégicas sin incurrir en las desventajas expuestas en este contexto.

### **CAPÍTULO III**

#### **ANÁLISIS LOGÍSTICO DE LA CREACIÓN DE LA GMCIGTF**

En el presente apartado del trabajo, se analizan las particularidades en el ámbito de la logística, tanto en las ventajas como en las dificultades que surgen al materializar el proyecto de la instalación de una (GMC) en la (IGTF).

#### **3.1. Análisis de los beneficios logísticos del proyecto.**

La estratégica ubicación de la (GMC) en el extremo más austral del país conlleva la posibilidad de una explotación logística de notable relevancia para la Nación. Aunque la proximidad a la Antártida representa el factor más sobresaliente, no constituye la única razón que justifica la necesidad de llevar a cabo un análisis exhaustivo de este aspecto.

Como se expresó anteriormente, Tierra del Fuego está relativamente cerca de la Antártida, lo cual podría conllevar ventajas sustanciales para apoyar las operaciones antárticas, tales como la investigación científica, el abastecimiento de bases antárticas y la supervisión de actividades en dicha región.

Se destaca en este punto, la Armada Argentina con el Polo Logístico que será emplazado dentro de la Base Naval Integrada en la ciudad de Ushuaia, ya que su puerto multipropósito tendrá por finalidad abastecer a los barcos que se dirigen a la Antártida o a otros destinos de la Patagonia y permitirá con ello, además, competir con las bases similares que hoy operan en las islas Malvinas y en la localidad chilena de Punta Arenas. (Fueguino, 2023)

Asimismo, dicho Polo Logístico tiene previsto adquirir capacidades destacables tales como la creación de un taller de reparaciones navales y de servicios para aviones y helicópteros con un nuevo hangar para provisión de servicios a fabricarse en las instalaciones de los Talleres Navales Dársena Norte (TANDANOR).

Es de esperarse, entonces, que estas infraestructuras junto con las nuevas capacidades de almacenamiento, la pista de aterrizaje con capacidad para aviones caza y aeronaves pesadas, las comunicaciones satelitales, y servicios de salvamento y buceo previstas, permitan apoyar desde lo logístico, a todas las operaciones militares y de vigilancia en la región, independientemente de la fuerza que lo solicite, debido a la gran capacidad de respuesta que espera tenerse.

Estas infraestructuras y servicios marítimos y aéreos, facilitarán la posibilidad de establecer una colaboración internacional, promoviendo la cooperación y la coordinación entre diversas fuerzas armadas y países que comparten una presencia tanto permanente como transitoria en la zona, fortaleciendo con ello las relaciones diplomáticas y la capacidad de reacción frente a amenazas comunes, así como en la gestión de asuntos de seguridad marítima y operaciones de búsqueda y rescate.

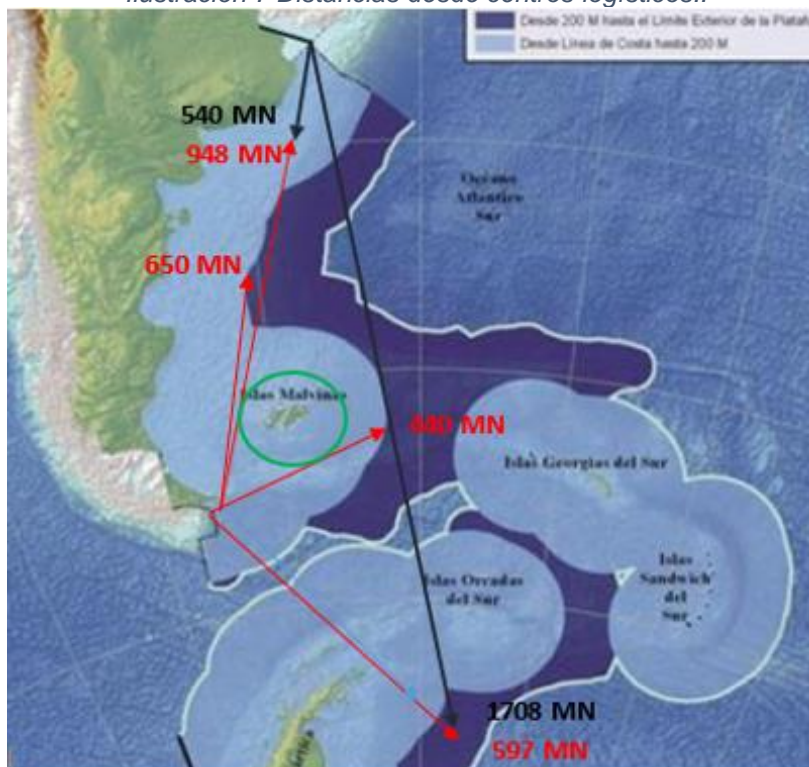
La capacidad de respuesta rápida ante incidentes, tales como desastres naturales o accidentes marítimos, ha sido abordada anteriormente en la sección de análisis estratégico. Sin embargo, es crucial destacar que esta capacidad no sólo es de importancia estratégica, sino que también ejerce un impacto significativo desde la perspectiva logística.

La ubicación geográfica privilegiada de la (GMC) en el sur de la Patagonia y el Atlántico Sur desempeña un papel esencial en la mejora de la capacidad de respuesta ante eventos desafortunados. En situaciones de emergencia, la Guarnición tiene la capacidad de brindar asistencia integral, lo que engloba servicios de atención médica de emergencia, suministro de insumos esenciales, provisión de alimentos y la reparación de medios de transporte afectados.

Esta capacidad logística se traduce en la posibilidad de movilizar rápidamente recursos y personal a áreas afectadas por desastres o accidentes marítimos en la región. Además, la ubicación estratégica de la Guarnición facilita una respuesta oportuna y eficaz en situaciones críticas, contribuyendo así a la mitigación de daños y al bienestar de la población afectada.

Finalmente, cabe señalar que el Comando Conjunto Marítimo es fundamental para la integración de las tres Fuerzas Armadas en las tareas de defensa de los intereses nacionales de la Argentina en el mar. Puede inferirse, entonces, que la (GMC) será clave para reforzar las capacidades operativas y logísticas necesarias, para mejorar el patrullado marítimo de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) y de la zona de intereses marítimos y poder así, cuidar los recursos renovables y no renovables del mar. Para comprender este punto, se analizan las distancias desde Tierra del Fuego y desde los centros de distribución logística actuales, sitios en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y alrededores.

Ilustración 7 Distancias desde centros logísticos..



Fuente: Producción propia con programa EUREKA.

Como se puede observar en la figura 7, el actual centro de distribución ubicado en la Ciudad de Buenos Aires y sus alrededores se encuentra considerablemente distante de las áreas más sensibles de nuestra soberanía nacional, las cuales revisten una importancia crítica para la salvaguardia y preservación de los intereses y recursos naturales argentinos. Por consiguiente, la implementación de un centro de almacenamiento y distribución, así como de instalaciones de mantenimiento y reparación de unidades, conforme al diseño planificado para la (GMC), representa un acierto de notable magnitud en el ámbito de la logística militar.

### 3.2. Análisis de las dificultades logísticas del proyecto.

A pesar de que se pueden identificar claramente las ventajas inherentes a tener un centro logístico militar en el extremo sur del país, no se puede subestimar la significativa serie de desafíos que tiene asociados. La localización geográficamente remota y las condiciones climáticas extremas que caracterizan a esta región emergen como los aspectos más críticos a tener en consideración en este contexto.

Los 3040 kms que separan a Ushuaia de Buenos Aires, centro logístico por excelencia, constituye el reto de mayor trascendencia por abordar. Largas rutas, y una travesía por

ferry en territorio extranjero, son algunos de los inconvenientes que atravesarán los camiones que tendrán la tarea de abastecer a las unidades componentes de la (GMC).

La entrada de los suministros a través del transporte marítimo también presenta una complejidad, dado que en la actualidad los barcos arriban al puerto de Ushuaia, donde convergen cruceros turísticos, buques científicos y embarcaciones de carácter comercial y logístico en un mismo espacio. Una vez que los productos han sido desembarcados, se inicia el proceso de transporte terrestre. La compleja naturaleza multimodal del sistema de transporte y la necesidad de interconexión dentro de la isla representan un problema significativo que requiere una pronta solución para garantizar el éxito del proyecto. Esto se debe a que cualquier material que ingrese al territorio provincial a través del transporte marítimo debe posteriormente ser transportado por camión a través de la sinuosa Ruta Nacional 3 para abastecer a la subunidad ubicada en Tolhuin y al personal desplegado en Río Grande. Así lo expresó el Coronel César Maiztegui, del Ejército Argentino, responsable del proyecto de la instalación de la subunidad de esa fuerza en Tolhuin, al ser consultado al respecto mediante un cuestionario de preguntas abiertas.

El principal problema logístico está relacionado con el transporte hacia Tierra del Fuego y luego hacia Tolhuin. En este sentido, el transporte naval se solicita a la ARA o al COCOANTAR (cuando opera los medios de la ARA en su campaña antártica). El transporte terrestre es complejo y costoso. El transporte aéreo es el más costoso y restrictivo. En todos los casos, el ingreso de cargas a Tierra del Fuego se produce en Ushuaia (por aire y agua) y por Río Grande (tierra, mar y aire); lo que implica el transporte final hasta Tolhuin. Los medios de transporte de las FFAA son muy escasos y los que pueden contratarse son muy costosos (Cnel César Maiztegui, 2023).

Este proceso de transporte de productos a través de la única vía terrestre de la isla está sujeto, además, a posibles interrupciones debido a las cuestiones geográficas, geológicas y climatológicas desfavorables ya mencionadas en el presente trabajo.

Esta misma inclemencia es la que incide en las unidades aéreas, las cuales se ven afectadas por precipitaciones, nevadas y ráfagas de viento intensas, lo que representa una complicación al momento de efectuarse aterrizajes que aseguren su entrega en tiempo y forma manteniendo la integridad de los suministros transportados.

Es fundamental reconocer que cualquier eventualidad que surja en el suministro en la isla expone a la totalidad del personal a una situación de vulnerabilidad y reduce su capacidad para llevar a cabo cualquier tipo de operación militar. La dependencia de la (GMC) y su personal, del abastecimiento externo a la isla de recursos esenciales, tales

como alimentos, combustibles, equipos y municiones, es innegable. Cualquier interrupción o limitación en el acceso a estos recursos puede socavar significativamente la capacidad de las Fuerzas Armadas desplegadas en la región, para llevar a cabo sus misiones, tareas asignadas y mantenimiento de la infraestructura. Esto se traduce en una disminución en la capacidad defensiva y en la ejecución de las estrategias militares planteadas originalmente, poniendo en riesgo la seguridad nacional y sus intereses.

No obstante, las complicaciones en el transporte de suministros no constituyen la única inquietud en este contexto. Es importante destacar que la gran distancia que cualquier medio de transporte debe cubrir para llegar a la isla plantea un desafío adicional de relevancia crítica: los costos asociados a dicho transporte. Esta distancia extensa y a menudo inhóspita se convierte en un factor determinante que condiciona el desenvolvimiento habitual de la actividad logística. Esta situación implica una inversión considerable en términos financieros y logísticos para garantizar la disponibilidad de los insumos necesarios en la isla y evitar con ello el tan temido desabastecimiento. Por lo tanto, no sólo es crucial abordar las dificultades de transporte en sí, sino también encontrar soluciones eficaces y eficientes para mitigar los costos asociados, garantizando al mismo tiempo la disponibilidad oportuna de los recursos necesarios para mantener la capacidad operativa en cada una de las instalaciones componentes de la GMC.

No debe obviarse, además, la problemática suscitada del hecho de que los transportes de carga deben transitar por varios kilómetros dentro de territorio extranjero por vía terrestre, con el consiguiente desembolso de altos costos en moneda estadounidense, o verse afectados por contingencias derivadas de asuntos internos del país limítrofe, tal como ha acontecido en otras ocasiones en el pasado.

Otro aspecto a tomar en consideración, como se mencionó en la introducción de este apartado, radica en los impactos de las condiciones climáticas en gran parte de las actividades logísticas. Las condiciones extremadamente frías y ventosas reinantes gran parte del año, pueden dar lugar a retrasos en el transporte de mercancías. Las rutas patagónicas son desérticas y aburridas, mientras que las fueguinas pueden volverse resbaladizas y peligrosas debido al hielo y la nieve, lo que dificulta la circulación de vehículos y camiones, especialmente en las áreas montañosas cercanas al Paso Garibaldi. Los fuertes vientos también pueden dificultar la conducción y aumentar el riesgo de accidentes.



Por otra parte, tal como se mencionó previamente, la isla frecuentemente emplea un enfoque logístico integrado en su sistema de transporte con el propósito de garantizar la provisión de recursos. Sin embargo, confiar en el transporte marítimo y aéreo conlleva consigo una serie de implicaciones. Las condiciones meteorológicas ejercen una influencia determinante en la navegación y la aeronavegación, pudiendo ocasionar el cierre de puertos y la cancelación de vuelos, lo que resulta en una interrupción del flujo de suministros desde y hacia la isla.

Esta situación obliga a los habitantes y, por consiguiente, obligará a las unidades militares en territorio fueguino, a considerar la instalación de vastos almacenes, depósitos y galpones que permitan realizar un importante acopio de suministros y así lograr —como reza el principio de las funciones logísticas— “prever para proveer” todos los recursos necesarios para un periodo prudencial de tiempo, agregándole con ello, complejidad y costos adicionales a las operaciones logísticas.

La ayuda humanitaria que realizan las Fuerzas Armadas a la comunidad en situaciones de emergencia y desastres naturales, rol protagónico que cumplen en forma asidua a partir de la creación del Sistema Nacional para la Gestión Integral del Riesgo y la Protección Civil (SINAGIR) en 2016, es poco conocida, pero es una actividad que se realiza de forma casi permanente. Sin embargo, en el contexto de una inundación, nevada u otro evento catastrófico de naturaleza natural, es probable que las Fuerzas Armadas destacadas en la provincia de Tierra del Fuego se enfrenten a significativas adversidades derivadas de las particularidades topográficas y las condiciones meteorológicas predominantes en la región.

La provisión de ayuda humanitaria en situaciones de catástrofe, tales como terremotos, inundaciones o avalanchas —muy propios de estas regiones del país— cuando las rutas de acceso están bloqueadas o anegadas representa uno de los desafíos más complejos en la gestión de desastres. En estos escenarios, la respuesta efectiva es fundamental para salvar vidas y mitigar el sufrimiento de las comunidades afectadas. La respuesta debe ser rápida y coordinada, ya que es esencial para poder proporcionar refugio, alimentos, agua, atención médica y otros suministros básicos a las personas afectadas lo antes posible. Sin embargo, tener al personal militar de todas las fuerzas, disperso en diferentes localidades de la provincia, dificulta la acción conjunta, haciendo un mal uso de los recursos humanos y materiales. Esta situación se agrava cuando la única vía de comunicación entre el personal se ve afectada por inundaciones o bloqueos, lo que

conlleva una ralentización de las operaciones y obstaculiza la efectiva provisión de asistencia material.

Es importante también recordar que, como especifica la publicación de la Armada Argentina R.G.-1-154 Doctrina Logística 2da. Edición 2001 en su capítulo 8 “ELEMENTOS FUNCIONALES DE LA LOGÍSTICA —EFLos—”, el Elemento Funcional Sanidad constituye un componente fundamental de las actividades logísticas. Por lo tanto, resulta imperativo que la (GMC) cuente con un centro de salud en proximidades de sus instalaciones con el propósito de asegurar el acceso eficaz y oportuno a servicios de salud debidamente equipados para satisfacer las necesidades médicas del personal militar, desde afecciones menores hasta situaciones médicas de alta complejidad. Esto adquiere particular relevancia debido a que, como es razonable anticipar, la carencia de recursos para afrontar una emergencia médica grave podría poner en grave riesgo la vida del personal militar, considerando que una evacuación de emergencia hacia centros médicos especializados en la ciudad de Buenos Aires sería un procedimiento complicado, costoso y, en ocasiones, inviable, dada la posible interferencia de condiciones climáticas adversas o la limitada disponibilidad de recursos de transporte en la región.

A este respecto, resulta pertinente considerar que el Hospital Naval Ushuaia, sito en la ciudad homónima, tal como figura en la página Web de la Fundación Sanidad Naval Argentina (FUSANA), posee las siguientes prestaciones médicas: Audiometría; Cardiología; Fonoaudiología; Gastroenterología; Clínica Médica; Diabetología; Ginecología; Kinesiología; Nutrición; Neumonología; Fonoaudiología; Oftalmología; Pediatría; Psicología; Traumatología; Urología, servicio de Odontología General, Endodoncia y Odontopediatría; Radiología Odontológica y Cirugía baja y mediana complejidad odontológica; cuenta además, con servicio de Diagnóstico por Imágenes, Rayos y Laboratorio, tiene en funcionamiento una Cámara Hiperbárica de última generación, con una capacidad de 6/7 personas. Consta con Guardia Médica de 08.00 a 20.00 hs. y un convenio de derivación con el Hospital Regional Ushuaia “Gobernador Ernesto Campos” y con la Clínica San Jorge (FUSANA, s.f.). Sin embargo, la ciudad de Tolhuin, que albergará uno de los elementos de la guarnición, carece de un centro de salud con la capacidad de proporcionar más que servicios de atención primaria, lo que resulta en la necesidad de remitir a los pacientes a centros de atención médica de mayor complejidad ubicados en la ciudad capital o en Río Grande. Esta situación conlleva a

tener posibles dificultades relacionadas con las condiciones climáticas de la zona o de transporte previamente mencionadas.

De igual manera, surge una problemática relacionada con el alojamiento del personal. A pesar de que esta cuestión está prevista en el proyecto, es importante subrayar que el presupuesto no incluye la financiación de estas instalaciones. Como resultado de esta limitación presupuestaria, cada una de las fuerzas armadas deberá abordar este tema de manera independiente, sin contar con recursos asignados específicamente para este propósito.

El proyecto inicialmente contempla la construcción de alojamientos para la Armada Argentina, que incluyen instalaciones para oficiales, suboficiales y alojamiento temporal con capacidad para 60 personas, ubicados dentro del terreno de la nueva Base Naval Integrada. Estos alojamientos se sumarán a las viviendas y complejos militares existentes en la ciudad de Ushuaia. En contraste, la Fuerza Aérea Argentina deberá considerar la adaptación de cinco residencias pertenecientes a la Armada Argentina, ubicadas en la misma ciudad, para alojar a su personal. Por último, el Ejército Argentino deberá llevar a cabo la construcción de veinte viviendas en Tolhuin y adecuar las residencias pertenecientes a la Armada Argentina ubicadas en Río Grande, con el fin de proporcionar alojamiento para su comando superior. Este aspecto reviste una relevancia considerable, dado que se anticipa que, aun contando con la infraestructura necesaria para operar cada componente de la guarnición, la ausencia de instalaciones destinadas al alojamiento del personal podría obstaculizar el inicio eficiente de las actividades.

En relación a la ubicación geográfica de las ciudades de Ushuaia y, más específicamente, Tolhuin, las cuales se encuentran, como se ha señalado previamente, en zonas caracterizadas por su potencial actividad sísmica, resulta importante considerar la necesidad de construir edificios y estructuras antisísmicas. Esta medida no solo implica salvaguardar las instalaciones militares y su personal, sino también garantizar la preservación de todos los recursos materiales esenciales para, tras la ocurrencia de un evento tectónico, poder proporcionar asistencia a la comunidad. Es de conocimiento general que este tipo de edificaciones conlleva un aumento en los costos asociados a la construcción; sin embargo, en un análisis costo-beneficio, se justifica la inversión en virtud de la posibilidad de minimizar los daños materiales y las interrupciones en la vida cotidiana y en la operatividad de la (GMC).

Para concluir este segmento, resulta imperativo llevar a cabo un análisis del impacto de las condiciones climáticas en relación al Elemento Funcional "Construcciones," como se detalla en la publicación de la Armada Argentina R.G.-1-154 Doctrina Logística 2da. Edición 2001, capítulo 8 "ELEMENTOS FUNCIONALES DE LA LOGÍSTICA —EFLos—. " Este análisis se justifica por la influencia significativa de las condiciones climatológicas predominantes en la región que obligan a interrumpirse temporalmente las obras ante la presencia de condiciones meteorológicas adversas. Este inconveniente es corroborado por el Teniente de Navío Fabián Cruz en su cuestionario.

Se están cumpliendo los tiempos previstos en los contratos de obra. Existen periodos del año, de mayo a octubre, donde se fija la veda invernal por bajas temperaturas, donde el material (Hormigón, Morteros etc.) no puede fraguar correctamente, por lo que se efectúa en esos periodos, la suspensión de trabajos. Para el resto de los servicios ya se han obtenido las factibilidades, con la previsión de obras complementarias para su vinculación (Regulación de media a baja "electricidad", regulación de media a baja "gas", tendido similar red urbana para la conexión cloacas y agua) (TNES Fabián Cruz, 2023).

### **3.3 Conclusiones Parciales**

En el presente capítulo, se procede a efectuar un análisis de carácter logístico en relación a los beneficios y obstáculos inherentes a la implementación de una (GMC) en el territorio de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Este examen contribuye a una apreciación de múltiples facetas de carácter favorable, pero también se identifican numerosas contrariedades de índole logística.

El análisis sobre la creación de la (GMC) en el extremo sur de Argentina permite inicialmente destacar la importante capacidad que se adquiere de potenciar el respaldo a las operaciones en el continente blanco, al crearse un Polo Logístico en Ushuaia que permitirá abastecer a barcos con actividades de investigación científica, suministro de bases antárticas o de supervisión de las actividades en la región y reemplazar bases en otros lugares. Permite, a su vez, la colaboración y asistencia logística a naciones vecinas o aliadas, robusteciendo las relaciones diplomáticas y mejorando la interoperabilidad ante amenazas comunes, desastres naturales o situaciones de búsqueda y rescate en esta zona geográficamente desafiante. Contribuye, además, de forma significativa a la defensa de los intereses marítimos nacionales argentinos, facilitando un mejor y más rápido reabastecimiento de las unidades navales que patrullen la Zona Económica

Exclusiva (ZEE) y la zona de intereses marítimos, garantizando la protección de los recursos renovables y no renovables en el mar de esta nación.

No obstante, es fundamental considerar algunos aspectos sumamente restrictivos que merecen atención; tales como la distancia y la complejidad del transporte desde el centro logístico principal, las condiciones climáticas extremas, así como los desafíos que supone recorrer largas e inhóspitas distancias en camiones, incluyendo algunos kilómetros en territorio extranjero, lo que implica costos significativos y la posibilidad de enfrentar demoras ocasionadas por conflictos internos en el país vecino. La carencia de infraestructura sanitaria y opciones de alojamiento representa una considerable limitación para el despliegue efectivo de los diversos elementos de la (GMC), especialmente aquellos situados a cierta distancia de la capital provincial. Además, los desastres naturales ocupan un lugar destacado en este contexto. A su vez, la marcada dependencia de los componentes de la (GMC) sobre la única vía de comunicación terrestre —la Ruta Nacional N°3—, condiciona significativamente la actuación del personal militar al momento de tener que asistir a la comunidad o realizar actividades operativas luego de un desastre natural ocasionado en cercanías de dicha ruta o a consecuencia de movimiento tectónico.

En resumen, se puede concluir que la implementación de una (GMC) en esta zona geográfica del país, si bien conlleva una serie de ventajas en términos de seguridad y eficiencia operativa en esta región de suma importancia estratégica, se evidencian de manera inequívoca en este escrito una serie de desafíos sustanciales que socavan este proyecto, dado que las dificultades a las que se enfrenta pueden poner en peligro la realización de los beneficios potenciales, siendo vulnerables a una multiplicidad de factores incontrolables por el personal militar desplegado en la zona.

## CAPÍTULO IV

### ALTERNATIVAS A LA GUARNICIÓN MILITAR CONJUNTA EN LA (IGTF)

En función de lo expuesto en los capítulos precedentes, surge la imperante necesidad de examinar la viabilidad de identificar una ubicación geográfica más propicia que la contemplada en el proyecto. Una que posibilite la explotación de las ventajas estratégicas sin menoscabar la soberanía ni generar una dependencia logística de las unidades militares pertenecientes a la (GMC) respecto a una única vía de suministro terrestre. No obstante, debe permitir a su vez el rápido despliegue de las fuerzas nacionales hacia diversos puntos estratégicos de relevancia.

Es así que se efectúa una comparación de las distancias referenciadas en el presente estudio, considerando como punto de origen tanto la ciudad de Ushuaia, tal como se describe en la página 14, como la ciudad de Río Gallegos, ubicada en el extremo más austral del territorio continental argentino, asiento de varias unidades militares y predios pertenecientes a las tres Fuerzas Armadas.

*Tabla 1 Tabla comparativa de distancias a puntos estratégicos.*

Distancias	Ushuaia	Río gallegos	Diferencia
Puerto Argentino- I. Malvinas	776 kms. (419 MN)	782 km (422 MN)	+ 6 kms
Marambio- Antártida Arg.	1340 kms. (723 MN)	1540 kms (831 MN)	+ 200 kms
Punta Arenas- Chile	542 kms	261,2 km (RN3 y Ruta 255)	-281 kms
Puerto Williams- Chile	7 kms	586 kms	+ 579 kms
Buenos Aires	3.076,8 km (RN3)	2.505,1 km (RN3)	- 571 kms
Ushuaia	0	579 km (Ruta 257 y RN3)	+ 579 kms

Fuente: Elaboración propia.

En virtud de estas mínimas diferencias en distancia con respecto a los puntos estratégicos más relevantes y, en algunos casos, incluso inferiores a las registradas con Ushuaia, la ciudad de Río Gallegos, ubicada en la provincia de Santa Cruz, ostenta, en líneas generales, todas las virtudes estratégicas y logísticas planteadas en la (IGTF), exentas de los inconvenientes y desafíos logísticos, meteorológicos y sismográficos. Es crucial destacar, además, que no está sujeta a un cruce aduanero en otro país, lo que podría comprometer el suministro a la guarnición militar. De hecho, desde esta localidad, en caso de presentarse un imprevisto de tal naturaleza en la provincia de Tierra del Fuego, se puede reabastecer toda la región sur mediante medios de transporte aéreo. Sin embargo, cabe aclarar la importancia de mantener operativa la Base Naval de

Ushuaia actual, el Batallón de Infantería de Marina N°4 (BIM4) y el Batallón de Infantería de Marina N°5 (BIM5) en sus ubicaciones actuales.

Adicionalmente, resulta de relevancia tener conocimiento, al analizar la sugerencia, de que la ciudad de Río Gallegos ya dispone de instalaciones militares bajo jurisdicción del Ejército Argentino y la Fuerza Aérea Argentina, además de áreas fiscales pertenecientes a la Armada Argentina para la edificación de infraestructuras destinadas a la integración de esta fuerza armada en operaciones conjuntas. Posee además en cercanías, en Punta Loyola, a 15 kms de dicha ciudad, un puerto de aguas profundas con capacidad de carga de buques carboneros y petroleros. Este enfoque promueve la concentración de recursos militares en un radio geográfico de 10 kms. (ver Anexo 3)

La Guarnición de Ejército “Río Gallegos” es la base más austral de ésta fuerza armada y está compuesta por el edificio del Comando de XI Brigada Mecanizada Brigadier General Juan Martín Manuel de Rosas”, el Regimiento de Infantería Mecanizado 24 “General Jerónimo Costa”, la Compañía de Comunicaciones Mecanizada 11, la Base de Apoyo Logístico “Río Gallegos”, el Hospital Militar Río Gallegos y los casinos de oficiales y suboficiales. Asimismo, la Fuerza Aérea Argentina posee en dicha ciudad, la X Brigada Aérea, unidad militar con base en la Guarnición Aérea Río Gallegos y dependiente del Comando de Adiestramiento y Alistamiento de la Fuerza Aérea. La Base dispone de instalaciones para el despliegue de unidades de combate y desde ella parten los aviones que brindan apoyo logístico a las bases antárticas argentinas. Como se mencionó al inicio del presente trabajo, allí se reubicaron en febrero de 2023, los Twin Otter que tenían base en Comodoro Rivadavia para aumentar y mejorar la conectividad aérea mediante LADE y tres aeronaves Pampa III artilladas. En cuanto a los terrenos de la Armada Argentina, éstos se encuentran ubicados en inmediaciones de la Universidad Nacional de la Patagonia Austral.

En base a lo expresado anteriormente, y como conclusión parcial del presente capítulo, se considera pertinente contemplar a Río Gallegos como una alternativa factible de estudio, por lo que se abre con ella, una nueva línea de investigación para un futuro análisis.

## CONCLUSIONES

El punto de partida que motiva la presente investigación reside en la necesidad de establecer los beneficios y dificultades asociados a la implementación de una (GMC) en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, abordando esta cuestión tanto desde una perspectiva estratégica como logística, siendo el interrogante disparador del presente, cuáles serán los beneficios y dificultades que deberán afrontar las FFAA al materializar la creación de la (GMC).

En tal sentido, el objetivo general del presente estudio consiste en determinar los beneficios y dificultades de instalar una (GMC) en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. De ello se derivan los objetivos específicos subsiguientes, a saber: en primera instancia, analizar desde el punto de vista estratégico, los beneficios y dificultades de instalar una (GMCIGTF); en segundo término, establecer desde el punto de vista logístico, los beneficios y dificultades de instalar una (GMC) en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

En virtud de la formulación de un objetivo general y objetivos específicos en el marco de esta investigación, se ha generado una hipótesis que se pretendió someter a una rigurosa evaluación a lo largo del estudio con el propósito de establecer su validez. La misma, se expresó de la siguiente manera: “Los beneficios de instalar una Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur desde el punto de vista estratégico están, a primera vista, directamente relacionados con su ubicación geográfica y la posibilidad de operar de manera conjunta. Paradójicamente, esta posición geográfica trae aparejado, a su vez, una climatología desfavorable que limitará la explotación de esta ventaja. En lo que a logística refiere, permitirá acortar las distancias y los tiempos del reaprovisionamiento antártico y operativo en el sur argentino, aunque es de esperarse que su traslado desde el centro de distribución logístico por excelencia presente una complejidad significativa.”

Se comprueba, entonces, a partir de las conclusiones parciales, que la creación de la (GMC) en el extremo sur de Argentina es un proyecto de gran importancia estratégica que se basa en razones sólidas. Esta ubicación estratégica en Tierra del Fuego ofrece una serie de ventajas clave, como la capacidad de fortalecer la presencia militar en una región crítica, proyectar fuerzas hacia la Antártida, el Atlántico Sur y el territorio bicontinental argentino. Esto es fundamental para garantizar la defensa de la soberanía



territorial y la protección de los intereses geopolíticos del país, incluyendo la posibilidad de actuar en países vecinos e Islas Malvinas.

La Guarnición fue diseñada, además, con el espíritu de fomentar la interacción y coordinación entre las distintas fuerzas armadas, mejorando la integración y la interoperabilidad, al tiempo que permitirá reducir los costos asociados. Asimismo, su ubicación geográfica la convierte en un elemento esencial para el control de rutas marítimas, lo que facilita la detección de unidades hostiles y la supervisión de actividades en la Zona Económica Exclusiva Argentina, rica en recursos pesqueros, minerales e hidrocarburos. Esto la convierte en un punto de apoyo fundamental para la defensa de las fronteras marítimas y la protección de la soberanía en el mar argentino.

Sin embargo, a pesar de estas ventajas estratégicas, existen importantes desafíos que podrían afectar el éxito del proyecto. Las adversas condiciones climáticas extremas de Tierra del Fuego, incluyendo bajas temperaturas, intensos vientos y precipitaciones de nieve, pueden impactar negativamente en el normal cumplimiento de las actividades operativas y de apoyo humanitario de las unidades desplegadas en la región. Al mismo tiempo, la amenaza sísmica plantea riesgos adicionales, como la interrupción de los suministros de agua, gas y electricidad, sobre todo en la ciudad de Ushuaia.

En adición a la consideración del aspecto estratégico, resulta imperativo abordar las cuestiones logísticas que han sido objeto de estudio en el tercer capítulo del presente trabajo. En este contexto, se establece que la logística y la comunicación de la isla con el continente presentan una dependencia a través del territorio chileno, lo cual plantea desafíos de soberanía y vulnerabilidad geopolítica. Esta circunstancia podría exponer a la región al desabastecimiento y aislamiento en situaciones de conflictos diplomáticos o internos en el país vecino. Asimismo, la conectividad marítima a través del canal de Beagle exhibe vulnerabilidades, particularmente en tiempos de conflicto, lo que podría dar lugar al aislamiento de Ushuaia y, en última instancia, de toda la región, dado que su única vía de comunicación terrestre se encuentra en la Ruta Nacional N°3.

Por lo tanto, tras un exhaustivo análisis de los datos recopilados en este estudio, que respaldan plenamente la hipótesis presentada en este trabajo, se concluye que los inconvenientes, tanto desde una perspectiva estratégica como logística, superan en importancia a los beneficios en el contexto de la instalación de una (GMC) Conjunta en el extremo sur del país. En consecuencia, la evaluación global inclina la balanza hacia el

aspecto desfavorable. A pesar de esto, la decisión de emplazarla en esta ubicación se considera estratégica y logísticamente acertada, ya que conlleva amplios aspectos relevantes para la preservación de la soberanía y los intereses nacionales.

Este razonamiento sugiere la necesidad de explorar alternativas que permitan capitalizar las ventajas potenciales y atenuar las dificultades identificadas en este escrito, dando lugar a la inclusión de una sección adicional con dicho propósito, que precede al actual apartado. En este sentido, se aprecia que la ciudad de Río Gallegos, ubicada en la provincia de Santa Cruz, merece una evaluación más detallada, abriendo con ello, nuevas líneas de investigación en esta área.

## **ANEXO 1**

### **CUESTIONARIO**

Fuerza Armada: Armada Argentina

Jerarquía: TNES

Apellido y Nombre: Cruz, Fabián.

#### **1. ¿Hay buena conectividad en la isla y por consiguiente en la futura BNI?**

Respecto a la conectividad con el continente, por vía aérea es buena. Existen vuelos diarios hacia y desde la ciudad de Ushuaia. Respecto a la vía terrestre, se hace necesario el paso del Estrecho de Magallanes por el lado de la República de Chile (Paso Cruce Punta Delgada), dificultándose el ejercicio de la soberanía cada vez que se requiere ir o venir del Norte. Por vía Marítima la conectividad es buena. Actualmente se dispone para el atraque de los barcos y buques de un muelle militar de mediano porte y un muelle comercial de 650m de largo x 28m de ancho.

Actualmente hay buena comunicación desde BNUS con todos los destinos subordinados (puestos de vigilancia y ETRE RG). No le podría decir ahora qué emplea (HF, internet o tel.) con cada punto de vinculación, pero sé que la comunicación es a diario. Al momento no se han requerido la colaboración con otras FF.AA. para el proyecto. El Ministro de Defensa emplea aviones de la F.A.A. para venir a la isla. Sé que las otras FF.AA. están al tanto sobre el proyecto y estimo deberían colaborar en caso de requerirlo.

El sector donde se reemplazará la futura Base no tiene ninguna red de servicios.

Estimo que la situación a futuro sea la misma que de la BNUS. Al momento se ha pedido la factibilidad a movistar sobre el tendido de fibra óptica para sector de la futura base y se encuentra a la espera de la respuesta.

#### **2. ¿Se están cumpliendo los tiempos establecidos originalmente? En caso negativo, ¿por qué?**

Se están cumpliendo los tiempos previstos en los contratos de obra. Existen periodos del año, de mayo a octubre, donde se fija la veda invernal por bajas temperaturas, donde el material (Hormigón, Morteros etc.) no pueden fraguar correctamente, por lo que se efectúa en esos periodos la suspensión de trabajos.

Para el resto de los servicios ya se han obtenido las factibilidades, con la previsión de obras complementarias para su vinculación (Regulación de media a baja "electricidad",

regulación de media a baja "gas", tendido símil red urbana para la conexión cloacas y agua).

**3. ¿Se tuvo en cuenta la necesidad de construir estructuras antisísmicas? ¿Cuáles?**

La Ciudad de Ushuaia se encuentra en zona sísmica 3 (catalogada por Reglamento INPRES-CIRSOC 103 como "Elevada"). Todas las estructuras prevén cumplimiento de todos los reglamentos a tal efecto. Desde fines del año 2021 y para la construcción de las distintas partes de la Base Naval Integrada la DGMN creó el Proyecto "Traslado Base Naval Integrada" (PYBU), el cual está conformado por profesionales de la construcción, lo que efectúan Proyecto, gestión y control de los trabajos para la nueva Base Naval.

**4. ¿Hay comunicación/ colaboración entre ARA, EA Y FAA? En caso afirmativo, ¿cuáles?**

Para la construcción solo interviene PYBU.

**5. ¿Existe al momento, algún tipo problema logístico? ¿Falta de algún recurso o incumplimiento de plazos de entrega? Especificar.**

No se tiene conocimiento al respecto, opino que no.

**6. ¿Está previsto la construcción de alojamientos? ¿Están incorporados al presupuesto 2024?**

Si, está previsto la construcción de alojamientos. La obra tiene previsto en sus primeras etapas la construcción del muelle.

**7. ¿Algún otro aspecto de relevancia a tener en cuenta desde lo logístico o estratégico que considere oportuno mencionar?**

El proyecto contempla 52.000m<sup>2</sup> de superficie cubierta aproximadamente y un muelle militar de 500m, los cuales deberán disponer de toda la infraestructura de servicios (Agua, luz, cloaca, electricidad, gas y fibra óptica etc), por tales motivos se requerirán elevados montos de inversión. Entre los objetivos que se persigue con la creación de la base naval integrada se encuentra la de levantar la bandera de la soberanía y la presencia del país en la Antártida, motivo por el cual es parte de las inversiones que tiene el FONDEF. (<https://www.lanacion.com.ar/politica/las-prioridades-del-ministro-taiana-apuntan-a-la-antartida-y-se-reflejan-en-tres-proyectos-claves-nid17102022/>)

## **ANEXO 2**

### **CUESTIONARIO**

Fuerza Armada: Ejército Argentino

Jerarquía: Coronel

Apellido y Nombre: Maiztegui, César.

#### **1. ¿Hay buena conectividad en la isla y por consiguiente en la futura subunidad en Tolhuin?**

Sí, hay buena conectividad. Aunque a futuro se le proporcionarán recursos/medios de comunicaciones que le den independencia de los servicios provistos en la zona.

#### **2. ¿Se están cumpliendo los tiempos establecidos originalmente? ¿En caso negativo, por qué?**

En general sí. El principal obstáculo es el presupuestario relacionado con la construcción "completa" del futuro elemento el cual requiere estudios de suelo y procesos de licitación más complejos.

#### **3. ¿Se tuvo encuentra la necesidad de construir estructuras antisísmicas? ¿Cuáles?**

No dispongo de dicha información técnica. (La dirección General de Ingenieros e Infraestructura es la que maneja ese tipo de información).

#### **4. ¿Hay comunicación/ colaboración entre ARA, EA Y FAA? ¿En caso afirmativo, cuáles?**

Hay estrecha colaboración entre las Fuerzas EA, ARA en relación con los primeros pasos/etapas previstos. Con la FAA no ha habido interacción en esta etapa.

#### **5. ¿Existe al momento, algún tipo de problema logístico? ¿Falta de algún recurso o incumplimiento de plazos de entrega? Especificar.**

El principal problema logístico está relacionado con el transporte hacia Tierra del Fuego y luego hacia Tolhuin. En este sentido, el transporte naval se solicita a la ARA o al COCANTAR (cuando opera los medios de la ARA en su campaña antártica). El transporte terrestre es complejo y costoso. El transporte aéreo es el más costoso y restrictivo. En

todos los casos, el ingreso de cargas a Tierra del Fuego se produce en Ushuaia (por aire y agua) y por Rio Grande (tierra, mar y aire); lo que implica el transporte final hasta Tolhuin. Los medios de transporte de las FFAA son muy escasos y los que pueden contratarse son muy costosos. Respecto de plazos de entrega, el principal problema en términos de demoras, está relacionado con la demora del área construcciones y las tareas que implica realizar en los terrenos ya reconocidos, actualmente administrados por la ARA.

**6. ¿Está previsto la construcción de alojamientos? ¿Están incorporados al presupuesto 2024?**

Sí, el proyecto de obra incluye alojamiento y viviendas. Entiendo que está previsto en el presupuesto 2024 pero no dispongo de dicha información.

**7. ¿Algún otro aspecto de relevancia a tener en cuenta desde lo logístico o estratégico que considere oportuno mencionar?**

Es importante destacar los siguientes aspectos que dificultan cumplir lo planificado:

- el proceso de presupuestación y la ejecución presupuestaria.
- el desfase que provoca la inflación y el valor del dólar.
- escasez presupuestaria.

### ANEXO 3

#### INSTALACIONES ACTUALES EN RÍO GALLEGOS

Imagen obtenida de Google Maps con las distancias entre las diferentes unidades y predios de las tres fuerzas armadas que se encuentran en Río Gallegos y éstas, con el puerto de Punta Loyola.

Ilustración 8 Distancias entre Unidades Militares entre sí y Puerto Loyola.



Fuente: Elaboración propia con Google Maps.

Ilustración 9 Distancias en línea recta entre puntos más distantes.



Fuente: Elaboración propia con Google Maps.

## Creación de la Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Imagen obtenida de Google Maps de Río Gallegos, provincia de Santa Cruz, donde se evidencia la existencia de instalaciones del Ejército Argentino, un hospital militar y otras entidades afines en funcionamiento.

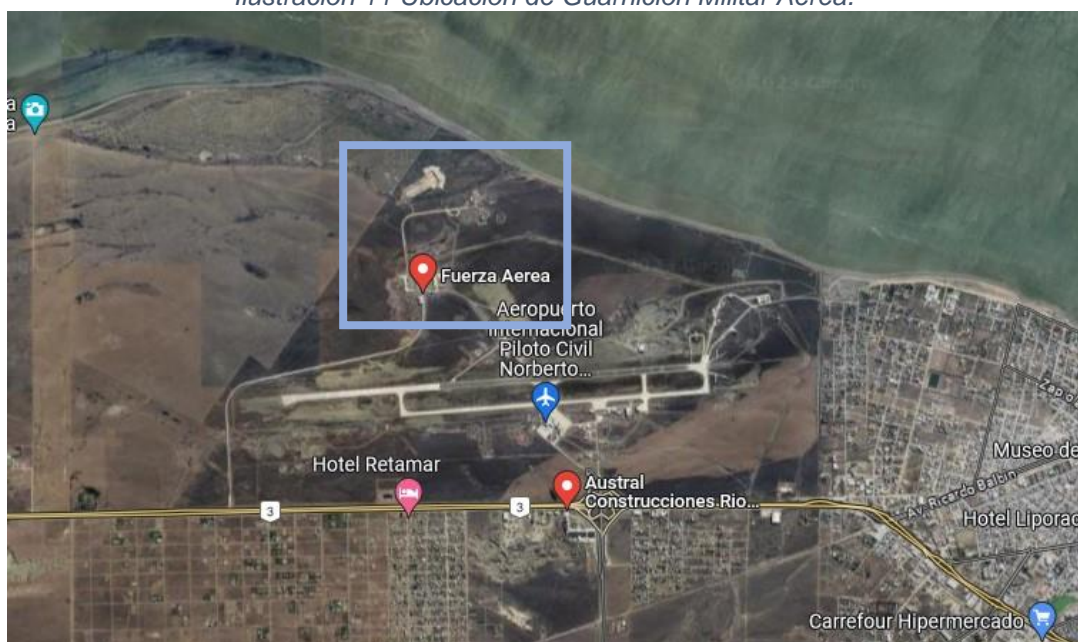
Ilustración 10 Unidades componentes del E.A.



Fuente: Elaboración propia con Google Maps.

Imagen obtenida a través de Google Maps de Río Gallegos, provincia de Santa Cruz, donde se evidencia la existencia de instalaciones y predios de Fuerza Aérea Argentina.

Ilustración 11 Ubicación de Guarnición Militar Aérea.



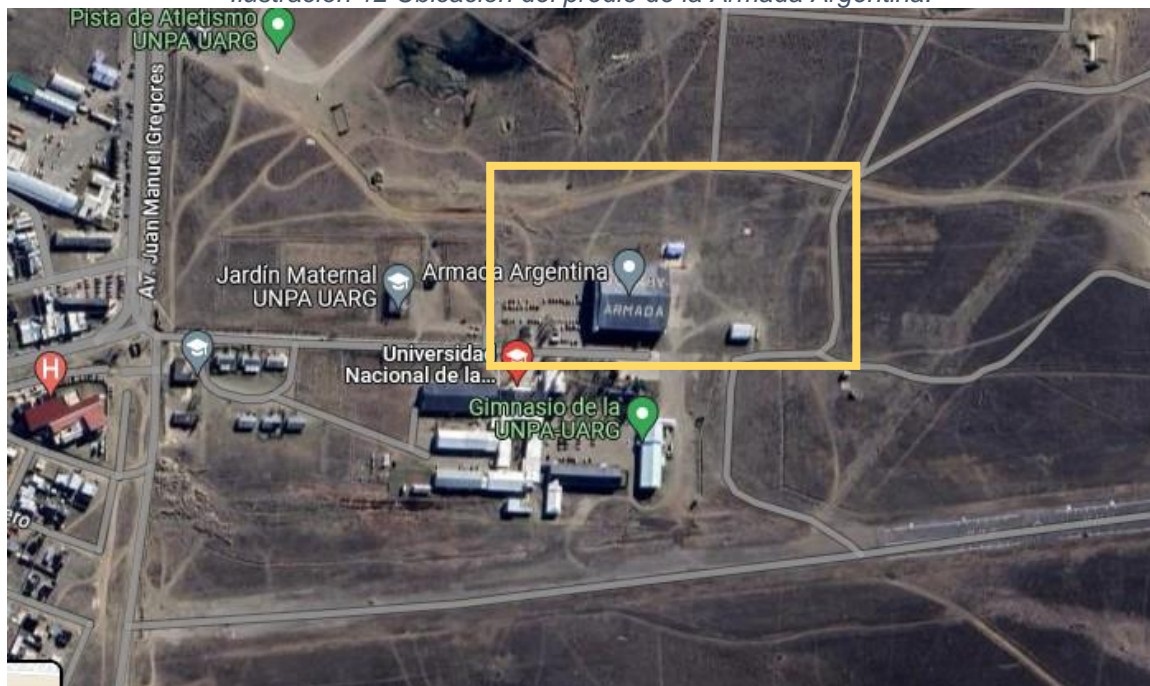
Fuente: Elaboración propia con Google Maps.



Creación de la Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Imagen obtenida a través de Google Maps de Río Gallegos, provincia de Santa Cruz, donde se evidencia la existencia de instalaciones y predios de la Armada Argentina.

*Ilustración 12 Ubicación del predio de la Armada Argentina.*



Fuente: Elaboración propia con Google Maps.

*Ilustración 13 Fotografía actual de las instalaciones de la Armada Argentina en Río Gallegos.*



Fuente: Google Maps.

## BIBLIOGRAFÍA

- Asociación Argentina de Geología Aplicada a la Ingeniería. (2014). Evaluación del riesgo sísmico para Tolhuin, Tierra del Fuego, Argentina, aplicando el programa Selena. *Revista de Geología Aplicada a la Ingeniería y al Ambiente* N° 33, 93-106.
- Boyadjian, S. R. (28 de marzo de 2023). <https://reconciliandomundos.com.ar/la-eterna-problematica-del-gas-en-chile/>.
- Cersofios, N. (2012). *Empleo del instrumento militar en tareas de apoyo al futuro Polo Logístico para Servicios Antárticos Internacionales*. Obtenido de CEFADIGITAL: <http://www.cefadigital.edu.ar/>
- CN Fredmar Cabral de Olivera Junior. (2021). La logística del Comando Conjunto de Amazonia en seguridad social durante la pandemia del Covid-19. *Visión Conjunta* N°25. *Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas de la República Argentina.*, 19-24.
- Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas. (2001). *Doctrina Logística*. 2da. Edición. R.G. 1-154. República Argentina.
- Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas. (2009). *Logística- Transporte para la Acción Militar Conjunta- Proyecto*. PC 14-04. República Argentina.
- Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas. (2011). *PLANCAMIL 2011. Plan de Capacidades Militares 2011*. República Argentina.
- Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas. (2012). *Logística del Material para el Planeamiento de la Acción Militar Conjunta*. PC 14-02. República Argentina.
- Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas. (01 de Diciembre de 2022). Presentación para aprobación del Señor MINDEF. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.
- Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas. (06 de diciembre de 2022). Propuesta de organización, despliegue y evolución de la Guarnición Militar Conjunta Isla Grande de Tierra del Fuego. República Argentina.
- Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas. (s.f.). <https://www.fuerzas-armadas.mil.ar/Noticia-2022-11-10-ejercicio-solidaridad.aspx>.
- Gianola Otamendi, A. (2017). DEFENSAS COSTERAS EN TIERRA DEL FUEGO. Baterías de Ushuaia y el Canal Beagle. *Boletín del Centro Naval* 845, 52.
- Gomez Bombello, A. (2014). *Factibilidad y conveniencia de una Base Integrada Conjunta y Combinada que facilite la logística en la Antártida*. Obtenido de CEFADIGITAL: <http://www.cefadigital.edu.ar/>
- [https://criticasur.com.ar/nota/42938/radar\\_de\\_la\\_polemica\\_no\\_detecta\\_ni\\_un\\_centimetro\\_del\\_espacio\\_aereo\\_argentino/](https://criticasur.com.ar/nota/42938/radar_de_la_polemica_no_detecta_ni_un_centimetro_del_espacio_aereo_argentino/). (13 de julio de 2023).
- <https://findelmundo.tur.ar/es/c/como-llegar-a-tierra-del-fuego/1012> . (s.f.).
- <https://portalportuario.cl/acuerdo-entre-naviera-chilena-tabsa-y-autoridades-permitira-mantener-pago-en-pesos-argentinos/>. (16 de junio de 2023).
- <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/156003> . (s.f.).
- <https://www.argentina.gob.ar/noticias/argentina-reabre-la-x-brigada-en-rio-gallegos-y-asigna-los-aviones-pampa-iii-como-dotacion>. (7 de febrero de 2023).
- <https://www.lacapital.com.ar/informacion-general/peligra-la-conexion-tierra-del-fuego-santa-cruz-el-canal-magallanes-n10072725.html> . (s.f.).
- <https://www.minutofueguino.com.ar/nacionales/crece-la-tensin-entre-tierra-del-fuego-y-las-fuerzas-armadas-por-la-construccion-de-un-polo-logistico.htm>. (28 de septiembre de 2023).

Creación de la Guarnición Militar Conjunta en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

- <https://www.tiempofueguino.com/sismos-en-tierra-del-fuego-el-temor-mas-importante-es-que-nadie-nos-esta-preparando/> . (s.f.).
- <https://www.ushuaia-info.com.ar/articulos/cruce-del-estrecho-de-magallanes-por-territorio-argentino.php> . (s.f.).
- Ilieff, R. (2011). *La conjuntes en las Fuerzas Armadas Argentinas y la problemática del control y la conducción en la Defensa (1983-2005)*. IX Jornadas de Sociología. . Obtenido de Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.: <https://www.academica.org/000-034/746>
- Infobae. (09 de julio de 2023). Obtenido de <http://www.infobae.com/opinion/2023/07/09/9-de-julio-soberania-estrategia-militar-y-ambito-espacial/>
- Ministerio de Defensa. (2010). *Libro Blanco de la Defensa*. República Argentina: Ministerio de Defensa.
- Ministerio de Defensa. (18 de agosto de 2022). Resolución Ministerial N° 1138/22. *Creación de una GUARNICIÓN MILITAR CONJUNTA EN LA PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR*. República Argentina.
- Moyano, P. (2020). *Capacidades de la Armada Argentina ante la ocurrencia de catástrofes de origen natural en la Isla Grande de Tierra del Fuego*. Obtenido de CEFADIGITAL: <http://www.cefadigital.edu.ar/>
- Presidencia de la Nación. (14 de Julio de 2021). Directiva de Política de Defensa Nacional (DPDN 2021). Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina.
- Sibilla, G. (2008). *Reforma logística de la defensa en Argentina. Conceptualización teórica y apuntes prácticos de implementación. Maestría en relaciones y negociaciones internacionales ciclo 2004-2005. FLACSO/Argentina y Univ. de San Andrés en coop. con la Univ. Barcelona*. Obtenido de CEFADIGITAL: <https://cdsa.academica.org/000-034/746.pdf>
- TG Paleo, J. (2022). Palabras del Jefe del Estado Mayor Conjunto con motivo de cumplirse 74 años del EMCFFAA. *Visión Conjunta N°27. Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas*, 2-8.