



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

TRABAJO FINAL INTEGRADOR

TÍTULO: La hidrovía Paraná – Paraguay como un espacio de soberanía,
comercio y negocios, geopolítica global en el nivel operacional.

AUTOR: MY ING BANEGA, ADRIÁN MARCELO - EA

TUTOR: TC (R) CARLOS FEDERICO BECKER FIORETTI

AÑO 2024

“Las ideas expuestas sólo representan la postura personal del autor, por lo que son de su absoluta responsabilidad, no reflejando en consecuencia la opinión de la Escuela Superior de Guerra Conjunta de la Facultad Militar Conjunta de la Universidad de la Defensa Nacional”

RESUMEN

El presente trabajo tiene como objetivo examinar la hidrovía Paraná-Paraguay no solo como un corredor fluvial de gran relevancia para el comercio regional, sino también como un espacio estratégico en términos de soberanía, seguridad y geopolítica. Este sistema de transporte conecta a Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay, permitiendo la navegación continua y el intercambio comercial entre estos países.

La importancia geopolítica de la hidrovía radica en su control y gestión, que se han convertido en un punto focal de tensiones y colaboraciones entre los estados ribereños. En un contexto donde la influencia de potencias externas es cada vez más palpable, se requiere un enfoque coordinado y estratégico para abordar los intereses nacionales y regionales, que afectan la estabilidad de la región. En este sentido las Fuerzas Armadas desempeñan un papel fundamental en la vigilancia y el control del espacio fluvial. Sus capacidades operativas son cruciales para enfrentar nuevas amenazas o amenazas de guerra híbrida, garantizando la integridad territorial. La integración de tecnología avanzada, incluyendo sistemas de vigilancia aérea y marítima, refuerza la capacidad de respuesta ante situaciones de riesgo, optimizando las operaciones en este entorno complejo.

La conformación de un Comando Conjunto de hidrovía permitiría gestionar de manera coordinada los recursos de las Fuerzas Armadas como así también coordinar y ejecutar operaciones combinadas en la región.

Este Comando optimizaría la vigilancia y el control del corredor fluvial, facilitando respuestas rápidas y eficientes ante amenazas comunes. Además, una estructura de mando unificada fortalecería las relaciones interagenciales y la cooperación entre los países del Mercosur, asegurando la seguridad y sostenibilidad del espacio vital.

En conjunto, este análisis busca proporcionar una comprensión integral de la hidrovía Paraná-Paraguay, resaltando sus implicancias en el ámbito de la defensa, la seguridad y la geopolítica. Se enfatiza la importancia de un enfoque operacional que integre los diversos elementos que conforman este espacio estratégico, destacando la necesidad de colaboración entre los países ribereños para garantizar la estabilidad y prosperidad de la región en un contexto global interconectado.

Palabras claves:

Hidrovía – Geopolítica – Soberanía – Seguridad - Comando Conjunto.

ÍNDICE

RESUMEN	i
INTRODUCCIÓN	1
Fundamentación del tema elegido	1
Planteo del problema	1
Alcances y limitaciones de la propuesta	1
Aportes teóricos y/o prácticos al campo disciplinar	2
Objetivos	2
Objetivo general.....	2
Objetivos particulares	2
Hipótesis	3
Metodología	3
CAPÍTULO 1.....	4
La importancia geopolítica de la hidrovía paraná - paraguay.....	4
CAPÍTULO 2	15
Capacidades para la defensa en la hidrovía paraná -paraguay.....	15
CAPÍTULO 3	15
Comando conjunto de hidrovía.....	25
CONCLUSIÓN FINAL.....	31
BIBLIOGRAFÍA	33

INTRODUCCIÓN

Fundamentación del tema elegido

La elección del presente tema radica en la importancia regional de la hidrovía Paraná-Paraguay y los beneficios que esta obra genera para sus miembros fundadores, así como los potenciales conflictos geopolíticos y de seguridad que surgen de su uso. Considerada el sistema fluvial natural más extenso del mundo, la hidrovía no es solo un canal de navegación, sino un complejo sistema que integra el sector productivo, el transporte y la logística, contribuyendo significativamente al desarrollo económico de Argentina y sus socios del Mercosur. La posición estratégica de este corredor fluvial, que atraviesa los principales puertos de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, la convierte en un eje crucial para el comercio, con un impacto que se refleja en el hecho de que el 25% del movimiento total de carga de Argentina se transporta a través de él, incluyendo más del 80% de las exportaciones de granos y otros productos clave.

En los últimos años, la hidrovía ha sido objeto de intensos debates en torno a su control y gestión, especialmente ante la expiración de la concesión otorgada a un consorcio llamado Hidrovía S.A., en 2021. La cuestión de recuperar el control estatal se ha intensificado, destacando la soberanía nacional y la necesidad de definir límites claros ante las quejas de los países vecinos, como Paraguay. A su vez, la consolidación de la hidrovía como ruta para el transporte de alimentos y el impacto ambiental asociado a su modernización han generado preocupaciones adicionales. Así, la discusión sobre la gestión de la hidrovía no solo es relevante por su dimensión comercial, sino también por las implicaciones políticas, sociales y económicas que conlleva, lo que subraya la necesidad de un enfoque estratégico que integre la defensa y la seguridad en la protección de este vital corredor fluvial.

Planteo del problema

¿La creación de un comando conjunto de hidrovía facilita la conducción y coordinación de las operaciones conjuntas a nivel operacional en el sector de la hidrovía Paraná - Paraguay?

Alcances y limitaciones de la propuesta

El presente trabajo procura evidenciar las oportunidades y fortalezas de la Argentina en relación a la hidrovía Paraná - Paraguay. Se focalizará en los aspectos de control de la navegación sobre uno de los principales ríos interiores de la Argentina.

Se limitará al nivel operacional para poder focalizar en las implicancias tanto institucionales y operacionales referentes al control, su defensa, la seguridad que debe

presentar semejante obra, como es la integración a nivel regional y la relación con los miembros del Mercosur como así también las políticas de defensa y protección del sistema fluvial y marítimo en el tramo nacional.

Este trabajo no busca abarcar el posicionamiento a nivel mundial que ostenta semejante proyecto ni sus relaciones a nivel mundial o posibles conflictos fuera del área donde se emplaza, tampoco se incluirá las relaciones o acuerdos relativos a la misma en materia comercial entre los distintos bloques económicos con el Mercosur.

Aportes teóricos y/o prácticos al campo disciplinar

El presente trabajo busca contribuir al campo disciplinar de la geopolítica y la logística internacional, ofreciendo un análisis exhaustivo de la hidrovía Paraná-Paraguay como un punto focal de gran relevancia económica y estratégica para Argentina y sus socios regionales. En este contexto, se enfatiza la importancia de la conformación de un Comando Conjunto de hidrovía como eje central para garantizar la eficiencia en el uso de los recursos y medios de las Fuerzas Armadas Argentinas a lo largo de este corredor fluvial. La creación de este comando permitirá una coordinación efectiva en la vigilancia y el control del espacio fluvial, lo que resulta fundamental para la defensa de la soberanía nacional y la protección de los intereses estratégicos del país. Asimismo, se espera que la optimización de las capacidades de la hidrovía, bajo la dirección de este Comando, contribuya a su desarrollo como un soporte logístico esencial para la extracción y transporte de recursos, facilitando así la conexión entre las áreas productivas y los mercados de consumo. De este modo, el trabajo busca no solo aportar a la comprensión teórica de la geopolítica regional, sino también ofrecer herramientas prácticas que permitan una gestión más efectiva y segura de este vital espacio fluvial.

Objetivos

Objetivo general

- Evaluar la eficacia de un comando conjunto de hidrovía en la mejora de la conducción y coordinación de las operaciones conjuntas de nivel operacional en el sector de la hidrovía Paraná – Paraguay.

Objetivos particulares

- Analizar el impacto de la creación de un comando conjunto en la eficiencia de la gestión de operaciones conjuntas, considerando aspectos como la logística, seguridad, la protección ambiental y la gestión de recursos.

- Identificar las ventajas y desventajas de un comando conjunto en términos de coordinación interinstitucional, comunicación entre países involucrados y toma de decisiones estratégicas.
- Evaluar la viabilidad de la implementación de un comando conjunto considerando los desafíos logísticos, legales y políticos que se podrían presentar en el contexto de la Hidrovía Paraná – Paraguay.

Hipótesis

La creación de un comando conjunto de hidrovía, con una estructura y mecanismos de coordinación adecuados, facilitará la conducción y coordinación de las operaciones conjuntas de nivel operacional en el sector de la hidrovía Paraná – Paraguay, mejorando la eficiencia de la gestión de operaciones, la seguridad, la protección ambiental y la gestión recursos.

Metodología

La metodología del trabajo se basa en un enfoque descriptivo que incluirá una revisión exhaustiva de la bibliografía existente sobre la hidrovía Paraná-Paraguay. Se analizará la importancia geopolítica de la hidrovía, su papel en el comercio regional y la soberanía nacional, así como los medios de defensa disponibles para garantizar la seguridad en este corredor fluvial, incluyendo las capacidades operativas de las Fuerzas Armadas. Se evaluará la implementación de un Comando Conjunto que optimice la vigilancia y el control del espacio fluvial. La elaboración de un marco teórico que sustente el análisis permitirá integrar diversas teorías de geopolíticas y logísticas militares, culminando en una síntesis de los hallazgos que aporte a la comprensión de la hidrovía en el contexto de la defensa y la seguridad.



CAPÍTULO 1

LA IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA DE LA HIDROVÍA PARANÁ - PARAGUAY

La región denominada Cuenca del plata cuenta con una relevancia geopolítica debido a su ubicación y extensión geográfica (Dar Costa, 2011; Zugaib, 2006). Abarca los territorios de Argentina, Brasil, Bolivia, Uruguay y Paraguay, y posee dos elementos de importancia geopolítica. El primero es la presencia sobre la traza fluvial de las represas de itaipú y de Yaciretá-Apipé. El segundo, su superposición con el Acuífero Guaraní.

Su importancia a nivel estratégico es fundamental. Las vías navegables interiores son importantes para la supremacía militar y la competitividad económica. El acceso a esta vía es clave por su proyección de poderío a nivel regional, pero también constituye un factor formador de alianzas y rivalidades en América del Sur.

La ruta navegable Paraná-Paraguay es un eje central en la política argentina contemporánea. Desde mediados del siglo XIX este corredor ha sido de vital importancia en el Cono Sur. Con una longitud de 3400 kilómetros presenta desafíos en torno al comercio, las exportaciones nacionales, la economía internacional, el transporte marítimo, las políticas de estado y la soberanía, así como nuevas transformaciones geopolíticas. Al tener una extensión de gran envergadura, su mantenimiento y gestión dependen de una cooperación coordinada entre los países involucrados, lo cual requiere de acuerdos y buen manejo de relaciones diplomáticas y políticas en la región (Álvarez, 2021; Silveira, 1995).

El control de recursos hídricos, las inversiones en infraestructura y la gestión ambiental suelen ser temas de conflicto entre sus miembros.

La conectividad comercial es crucial para la economía de Argentina y Paraguay debido a la facilidad de transporte de mercancías desde el interior de la región hacia mercados internacionales.

Del movimiento económico generado por esta vía surge como consecuencia el florecimiento de economías regionales que se encuentran en el paso de la misma. El desarrollo regional se visualiza en la creación de empleo e inversión en infraestructura, como consecuencia directa del potencial de la hidrovía para atraer inversiones. El propósito de realizar proyectos de integración en infraestructura es suprimir obstáculos que dificulten la

libre circulación de mercaderías, a partir de las acciones técnicas y normativas que refuerzan el proceso de integración, en paralelo a la transnacionalización del territorio.

El corazón de la hidrovía es la ciudad de Rosario, localizada en la Provincia de Santa Fe. Desde 1852, debido a la legislación de la época, se le ha permitido tomar ventaja de su estratégica posición geográfica, lo que le ha permitido desarrollar un nodo portuario crítico alrededor de la misma. En la década de 1990, los precios de los commodities comenzaron a



elevarse gradualmente, pero este aumento se aceleró durante la pandemia que tuvo lugar en 2020-2021. Estos dos eventos expusieron un problema mundial: los alimentos y la energía serán inaccesibles para millones de habitantes.

Lo anterior expone también un problema derivado, que es el de la logística, es decir, el control que buscan ejercer los estados sobre las vías terrestres, aéreas, fluviales y marítimas a través de los cuales se realiza la circulación y el suministro de bienes a escala global. Es en este punto cuando la geografía tradicional se convierte en política internacional, transformándose en geopolítica. Debido a la reducción de lugares en el mundo donde son producidas las mercancías, se produjo un aumento de los volúmenes de carga transportada (Silveira, 2011). Diferentes informes sobre el transporte multimodal explican que la competitividad económica se encuentra vinculada con la seguridad nacional en la medida que empresas o gobiernos extranjeros estén interesados en invertir en infraestructura portuaria global y en cadenas de suministro, particularmente en los países en desarrollo.

Es por todo lo anterior que las relaciones del sistema Paraguay-Paraná con los corredores bioceánicos existentes y los proyectos de futuros emprendimientos en el Alto Paraná (conexión con la Hidrovía Tieté-Paraná) convertirán a la hidrovía en el primer corredor Norte-Sur de la región.

Para el comercio internacional, en un contexto de incremento de los precios y de la demanda de productos primarios, se ha generado la hiper-especialización de los países de la región. En este sentido, la venta de productos con escaso valor agregado y la necesidad de abaratar costos de circulación han conferido a la hidrovía Paraná-Paraguay un rol estratégico.

Europa, China Y EE.UU



Al conectar Sudamérica con el océano Atlántico, Europa se presenta como un actor clave para los países que componen la Cuenca del Plata, especialmente Argentina. El acceso a mercados europeos mejora las oportunidades comerciales para los países miembros, así como el logro de potenciales inversiones europeas.

La situación geopolítica de Europa, en especial con los países que forman parte de la Unión Europea (UE) en relación con la hidrovía Paraná – Paraguay involucra tanto intereses comerciales, como geopolíticos y ambientales, en el contexto de la conectividad y la infraestructura de transporte fluvial en América del Sur.

Potencias como la UE frente a la influencia de potencias como China, han buscado recuperar o fortalecer un antiguo lazo comercial y estratégico en América del Sur con el fin de frenar el avance asiático (Wegner, 2018).

En los últimos años la problemática de la guerra en Ucrania y las imprevisiones europeas respecto de sus consecuencias desataron preocupación acerca de la seguridad del abastecimiento energético, el acceso a materias primas y alimentos, reviviendo el interés por el Mercosur y su principal vía fluvial que en su gran mayoría atraviesa territorio Argentino.

Como principal vía exportadora de materias primas y otros recursos hacia mercados internacionales, como los de Europa, en este contexto es donde los intereses comerciales y económicos empiezan a cobrar relevancia, debido a que países de la Unión Europea son importadores de productos agroindustriales provenientes de América del Sur, siendo su principal salida al viejo continente la hidrovía (Silveira, 2011). Por esta razón, la UE ha puesto su atención a mejorar y mantener la infraestructura fluvial para facilitar el comercio de productos agroindustriales y minerales vitales para sus propios intereses de abastecimiento de materias primas.

Iniciativas como el Plan de Inversiones Externas de la Unión Europea que incluyeron mejoras de la hidrovía, buscan potenciar la competitividad regional, conectividad y reducir costos en transporte.

La cooperación financiera y técnica con países miembros de la Cuenca del Plata, en el marco de política exterior de la Unión Europea, que incluyó mejoras en puertos, dragado de canales y modernización de infraestructuras portuarias.

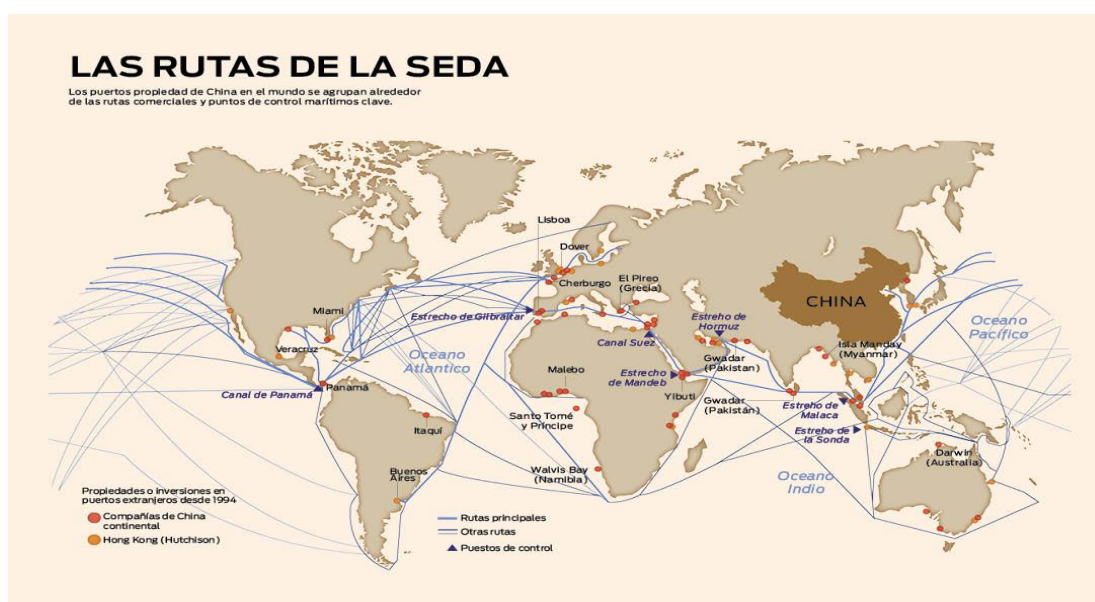
Actualmente, los países centrales dirigen sus esfuerzos a una transición energética “verde”, la cual requiere el acceso irrestricto a las materias primas críticas, las cuales se sitúan mayormente en los países de América del Sur. Es en este punto donde se hace necesario analizar la gestión de recursos disponible y la eficiencia en la coordinación de operaciones conjuntas a efectos de lograr una operatividad competitiva.

Políticas de desarrollo y acuerdos comerciales por parte de la unión Europea intentan promover prácticas sostenibles y la integración de normas ambientales en proyectos de infraestructura en América Latina, especialmente en la hidrovía. Mediante sus propuestas, intentan garantizar que las operaciones fluviales sigan los estándares internacionales de sostenibilidad (Lander, 2019; Vega Cantor, 2009).

El fortalecimiento de relaciones diplomáticas y políticas en América del Sur es otro de los aportes de la Unión Europea (Silveira, 2011). El control de la vía está en manos de los países que conforman la cuenca del Plata, pero la influencia de actores externos es significativa. La competencia en la región entre estos actores es un aspecto que la Unión Europea focaliza

debido a su necesidad de mantener su presencia en este mercado estratégico. Por esto, los acuerdos bilaterales y multilaterales con países del Mercosur (Mercado Común del Sur) son fundamentales para garantizar la sostenibilidad de los proyectos de infraestructura y la estabilidad regional.

Para la Unión Europea, la hidrovía Paraná – Paraguay representa la optimización de las cadenas de suministros, la mejora de infraestructuras y la creación de nuevas rutas comerciales hacia Europa. Sin embargo, presenta algunas problemáticas respecto a las regulaciones y a cuestiones políticas propias de cada país sudamericano. Un gran desafío para este bloque es la creciente competencia de distintas potencias y el impacto ambiental generado por la actividad comercial.



Lejos del atlántico, pero incansables en la búsqueda de nuevos puertos, China comenzó su acercamiento en la región con un destacado rol como socio comercial y financiador de proyectos de infraestructura, muchos de los cuales buscaron la salida de productos hacia el Pacífico (Wegner, 2018).

China se consolidó en la región sudamericana debido a los distintos acuerdos formados con los Estados para poder suplir las demandas de ambas partes. La necesidad de acceso a recursos estratégicos, como materias primas, fue de principal interés y convirtió a la Cuenca del Plata en un territorio codiciado. Con el paso de los años, China logró convertirse en el principal destinatario de las exportaciones de América Latina. Consolidada como inversora, financiadora y socia comercial, logró ser un socio estratégico en la región (Slipak y Ghiotto, 2019; Villasenín, 2021). Debido al intenso trabajo de China por posicionarse en la región la

reconfiguración geopolítica actual ha cambiado lo que hasta el 2000 era liderado por industrias estadounidenses en actividades productivas vinculadas con recursos estratégicos, ahora a manos chinas. China intenta asegurarse el aprovisionamiento de materias primas, especialmente en la región, por lo cual su presencia fluvial se ha ido incrementando, agudizando las tensiones con EE.UU., quien, ante este escenario, ha puesto sus ojos en la región a fin de impedir el avance asiático, debido a que las inversiones de China en el desarrollo de las vías navegables de terceros países pone en desventaja a los exportadores estadounidenses (González y Sánchez, 2020).

En mayo de 2022, un estudio del Eno Center for Transportation de Washington alertaba sobre esta situación, alegando que el desarrollo de corredores fluviales de carga por parte de otras naciones, como China, ponía presión en materia de competitividad económica y seguridad nacional. El estudio expresaba que el desarrollo en ríos Amazonas y Paraná-Paraguay representaba amenazas para la competitividad de costos de exportadores estadounidenses debido a la inversión de empresas estatales chinas en instalaciones a lo largo de estos ríos (González y Sánchez, 2020).

La situación geopolítica de Estados Unidos relacionada con la hidrovía está vinculada a factores estratégicos, económicos y diplomáticos. Este país tiene intereses directos en esta vía debido a la facilidad de acceso a los mercados sudamericanos para productos estadounidenses. Actualmente, el apoyo regional al acercamiento norteamericano tiene dos pilares fundamentales: Paraguay y Argentina.

En el lado argentino, Estados Unidos logró avanzar con convenios sobre transparencia, eficiencia y seguridad, ya que consideran que la gestión de infraestructura crítica, como lo es esta vía requiere poner el foco en mejorar su gestión, procesos administrativos y seguridad. Todo esto, en el marco del acuerdo entre la Administración General de Puertos y el gobierno estadounidense (Slipak y Ghiotto, 2019; Villasenin, 2021).

Antiguamente, la presencia de EE.UU. en la hidrovía estaba compuesta por sus empresas en el agroexportador argentino. Con los años, la presencia de corporaciones chinas se comenzó a ver en al menos tres dimensiones: en primer lugar, COFCO disputa la agroexportación; en segundo lugar, la dragadora Shanghai Dredging Company que busca disputar tareas operativas en la vía fluvial y en tercer lugar, China, como principal inversor, y financista de grandes obras de infraestructura en la región, ha otorgado financiamiento a obras y proyectos en diferentes tramos de la Hidrovía (Giardinelli, 2021).

El interés de Estados Unidos es exclusivamente económico: es el principal comprador de productos agrícolas de América del Sur, especialmente los transportados a través de la hidrovía Paraná – Paraguay. No está involucrado en la gestión de la hidrovía pero mantiene la alianza con los países que conforman la vía debido a la exportación de productos agrícolas como la soja, que compiten con los de Brasil y Argentina. También tienen especial interés en la facilidad del tránsito de minerales y recursos energéticos que interesan a empresas estadounidenses. Debido a la competencia de otras potencias en estos recursos, su participación en infraestructura en la región se ha incrementado mediante la financiación de diversos proyectos e inversiones a través de organismos multilaterales como el Banco Mundial o la Corporación Financiera Internacional (Slipak y Ghiotto, 2019; Villasenin, 2021).

Disputas geopolíticas

La intervención de distintos actores en la Cuenca del Plata genera cambios en la distribución y logística de acumulación sobre los territorios. Estas circunstancias desatan acalorados debates políticos y sociales. La multiplicación de actores y el avance de empresas de origen chino exponen el carácter central de disputas geopolíticas especialmente en Argentina.

La región es especialmente importante debido a sus recursos naturales y sus actividades, entre las cuales forman parte las transnacionales norteamericanas.

Siendo consciente del potencial de la región, las empresas chinas establecen bases para competir en todo el circuito productivo que rodea el río. En este contexto, los objetivos de nuestra investigación, que incluyen evaluar la eficacia de un comando conjunto en la hidrovía, se vuelven relevantes, ya que este comando podría facilitar la coordinación entre los países para enfrentar estas dinámicas competitivas y frenar los abusos en sus prácticas.

En el plano regional, el control y soberanía de los países que forman parte de la hidrovía tienen marcados intereses y una visión diferente sobre la forma de gestionarla (Sampo, 2018). A esto hay que sumarle el contrabando de granos vía Brasil o Paraguay para evitar el pago de los derechos de exportación.

Regionalmente, el control interno de los ríos es una problemática actual y que trae principalmente a Paraguay y Argentina como principales actores (Sampo, 2018).

El problema de la verdadera soberanía es más complejo; parte de este es que solo un ínfimo porcentaje de la flota que navega el Paraná es argentina. Paraguay es conocido por tener la “tercera flota fluvial del mundo” y nueve de cada diez remolques que suben y bajan

por el río, empujando barcazas de granos, llevan la bandera de un país mediterráneo: Paraguay o Bolivia (Giardinelli, 2021).

Otro eje de conflicto es el mantenimiento del proyecto, las enormes inversiones en infraestructura y dragado llevan a disputas sobre quién debe financiar y ejecutar las mejoras.

Junto con cualquier actualización en los tramos, también se suma el problema ambiental. El impacto que genera en las comunidades ribereñas de los países de la Cuenca del Plata, como la explotación en esas zonas por empresas extranjeras y su falta de compromiso ambiental, hace que cualquier actividad de navegación y explotación de recursos se ponga a consideración (Giardinelli, 2021).

La instalación de mega infraestructuras vinculadas al complejo extractivista, genera tensiones con otras lógicas preexistentes de apropiación, producción y significación del territorio (Lander, 2019; Vega Cantor, 2009).

Dada extensión donde se emplaza la vía y viendo que en las zonas riverleñas hay gran movimiento económico, es necesario ver la posibilidad de que, mediante un comando conjunto, se promueva la cooperación y gestión efectiva de la operatoria de la hidrovía.

La violación de derechos ambientales por empresas privadas con la construcción de puertos y terminales granarias sin control genera cuestionamientos en los países miembros afectados (Vicente, 2012). El equilibrio del ecosistema y la economía es delicado especialmente cuando se habla de una vía de tránsito natural. La integración regional y el desarrollo sostenible son temas fundamentales en las discusiones actuales, tanto a nivel regional como a nivel internacional.

Existen ciertas tensiones entre los países de la Cuenca del Plata respecto a la postura de Estados Unidos frente a las decisiones de los países sudamericanos sobre la hidrovía. Algunos la consideran intervencionista, ya que se tiene la visión que este país busca alinearse con sus intereses de libre comercio y sostenibilidad que promueve (Giardinelli, 2021).

Conclusión del primer capítulo

Argentina se posiciona como el tercer exportador de alimentos a nivel mundial, ubicada detrás de Brasil y Estados Unidos en términos de toneladas exportadas. Mantiene un lugar de relevancia en el comercio internacional de productos agrícolas y alimentarios.

A nivel de capacidad anual, este sistema fluvial transporta más de 30 millones de toneladas de carga. Esta vía es importante para los países involucrados en ella, debido a que permite el transporte de grandes volúmenes a costos más bajos que los transportes tradicionales y, además, por la posibilidad de generar estrategias de desarrollo sustentable. Algunas de las ventajas que presenta el transporte fluvial son la protección ambiental (evita emanaciones de gases tóxicos; las barcazas de la hidrovía transportando 1500 toneladas equivale a 60 camiones), la reducción de costos y el ahorro energético (Juan Carlos Muñoz Menna, 2020).

Los países fundadores de la hidrovía utilizan principalmente este sistema para poder exportar sus productos internacionalmente. En el caso de Brasil, la hidrovía es importante para transportar productos hacia el Río de la Plata y luego a mercados internacionales. El uso de la hidrovía le permite conectar sus áreas productoras del interior con los puertos de exportación (Silva & Moura, 2020).

Bolivia, al igual que Paraguay, es un país sin acceso directo al mar; su dependencia de los puertos vecinos le permite exportar sus productos agrícolas y gas natural, principalmente (Rodríguez, 2022).

Paraguay utiliza mayormente la hidrovía para el transporte de soja y oleaginosas, además de carne bovina. Esta vía fluvial es crucial para la economía paraguaya por permitir el acceso a mercados internacionales sin usar rutas terrestres más costosas. (EMCFFAA, 2023).

Para Argentina y Uruguay, la hidrovía representa comercio, desarrollo e integración regional. La cooperación entre ambos países, tanto a nivel bilateral como en el marco del Mercado Común del Sur (Mercosur), se ha dado desde sus inicios en pos de lograr mejorar la infraestructura de la hidrovía, garantizar libre navegación y mantenimiento.

La administración conjunta, entre otras regulaciones, se da por medio de acuerdos, aunque el control técnico y operativo está en manos de organismos nacionales y empresas privadas que gestionan los puertos y barcazas.

En este análisis sobre la situación reciente de Sudamérica, se observa cómo las agendas locales y externas se ven influenciadas por la geopolítica global, en un constante diálogo con las políticas internas y exteriores. Históricamente, el ejercicio del poder estadounidense ha influido en las políticas de infraestructura y desarrollo, transformando gradualmente los

territorios desde principios de los 2000, especialmente ante la creciente presencia de China en diversas áreas.

China fue uno de los primeros países en entender la importancia del proyecto hidrovía y sus inversiones en la misma han seguido un sentido estratégico bajo la iniciativa de la Belt and Road Initiative (BRI) o “Iniciativa de la Franja y la Ruta”, que busca crear una red de comercio e infraestructura a nivel global. Bajo esta premisa su financiamiento ha incluido construcción de puertos clave, ferrocarriles, carreteras y otras infraestructuras de transporte.

La necesidad de materias primas por parte de este país asiático ha llevado a este a realizar tareas de modernización y expansión de los puertos para aumentar la capacidad de carga y mejorar la eficiencia del transporte fluvial. El interés por los puertos ha hecho que este país ponga su mirada en el puerto de Rosario, Argentina, un punto estratégico para la exportación de productos.

Otros proyectos de inversión han venido de la asociación con empresas chinas, centrándose en la modernización de canales de navegación, construcción de nuevas terminales y la implementación de tecnologías avanzadas para mejorar la eficiencia logística. Los intereses chinos van más allá de lo comercial: China, mediante las inversiones en infraestructura crítica, busca influencia política y económica en la región, mejora en el acceso a mercados de América del Sur y tener un rol clave en las cadenas de suministro globales (Chen & Wang, 2023).

Pasando por el viejo continente, tenemos a la Unión Europea. El interés estratégico en la Hidrovía Paraná – Paraguay, tanto en términos comerciales como geopolíticos, ha llevado a que este bloque tenga una participación activa en proyectos de inversión de infraestructura bajo la premisa de la sostenibilidad ambiental. Las relaciones con países del Mercosur posicionan a la Unión Europea como un actor clave en el desarrollo de esta importante ruta fluvial. A pesar de los esfuerzos por restablecer vínculos comerciales con la Unión Europea, los acuerdos concretos han sido escasos, situando al continente en un contexto de disputa entre EE. UU. y China por la hegemonía en la región. Esta lucha por la influencia ha generado importantes dificultades para profundizar la integración regional y aumentar el comercio, exacerbadas por la presencia de actores financieros transnacionales.

Debido a la competencia que se disputa en la región, la mayoría de las inversiones se han volcado a proyectos de modernización de puertos, que han incluido la mejora en infraestructura portuaria, en puertos claves como el de Rosario en Argentina, dragado y mantenimiento del caudal del río. Como parte de la cooperación de Europa en el proyecto de

la hidrovía, también brinda asistencia técnica y financiera por medio del Banco Europeo de Inversiones (BEI) y otros organismos multilaterales de desarrollo (Martínez, 2021). Se realizaron inversiones en infraestructura portuaria mediante alianzas público – privadas con empresas europeas como socios clave. De esta forma, surgieron la construcción de terminales portuarias, terminales de contenedores, y la implementación de tecnologías avanzadas para el manejo de carga.

Otro actor fundamental es Estados Unidos, quien, aunque no tiene un control directo ni propiedad sobre esta infraestructura, colabora activamente a través de proyectos de cooperación técnica y asistencia financiera con los países de la región, como parte de su interés geopolítico y económico. El dragado y mantenimiento de puertos son sus principales inversiones en esta vía. En los últimos años, ha buscado fortalecer sus lazos comerciales y de infraestructura en la región para asegurar fluidez del comercio y fortalecer su influencia en América Latina. La influencia económica que ostenta, su competencia con China y el papel en asuntos de seguridad y cambio climático son factores que marcan su relación con esta vía fluvial (Díaz, 2022).

En este marco, nuestros objetivos de evaluar la eficacia de un comando conjunto en la hidrovía y analizar su impacto en la gestión de operaciones adquieren relevancia. La hidrovía Paraná-Paraguay no solo es un corredor estratégico, sino también un escenario propicio para evaluar la coordinación interinstitucional y la toma de decisiones estratégicas entre los países involucrados.

Las diferencias geográficas y los recursos estratégicos son relevantes en la era de la globalización económica. Los actores hegemónicos en el sistema productivo global eligen los espacios más convenientes para sus intereses, lo que demanda intervenciones técnicas en áreas como la logística, infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones (Santos, 1996).

Así, la Hidrovía Paraná - Paraguay se presenta como un escenario de disputas hegemónicas, constituyéndose en una plataforma de acumulación que atrae a diversos actores y genera instrumentos y estrategias en competencia. Este contexto proporciona un marco crucial para evaluar la viabilidad y el impacto de un comando conjunto, alineándose con nuestros objetivos de investigación.



CAPÍTULO 2

CAPACIDADES PARA LA DEFENSA EN LA HIDROVÍA PARANÁ -PARAGUAY

Capacidades Operativas de las Fuerzas Armadas en la hidrovía Paraná-Paraguay

La hidrovía Paraná-Paraguay, como un corredor estratégico para el comercio y la seguridad nacional, requiere una férrea defensa mediante acciones coordinadas enfocadas en el control del tráfico fluvial, la respuesta ante emergencias y la lucha contra ilícitos. El papel por parte de las Fuerzas Armadas argentinas es crucial como actor fundamental en la defensa y operatividad de esta vía fluvial estratégica.

La vía debido a su extensión presenta ciertos “puntos ciegos” a lo largo del gran trecho del río, además, en zonas ribereñas poco pobladas hay escasos controles.

En la actualidad, las principales cuestiones que se destacan en materia de defensa son la soberanía y el control del territorio en cuanto al control de las aguas debido a la generación de disputas respecto a la soberanía de las aguas y el control de la navegación entre los países por los que atraviesa. La presencia de fuerzas extranjeras genera inquietud en los países involucrados; si bien existen acuerdos entre ellos, la necesidad de protección en caso de un conflicto diplomático o comercial es indispensable. Otra preocupación surge de la presencia de bases militares en la zona, y los patrullajes conjuntos son un tema sensible en cuanto a la soberanía y la cooperación internacional. A la par de todo esto, se encuentra el tema ambiental: un impacto climático en la hidrovía generaría tensiones regionales por la competencia de los países por los recursos limitados o por el acceso a rutas comerciales, generando conflictos.

La presencia de las Fuerzas Armadas permite asegurar que la vía de navegación se mantenga operativa y segura conllevando a la estabilidad y desarrollo de la Argentina.

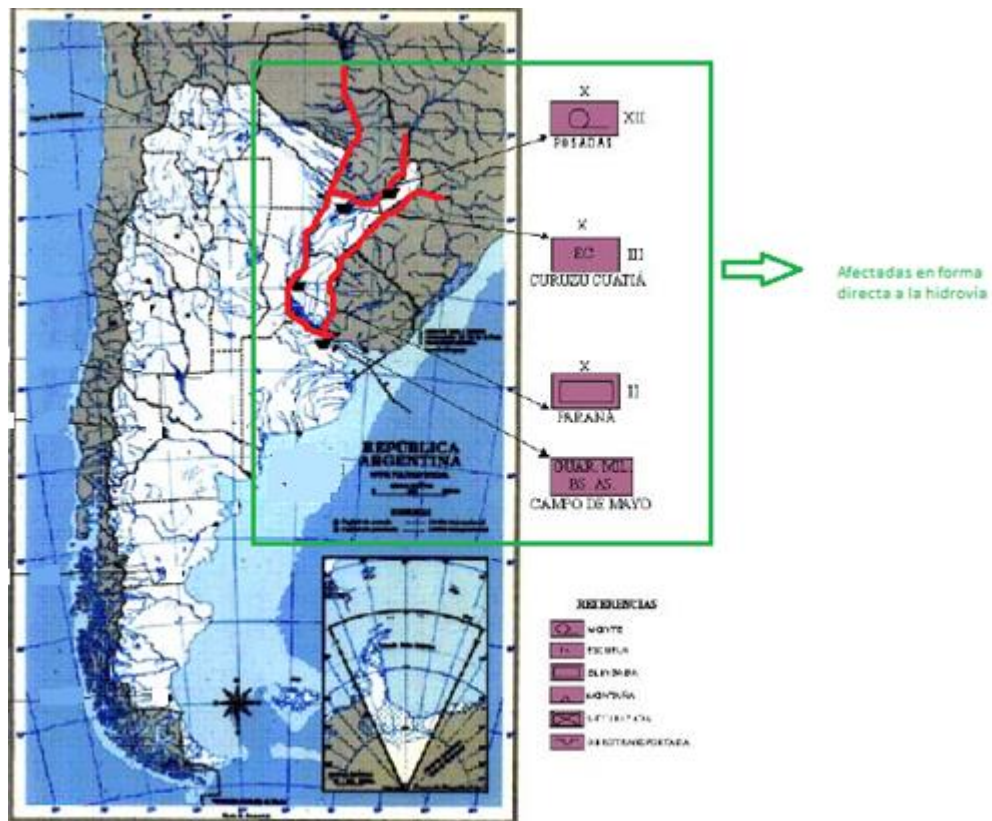
En resumen, las problemáticas en materia de defensa en la hidrovía Paraná-Paraguay están centradas en la gestión de la soberanía, la seguridad internacional, la lucha contra el crimen organizado y los desafíos ambientales.

Este capítulo examina las unidades y bases del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea Argentinas que operan en esta región, así como los medios disponibles para llevar a cabo operaciones conjuntas de defensa en un contexto operacional.

Sección 1: Ejército Argentino

Afectado ya sea por necesidad de seguridad o emergencias, el Ejército Argentino cuenta con unidades y recursos para ser desplazados a lo largo de esta vía, con capacidad de realizar operaciones de trasbordo sobre todo en la zona nordeste del país. El despliegue de estas unidades tiene una planificación estratégico para la defensa de sectores importantes para la defensa nacional.

BRIGADAS DE INFANTERÍA: Dispone de varias que cuentan con medios para transportación por el río, incluyendo unidades de infantería de guerra en zonas rurales. En este punto se hace referencia a las de zonas cercanas a la región del litoral, como la de Santa Fe.



Unidades Destacadas: Entre las más relevantes se incluyen:

1. **PROVINCIA DE CORRIENTES: BATALLON DE INGENIEROS DE MONTE 12:** Ubicado en la ciudad de Goya, está al sur del núcleo céntrico con accesibilidad directa al Puerto de Goya. Tiene acceso a la capital provincial por la ruta nacional 12 o mediante rutas provinciales llegando hasta Curuzú Cuatía donde se encuentran otras unidades militares (Grupo de artillería de monte 12, Comando de la 1ra División del Ejército, Regimiento de Infantería Mecanizado 4 y la Compañía de Comunicaciones 121).

PROVINCIA DE CHACO: GUARNICIÓN MILITAR DE RESISTENCIA:

Nuclea al Comando de la Brigada de Monte III, la Base de Apoyo Logístico Resistencia, la Compañía de Ingenieros de Monte 3, la Compañía de Comunicaciones de Monte 3 y Compañía de inteligencia de Monte 3. El punto estratégico es el puerto Barranqueras, se encuentra en la ribera derecha del río Paraná, en el centro geográfico de la Cuenca del Plata y el Mercosur. Esta guarnición posee una subunidad independiente del arma de ingenieros. Por su accesibilidad a las rutas nacionales la comunicación con unidades formoseñas o salteñas es un factor clave para la defensa. En Resistencia tiene el aeropuerto de la ciudad, el grupo III de vigilancia y control del aerospacio, perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina.

2. PROVINCIA DE FORMOSA: GUARNICIÓN MILITAR FORMOSA:

Conformada por el Regimiento de infantería de Monte 29, esta ciudad tiene un puerto que está emplazado sobre la margen derecha del río Paraguay y forma parte de la Hidrovía Paraná – Paraguay.

3. PROVINCIA DE MISIONES: GUARNICIÓN MILITAR POSADAS:

Ubicada en la capital de Misiones, está conformada por el Comando de la Brigada de Monte XII, Escuadrón de Caballería de Exploración de Monte 12, Compañía de Arsenales de Monte 12, Compañía de Sanidad 12 y Compañía de Comunicaciones de Monte 12. La guarnición está cerca del puerto de Posadas. Tiene cerca al aeropuerto de la capital que posee capacidades para operar aeronaves comerciales y militares de transporte de pasajeros y carga general.

UNIDADES LOGÍSTICAS: La fuerza cuenta con transporte y unidades logísticas con capacidad de ser usadas para desplazamiento a lo largo de la vía fluvial permitiendo la transportación de suministros, equipo y personal.

- **Batallones logísticos:** Especializados en transporte de recursos y equipos son capaces de desplazar cargas y vehículos pesados por la vía constituyendo una ruta óptima para esto.

UNIDADES DE INGENIEROS: El Ejército Argentino puede involucrarse en proyectos de infraestructura fluvial, como mantenimiento de caminos, puentes, infraestructura crítica. Estas unidades se pueden transportar por la hidrovía si se requiere trabajo en el terreno.

FUERZAS DE OPERACIONES ESPECIALES: Unidades de Operaciones Especiales y Fuerzas combinadas pueden transportarse por la hidrovía para misiones específicas, como control de áreas, intervenciones rápidas o reconocimiento.

EMBARCACIONES Y VEHÍCULOS DE DESPLIEGUE FLUVIAL: El ejército también posee medios fluviales especializados: lanchas, embarcaciones de desembarco y otras unidades que permiten transporte de tropas y equipos a través de la hidrovía. Algunos de estos medios se usan en operaciones de control de frontera, seguridad en el entorno fluvial o apoyo en misiones de rescate.

- Lanchas de desembarco: diseñadas para operar en ríos y realizar desembarcos en áreas de difícil acceso.
- Embarcaciones logísticas: Usadas para el transporte de suministro y equipos.

UNIDADES DE DEFENSA AÉREA Y COMUNICACIONES: No son unidades desplazables por el río pero este tipo de unidades del Ejército sirven de apoyo desde sus bases a lo largo de la hidrovía, asegurando control y coordinación de las fuerzas desplegadas.

COMANDOS DE LA ZONA MILITAR: Las zonas militares que cubren la región del litoral argentino como:

- Zona de Defensa 2 (Cuyo)
- Zona de Defensa 3 (Litoral)

Tienen unidades que pueden ser movilizadas a lo largo de la hidrovía.

UNIDADES DEL EJÉRCITO DE LA AVIACIÓN: Este tipo de unidades pueden desplegarse en apoyo a las tropas que operan a lo largo de la hidrovía usando helicópteros para transporte rápido o evacuaciones.

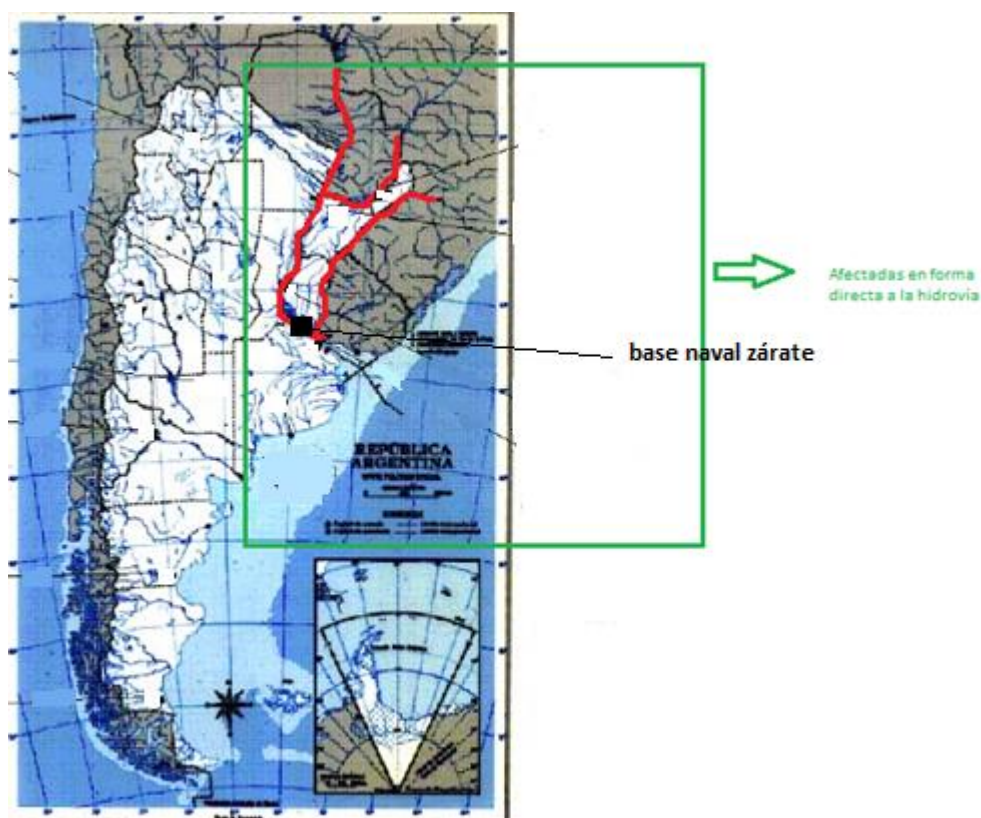
Capacidades Operativas El Ejército Argentino está equipado con vehículos todo terreno, embarcaciones fluviales y sistemas de comunicación avanzada. Estas capacidades son fundamentales para llevar a cabo patrullajes, rescates y misiones de control en la hidrovía. Las unidades del Ejército Argentino que podrían ser desplegadas a lo largo de la hidrovía Paraná-Paraguay abarcan brigadas de infantería, unidades logísticas, ingenieros, fuerzas especiales, embarcaciones, y comandos de defensa y comunicaciones dependiendo de las necesidades operativas. El uso de embarcaciones y medios de transporte fluvial es esencial para movilizar tropas y equipos a lo largo de esta importante ruta.

Sección 2: Armada Argentina

Unidades y Bases: Cuenta con instalaciones y bases estratégicas además de una unidad orgánica llamada Área Naval Fluvial (ANF) encargada de la monitorización y control del espacio fluvial. Tienen como objetivo primario la seguridad de las operaciones comerciales y militares como la protección de la vía navegable, destacándose:

- **Flota de Superficie**
 - **Misión:** Proteger las vías navegables y asegurar la libre circulación de embarcaciones, así como intervenir en situaciones de emergencia y desastres naturales. Destinada a operaciones marítimas, algunas embarcaciones son adaptables a misiones fluviales.
- **Estaciones Navales (ej. Base Naval de Zárate)**
 - **Misión:** Proveer logística y apoyo operacional a las unidades de la Armada que operan en la hidrovía. Facilitar la coordinación con otras fuerzas y participar en operaciones de control y vigilancia del espacio fluvial.

Principales bases y distintas unidades de apoyo a lo largo de la hidrovía son:



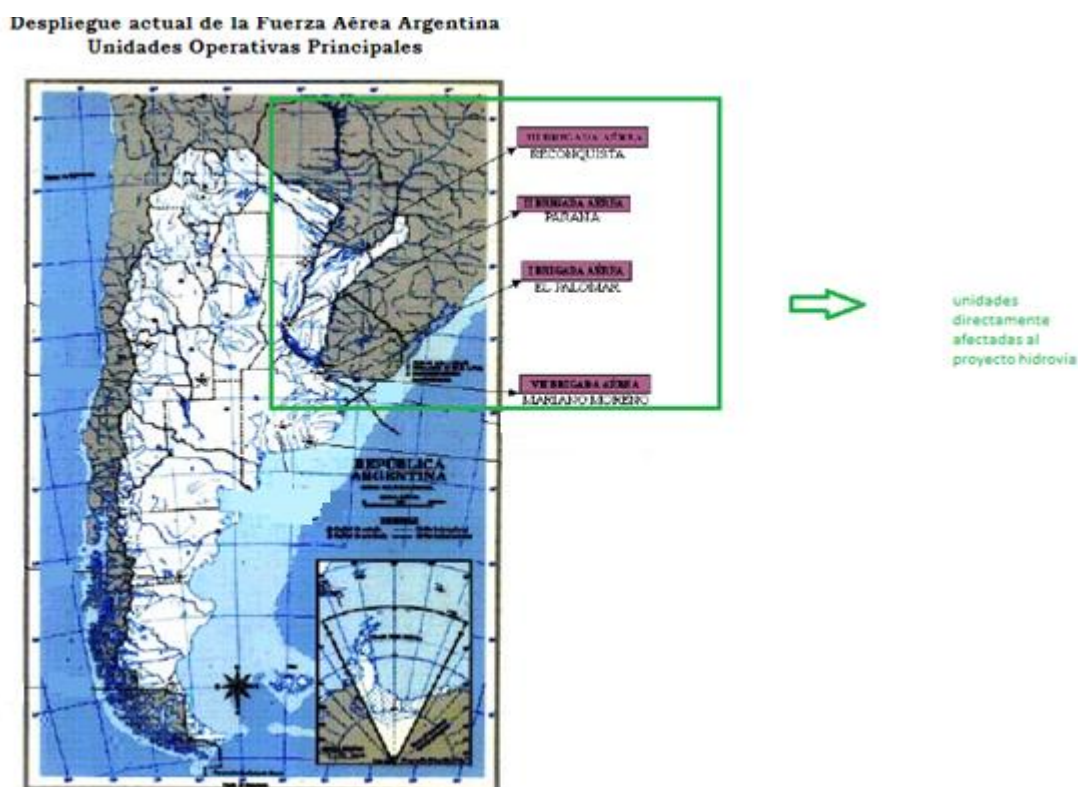
- **BASE NAVAL ZÁRATE:** Emplazada en la ciudad de Zárate, provincia de Buenos Aires. Es el lugar de asiento del Área Naval Fluvial (Misiones, Corrientes, Chaco, Formosa, Santa Fe, Entre ríos y Buenos Aires). Tiene a su cargo la supervisión de las operaciones de la vía, además es apoyo logístico para las operaciones de la Armada en la región del río Paraná.
- **BASE NAVAL ROSARIO:** Situada en la provincia de Santa Fe, es el centro de operaciones estratégicas en la zona del río Paraná. Tiene funciones tanto de defensa como de apoyo logístico para las actividades de la hidrovía.
- **ESCUELA DE SUBOFICIALES DE LA ARMADA (ESUAR) – RIO SANTIAGO:** Por su cercanía al río Paraná y la capacitación que ofrece al personal de la Armada para tareas de patrullaje y seguridad en vías fluviales se convierte en un eslabón clave para la defensa.
- **UNIDAD NAVAL RÍO PARANÁ:** Con el objetivo de la protección de las rutas de navegación y resguardar la soberanía argentina en la zona fluvial, esta unidad tiene como misión la vigilancia y control de las aguas del río Paraná.
- **DESTACAMENTO FLUVIAL DE LA ARMADA:** En la extensión de la hidrovía Paraná-Paraguay, hay varios destacamentos de la Armada que operan embarcaciones para patrullar y garantizar la seguridad de la navegación en diferentes tramos del río.
- **BASE NAVAL EN LA ZONA DE ISLAS DEL DELTA DEL PARANÁ:** La zona del delta del Paraná, en la provincia de Buenos Aires es un sector donde se concentran varias instalaciones menores de la Armada Argentina. Su principal función es vigilancia de las islas, control de la navegación y prevención de delitos.
- **PATRULLAS FLUVIALES:** Emplazadas a lo largo de la Hidrovía, la Armada Argentina tiene embarcaciones rápidas y ligeras para un control efectivo de las aguas del Paraná y Paraguay.
- **CENTRO DE COMANDO Y CONTROL DE LA HIDROVÍA PARANÁ - PARAGUAY:** Instalación de control y monitoreo de la Hidrovía. Su función es la de seguir la actividad comercial, mantener la navegación segura y la respuesta ante incidentes en la vía.

Medios y Equipamiento Cuenta con embarcaciones patrulleras fluviales, sistemas de vigilancia marítima y unidades de comando que permiten una respuesta rápida ante amenazas. Su capacidad para coordinar operaciones con otras fuerzas es esencial para la defensa del corredor.



Sección 3: Fuerza Aérea Argentina

Unidades Aéreas La Fuerza Aérea Argentina, aunque no opera directamente en la Hidrovía, proporciona soporte crucial a través de sus unidades de transporte y vigilancia:



- **Grupo Aéreo de Transporte**
 - **Misión:** Realizar el transporte de tropas, suministros y equipos en apoyo a operaciones militares y humanitarias. Asegurar la logística en áreas de difícil acceso a través de la hidrovía.
- **Unidades de Reconocimiento**
 - **Misión:** Proporcionar información crítica mediante vigilancia aérea. Estas unidades son clave para detectar movimientos inusuales y coordinar acciones con el Ejército y la Armada.

Las brigadas de la FAA que operan en la región de la Hidrovía Paraná – Paraguay realizan tareas de:

- Patrullaje y vigilancia aérea

- Cooperación con otras fuerzas de seguridad, trabajan con fuerzas argentinas de seguridad como Prefectura Naval Argentina, el Ejército y la Policía.
- Apoyo a operaciones de rescate
- Monitoreo de infraestructuras críticas



La Brigada Aérea de Paraná que forma parte de la Fuerza Aérea Argentina es importante por su capacidad de involucramiento en operaciones de monitoreo aéreo en la región. Dispone de helicópteros y aviones para tal fin.

Capacidades Aéreas La Fuerza Aérea dispone de tecnología avanzada de vigilancia y drones que pueden ser utilizados para monitorear la actividad a lo largo de la hidrovía, detectando movimientos sospechosos y coordinando operaciones con el Ejército y la Armada.

Conclusión del segundo capítulo

La defensa de la hidrovía Paraná-Paraguay requiere un enfoque coordinado y sinérgico entre las Fuerzas Armadas Argentinas. La adecuada utilización de las capacidades operativas de cada una es fundamental para garantizar la seguridad del corredor y la soberanía nacional en un contexto geopolítico complejo.

La consolidación de la presencia y vigilancia estratégica en el río Paraná y su vía navegable es fundamental, dada su relevancia geoestratégica. Mejorar la coordinación y preparación de las Fuerzas Armadas permitirá garantizar una navegación segura en la hidrovía, fortalecer la vigilancia y protección, y asegurar que no haya intervenciones externas ni bloqueos que afecten su operatividad.

El apoyo logístico brindado por las Fuerzas Armadas es esencial para la supervisión de la infraestructura de la hidrovía, lo que incluye el mantenimiento de puentes, canales fluviales e instalaciones portuarias, áreas que garantizarían fluidez y seguridad en la navegabilidad.

Al atravesar varias provincias Argentinas y países limítrofes, el interés geopolítico y estratégico de la zona hace que la Defensa Nacional sea una cuestión a tener en cuenta a la hora de hablar de hipótesis de conflictos. En este sentido, las Fuerzas Armadas aquí juegan un rol preventivo en resguardar la soberanía de Argentina sobre el uso de sus recursos naturales.

La presencia militar en la región asegura que actores externos no monopolicen la vía ni se vean afectados por conflictos diplomáticos ni intereses de otros países. Así, la intervención de las Fuerzas Armadas cumple un papel preponderante para lograr garantizar la seguridad en la zona y el cumplimiento de leyes nacionales e internacionales, preservando la soberanía y la integridad del corredor fluvial.



CAPÍTULO 3

COMANDO CONJUNTO DE HIDROVÍA

Conformación de un Comando Conjunto para la hidrovía Paraná-Paraguay

La hidrovía Paraná Paraguay, a lo largo de su extensión, tiene “puntos ciegos” donde el control es escaso en zonas poco pobladas. Actualmente, la mayor parte del control sobre la hidrovía lo realiza la Prefectura Nacional.

Al ser una vía fluvial estratégica para América del Sur, se convierte en un eje crucial para la seguridad y defensa nacional.

La creación de un Comando Conjunto, que integre las Fuerzas Armadas, es importante en términos de control territorial y cooperación regional, con un enfoque directo en la seguridad y defensa nacional.

Respecto a este último punto, la defensa nacional no debe ser confundida con la seguridad. La seguridad es la situación requerida para que exista un orden jurídico-institucional dentro del territorio nacional, conforme a la Constitución y Leyes de la República. Comprende todos los actos que aseguren este orden, abarcando el mantenimiento de la paz social e interior, el nivel cultural, las condiciones necesarias para el normal desarrollo de las actividades económicas y el mantenimiento de la soberanía e independencia del Estado. La Defensa surge de este último aspecto; sólo se refiere al mantenimiento de las condiciones que le permitan al país asegurar sus intereses primarios. La Defensa constituye la faceta externa de la seguridad. En este ámbito es donde actúan los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional (Fons; Falco; Barrios, 1999).

Los comandos conjuntos son una tendencia global en la operación de las fuerzas militares, y responde a cambios técnicos y a desarrollos organizacionales impuestos por la complejidad social y el desarrollo de la productividad. Este modelo implica más que la simple coordinación de las Fuerzas. Basado en la idea de que todas las fuerzas se integren en una sola organización, se trata de ver el conjunto de las fuerzas como un instrumento único e integrado (Mansilla, 2007).

El modelo de operación conjunta es un tema de discusión que se lleva a cabo en cada establecimiento militar del mundo. Su debate se extiende no solo a los problemas técnicos de

colaboración entre fuerzas, coordinación de componentes en distintos niveles y planeación conjunta, sino también a todos los sistemas de enlace conocidos (Mansilla, 2007).

El modelo de conjunción es algo radicalmente distinto: implica un cambio cuantitativo, una nueva modalidad organizativa en la cual todos los componentes de un sistema de defensa se manejan como una sola organización, guiada por una doctrina que integra los elementos propios de la conjuntividad (Mansilla, 2007).

En el presente capítulo se analiza la viabilidad de establecer un Comando Conjunto para la hidrovía, siguiendo los lineamientos de la Doctrina Básica Conjunta y desarrolla una propuesta específica para implementarlo en la ciudad de Rosario.

Definición y marco doctrinario

Concepto de Comando Conjunto

Según la *Doctrina Básica para la Acción Militar Conjunta* (PC 00-01, 2023), un Comando Conjunto es una organización temporal o permanente que integra las capacidades de las Fuerzas Armadas (Ejército, Armada y Fuerza Aérea) bajo un mando único, con el objetivo de conducir operaciones conjuntas en un ámbito geográfico o funcional determinado. Este tipo de estructura busca optimizar los recursos disponibles y garantizar la interoperabilidad entre las fuerzas, respondiendo a los objetivos estratégicos nacionales (Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas [EMCFFAA], 2023, pp. 87-89).¹

Principales lineamientos para la conformación

El Decreto N° 1691/06 - Directiva de Organización y Funcionamiento de las FFAA, sancionado en el año 2006 complementa al Decreto 727/26, fortaleció el rol del Estado Mayor Conjunto y del accionar conjunto, reconociendo a su jefe en superioridad por cargo respecto de los jefes de los Estados Mayores Generales en cada una de las Fuerzas Armadas, y amplía las consideraciones y aspectos que rigen el accionar militar conjunto así como el accionar específico de cada una de las Fuerzas. El decreto establece el sistema de planeamiento por capacidades y regula el accionar conjunto.

El Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas ejercerá el control funcional sobre los Estados Mayores Generales de las Fuerzas Armadas y el control operacional sobre los elementos de las Fuerzas Armadas que, en virtud de las misiones que se le asignen, sean pertinentes para ser empleados.

¹ El Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (EMCFFAA) es el órgano encargado de coordinar y planificar las acciones militares conjuntas entre las tres ramas de las Fuerzas Armadas nacionales.

- **Mando unificado:** Todas las operaciones se desarrollan bajo la autoridad de un Comandante Conjunto, quien coordina los recursos y capacidades asignados (EMCFFAA, 2023, p. 88).
- **Estado Mayor integrado:** Oficiales de las tres fuerzas conforman un equipo para asistir en la planificación, coordinación y supervisión de las operaciones.
- **Flexibilidad operativa:** La estructura del comando debe adaptarse a los requerimientos específicos del área de responsabilidad, en este caso, la hidrovía Paraná-Paraguay.

Ventajas de un Comando Conjunto en la hidrovía Paraná - Paraguay

- **Interoperabilidad:** La integración de capacidades permite operar eficientemente y de manera eficaz la coordinación en la vigilancia, protección del comercio fluvial y dar respuesta a amenazas. Una forma de hacerlo es agregar interoperabilidad a la doctrina, la organización, el entrenamiento, el material, el liderazgo y la educación, el personal, las instalaciones y la política. Todo esto permite capacidades basadas en estrategia, informadas sobre los recursos y financiadas con responsabilidades claras a lo largo de la vida útil e interoperabilidad desde su diseño.
- **Optimización de recursos:** Se prioriza estratégicamente asignar los medios y se evita duplicar esfuerzos entre las fuerzas.
- **Respuesta rápida:** Un mando unificado facilita la toma de decisiones y la ejecución de operaciones conjuntas de manera eficiente.
- **Fortalecimiento de la seguridad regional:** Refuerza la presencia de las Fuerzas Armadas en una zona crítica para la economía y la soberanía del país.

Desventajas de un Comando Conjunto en la hidrovía Paraná - Paraguay

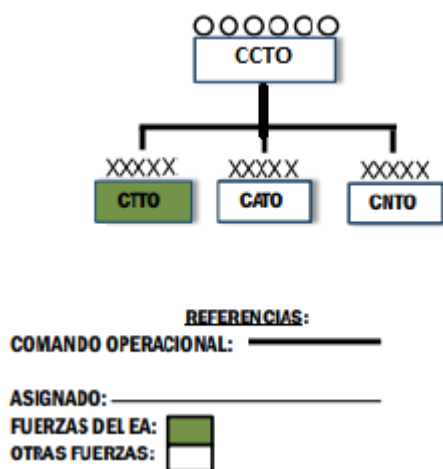
- **Complejidad administrativa:** La creación de un nuevo comando puede implicar problemas de coordinación inicial y costos asociados.
- **Desafíos culturales y doctrinarios:** Las diferencias en los procedimientos y tradiciones operativas de las fuerzas pueden dificultar la interoperabilidad.
- **Dependencia de recursos:** La eficacia del comando dependerá de una adecuada asignación presupuestaria y logística.

- **Riesgos políticos:** La percepción de una mayor militarización en la región podría generar tensiones políticas o sociales.

Propuesta: Establecimiento del Comando Conjunto de hidrovía en Rosario.

El perfil sería de apoyo logístico, atención ante emergencias en zona del litoral argentino, control, seguridad y defensa de la soberanía.

Como objetivos principales estarían la consolidación de una presencia y vigilancia estratégica sobre la hidrovía Paraná – Paraguay, y emplazar un área logística multimodal.



Argumentos para su localización en Rosario

Esta ciudad contiene un puerto que es uno de los más importantes para la hidrovía Paraná-Paraguay.

Ubicación estratégica: Rosario es un nodo clave del comercio fluvial, con infraestructura portuaria desarrollada y acceso terrestre y aéreo. Desde este punto se accede a la red fluvial que conecta con el río de la Plata y, a través del océano Atlántico, con los mercados globales. Al ser un puerto de aguas profundas, permite la circulación de grandes embarcaciones.

Proximidad a recursos operativos: Facilita la integración de medios navales, aéreos y terrestres desde las bases existentes en la región.

Centralidad geográfica: Su ubicación permite un despliegue efectivo a lo largo de toda la hidrovía, optimizando tiempos de respuesta. Rosario tiene conectividad con ciudades vecinas, y a pocos kilómetros existen otros puertos de enorme relevancia, como el: el Puerto de San Lorenzo, localizado al norte de Rosario, en la ciudad de San Lorenzo, el Puerto de Villa Gobernador Gálvez, al sur de Rosario, el Puerto de Timbúes, al norte de Rosario, en el municipio de Timbúes; y el Puerto General San Martín, al norte de Rosario.

Ventajas del Comando en Rosario

- **Reducción de tiempos de respuesta:** La proximidad a los puntos críticos de la hidrovía facilita la movilización.
- **Apoyo logístico:** Rosario cuenta con infraestructura adecuada para apoyar operaciones conjuntas de manera sostenida.
- **Impacto económico positivo:** La presencia del comando puede contribuir al desarrollo regional mediante inversiones en infraestructura y empleo.

Desventajas del Comando en Rosario

- **Costos iniciales:** La adecuación de infraestructura y el traslado de personal requerirán una inversión significativa.
- **Posibles conflictos jurisdiccionales:** La interacción con actores locales y provinciales podría generar tensiones.
- **Riesgos de saturación:** La centralización en Rosario podría limitar la capacidad de monitorear áreas más alejadas de la hidrovía.

Conclusión del tercer capítulo

La creación de un Comando Conjunto de las tres Fuerzas Armadas en la hidrovía Paraná-Paraguay es clave para mejorar las operaciones de seguridad y respuesta ante incidentes, garantizando la defensa nacional.

Esta vía fluvial tiene una extensión que abarca las fronteras de varias naciones, con lo cual el control coordinado de las Fuerzas Armadas evita disputas territoriales en zonas geográficas compartidas.

Algo importante a destacar de la cooperación conjunta de las tres fuerzas es la capacidad de retroalimentarse entre sí, con las capacidades y conocimientos de cada una, permitiendo una respuesta coordinada y rápida ante cualquier evento, evitando demoras en la toma de decisiones.

La hidrovía Paraná-Paraguay es estratégica en términos económicos, tanto a nivel regional e internacional. Su control asegura que las operaciones comerciales se ejecuten fluidamente y en forma segura.

Rosario se encuentra en el punto más alto navegable, lo que lo convierte en un nodo central para el transporte de productos desde y hacia el interior de América. En este punto,

los comandos conjuntos son esenciales para evitar interrupciones por conflictos o ilícitos, para la protección de la infraestructura estratégica, el fortalecimiento de la defensa de la hidrovía en caso de incidentes regionales o internacionales e incluso como respaldo en emergencias y desastres naturales.

Ubicar en esta ciudad el comando conjunto permitiría tener acceso al puerto de Rosario. La ciudad tiene conectividad con ciudades aledañas y, a pocos km de allí, se encuentran otras ciudades que albergan otros puertos de enorme relevancia como ser: el Puerto de San Lorenzo, localizado al norte de Rosario, en la ciudad de San Lorenzo; el Puerto de Villa Gobernador Gálvez, al sur de Rosario; el Puerto de Timbúes, al norte de Rosario, en el municipio de Timbúes y el Puerto General San Martín, al norte de Rosario.

Crear un comando conjunto nos permitiría utilizar los recursos de cada una de las Fuerzas Armadas afectadas al mismo, facilitando el desarrollo de capacidades de inteligencia y vigilancia con sistemas avanzados, como radares, satélites, drones y patrullas fluviales, y se controlarían Sistemas críticos, como ser los logísticos, de navegación o comunicación.

CONCLUSIÓN FINAL

La instalación de un Comando Conjunto en la ciudad de Rosario es importante debido a que es una zona geográfica estratégica que concentra uno de los complejos portuarios más grandes de América Latina. Cuenta con varios puertos privados en la orilla del Río Paraná donde el control es realizado por Prefectura y empresas privadas de seguridad. Sin embargo, la zona de islas hace difícil el control, y también porque aquí confluyen rutas con conexiones internacionales, como la Ruta Nacional 34, que atraviesa toda la provincia. Su estructura de puerto nodal conecta con puertos de ciudades vecinas. Cerca del 80% de las exportaciones del país salen de los puertos de Rosario aunque su infraestructura de control es deficiente. En el ámbito de la Hidrovía, las dependencias aduaneras solo realizan controles selectivos y aperiódicos.

Contar con un organismo permanente para la conducción de las operaciones de vigilancia y control del espacio fluvial de la jurisdicción nacional, además del apoyo logístico a nivel de infraestructura optimizaría los recursos mediante la colaboración entre las fuerzas. Esto sería de vital importancia para suplir las vulnerabilidades presentadas. El rol clave en garantizar la protección de recursos naturales en la hidrovía y el monitoreo del cumplimiento del marco legal vigente incluyendo el ambiental, es crucial para evitar conflictos tanto a nivel regional, internacional e incluso interinstitucionales, comunes en operaciones que involucran varias entidades con intereses distintos. El impacto en la eficiencia operativa sería positivo; el trabajo cooperativo y centralizado entre las fuerzas podría transformar la hidrovía en una vía eficiente, segura y sostenible para el transporte de carga fluvial.

La gestión de operaciones logísticas ante situaciones imprevistas disminuiría los tiempos de respuesta. Por ejemplo, teniendo patrullas de seguridad o asignando infraestructura portuaria, la mejora en la gestión del tráfico fluvial en ciertas secciones de la hidrovía reduciría los tiempos de espera para las embarcaciones.

Debido a que la hidrovía Paraná – Paraguay es compartida, una estructura de Comando Conjunto facilitaría la colaboración transnacional, promoviendo el fortalecimiento de acuerdos bilaterales y multilaterales que derivarían en el desarrollo de políticas y procedimientos comunes mejorando la eficiencia a nivel regional.

La zona es de vital importancia y tiene un antecedente cercano y aún presente que podría usarse como alternativa: la creación del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas en Santa Fe, ciudad de Alvear, donde se anunció la construcción de un megapuerto en Punta Alvear,

sobre un predio de 200 hectáreas perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina. Este proyecto intentaba ser un gran polo logístico aéreo-ferro-portuario destinado tanto a actividades comerciales, especialmente en el ámbito de la agroindustria como a funciones de defensa, coordinado por las Fuerzas Armadas Argentinas. Entre los objetivos clave del proyecto destaca la creación de una base conjunta de la Fuerza Aérea y la Armada, destinada principalmente a apoyar campañas sanitarias y la lucha contra los incendios en la región del río Paraná. Aunque el proyecto aún se encuentra inconcluso, presenta en el plano militar la posibilidad de montar una base conjunta que albergue a las tres Fuerzas Armadas, con instalaciones como un muelle militar, helipuerto, pista de aterrizaje, cuarteles e infraestructura general. Esta iniciativa fue planteada oficialmente en 2023 desde el Ministerio de Defensa.

BIBLIOGRAFÍA

- **Silveira, M.** (2005). *The South American Hidrovía Paraná-Paraguay: Environment vs Trade*. En R. Martínez (Ed.), *International Environmental Law*. Recuperado de <http://www.chasque.net/rmartine/hidrovia/Envxtrad.html>
- **Ravina, A. O.** (1992). Algunos aspectos críticos del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres-Nueva Palmira). *Revista Integración Latinoamericana*, 185, 1-20. Instituto para la Integración de América Latina/INTAL.
- **Boix, R.** (2004). Redes de ciudades y externalidades. *Investigaciones Regionales: Journal of Regional Research*, 4, 5-27. ISSN: 1695-7253. Recuperado de <http://www.chasque.net/rmartine/hidrovia/Envxtrad.html>.
- **Cooks, P. C.** (2018). China's Belt and Road Initiative in Latin America: A challenge to U.S. influence. *Journal of Latin American Studies*, 50(3), 517-543. <https://doi.org/10.1017/S0022216X18001132>
- **González, M. L., & Sánchez, D. A.** (2020). La gobernanza de la Hidrovía Paraguay-Paraná: Desafíos y oportunidades. *Revista de Política Internacional*, 36(2), 145-160.
- **Devoto, M. I.** (2019, 22 de noviembre). Oficial Ingeniero Militar - Jefe División Técnica - Dpto. Obras en Apoyo al Desarrollo de la Nación - Dirección General de Ingenieros e Infraestructura - Ejército Argentino. (M. I. Núñez, Entrevistador). Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/armada/superficie/organizacion/poder-naval-integrado>
- **Chen, L., & Wang, Y.** (2023). *The Belt and Road Initiative in South America: Strategic investments in infrastructure*. Beijing University Press.
- **Díaz, M.** (2022). Geopolitical challenges in South America: The role of the Paraná-Paraguay Waterway. *Foreign Affairs Journal*.
- **EMCFFAA.** (2023). *Doctrina básica para la acción militar conjunta (PC 00-01)*. Ministerio de Defensa.
- **Fernández, R.** (2021). Hidrovías y comercio internacional: Una perspectiva regional. *Revista de Economía y Logística*, 10(2), 45-62.
- **García, J., & López, M.** (2021). *Infraestructura crítica en Sudamérica: Retos y oportunidades*. Buenos Aires: Editorial del Cono Sur.
- **Martínez, P.** (2021). European investments in Latin America: Challenges and opportunities. *European Policy Studies*.
- **Borrero, A.** (2006). Los militares: Los dolores del crecimiento. En F. Leal (Compilador), *En la encrucijada* (pp. 115-130). Bogotá: Ed. Norma.
- **Fons, E., Falco, E., & Barrios, D.** (1999). *Seguridad y defensa nacional: Conceptos fundamentales*. Editorial Jurídica.
- **Vargas, R. F.** (2016). *Estrategias de defensa y desarrollo regional en la hidrovía Paraná-Paraguay*. Ediciones Académicas.
- **Fernández, L. P.** (2017). *Defensa, geopolítica y rutas navegables en el Cono Sur: la hidrovía como corredor estratégico*. Editorial Militar.
- **López, J. M.** (2018). *La hidrovía Paraná-Paraguay: aspectos técnicos, económicos y ambientales*. Editorial Transportes y Logística.
- **Ramírez, F.** (2021). *Análisis geopolítico de los desafíos en la hidrovía Paraná-Paraguay: Implicaciones para la integración regional* [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Buenos Aires]. <https://repositorio.universidad.edu>

- **Gómez, L.** (2020). Geopolítica y gestión de recursos en la hidrovía Paraná-Paraguay. En P. Rodríguez (Ed.), *Desafíos geopolíticos en el sur de América Latina* (pp. 45-67). Editorial Académica.
- **Gómez, A. R.** (2018). *El Ejército Argentino en la Hidrovía: Estrategias y Logística*. Editorial Militar.
- **Martínez, J.** (2019). *Estrategias logísticas del Ejército Argentino en la Hidrovía Paraná-Paraguay*. Universidad Nacional de Defensa. <https://repositorio.defensa.edu.ar>
- **Pérez, M. L.** (2020). El papel de las unidades militares en la Hidrovía Paraná-Paraguay. *Revista de Defensa y Estrategia*, 12(3), 45-67. <https://doi.org/xx>