



## **TRABAJO FINAL INTEGRADOR**

**TEMA:**

**TRANSPORTE ESTRATÉGICO MILITAR CONJUNTO**

**TÍTULO:**

**LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE COMO REQUERIMIENTO  
DEL INSTRUMENTO MILITAR PARA LA REALIZACIÓN DE SUS  
OPERACIONES SEGÚN LA DPDN.**

**AUTOR:** Capitán de Fragata José Luis VILLAR.

**TUTOR:** Teniente Coronel (R) Carlos Federico BECKER FIORETTI.

**Año 2023**

## **1. Resumen.**

El hemisferio sur del continente americano se encuentra inserto en una dinámica compleja de mecanismos de cooperación e integración regional. No es posible advertir el impacto que estas transformaciones pueden producir en el mediano y largo plazo.

Sudamericana posee una dotación de recursos energéticos y naturales no renovables superior a la existente en otras zonas del mundo. Entre otros aspectos significativos podemos destacar la población, superficie cultivable y los bosques naturales. A la vez, se posiciona como una zona relevante en la distribución hídrica mundial de agua dulce.

Las reservas de hidrocarburos se han visto incrementadas a partir de descubrimientos que han tenido lugar en el litoral marítimo brasileño y por la posibilidad de explotar los amplios yacimientos de hidrocarburos no convencionales en Vaca Muerta. Asimismo, América Latina se ha consolidado como la región con la mayor cantidad de especies, ecorregiones y biodiversidad marítima del mundo. Por esta razón, el Instrumento Militar (IM) de la República Argentina debe estar en capacidad de cumplir con todas las tareas de protección y defensa de los objetivos de valor estratégicos impuestos por el poder político.

En toda operación militar, sea en un conflicto de alta intensidad (la clásica operación de combate) o una misión de paz o ayuda humanitaria, todo problema logístico termina siendo un problema de transporte.

Por lo expuesto, el presente trabajo de investigación plantea la importancia que presenta la capacidad de transporte estratégico militar en el ámbito operacional para posibilitar la oportuna proyección de personal y medios militares, a los fines de satisfacer los requerimientos operativos del Estado nacional.

**Palabras clave:** Recursos – Instrumento Militar - Transporte

## Tabla de contenido

Introducción .....	1
--------------------	---

### Capítulo 1

#### Capacidad de transporte estratégico de los países miembros de la O.T.A.N.

1.1 Capacidad de transporte aéreo estratégico .....	10
1.1.1 Solución Internacional de Transporte Aéreo Estratégico (SALIS) .....	11
1.1.2 Organización .....	11
1.1.3 Capacidad de Transporte Aéreo Estratégico (SAC) .....	12
1.1.4 Organización .....	13
1.1.5 Flota Multinacional de Transporte Cisterna Multiusos (MRTT) MMF) .....	13
1.1.6 Organización .....	14
1.2 Capacidad de transporte naval estratégico .....	15
1.2.1 Organización .....	16

### Capítulo 2

#### Capacidad de transporte aéreo estratégico

2.1 El transporte aéreo estratégico en las Fuerzas Armadas argentinas .....	17
2.2 El transporte aéreo estratégico en el Conflicto de Malvinas .....	21

### Capítulo 3

#### Capacidad de transporte marítimo estratégico

3.1 El transporte marítimo estratégico en las Fuerzas Armadas argentinas ..	23
3.2 El transporte marítimo estratégico en el Conflicto de Malvinas .....	28

Conclusiones .....	31
--------------------	----

Bibliografía .....	33
--------------------	----

## **Introducción**

Las Fuerzas Armadas (FFAA) de la República Argentina deben estar en capacidad de cumplir con todas las tareas que les son encomendadas por el poder político, ya sean las correspondientes a su misión principal, o las relativas a las misiones subsidiarias. En función de ello, se podría ordenar la defensa militar de uno o varios objetos de valor estratégico. Esto podría producir el despliegue de personal y material militar para prevenir y repeler un ataque hacia un objeto estratégico. Por otro lado, el afianzamiento de los derechos de soberanía sobre el Sector Antártico Argentino es una política de Estado, en el marco del Tratado Antártico. El Instrumento Militar (IM) contribuye a esto a través del soporte logístico y operativo en la realización de la actividad antártica. Pese a los crecientes requerimientos producidos en los últimos tiempos, el Instrumento Militar (IM), con el devenir de los años y producto de una marcada desinversión presupuestaria, fue perdiendo capacidades operativas de marcada importancia que le permitían la proyección de sus fuerzas hacia distintos lugares de la región y el mundo.

Para países miembros de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), como son los Estados Unidos (EEUU) y España, la capacidad de transporte estratégico se constituye como la columna vertebral en la que se cimientan sus operaciones militares, ya que sin ella no podrían proyectar sus fuerzas a Teatros de Operaciones donde sean requeridas. Sus doctrinas claramente establecen procedimientos de desarrollo, sostenimiento y proyección, no solo de esta capacidad militar, sino también políticas de adquisición de medios, las que son detalladamente analizadas para cumplir con responsabilidades duales, tanto en misiones principales del Instrumento Militar (IM), como así también las que son llevadas a cabo en ámbitos civiles. Dada la importancia que tiene la capacidad de transporte estratégico, se considera necesario poner en evidencia la pérdida de esta capacidad ocurrido con la desafectación del Boeing 707 de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) y los diferentes buques de transporte de la Armada Argentina (ARA).

El objetivo principal del Ministerio de Defensa es contribuir a la defensa de los intereses vitales y estratégicos del Estado. Para lograrlo, desarrolla modos de acción de manera de articular su accionar en apoyo con los lineamientos generales de la política exterior. Para potencias medias como pretende ser la República Argentina, evaluar debidamente el desarrollo de tensiones en proximidades de las rutas comerciales y

recursos estratégicos resulta indispensable, toda vez que las condiciones de explotación que se pacten puedan afectar la seguridad y la viabilidad de sus proyectos de desarrollo económico-social.

Resulta primordial, en consecuencia, que la República Argentina contemple adecuadamente la situación de grandes espacios territoriales efectiva o potencialmente provechosos por la existencia de recursos naturales, teniendo en cuenta la situación en el Atlántico Sur y el marco jurídico internacional aplicable al Sector Antártico Argentino en virtud de la vigencia del Tratado Antártico. Los cambios económicos han revitalizado la disputa por los recursos naturales estratégicos y por el control de las rutas de comercio que transportan dichos recursos desde sus zonas de extracción hacia las de producción y consumo. La creciente demanda mundial de agua dulce, petróleo, gas, minerales y alimentos, entre otros bienes escasos, se vislumbra como potencial fuente de conflictos entre Estados (PEN, DPDN, 2021).

Partiendo de estas premisas, los objetivos fundamentales y permanentes de la política de Defensa argentina son: (Libro Blanco de la Defensa, 2015, pág. 36)

- “1. proteger la vida y libertad de sus habitantes;*
- 2. garantizar y salvaguardar de modo permanente la soberanía, la independencia y la autodeterminación de la Nación;*
- 3. preservar su integridad territorial y*
- 4. protección de sus recursos estratégicos.”*

A los efectos de asegurar la protección de los intereses vitales y estratégicos, deben mantenerse y potenciarse los mecanismos necesarios para el control, la vigilancia, el reconocimiento y la producción de inteligencia militar estratégica de los espacios aeroespaciales, marítimos, terrestres y ciberespaciales. Estas capacidades deben ser utilizadas según niveles de disuasión razonables, en cumplimiento de la misión primaria y esencial del Instrumento Militar (IM) (PEN, DPDN, 2021).

Los derechos argentinos de soberanía sobre el Sector Antártico Argentino, constituye un interés ineludible como integrante del territorio nacional, en el marco de la plena vigencia del Tratado Antártico y su Protocolo Ambiental (PEN, DPDN, 2021).

El Ministerio de Defensa colabora en el cumplimiento de ese objetivo a través de la asistencia logística y operativa en el desarrollo de la actividad antártica, realizada por las capacidades operativas del Instrumento Militar (IM). Al respecto, el Ministerio de

Defensa se encuentra en un proceso de optimización de las capacidades logístico-operativas antárticas de sus Fuerzas Armadas, a los efectos de fortalecer la presencia nacional y continuar aumentando el desarrollo de la actividad científica argentina en dicho continente (PEN, DPDN, 2021).

Luego de enunciar algunos de los lineamientos generales que orientan la política de Defensa Nacional, es necesario presentar un conjunto de principios básicos que continúan estructurando el funcionamiento del Instrumento Militar (IM). A saber: (PEN, DPDN, 2021, pág. 21)

*“La misión principal consiste en disuadir, conjurar y/o repeler agresiones militares externas de origen estatal, lo cual constituye el principio ordenador de su diseño, planificación, organización, despliegue y funcionamiento.”*

En caso de ser necesario, el Ministerio de Defensa podrá ordenar la formación de un mecanismo de defensa militar para proteger algún objeto de valor estratégico. Esto podría generar el despliegue de una capacidad preferentemente militar para prevenir y repeler un eventual ataque contra un objeto de valor estratégico, o bien, como resultado de la necesidad de tener un dispositivo de defensa militar a causa de un evento estratégico (por ejemplo, una cumbre presidencial) (PEN, DPDN, 2021).

Al hacer mención de la misión principal es pertinente recordar las misiones complementarias de las Fuerzas Armadas. Éstas son las que se detallan a continuación: (PEN, DPDN, 2021, pág. 22)

- “1. Participar de las operaciones multilaterales aprobadas por NACIONES UNIDAS, siguiendo los lineamientos definidos por la política exterior del gobierno nacional.*
- 2. Participar en la construcción de sistemas de coordinación y cooperación propios del sector de la Defensa a nivel regional suramericano y/o subregional, siguiendo los lineamientos que orientan la política exterior del gobierno nacional. Esto contempla la participación en eventuales operaciones multilaterales que dichos organismos pudieran emprender de conformidad con los principios fijados por las NACIONES UNIDAS.*
- 3. Brindar apoyo a la comunidad nacional y/o de otros países.*
- 4. Participar en operaciones de seguridad interior, de acuerdo a las*

*limitaciones y previsiones previstas en la Ley N° 24.059 de Seguridad Interior y en la Ley N° 25.520 de Inteligencia Nacional y sus respectivas modificatorias.*

*5. Participar en la planificación, dirección y ejecución de la actividad logística antártica, de conformidad con la Política Nacional Antártica definida por el MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO, contribuyendo así a afianzar los derechos argentinos de soberanía en dicho continente.”*

La realización de operaciones multilaterales del Instrumento Militar (MI) relacionadas con las Naciones Unidas, así como su potencial cooperación en la construcción de un Sistema de Defensa Regional, resultan fundamentales a los efectos de incrementar los niveles de confianza e interoperabilidad militar. Para lo enunciado en el párrafo anterior, es imperioso la participación activa en las actividades de orden regional suramericano en las que resulte necesaria la intervención en misiones multilaterales para asegurar la paz y/o mitigar el impacto de desastres naturales. De igual manera, se debe procurar realizar ejercitaciones y acciones de carácter combinado que pudieran surgir en el marco de las reciprocidades en el hemisferio Sur.

Para el correcto planeamiento de todas las capacidades necesarias para el Instrumento Militar (MI), el efectivo desarrollo y fortalecimiento de las capacidades de transporte estratégico es fundamental para poder cumplir con las misiones principales y complementarias. A causa de ello, es menester contar con un sistema de movilidad estratégica, infraestructura territorial y conectividad en los ambientes operacionales de interés. Los conflictos actuales imponen la adopción de conceptos actualizados, universales y basados en la experiencia más reciente. Por esta razón, se adoptan, en algunos casos, aquellos empleados por organizaciones internacionales, apuntando a la estandarización necesaria de las Fuerzas Armadas argentinas, pero manteniendo las particularidades de cada una de estas Instituciones (De Luca, 2021).

En el trabajo realizado por el Señor Capitán De Luca de la Armada Argentina, se buscó analizar las características generales y particulares que requieren los transportes navales modernos y su intermodalismo con los medios de la Fuerza Aérea Argentina y del Ejército Argentino para un efectivo y seguro traslado de personal y material en la región marítima, para el cumplimiento de las operaciones del Instrumento Militar (IM). Así mismo, en el mencionado trabajo, se analizó la conveniencia de la adquisición en el

extranjero, la construcción de buques en astilleros nacionales o el alquiler de barcos civiles con las capacidades y características internacionales, que cumplan con la reglamentación y procedimientos vigentes relacionados con el transporte militar marítimo y conjunto, para permitirle al Estado Mayor Conjunto cumplir con sus obligaciones y lograr recuperar la capacidad de transporte estratégico nacional (De Luca, 2021).

La Armada Argentina, entre los años 1978 y 1979 incorporó tres buques de transporte naval tipo Costa Sur, luego de que los anteriores buques de este tipo llegaran al fin de su vida útil. Se denominaron A.R.A. Bahía San Blas, A.R.A. Canal de Beagle y A.R.A. Cabo de Hornos. Las tres unidades navales fueron asignadas al Comando de Transportes Navales a partir de 1978. Tenían por finalidad unir a todos los puertos patagónicos y del litoral fluvial, transportando cargas diversas. Tuvieron una marcada participación en el conflicto de las Islas Malvinas en 1982, trasladando personal y material entre el continente y estas islas. En el año 1989, el A.R.A. Bahía San Blas participó de las operaciones de contención de la contaminación y salvamento en la zona de Puerto Arturo en la Antártida, luego del hundimiento del transporte polar A.R.A. Bahía Paraíso. En el año 1991, participó en el conflicto del Golfo Pérsico, transportando elementos de ayuda humanitaria, como víveres, agua y trigo. En el año 1992 replegó cuatro lanchas patrulleras de la Armada Argentina que habían participado en el Golfo de Fonseca, Honduras, para las Naciones Unidas

El A.R.A. Cabo de Hornos también integró en 1992 la Fuerza de Paz de las Naciones Unidas, al transportar a la ex Yugoslavia personal del Ejército Argentino. El A.R.A. Canal de Beagle también transportó lanchas patrulleras al Golfo de Fonseca, Honduras y extrajo hidrocarburos del buque A.R.A. Bahía Paraíso, evitando así la polución marina al igual que su similar, el A.R.A. Bahía San Blas.

El Mayor Funes, en su estudio sobre el Transporte Aéreo Estratégico, hace hincapié en la situación de la Fuerza Aérea Argentina (FAA), con el devenir de los años y producto de una constante desinversión presupuestaria. Menciona como se fue perdiendo capacidades operativas de alta importancia que le permitían la proyección de fuerzas del Instrumento Militar (IM) hacia distintos lugares del mundo. Bajo este marco doctrinario, encontramos la capacidad de transporte aéreo estratégico que con la desafectación del sistema de armas Boeing 707 (B-707), el Estado argentino no ha podido recuperar. (Funes, 2017)

En este sentido, la reciente incorporación del Boeing 737-700 a la Fuerza Aérea Argentina (FAA) permite paliar la situación pero presenta capacidad de transporte

de personal y carga menores que sus antecesores. Como así también menor alcance. Otro punto considerado en este estudio fue la importancia que le atribuyen a esta capacidad organizaciones internacionales. Para países miembros de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), la capacidad de transporte aéreo estratégico se presenta como la capacidad más relevante de la cual dependen sus misiones militares. Sus doctrinas establecen planes de desarrollo, sostenimiento y proyección, no solo de esta capacidad militar, sino también políticas de adquisición de medios aéreos, para cumplir con responsabilidades duales, tanto en misiones principales del Instrumento Militar (IM), como así también las que son llevadas a cabo en ámbitos civiles. (Funes, 2017)

La Argentina posee una estrategia netamente defensiva, pero esto no quiere decir que sus fuerzas no necesiten una importante capacidad de proyección. De hecho, en los requerimientos de las fuerzas de paz, Argentina contribuye actualmente con efectivos en ocho misiones: Chipre, Colombia, Sahara Occidental, República Centroafricana, Oriente Medio, Sudán del Sur, India y Pakistán y el Líbano. Estos despliegues hablan a las claras de la necesidad de contar con medios logísticos conjuntos adecuados para poder operar con países aliados (Zarza, 2013).

La logística, en el planeamiento, es de tal importancia que condiciona la ejecución de las operaciones militares. No considerar este aspecto en el diseño de toda campaña militar, significa llevar a cabo esfuerzos inútiles que pueden ocasionar inconvenientes en la ejecución. Es necesario disponer de una fuerza logística conjunta expedicionaria con una capacidad de transporte que permita la proyección, de por lo menos, una fuerza de tareas conjunta/brigada a cualquier lugar de América latina. Esta posibilidad de proyección le permitirá, al Instrumento Militar (IM), alcanzar una capacidad logística de interoperabilidad regional adecuada. Es importante, para la logística operacional, la capacidad de transporte que se requiere para el despliegue y repliegue en las operaciones. Es común decir que todo problema logístico, en definitiva, es un problema de transporte (Zarza, 2013).

En el caso de las Fuerzas Armadas argentinas, el transporte lo centraliza y proporciona el Comando de Transporte Conjunto de las Fuerzas Armadas, para llevar personal y material a la zona del Teatro de Operaciones. Es importante remarcar que se ha producido un área de vacancia en el transporte aéreo estratégico en las Fuerzas Armadas argentinas, que solo ha tenido un paliativo con la incorporación de un medio de inferiores capacidades. Esto pone en evidencia la dificultad de proyectar las operaciones

del Instrumento Militar (IM) a cualquier punto de Latinoamérica. Tal como lo requiere la Directiva Política de Defensa Nacional vigente. Es oportuno considerar que no siempre ha sido así (Zarza, 2013).

Una de las principales características que posee esta capacidad militar es la de ser la columna vertebral en las Fuerzas Armadas modernas, puesto que es el principal sostén de las operaciones de apoyo al combate dada por sus múltiples utilidades (transporte de personal, abastecimiento aéreo, evacuación sanitaria, traslado aéreo, reabastecimiento, entre otras).

El transporte naval de las Fuerzas Armadas argentinas dispone de solo dos unidades de transporte. El A.R.A. Canal de Beagle que participa de las Campañas Antárticas de Verano (C.A.V.) realizando la provisión de material a las diferentes bases en el sector antártico; y el A.R.A. San Blas que pasó a depender del Comando Naval Anfibio y Logístico, con sus capacidades disminuidas a la espera de tareas de mantenimiento en algún astillero a determinar. En el año 2019, el A.R.A. Cabo de Hornos pasó a retiro. Tanto en la paz como en la guerra, nos vemos obligados a realizar operaciones de transporte, lo que claramente representa una capacidad indispensable que las Fuerzas Armadas deben poseer a fin de cumplir con las exigencias que demanda el Estado Nacional. En correspondencia con todo lo planteado anteriormente surgió el siguiente interrogante para este trabajo de investigación: ¿Con qué capacidades de transporte debe contar el Instrumento Militar para satisfacer las necesidades planteadas en la Directiva de Política de Defensa Nacional?

Como alcance de este trabajo, se tomaron como punto de partida hechos relacionados con la utilización del transporte estratégico posteriores a la Segunda Guerra Mundial, continuando con el desarrollo que se centró en el análisis de las capacidades operativas desempeñadas por el Instrumento Militar (IM) en materia de transporte y que poseen aspectos de relevancia dados por los objetivos de este trabajo de investigación. Podremos apreciar las principales misiones llevadas a cabo por las Fuerzas Armadas argentinas en el conflicto de las Islas Malvinas; y de esta manera, poder dimensionar la importancia de la capacidad de transporte. En este sentido, se realizó una descripción de las doctrinas empleadas por las grandes potencias que han llevado adelante operaciones de proyección de sus fuerzas hacia escenarios distantes de sus bases de asiento.

Como limitante de esta investigación, solo se realizó un análisis de la necesidad e importancia de contar con la capacidad de transporte estratégico en el nivel

operacional, pero sin orientarnos a recomendar la obtención de un medio en particular, lo que podría ser objeto de otra investigación. Éste estudio solo estará orientado a la capacidad de transporte brindado por medios aéreos y navales. No se tendrá en cuenta medios terrestres que realizan operaciones de transporte de menores proporciones.

Los aportes de este trabajo de investigación se centran en un análisis de las principales competencias de la capacidad de transporte estratégico y su vinculación con el nivel operacional, realizando un aporte teórico a los niveles de decisión encargados de la planificación y obtención de los medios más apropiados para esta capacidad; brindando fundamentos a los encargados de desarrollar el diseño futuro del Instrumento Militar. Así mismo, se trató de brindar una noción de la situación concreta con que las instituciones militares han manifestado con el correr de los años, hasta alcanzar la inexistencia casi total de la mencionada capacidad militar.

Para ello se fijó, como objetivo general, evaluar las capacidades de transporte que requiere el Instrumento Militar (IM) para satisfacer los requerimientos del Estado Nacional. Para alcanzarlo se plantearon tres objetivos específicos: analizar las capacidades del transporte del Instrumento Militar (IM) empleadas por países rectores; analizar las capacidades del transporte aéreo que contribuyen al cumplimiento de las misiones principal y subsidiarias del Instrumento Militar (IM) y analizar las capacidades del transporte naval que contribuyen al cumplimiento de las misiones principal y subsidiarias del Instrumento Militar (IM). Con los objetivos planteados, el supuesto de este trabajo consistió en: sin una apropiada planificación y obtención de los medios que permitan alcanzar una adecuada capacidad de transporte estratégico, no será posible realizar todas las operaciones militares que demande la proyección de fuerzas para la protección de los intereses del Estado Nacional.

El tipo de trabajo desarrollado fue de carácter descriptivo, analizando material doctrinario, publicaciones pertinentes, revistas militares y medios digitales. Se analizó el abordaje realizado por países rectores y organizaciones internacionales en cuanto a sus capacidades de transporte y medios empleados. Se realizó un análisis exhaustivo de los diferentes requerimientos que debe cubrir el Instrumento Militar (IM) en función de las necesidades del Estado. Luego se procuró dimensionar las distancias y volúmenes a trasladadas en función de las zonas de interés y operaciones militares requeridas. Por otra parte, mediante el estudio pormenorizado del estado de la capacidad de transporte

conjunto, y el análisis comparado con modelos de países rectores, se realizó un aporte a la doctrina del nivel operacional.

El trabajo se estructuró en tres capítulos. En el primero se analizaron las capacidades del transporte del Instrumento Militar (IM) empleadas por países rectores. Se investigaron diferentes operaciones realizadas a través de la historia. En el segundo se consideró el alcance y relevancia propios de la capacidad de transporte aéreo estratégico que de las Fuerzas Armadas argentinas. Se mencionaron las participaciones en el ámbito de la ONU y principalmente en el Conflicto de Malvinas. En el tercero se buscó demostrar la injerencia de la capacidad de transporte marítimo estratégico en el éxito de las operaciones militares. Se plasmó la necesidad de contar con esta capacidad desde su empleo en las diversas operaciones posibles, como así también, desde su utilización en el Conflicto de Malvinas.

## **Capítulo 1**

### **Capacidad de transporte estratégico de los países miembros de la O.T.A.N.**

En este capítulo, se realizó un análisis de los aspectos principales de la capacidad de transporte estratégico empleado por los principales países miembro de la OTAN. Se observó cómo fue su participación en distintas operaciones y misiones. Comprobaremos la relevancia que le asignan los países rectores a la capacidad de transporte que se encarga de la proyección de sus fuerzas hacia sus zonas de influencia.

#### **1.1 Capacidad de transporte aéreo estratégico**

Las capacidades de transporte aéreo estratégico efectivo son vitales para asegurar que los países miembros de la OTAN puedan proyectar sus fuerzas y equipos rápidamente donde sea que se necesiten. Es por eso que algunos países aliados y socios de la OTAN unen sus recursos para permitir que la Alianza se beneficie de la comunidad, la interoperabilidad y las economías de escala. Con la unificación de los recursos, los miembros de la OTAN se benefician de las economías de escala y tienen la posibilidad de adquirir activos colectivamente que serían demasiado costosos para los países de manera individual (OTAN, 2023).

En cuanto a las capacidades de transporte aéreo estratégico, hay tres programas pensados para brindar a la Alianza esta capacidad: la Solución Internacional de Transporte Aéreo Estratégico (SALIS), la Capacidad de Transporte Aéreo Estratégico (SAC) y la Flota Multinacional de Transporte Cisterna Multiusos (MRTT) (MMF). Estos programas permiten capacidades versátiles y flexibles, incluido el apoyo a las operaciones y misiones de la OTAN; realizar evacuaciones sanitarias civiles y militares; transporte de equipo civil y militar; entregar ayuda humanitaria después de situaciones de crisis o desastres naturales; y proporcionar reabastecimiento de combustible en vuelo (OTAN, 2023).

Estos programas de transporte aéreo estratégico de la OTAN han permitido una estrecha cooperación con otras organizaciones internacionales, como la Unión Europea (UE), las Naciones Unidas (NU) y la Unión Africana (UA) (OTAN, 2023).

### **1.1.1 Solución Internacional de Transporte Aéreo Estratégico (SALIS)**

La Solución Internacional de Transporte Aéreo Estratégico (SALIS) es una asociación de nueve países (Bélgica, Chequia, Francia, Alemania, Hungría, Noruega, Polonia, Eslovaquia y Eslovenia) que contratan aeronaves Antonov AN-124-100, lo que les garantiza disponibilidad de hasta cinco aeronaves, tres de las cuales están listas para su utilización en unos pocos días en caso de crisis y una adicional, y dos sujetas a disponibilidad; en apoyo de operaciones y misiones nacionales, de la OTAN y de la UE (OTAN, 2023).

Está administrada por la Agencia de Adquisiciones y Apoyo de la OTAN (NSPA). Es un mecanismo de cooperación multinacional creado por iniciativa de dos o más países miembros de la OTAN que desean cooperar en actividades comunes de apoyo. En octubre de 2021, la NSPA firmó un nuevo contrato de cinco años con *Antonov Logistics SALIS*, una empresa con sede en Alemania. Reemplazó los contratos anteriores de SALIS, de los cuales el último finalizó en diciembre de 2021. El contrato se modificó en mayo de 2022, tras el impacto de la invasión rusa en Ucrania en la disponibilidad de la flota y su capacidad de mantenimiento. Además del avión AN-124, el contrato actual también incluye capacidad de transporte en otros aviones de carga grandes, incluido el II-76, sujeto a disponibilidad (OTAN, 2023).

A la luz de este contrato, los países pertenecientes a la SALIS tienen garantizada la capacidad de transporte aéreo estratégico para carga de gran tamaño según la cuota parte acordada de horas de vuelo por año (OTAN, 2023).

### **1.1.2 Organización**

El contrato SALIS permite garantizar la disponibilidad de un avión Antonov AN-124-100 con un preaviso de 72 horas, acceso a un avión adicional con un preaviso de seis días, a un avión AN-124-100 adicional con un preaviso de nueve días y a dos aviones adicionales AN-124-100 sujeto a disponibilidad. Los países del consorcio se han comprometido a utilizar las aeronaves durante un mínimo de 1.500 horas de vuelo al año. En 2022 se han usado un total de 2.103 horas de vuelo a través del contrato SALIS (OTAN, 2023).

Una aeronave Antonov AN-124-100 puede transportar hasta 120 toneladas de carga. Los países pertenecientes a la SALIS han utilizado estas

aeronaves en el pasado para transportar equipos hacia y desde Afganistán, llevar ayuda a las víctimas del terremoto de octubre de 2005 en Pakistán y transportar a las fuerzas de paz de la Unión Africana dentro y fuera de Darfur (OTAN, 2023).

Durante la pandemia de COVID-19, SALIS les permitió a los países participantes a transportar el equipo médico que se necesitó con urgencia. SALIS también ayudó a algunos países contratantes a evacuar equipos durante la retirada de las fuerzas internacionales de Afganistán en 2021. Durante 2023, está ayudando a los países contratantes a entregar equipos a los grupos de batalla multinacionales de la OTAN en Europa Central y Oriental, reforzando la presencia militar de la OTAN en esa zona (OTAN, 2023).

### **1.1.3 Capacidad de Transporte Aéreo Estratégico (SAC)**

El segundo programa destinado a proporcionar a los países miembros de la OTAN acceso al transporte aéreo estratégico es la Capacidad de Transporte Aéreo Estratégico (SAC), que ha adquirido tres aeronaves de transporte Boeing Globemaster III C-17 en nombre de un grupo de once Aliados de la OTAN (Bulgaria, Estonia, Finlandia, Hungría, Lituania, los Países Bajos, Noruega, Polonia, Rumania, Eslovenia y los Estados Unidos) y un país socio (Suecia). La membresía a este programa permanece abierta a otros países previo acuerdo de los miembros del consorcio (OTAN, 2023).

La primera aeronave C-17 se entregó en julio de 2009 y la segunda y tercera la siguieron en septiembre y octubre de 2009, respectivamente. El operador del SAC es el Ala de Transporte Aéreo Pesado (HAW) de la OTAN en la Base Aérea 47 de las Fuerzas de Defensa Húngaras en Pápa (OTAN, 2023).

El HAW es operado por personal militar de todos los países participantes. Las operaciones han incluido apoyo a la Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad (Afganistán), la Fuerza de Kosovo (KFOR), la Operación Protector Unificado en Libia, la ayuda humanitaria en Haití y Pakistán, el mantenimiento de la paz en África y la asistencia a las autoridades polacas tras el desastre aéreo de Smolensk en Rusia. Se realizaron dos vuelos

humanitarios de SAC para ayudar a las víctimas en Barbados y Guadalupe después del huracán Irma en 2017 (OTAN, 2023).

El SAC también transportó equipo de protección personal esencial a varios de sus miembros durante el pico de COVID-19 en 2020. En 2021, se realizaron vuelos de SAC a Afganistán para colaborar con la evacuación de personal de países aliados y socios, y afganos afiliados a la OTAN y las familias de los países afiliados a la SAC, tras el colapso del gobierno afgano y las Fuerzas de Seguridad y Defensa Nacional Afganas. En 2022, el SAC transportó unidades de extinción de incendios de Rumania a Francia para ayudar a combatir los incendios forestales (OTAN, 2023).

Luego de los devastadores terremotos que azotaron Türkiye en febrero de 2023, el SAC realizó nueve vuelos para transportar 340 toneladas de equipos y personal urgentes al país en nombre de Finlandia, los Países Bajos, Rumania, Suecia y los Estados Unidos (OTAN, 2023).

#### **1.1.4 Organización**

El Boeing Globemaster III C-17 es uno de los aviones de transporte más versátiles del mundo, capaz de transportar 77.000 kilogramos de carga a lo largo de 4.450 kilómetros (2.400 millas náuticas). La aeronave puede realizar operaciones de transporte aéreo táctico, misiones de lanzamiento desde el aire y evacuaciones aeromédicas en los entornos más difíciles y las condiciones más austeras (OTAN, 2023).

Las tres aeronaves SAC están configurados y equipados con el mismo estándar general que los C-17 operados por la Fuerza Aérea de los EE.UU. Las tripulaciones y el personal de apoyo están capacitados y estandarizados para las misiones acordadas por los países integrantes. Estas aeronaves se utilizan para cumplir con los requisitos nacionales, pero también podrían emplearse para operaciones y misiones de la OTAN, las Naciones Unidas y la Unión Europea, o para otros fines internacionales según la solicitud de un país participante (OTAN, 2023).

#### **1.1.5 Flota Multinacional de Transporte Cisterna Multiusos (MRTT) (MMF)**

Seis países miembros de la OTAN participan en el MRTT: Bélgica, Chequia, Alemania, Luxemburgo, Países Bajos y Noruega. Proporciona

capacidades de transporte estratégico, reabastecimiento de combustible en vuelo y evacuación médica a los países participantes (OTAN, 2023).

El programa se basa en un concepto de uso compartido, a través de un Memorando de Entendimiento (MoU), en el que los países participantes comparten las aeronaves y los costos mientras se benefician de las economías de escala (OTAN, 2023).

La capacidad básica de transporte de combustible es de 111 toneladas y permite que las aeronaves cumplan misiones de reabastecimiento de combustible en vuelo sin necesidad de tanques de combustible adicionales. Además, pueden proporcionar un caudal de combustible máximo de aproximadamente 2.200 litros por minuto, utilizando un brazo o un mecanismo de manguera y embudo. De esta manera pueden abastecer rápidamente de combustible a todas las aeronaves de los países participantes (F-16, F-35, C-17, Eurofighter, Tornado y Gripen) y la mayoría de las otras aeronaves utilizadas dentro de la OTAN (OTAN, 2023).

La flota MRTT es uno de los proyectos de alta visibilidad de la OTAN, cuyo objetivo es aprovechar la estandarización de equipos, entrenamiento, doctrina y procedimientos para asegurar economías de escala e interoperabilidad (OTAN, 2023).

### **1.1.6 Organización**

La flota MRTT posee siete aeronaves que están en servicio. Se espera la incorporación de dos aeronaves más en 2024, mientras que la décima se recibirá a fines de 2026 (OTAN, 2023).

La flota pertenece a la OTAN y está gestionada por la Agencia de Adquisiciones y Apoyo de la OTAN (NSPA). El equipo de NSPA MMF tiene su sede en Capellen, Luxemburgo, pero reciben apoyo desde otros lugares, incluidos Eindhoven, Colonia-Wahn, Bonn y Getafe (OTAN, 2023).

La flota es operada por la Unidad Multinacional de Transporte de Tanques Polivalentes (MMU), compuesta por personal militar de los países participantes. La Unidad tiene su base en la Base de Operaciones Principal (MOB) en Eindhoven, Países Bajos, y la Base de Operaciones Avanzada (FOB) en Colonia, Alemania (OTAN, 2023).

## 1.2 Capacidad de transporte naval estratégico

La Alianza, desde que empezó a operar ha buscado siempre convertir sus fuerzas de defensa del territorio de los países miembros en fuerzas de proyección, capaces de defender los intereses de esos mismos países lejos de sus fronteras, o de implementar los mandatos de organizaciones internacionales como Naciones Unidas (Ágreda, 2009).

Sin embargo, ninguno de sus países miembro ha acompañado con hechos a corto plazo sus intenciones (Ágreda, 2009).

La disponibilidad de medios orgánicos de transporte naval es menor que la de medios aéreos. Ya en el Conflicto de Malvinas, en el año 1982, 54 de los 80 buques que utilizaron los británicos en las operaciones eran mercantes civiles. En el año 2023, la proporción debería ser mayor para una proyección de fuerzas similar dado que han disminuido los recursos susceptibles de ser movilizados en corto preaviso (Ágreda, 2009).

La OTAN ha abandonado, hace tiempo, la pretensión de poseer suficientes medios orgánicos de transporte naval estratégico. Se observa que la tendencia es la tercerización de los servicios en la medida de lo posible. Sin embargo, procuran no perder de vista los medios nacionales disponibles con un mínimo preaviso (Ágreda, 2009).

Para ello necesitan relevar y coordinar ciertas condiciones previas (Ágreda, 2009):

- Tener identificados y localizados los medios de transporte civiles posibles de ser utilizados en los distintos tipos de operaciones militares, al igual que sus capacidades y características para de su utilidad en operación futura.
- Tener establecidos procedimientos para la contratación, confiscación o embargo de los medios en cuestión.
- Tener definidos los procedimientos a emplear para el uso de dichos medios navales. Si se va a contratar a la tripulación con los buques en función de su disposición y del tipo de escenario en el que se vaya a operar, o bien, si se va a sustituir la tripulación por personal de la Armada.

- Realizar las ejercitaciones necesarias para asegurar la compatibilidad de los medios y establecer los apoyos que sean necesarios para tripular los buques.
- Establecer las debidas compensaciones en razón de la disponibilidad de los medios.

### **1.2.1 Organización**

Para hacer frente a la deficiencia de las capacidades de transporte marítimo estratégico de la Alianza, nueve países miembros de la OTAN (Canadá, Dinamarca, Hungría, Italia, los Países Bajos, Noruega, Portugal, España y el RUGB) firmaron un acuerdo que resultó en la formación del Comité Directivo de Transporte Marítimo Multinacional (MSSC) en una reunión en diciembre de 2003 (MCCE, 2023).

La escasez de las capacidades de transporte marítimo estratégicas de los países miembros de la Alianza es más actual que nunca. Debido a la continuidad de las cadenas logísticas globales, existe un fuerte aumento en la demanda de transporte marítimo. Todos los buques Ro-Ro están totalmente empleados por tiempo creciente y por períodos más prolongados. Esto resulta en un rápido cambio del escenario para los tipos de embarcaciones que los militares prefieren para transportar carga militar. Además, los buques adecuados no están fácilmente disponibles (MCCE, 2023).

A través del MSSC, los países miembros de la OTAN han unido sus recursos para garantizar el acceso a buques especiales, lo que le da a la Alianza la capacidad de transportar rápidamente fuerzas y equipos por mar (MCCE, 2023).

## Capítulo 2

### Capacidad de transporte aéreo estratégico

En este capítulo se realizó un análisis del alcance e injerencia de la capacidad de transporte aéreo estratégico de las Fuerzas Armadas argentinas. Se mencionaron las participaciones en el ámbito de la ONU y principalmente en el Conflicto de Malvinas. Comprobaremos la relevancia que esta capacidad de transporte estratégico tiene para la proyección de fuerzas hacia las zonas donde son requeridas para el cumplimiento de diversas operaciones.

#### 2.1 El transporte aéreo estratégico en las Fuerzas Armadas argentinas

Las responsabilidades relacionadas a la función del Transporte Militar Conjunto están delegadas en el Comando de Transporte Conjunto (COTRAC). Este comando tiene como misión planificar, organizar, dirigir, controlar y coordinar esta función con los medios asignados, a fin de satisfacer los requerimientos que imponga el Nivel Estratégico Militar (PC 14-02, 2019, pág. 34).

De la misma manera menciona que es el responsable de planificar, ejecutar y proveer transporte como así también controlar y dirigir el movimiento por los modos tierra, aire y agua y operación de terminales en apoyo a la proyección, despliegue, distribución, empleo, sostenimiento y redespliegue de las fuerzas conjuntas asignadas al/los Comando/s Operacional/es designado/s, como así también el apoyo a las operaciones conjuntas de los respectivos Comando/s Operacionales apoyados, según sea requerido y surgido del planeamiento militar conjunto (PC 14-02, 2019, pág. 35).

En ese comando se centralizan todos los requerimientos de transporte, analizado el modo en que serán empleados los medios y asignando prioridades a cada uno de ellos. Una vez determinadas las prioridades, será el Comandante del Comando de Transporte Conjunto quien asignará las misiones de transporte aéreo al Comando de Transporte Aéreo respectivo (PC 10-02, 2012) .

Este Comando de Transporte Aéreo tiene la responsabilidad de satisfacer las necesidades y los requerimientos de sostén logístico del Comando de Transporte

Conjunto por modo aéreo. De esta manera se configura el comando y control de todas las operaciones de transporte aéreo estratégico (RAC-3, 2010).

Habiendo enunciado los integrantes de la cadena del transporte aéreo estratégico, podemos citar una serie de eventos en los cuales las Fuerzas Armadas tuvieron una participación directa en las operaciones militares. Es por ello que debemos mencionar intervenciones en misiones como:

### **El Congo**

El 28 de julio de 1960, el presidente de la Nación doctor Arturo Frondizi aceptó la solicitud del Secretario General de las Naciones Unidas U. Thant para participar en la “Operación de las Naciones Unidas en el Congo” (O.N.U.C.) y designó una comisión de oficiales de la Fuerza Aérea Argentina que se extendió seis meses, a partir del 28 de julio de 1960 por Decreto N° 10579-BAP N° 1638 (Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2016).

Entre julio de 1960 y enero de 1963, la Fuerza Aérea Argentina, despliega cuatro contingentes que suman un total de 47 oficiales y 75 suboficiales. Los oficiales forman parte de los estados mayores, planas mayores y las tripulaciones de transporte aéreo, realizan misiones de reconocimiento, exploración, búsqueda y rescate, abastecimiento, traslado de autoridades de la ONU y tropas, evacuación sanitaria y apoyo humanitario (Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2016).

### **El Golfo**

El 10 de enero de 1991, el avión Hércules KC-130, matrícula TC-69, despegó desde el Aeropuerto Internacional de Ezeiza y transporta personal de la Armada Argentina y un helicóptero Alouette III hasta Fujairah (Emiratos Árabes Unidos) (Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2017).

A requerimiento de la ONU, y basado en ciudad italiana de Pisa, realiza cuatro penetraciones en la zona aérea de actividad bélica del golfo Pérsico durante dos meses, volando 125 horas, evacuando 185 personas y transportando carga (Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2017).

Entre enero y mayo de 1991, un Boeing B-707 argentino realizó el 100% de las operaciones aéreas planificadas por la ONU, volando en muchas oportunidades bajo los obstáculos propios de un conflicto que acababa de finalizar (Leivana, 2020).

En ese período, el B-707 voló 270 horas y recorrió cerca de 230.000 kilómetros. Además de trasladar autoridades de la ONU y de la Cruz Roja Internacional, la aeronave transportó 660 toneladas de carga, incluyendo víveres, medicamentos y equipos de supervivencia. Con esta misión, las tripulaciones ampliaron su cuota de crédito y prestigio ante las demás fuerzas aéreas del mundo, siendo el B-707 argentino el primero y único en operar en territorio iraquí entre los 28 países que integraron la coalición de las Naciones Unidas (Liébana, 2020).

### **Ex Yugoslavia (UNPROFOR)**

Por Resolución del Consejo de Seguridad de la ONU N° 743 del 21 de febrero de 1992, en el contexto de la guerra en la ex Yugoslavia, el Consejo de Seguridad de la ONU establece una de las mayores misiones de mantenimiento de Paz de la ONU, la Fuerza de Protección de las Naciones Unidas (UNPROFOR) en Croacia y Bosnia Herzegovina (Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2015).

La Fuerza Aérea Argentina participó con oficiales como observadores militares e integrantes del Cuartel General de UNPROFOR instalado en Zagreb, capital de Croacia. También apoyó con aviones Boeing B-707 del Escuadrón V para tareas de transporte de personal y material (Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2015).

La Institución inició su participación en la UNPROFOR en marzo de 1993 y finalizó su actuación en marzo de 1995 (Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2015).

### **Mozambique**

El 28 de abril de 1993, partió rumbo a Mozambique el primer contingente sanitario de la Fuerza Aérea Argentina desde el Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

El primer grupo de avanzada sanitaria se encontraba integrado por 14 oficiales, suboficiales y personal civil de un total de 40 efectivos que había designado la Fuerza Aérea Argentina para cumplir las actividades inherentes al funcionamiento

y mantenimiento del Hospital, el cual había sido enviado por vía marítima al país africano (Sosa, 2021).

Para el traslado de los módulos más delicados del Hospital (radiología, quirófano, terapia intensiva), medicamentos, instrumental, el primer contingente de médicos y personal especializado, se emplearon tres C-130 Hércules que volaron en escuadrilla haciendo escala en Recife, Isla Ascensión y Ciudad del Cabo (Sosa, 2021).

También participó de las tareas el Escuadrón V Boeing B-707, el cual al término de la misión contabilizó un total de 53 horas de vuelo, transportando 14.000 kilogramos de carga y 439 pasajeros pertenecientes a los contingentes de relevo (Sosa, 2021)

### **Chipre (UNFICYP)**

La ONU estableció desde el año 1964 un espacio identificado como Zona de Amortiguación, denominado Fuerza de Mantenimiento de Paz en Chipre (UNFICYP) en donde se encuentran 152 puestos de observación y bases de patrullas que controlan el mantenimiento del status quo (Noticias en vuelo, 2014).

En 1993, la Fuerza Aérea Argentina, conjuntamente con el Ejército Argentino y Armada Argentina, pasó a integrar la Fuerza de Tareas Argentina por requerimiento de la ONU (Noticias en vuelo, 2014).

En 1994, la Fuerza Aérea Argentina reemplazó al escuadrón británico de helicópteros *Army Air* y, en la actualidad, la unidad aérea (UNFLIGHT) está compuesta por militares de la Institución con el apoyo de helicópteros Bell 212 y Hughes 500 D. Estos se desplegaron el 12 de septiembre de 1994 en un Hércules C-130 con una dotación de 16 hombres, arribando el 15 de septiembre al Aeropuerto Internacional de Lárnaca en Chipre (Noticias en vuelo, 2014).

Desde el 30 de septiembre de 1994 hasta la fecha, la Fuerza Aérea Argentina en Chipre ha realizado más de 23.400 horas de vuelo, 27.300 kilogramos de carga transportada y 67.500 pasajeros trasladados (Noticias en vuelo, 2014).

### **Kosovo**

El 10 de junio de 1999 el Consejo de Seguridad de la ONU, por medio de la Resolución N° 1244, autoriza el establecimiento de una Misión de

Administración Provisional de las Naciones Unidas en Kosovo. Por requerimiento de esta organización, se envió el hospital reubicable de la Fuerza Aérea Argentina. Fue trasladado en barco a Tesalónica (Grecia) y luego se transportó en camiones hasta un playón ubicado en una fábrica abandonada en Dakovica, en la por entonces provincia de Kosovo (Sosa, 2021).

Fue una misión conjunta en la que participó no sólo personal de la Fuerza Aérea Argentina, sino que también había personal del Ejército Argentino y Armada Argentina como parte del *staff* sanitario (Sosa, 2021).

### **Haití (MINUSTAH)**

En 2004, luego de producirse el huracán Jeanne en septiembre de ese año, provocando un efecto devastador en los países ubicados al este del mar Caribe, se determinó la necesidad de enviar ayuda humanitaria hacia la República de Haití para asistir a las víctimas, instalándose el centro sanitario móvil cerca del Aeropuerto de Puerto Príncipe, para lo cual se envía el hospital reubicable de la Fuerza Aérea Argentina y personal de sanidad en un Antonov gestionado a través de ONU (Liébana, 2020).

El 12 de enero de 2010 se produjo un terremoto que provocó el derrumbe de los tres hospitales de la capital haitiana, quedando solo el establecimiento argentino como el único complejo sanitario en funcionamiento. Debido al agotamiento de los insumos, el 14 de enero de 2010 el gobierno de Argentina envía un C-130 con un contingente de médicos con casi 12 toneladas de equipos e insumos médicos, medicamentos, teléfonos satelitales, tiendas de campaña y plantas potabilizadoras de agua (Leivana, 2020).

Esta misión se denominó Misión de las Naciones Unidas para la Estabilización en Haití (MINUSTAH) y se mantuvo vigente desde el año 2004 al 2017, año en que se produce el cese y repliegue de la actividad, con el retorno del Batallón Conjunto Argentino (BCA) y de la Unidad Aérea Argentina 20 (UAA 20), luego de 13 años ininterrumpidos de brindar asistencia sanitaria (Leivana, 2020).

## **2.2 El transporte aéreo estratégico en el Conflicto de Malvinas**

En la madrugada del 2 de abril de 1982, fuerzas de la Armada Argentina se apropiaron de la zona del Aeropuerto de las Islas Malvinas para despejar la pista y puntos estratégicos de la ciudad (Cano, 1984).

La Fuerza Aérea Argentina inició sus operaciones con aviones C-130 Hércules y Fokker F-28 aterrizando el primero de ellos cuando aún se combatía en la ciudad. A causa de que el despeje de la pista se retrasó más de lo previsto, el primer avión orbitó en las proximidades más de una hora (Cano, 1984).

Luego de tomada la decisión de quedarse, entre el 2 y el 29 de abril el Comando Aéreo de Transporte (CAT) de la Fuerza Aérea Argentina ejecutó un puente aéreo para contrarrestar el bloqueo marítimo impuesto por los británicos (Cano, 1984).

En este puente aéreo participaron los aviones de la I Brigada Aérea que volaron 1.620 horas con 397 aterrizajes y los de Aerolíneas Argentinas y Austral, con 293 horas de vuelo y 15 horas respectivamente, totalizando entre ambas otros 55 aterrizajes. El personal trasladado fue de 9.215 hombres y 5.008 toneladas de carga (Cano, 1984).

En este esfuerzo logístico también participaron aviones de la Aviación Naval Argentina en apoyo a sus unidades desplegadas en el Teatro de Operaciones Malvinas (Cano, 1984).

El bloqueo aéreo impuesto por los británicos a partir del 1 de mayo obligó a que sólo los aviones Hércules C-130 mantuvieran los vuelos de abastecimiento aéreo de las Islas Malvinas (Cano, 1984).

La descarga de personal y material y la carga se realizaba en la cabecera opuesta con los cuatro motores en marcha por la eventualidad de un despeje inmediato ante alguna amenaza. Con el mismo propósito, se efectuaron dos misiones de reabastecimiento aéreo en Pradera del Ganso y Bahía Fox, lanzándose en paracaídas un total de 19 toneladas de provisiones (Cano, 1984).

El Escuadrón I Hércules C-130 con sus dos KC-130 reabasteció de combustible a las escuadrillas de aviones Skyhawk A-4B y A-4C de la FAA y A-4Q y Súper Etendard de la Aviación Naval Argentina que participaron en numerosos ataques a objetivos navales británicos incluyendo los portaaviones Hermes e Invencible (Cano, 1984).

## Capítulo 3

### Capacidad de transporte marítimo estratégico

En este capítulo se realizó un análisis del alcance e injerencia de la capacidad de transporte marítimo estratégico de las Fuerzas Armadas argentinas. Se mencionaron las participaciones en el ámbito de la ONU y principalmente en el Conflicto de Malvinas. Comprobaremos la relevancia que esta capacidad de transporte estratégico tiene para la proyección de fuerzas hacia las zonas donde son requeridas para el cumplimiento de diversas operaciones.

#### 3.1 El transporte marítimo estratégico en las Fuerzas Armadas argentinas

Al igual que en el transporte aéreo estratégico, el Comando de Transporte Conjunto (COTRAC) tiene delegada la facultad de emplear los medios marítimos para cumplir con algún requerimiento del Nivel Estratégico Militar. De la misma manera, como se dejó claro en el capítulo anterior, es el responsable de planificar, ejecutar y proveer transporte como así también controlar y dirigir el movimiento por los modos tierra, aire y agua y operación de terminales en apoyo a la proyección, despliegue, distribución, empleo, sostenimiento y redespliegue de las fuerzas conjuntas asignadas al/los Comando/s Operacional/es designado/s, como así también el apoyo a las operaciones conjuntas de los respectivos Comando/s Operacionales apoyados, según sea requerido y surgido del planeamiento militar conjunto (PC 14-02, 2019, pág. 35).

Una vez determinadas las prioridades, será el Comandante del Comando de Transporte Navales quien asignará las misiones de transporte marítimo a sus Comandantes de unidades de superficie subordinados. Es primordial, antes de tomar una decisión en el planeamiento de una operación militar, la elección del modo o modos de transporte a emplear. La situación geográfica, el volumen de los materiales a trasladar o la celeridad del movimiento pueden ser factores determinantes en esta decisión, pero en muchas oportunidades habrá varias opciones disponibles; pero, no hay dudas que el transporte marítimo es el medio más rentable y flexible para transportar grandes volúmenes y cargas pesadas a grandes distancias. En un buque de transporte, su valor logístico, está determinado por la cantidad de carga que puede

transportar y los tiempos empleados para transportarla, sumado al de su carga y descarga (PC 10-02, 2012).

En el marco de la Acción Militar Conjunta, uno de los más importantes factores que favorece la capacidad de respuesta militar de un país, es contar con una adecuada capacidad de Movilidad Estratégica para el transporte de material y personal de las distintas fuerzas al lugar donde se desarrolle la crisis.

El Comando de Transportes Navales (COTN) cuenta con los buques A.R.A. Canal Beagle y A.R.A. Cabo de Hornos. Éste último, radiado y a la espera de su disposición final. El tercer buque gemelo de los anteriores, el A.R.A. Bahía San Blas, utilizado como alternativa para proyectar fuerzas, forma parte del Comando de Apoyo Logístico (COAL), ambos buques en servicio tienen más de 40 años.

La flota de la Marina Mercante en Argentina, se reduce a un número cercano de 40 buques, de los cuales aproximadamente el 70% de ellos son buques tanque. Estos buques se encuentran abocados al transporte nacional y muchos de ellos trabajan para empresas del Estado, como la Compañía Administradora del Mercado Mayorista Eléctrico Sociedad Anónima (CAMMESA) y Yacimientos Petrolíferos Fiscales (Y.P.F.) (Viviani, 2023).

Es necesario enunciar algunas Acciones Militares Conjuntas para poner en evidencia la utilización del transporte marítimo estratégico, el cual contribuyó al sostenimiento de diferentes operaciones militares a lo largo de la historia reciente, llevando pertrechos al exterior. Entre las actividades más sobresalientes se encuentran:

### **Golfo Pérsico**

Producto de la invasión militar iraquí a Kuwait producida el 1 de agosto de 1990, el Consejo de Seguridad de la ONU dictó la Resolución N° 661/90, que imponía el embargo total al comercio mundial con Iraq, la Resolución N° 665/90, que autorizaba el uso de la fuerza en caso de necesidad para imponer sanciones económicas y, por último, la N° 678/90 que permitía el uso de la fuerza militar contra Iraq (Aversa, 2015).

Producido el requerimiento de ONU, el Poder Ejecutivo Nacional argentino emitió el Decreto N° 1871/90 y fue promulgada la Ley Nacional N°

23.904/91. Estos instrumentos legales permitían la intervención de la Armada Argentina en el Golfo Pérsico (Aversa, 2015).

Esta intervención fue denominada Operativo Alfil, y conformaba una alianza internacional. Esta operación se materializó inicialmente con el envío del grupo compuesto por el Destructor A.R.A. Almirante Brown y la Corbeta A.R.A. Spiro que, al concluir su período de operaciones, fueron relevados por el grupo compuesto por la Corbeta A.R.A. Rosales y el Buque Transporte A.R.A. Bahía San Blas (Aversa, 2015).

El primer grupo zarpó el 25 de septiembre de 1990, para regresar, el destructor, en abril de 1991 y la corbeta, en mayo. Cada una de las unidades completó una trayectoria de más de 39.000 millas náuticas navegadas (Aversa, 2015).

En el segundo grupo, la corbeta partió de la Argentina el 20 de febrero de 1991 y regresó en agosto, luego de cubrir más de 31.000 millas náuticas navegadas. A su vez, el buque transporte zarpó el 21 de marzo de 1991 y regresó en agosto. Su carga de ayuda humanitaria consistió, fundamentalmente, en leche en polvo, trigo y productos medicinales (Aversa, 2015).

### **Golfo de Fonseca (ONUCA)**

Esta misión de paz ONUCA se extendió desde noviembre 1989 hasta enero 1992. Tuvo lugar en Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, y su cuartel general estuvo situado en Tegucigalpa, Honduras.

La Argentina participó en esta misión mediante personal seleccionado de la Armada Argentina para cumplir funciones como observadores militares y envió cuatro lanchas patrulleras sin armamento: A.R.A. Concepción del Uruguay, A.R.A. Clorinda, A.R.A. Barranqueras y A.R.A. Baradero, con sus respectivas tripulaciones bajo un régimen de rotación semestral (Argentina, 2023).

El área de patrulla naval supervisada por la ONUCA se extendía desde Guatemala hasta Costa Rica por las costas del Océano Pacífico, siendo el Golfo de Fonseca y sus proximidades, la región de mayor operación. Las lanchas operaron desde el Puerto de San Lorenzo, Honduras (Argentina, 2023).

En 1992, el buque de transporte A.R.A. Bahía San Blas replegó, desde el Golfo de Fonseca, a las lanchas patrulleras de la Armada Argentina que habían formado parte de la misión ONUCA de Naciones Unidas (Argentina, 2023).

La contribución de la Armada Argentina a la ONUCA permitió que 85.000 millas náuticas cuadradas fueran supervisadas mensualmente. Cada lancha navegó 18.000 millas náuticas totalizando 6.480 horas de patrulla. Esta misión configuró la primera operación naval realizada por la ONU (Argentina, 2023).

### **Ex Yugoslavia (UNPROFOR)**

La muerte del mariscal Tito, líder político de Yugoslavia, constituyó uno de los factores que posibilitaron el surgimiento de fuertes sentimientos nacionalistas en las repúblicas que conformaban Yugoslavia (Argentina, 2023).

El reconocimiento internacional de los Estados de Eslovenia y Croacia, concluyeron en enfrentamientos armados por el reacomodamiento de las fronteras (Argentina, 2023).

Las gestiones del enviado especial de la ONU concluyeron a principios de 1992 con acuerdos para el cese del fuego, la desmilitarización de la zona y la posibilidad de normalizar la vida ciudadana, estableciendo para ello la fuerza de protección internacional UNPROFOR (Argentina, 2023).

Argentina participó en esta misión mediante el envío de oficiales que se desempeñaron como observadores militares en diferentes puntos de Croacia, Bosnia y Herzegovina y como miembros del Estado Mayor en el cuartel general ubicado en Zagreb. Sarajevo y los bolsones de Eslavonia constituían lugares de compromiso, a la vez que la presencia de minas agregaba un factor de riesgo adicional (Argentina, 2023).

Entre sus tareas se pueden destacar: la fiscalización del no despliegue de tanques y artillería, el control de la zona de separación, el monitoreo de la situación militar en los sectores, la verificación del cumplimiento de las obligaciones contraídas en los acuerdos y el control de los depósitos de armas (Argentina, 2023).

En 1992 el buque de transporte A.R.A. Cabo de Hornos formó parte de la Misión de Naciones Unidas UNPROFOR transportando tropas, vehículos y armamento del Ejército Argentino. La misión tenía por objeto el mantenimiento de

la paz en Croacia y Bosnia durante la guerra de la entonces Yugoslavia (Argentina, 2023).

### **Haití (MINUSTAH)**

La Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití (MINUSTAH) se estableció el 1 de junio de 2004 por la Resolución N° 1542/2004 del Consejo de Seguridad. Esta misión de las Naciones Unidas fue la sucesora de una Fuerza Multinacional Provisional (FMP) autorizada por el Consejo de Seguridad en febrero de 2004, después de que el Presidente Bertrand Aristide partiera de Haití para el exilio, en el periodo posterior al conflicto armado que se extendió a varias ciudades en todo el país (Argentina, 2023).

Argentina contribuyó con la participación de un Batallón Conjunto, una unidad de helicópteros y la participación de un hospital reubicable. Además de aportar personal para integrar el Estado Mayor de la misión y personal médico para el hospital reubicable, la Armada Argentina desplegó cada 6 meses una Compañía de Tiradores de la Infantería de Marina, equipada con vehículos de transporte de tropa Panhard y realizó el apoyo logístico del Batallón Conjunto Argentino con el buque transporte A.R.A. San Blas (Argentina, 2023).

El devastador terremoto del 12 de enero de 2010, a consecuencia del cual murieron más de 220.000 personas, supuso un duro golpe para la economía y las infraestructuras del país, ya de por sí inestables. El Consejo de Seguridad, en su Resolución N° 1.908 del 19 de enero de 2010, refrendó la recomendación del Secretario General de aumentar la dotación general de la MINUSTAH con el fin de apoyar la labor inmediata para la recuperación, reconstrucción y estabilidad del país (Argentina, 2023).

En abril de 2017 el Consejo de Seguridad decidió, en su Resolución N° 2350/2017, que la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití (MINUSTAH) cerrara a más tardar el 15 de octubre de 2017, para pasar a ser una Misión de Mantenimiento de la Paz más pequeña que ayude al Gobierno de Haití a fortalecer las instituciones del estado de derecho en ese país (Argentina, 2023).

### **3.2 El transporte marítimo estratégico en el Conflicto Malvinas**

Se recurrió a los buques de la Marina Mercante Argentina, la cual tuvo una participación activa en las operaciones de 1982. El mismo 2 de abril el buque

Isla de los Estados del Comando de Transportes Navales participó de esa jornada, y luego, diversas unidades del mismo Transportes Navales, de las empresas oficiales y privadas del ámbito naviero, y de la pesca, fueron puestas al servicio de esa Causa Nacional, en un abanico logístico (Tettamanzi, 2021).

### **3.2.1 Abastecimientos y apoyos varios**

Estas tareas requirieron operaciones diversas como:

a) Abastecimiento de combustibles en navegación a los Grupos de Tareas de la Flota de Mar, (de los cuales formaron parte), a cargo de los buques cisterna de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) Campo Duran y Puerto Rosales (Tettamanzi, 2021).

b) Abastecimiento a los puertos y bases patagónicas, búsqueda y salvamento. Estas tareas a lo largo de todo el litoral marítimo estuvieron realizadas por diversos buques de varias armadoras: ELMA (Lago Argentino, Lago Traful, Rio Neuquén, Rio Calchaquí, Chaco), YPF (La Plata, Cabo Espíritu Santo, Florentino Ameghino, Ing. Krausse, Gral. San Martín, Medanitos). YCF (Ceibo, Yaham, Santa Cruz), COTN (Cabo de Hornos, Bahía San Blas, Canal Beagle) (Tettamanzi, 2021).

c) Patrullaje del límite exterior del Río de la Plata: A ello fue asignado el “Piloto Alsina” buque de la Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano, y a esa tarea se le agregó el traslado a Buenos Aires de heridos y prisioneros que arribaron a Montevideo, ya que por haber sido de origen un buque de pasajeros (ex-Ciudad de Formosa) tenía capacidad de alojamientos (Tettamanzi, 2021).

### **3.2.2 Transportes a las Islas Malvinas**

Los buques mercantes que fueron afectados a esta misión fueron los siguientes, de acuerdo a su pertenencia de registro:

a) Armadora La Naviera:

- Buque Mar del Norte: Este buque de 4.500 toneladas de porte bruto, transportó un cargamento completo de tambores de combustible para aviación, tanto en bodegas como sobre cubierta, zarpando el 4 de abril de

Puerto La Plata. Arribó a las Islas Malvinas el día 8, partiendo el día siguiente a Río Gallegos, luego de descargar (Tettamanzi, 2021).

**b) Armadora Geomater:**

- Buque Yehuín: Este buque mercante era un buque de apoyo a plataformas petroleras, con su casillaje a proa y una amplia cubierta hacia popa. Fue cedido por su empresa propietaria a la Armada Argentina para operar en Malvinas como alijador. Cumplió diversas misiones logísticas hasta que con el arribo de los buques hospitales, A.R.A. Bahía Paraíso y A.R.A. Almirante Irizar, operó de transportador de heridos (Tettamanzi, 2021).

**c) Comando de Transportes Navales:**

- Buque A.R.A. Bahía Buen Suceso: Este buque de 5.000 toneladas de desplazamiento partió de Puerto Belgrano el 8 de abril, arribando a las Islas Malvinas el 12, con un cargamento de material bélico, víveres y tropa militar. El buque permaneció en las Islas en misiones diversas como alijador y alojamiento de tropa (Tettamanzi, 2021).
- Buque A.R.A. Isla de los Estados: Este buque, de 3.900 toneladas de desplazamiento, formó parte del GT-40.2 en la recuperación de las Islas Malvinas el 2 de abril. Atracado en Puerto Argentino ese día a las 12.00 horas, con cargamento militar procedente de Puerto Deseado. Realizó operaciones de aprovisionamiento y alijes a los buques mayores. (Tettamanzi, 2021).

**d) Armadora ELMA:**

- Buque Rio Cincel: Este buque, de 10.000 toneladas zarpó de Buenos Aires el 4 de abril y arribó a las Islas Malvinas el día 7. Su cargamento de planchas de aluminio para la pista de aterrizaje, máquinas viales, vehículos militares y combustible de aviación fue alijado al transporte A.R.A. Isla de los Estados en la rada de Puerto Argentino (Tettamanzi, 2021).
- Buque Formosa: Zarpó de Buenos Aires el 13 de abril, y previa una estadía en Punta Quilla, arribó a Puerto Argentino el 19. El 1 de mayo emprendió el regreso hacia Tierra del Fuego (Tettamanzi, 2021).

- Buque Rio Carcarañá: Para el 2 de abril este buque, de 10.000 toneladas. Zarpó el 22 desde la Dársena B, con material bélico, vehículos, cañones, municiones, tanques de combustible (tanto en bodegas como sobre cubierta), víveres, y una cohetera de CITEFA, con sus correspondientes proyectiles alojados en contenedores, y con 5 personal militar de pasaje y 1 coordinador de la Armada Argentina (Tettamanzi, 2021).

## Conclusiones

Argentina tiene una gran extensión marítima y territorial. Por ello, requiere de un Instrumento Militar (IM) eficiente y moderno, dotado de todos los medios necesarios para cumplir con las tareas asignadas por el nivel estratégico, enunciadas en la Directiva Política de Defensa Nacional.

Dado el horizonte de intereses, potencialidades y escenarios enunciados en la Directiva planteada en el párrafo anterior, la planificación y construcción de capacidades para la Defensa Argentina y el sostén logístico de su actividad antártica, se deben considerar como partes integrantes de un mismo sistema geoestratégico a la Patagonia Argentina, al sector Antártico Nacional, al Atlántico Sur y a las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sándwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes.

Es fundamental el trabajo conjunto y coordinado multidominio. Ello exige una plena integración que se inicia con el adiestramiento en la paz. Por ese primordial motivo deben estandarizarse las doctrinas, los procedimientos operativos, armamentos y medios disponibles en la conformación del Instrumento Militar (IM). La acción que en este sentido se emprenda, redundará favorablemente, no solo en el campo operativo, sino que implicará economía, minimizará tiempos, acelerará el adiestramiento, asegurará un mejor entendimiento entre fuerzas, facilitará el apoyo logístico, y por ende incrementará el poder disuasivo de las Fuerzas Armadas.

Se considera que, al ser el nivel operacional el nexo entre la estrategia y la táctica, los medios a disposición del Comandante del Teatro deben permitirle hacer tácticamente posible lo estratégicamente deseable y por lo tanto es sustancial definir cuáles serán las capacidades críticas que le permitirán cumplir con su misión. Estas capacidades podrán ser tanto conjuntas como específicas.

El escenario estratégico global se caracteriza por la convivencia de múltiples conflictos, de naturaleza e intensidad variada, que hacen que las Fuerzas Armadas tengan que estar capacitadas para realizar operaciones que se desarrollarán en entornos complejos, en las que participarán múltiples actores, estatales y no estatales, y que tendrán una significativa repercusión mediática tanto durante su ejecución como en su desenlace. Por esto, los Estados se verán en la necesidad de dar una respuesta multidimensional a las situaciones de crisis o conflicto, mediante el empleo integrado de las distintas herramientas a su disposición, incluidas las capacidades militares. A raíz de

esto, puede darse el caso de que los Estados deberán buscar una respuesta multinacional, en el marco de acuerdos bilaterales y alianzas internacionales, ante la imposibilidad de abordar una situación determinada de forma individual.

La vida y el bienestar de los ciudadanos de todo Estado es un compromiso ineludible. Engloba también a aquéllos que se encuentran fuera de sus fronteras, y que incluye, entre las posibles acciones a ejecutar, su evacuación de un área en crisis, como consecuencia de una catástrofe natural, emergencia sanitaria o de un conflicto de carácter político, social o militar. En los países de la región, medios de transporte estratégico vienen desarrollando misiones de asistencia humanitaria frente a desastres naturales, como los terremotos que afectaron a Haití en 2010, o frente a la Pandemia COVID-19. A su vez, las unidades de transporte son muy importantes como un medio para fortalecer la Política Exterior de la República Argentina en sus despliegues a través de Misiones de Paz en el marco de la Naciones Unidas.

Las aeronaves C-130 Hércules no son sólo, ni principalmente, una plataforma de transporte estratégico y no deben verse como tal. Su utilización como avión cisterna, como transporte táctico y en otras misiones tiene que ser tomada en cuenta y debidamente coordinada. Tampoco soluciona todos los problemas del transporte aéreo, sea el número de unidades que se emplee el que sea, debido a sus dimensiones y capacidad de carga.

El transporte marítimo desempeña un papel esencial en las operaciones militares al proporcionar una capacidad de carga masiva, flexibilidad operativa, sostenibilidad logística y capacidad de proyección de poder en un contexto estratégico. Estas ventajas hacen que el transporte marítimo sea una parte fundamental de la planificación y ejecución de operaciones militares en todo el mundo.

La capacidad de transporte marítimo estratégico de la Argentina es insuficiente si se considera que prácticamente no cuenta con buques mercantes de bandera nacional y los buques de transporte en servicio de la Armada Argentina. Es por ello que sería fundamental fomentar el desarrollo y la existencia de un tipo de buque, que tenga características duales, es decir, que sea de utilidad en el ámbito civil y militar, multipropósito y multimodal. Una unidad que tenga estas propiedades podría ser capaz, entre otras importantes actividades, de participar en el transporte de personal y material hacia la zona donde sea requerido; apoyar a la comunidad en zona de desastres naturales; participar de misiones de paz ordenadas por Naciones Unidas; apoyar a las campañas

logísticas y científicas en la Antártida; abastecer a la Isla Grande de Tierra del Fuego, sin necesidad de utilización de la vía terrestre, que pasa obligatoriamente por Chile y retomar las rutas de fomento en la Patagonia a fin de unir Buenos Aires con los puertos del litoral marítimo.

Es necesario que el diseño de las Fuerzas Armadas contemple un sistema de Transporte Estratégico Militar que se nutra de los medios adecuados para cumplimentar las misiones que sean asignadas al Nivel Operacional. En dicho nivel se necesita de un sistema con la capacidad de proyectar las fuerzas, que tenga el sistema de comando y control que permita un control centralizado como así también las unidades para ejecutar las misiones.

Es una capacidad que permite proyectar las fuerzas a grandes distancias en plazos de tiempo relativamente cortos, dotando de la movilidad y flexibilidad necesaria que se necesitan en los conflictos actuales, donde la velocidad con que se suscitan las operaciones es vertiginoso.

Lo expuesto permite concluir que el potenciamiento de la Marina Mercante Nacional, y la coordinación con los medios de transporte logísticos de las Fuerzas, posibilitarían que el Instrumento Militar (IM) ejecute de manera eficiente, dinámica y segura el abastecimiento y traslado de personal y material en la región y, eventualmente, proyectarse estratégicamente a cualquier rincón del planeta donde los intereses del Estado lo requieran.

## Bibliografía

- Ágreda, Á. G. (2009). *Universidad de La Rioja - España*. Recuperado el 5 de Julio de 2023, de <https://www.dialnet.unirioja.es/servlet/articulo>
- Argentina. (12 de septiembre de 2023). *Argentina. Misiones de paz de la armada argentina. ONUCA*. Recuperado el 12 de septiembre de 2023, de <https://www.argentina.gob.ar/misiones-de-paz-de-la-armada-argentina/ONUCA>
- Argentina. (12 de septiembre de 2023). *Argentina. Misiones de paz de la Armada Argentina/MINUSTAH*. Recuperado el 12 de septiembre de 2023, de <https://www.argentina.gob.ar/2020-misiones-de-paz-de-la-armada-argentina/minustah>
- Argentina. (12 de septiembre de 2023). *Argentina. Misiones de paz de la armada argentina/UNPROFOR*. Recuperado el 12 de septiembre de 2023, de <https://www.argentina.gob.ar/2020-misiones-de-paz-de-la-armada-argentina/unprofor>
- Argentina. (12 de septiembre de 2023). *Argentina. Transporte ARA Cabo de Hornos B-5*. Recuperado el 12 de septiembre de 2023, de <https://www.argentina.gob.ar/armada/superficie/unidades/transportes-multiproposito/transporte-ara-cabo-de-hornos-b-5>
- ARGENTINA. (29 de mayo de 2023). *Boeing 707, un avión sin final*. Obtenido de <https://www.argentina.gob.ar/noticias/boeing-707-un-avion-sin-final>.
- Aversa, S. (11 de julio de 2015). *Argentina. Misiones de paz de la Armada Argentina. Golfo Pérsico*. Recuperado el 12 de septiembre de 2023, de <https://www.argentina.gob.ar/2020-misiones-de-paz-de-la-armada-argentina/golfo-persico>
- CANCILLERIA. (30 de mayo de 2023). *ONU-Argentina ratifica su compromiso con las misiones paz*. Obtenido de <https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/onu-argentina-ratifica-su-compromiso-con-las-misiones-de-paz>.
- Cano, A. (1984). *Fundación Marambio. La aviación de Transporte durante la guerra de Malvinas*. Recuperado el 7 de septiembre de 2023, de <https://www.marambio.aq/aviaciontransportemalvinas>
- De Luca, C. (2021). *Los transportes navales modernos para la realización de las operaciones de las Fuerzas Armadas*. Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina: ESGC.
- Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. (21 de febrero de 2015). *Fuerza Aerea Argentina.Oficial*. Recuperado el 6 de septiembre de 2023, de <https://www.facebook.com/FuerzaAereaArgentina.Oficial/photos/>
- Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. (28 de julio de 2016). *Fuerza Aerea Argentina. Oficial*. Recuperado el 06 de septiembre de 2023, de <https://www.facebook.com/FuerzaAereaArgentina.Oficial/photos/>

- Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. (10 de enero de 2017). *Fuerza Aerea Argentina.Oficial*. Recuperado el 06 de septiembre de 2023, de <https://www.facebook.com/FuerzaAereaArgentina.Oficial/photos/>
- Funes, M. (2017). *El Transporte Aéreo Estratégico como una necesidad del Nivel Operacional para el siglo XXI*. Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina: ESGC.
- HISTARMAR. (30 de mayo de 2023). *Armada Argentina / Costa Sur*. Obtenido de <http://www.histarmar.com.ar/Armada Argentina/Armada Hoy/Costa Sur.htm>
- Leivana, G. (24 de abril de 2020). *Argentina. El hospital militar reubicable de la fuerza aerea argentina ahora al servicio de nuestro*. Recuperado el 6 de septiembre de 2023, de <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-hospital-militar-reubicable-de-la-fuerza-aerea-argentina-ahora-al-servicio-de-nuestro>
- Ley N° 23.554. (13 de abril de 1988). *Ley de Defensa Nacional*. Buenos Aires, Argentina.
- Ley N° 24.948. (18 de marzo de 1998). *Reestructuración de las Fuerzas Armadas*. Buenos Aires, Argentina.
- Libro Blanco de la Defensa. (2015). *Libro Blanco de la Defensa*. Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.
- Liébana, G. (11 de mayo de 2020). *Argentina. Boeing-707 un avion sin final*. Recuperado el 6 de septiembre de 2023, de <https://www.argentina.gob.ar/noticias/boeing-707-un-avion-sin-final>
- MCCE. (13 de Julio de 2023). *Transporte Marítimo*. Obtenido de <https://mcce-mil.org/sea-transport/>
- Noticias en vuelo. (8 de octubre de 2014). *Noticias en vuelo*. Recuperado el 6 de septiembre de 2023, de <https://www.noticiasenvuelo.faa.mil.ar/articulos>.
- OTAN. (13 de Julio de 2023). Recuperado el 13 de Julio de 2023, de <https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics>
- PC 10-02. (2012). *Publicación del Estado Mayor Conjunto. Orgánico del Transporte Militar Conjunto*. Buenos Aires, Argentina: EMCFFAA.
- PC 14-00 (PROYECTO). (2020). *Publicación del Estado Mayor Conjunto. Logística para la Defensa*. Buenos Aires: EMCFFAA.
- PC 14-02. (2019). *Publicación del Estado Mayor Conjunto. Apoyo Logístico para la Acción Militar Conjunta*. Buenos Aires, Argentina: EMCFFAA.
- PC 14-04. (2009). *Publicación del Estado Mayor Conjunto. Logística - Transporte para la Acción Militar Conjunta*. Buenos Aires, Argentina: EMCFFAA.
- PEN, DPDN. (14 de julio de 2021). *Directiva de Política de Defensa Nacional*. República Argentina.
- RAC-3. (2010). *Fuerza Aérea Argentina. Reglamento Aeronáutico de Conducción (RAC-3)*. Buenos Aires, Argentina.
- Sosa. (21 de agosto de 2021). *Argentina. El hospital militar reubicable y la experiencia kosovo*. Recuperado el 6 de septiembre de 2023, de <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-hospital-militar-reubicable-y-la-experiencia-kosovo>

- Sosa. (21 de agosto de 2021). *Argentina. Mozambique la primera mision internacional del hospital militar reubicable*. Recuperado el 6 de septiembre de 2023, de [https://www.argentina.gob.ar/noticias/mozambique la primera mision internacional del hospital militar reubicable](https://www.argentina.gob.ar/noticias/mozambique-la-primera-mision-internacional-del-hospital-militar-reubicable)
- Tettamanzi, S. M. (1 de diciembre de 2021). *La Marina Mercante en la Guerra de Malvinas. Revista de la Escuela de Guerra Naval N°67*. C.A.B.A., Buenos Aires, Argentina: ESGN. Obtenido de <http://fadara.armada.mil.ar/assets/publicaciones/doc/marina-mercante-guerra-tettamanzi20220505114621.pdf>
- Viviani, R. V. (3 de septiembre de 2023). *Transporte y comercio exterior. Contexto actual de la Marina Mercante Argentina y su proyección a futuro: el trazado de un Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo con Brasil*. Recuperado el 25 de septiembre de 2023, de [https://comexonline.com.ar/noticias/contexto actual de la marina mercante argentina y su proyeccion a futuro el trazado de un acuerdo multilateral de transporte maritimo con brasil.html](https://comexonline.com.ar/noticias/contexto-actual-de-la-marina-mercante-argentina-y-su-proyeccion-a-futuro-el-trazado-de-un-acuerdo-multilateral-de-transporte-maritimo-con-brasil.html)
- Zarza, L. A. (2013). *Logística Operacional y los Límites de la Campaña. Logística - Visión Conjunta N°9*. Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina: ESGC.