

EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR Y LA LOGÍSTICA BRITÁNICA (Primera parte)

RICARDO A. R. HERMELO⁽¹⁾

Es Capitán de Navío (R)
y Capitán de Ultramar.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 817

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 12.12.2006

La logística del conflicto de Malvinas en 1982 merece una atención muy particular por la participación de un apreciable número de medios en un escenario con características especiales y por haberse desarrollado a una apreciable distancia de uno de los contendientes. Los británicos aseguraron la operación de una Fuerza de Tareas de considerable magnitud en un teatro difícil y alejado de Gran Bretaña a **8.000 millas de distancia**. Si la capacidad logística no hubiese sido la apropiada, no habrían logrado la rendición de los efectivos argentinos que en número aproximado de 12.000⁽²⁾ ocupaban el archipiélago desde el 2 de abril en las Malvinas⁽³⁾.

Cuando se planificó y se inició el despliegue argentino, se descartó que los británicos estuvieran en condiciones de apoyar logísticamente el despliegue de una Fuerza de Tareas de recuperación. Es más, se estimó que a lo sumo las unidades navales y aéreas sólo podían mantenerse en la zona por 30 días, principalmente ante la necesidad de contar con suficiente cantidad de combustible y armamento; la realidad mostró lo contrario; una inteligente solución logística, valiéndose de una isla desconocida y perdida en el Atlántico Sur, la Ascensión, de naturaleza volcánica. Tampoco se pensó en la complementación de su flota auxiliar con barcos mercantes con una capacidad de transporte⁽⁴⁾ de 500.000 TN grt⁽⁵⁾, equivalente, en cuanto a volumen de carga, a la de doce Panamax.

El tiempo del viaje a Malvinas desde Gran Bretaña es superior a 20 días, a una SOA⁽⁶⁾ de 15 nudos. Éstos son los valores de referencia indicativos de la operación, sin escala en Ascensión, para cuantificar la excentricidad de Malvinas. En la ruta, las condiciones hidrometeorológicas son variables y en gran parte muy adversas.

Como de costumbre, la logística, a la cual muchas veces se la ignora o no se la examina en su justa medida, fue la que permitió que los ingleses ganasen la guerra. *Ésta resulta ser la "conclusión" más importante de todas las que se adquirieron en el desenlace de la guerra.*

Historia de la isla Ascensión

A fin del siglo XV el gobierno portugués envió una expedición a la India de trece barcos bajo el mando de Dn. Pedro Álvarez Cabral por la ruta de El Cabo. La expedición fue un éxito, pero meses antes del retorno de Cabral, el rey de Portugal envió un escuadrón de tres barcos y una carabela, con una dotación de cuatrocientos hombres al mando de Juan de Nova para que se reunieran. En su viaje de ida Juan de Nova descubrió el 25 de marzo de 1501 una isla deshabitada, a la que denominó Illa de Nossa Senhora de Conceição.

(1)
Oficial de enlace naval entre Comandante del TOS, Gral. García y Sr. Alte. Lombardo, asiento en Comodoro Rivadavia.

(2)
Esta cantidad experimentó importantes variaciones, pero en el último mes de la guerra fue el valor medio tendiendo a 12.500 hombres. Esta número no se preveía en la planificación inicial que tendría lugar, ya que por el contrario luego del desembarco permanecerían sólo 400 hombres pero se alteró el modo de acción.

(3)
Más adelante, se editará un suplemento complementario de este artículo con el punto de vista de la logística en los EE.UU., de un autor del ARMY.

(4)
Cuarenta mercantes confiscados.

(5)
Capacidad de porte neto GT.

(6)
SOA: speed of advance.

Isla Ascensión



EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR Y LA LOGÍSTICA BRITÁNICA

La isla volvió a ser visitada el 20 de mayo de 1503 —día de la Ascensión— por Alfonso de Albuquerque. A raíz de esta visita el nombre de Concepción cayó en desuso, frente al de Ascensión impuesto por Albuquerque. El capitán Cook la visitó en 1775. A pesar de las visitas, la isla permaneció deshabitada hasta el siglo XIX, con la excepción ocasional de algunos pescadores de tortugas.

En 1815, año del exilio de Napoleón I en Santa Helena, se tomó en consideración la posibilidad de que Ascensión fuera usada como base para un intento de rescate. El resultado fue el envío de los navíos británicos HMS *Peruvian* y HMS *Zenobia*. Anclaron en Cross Bay el 22 de octubre de 1815, y a las 17:30 horas proclamaron la soberanía británica en la isla. La isla acogió una pequeña guarnición, restringida por el suministro de agua dulce, que aunque existente es limitada.

Charles Darwin visitó Ascensión en 1844.

En 1922 la Armada británica transfirió el control a la Colonial Office, que a su vez encargó la gestión a la Eastern Telegraph Company, cuya presencia se remontaba a 1899 y cuyo director actuaba como magistrado residente de Ascensión. Durante la Primera y Segunda Guerras Mundiales fue un importante centro de comunicaciones. En 1942 unos 4.000 militares norteamericanos llegaron a la isla para construir una pista para aeronaves en la ruta de EE.UU. a África del Norte.

En 1964 se nombró al primer administrador de la isla, que así dejó de depender de Cable and Wireless (nombre que Eastern Telegraph adoptó en 1934).

En 1998 el gobierno británico concibió el futuro constitucional de Ascensión y sus relaciones con Santa Helena. A su vez los usuarios civiles (BBC y Cable and Wireless) y militares de la isla sugirieron su deseo de centrarse en sus propias esferas de actividad y dejar de suministrar servicios a la isla a partir de abril de 2001. Así se inició un proceso de cambio constitucional. El 22 y 23 de agosto de 2002 se llevó a cabo un plebiscito entre los residentes con las opciones de constituir un consejo interinsular con Santa Helena o uno propio en Ascensión. El consejo de Ascensión obtuvo el 95% de los votos. El 1º de noviembre de 2002 se celebraron las primeras elecciones generales en la isla.

Geografía

Es una isla de casi 90 km² de superficie situada en la Dorsal Atlántica, lo que le confiere naturaleza volcánica. Existen 44 cráteres no extintos. Buena parte de la superficie se compone de coladas de lava basáltica y conos de ceniza. La última erupción importante tuvo lugar hace unos seiscientos años.

El punto más elevado es el Green Mountain, de 859 metros de altura. Dentro de este mismo macizo, que cubre la mitad oriental de la isla, se encuentran los otros picos relevantes: Weather Post (608 m), White Hill (525 m) y Sisters Peak (445 m).

No existen cursos permanentes de agua, pero sí algunos aljibes construidos durante el siglo XIX en Green Mountain para retener las aguas pluviales. La mayor parte del agua para consumo se obtiene con plantas desaladoras.

Las lluvias se distribuyen a lo largo del año, siendo más intensas de enero a abril. La temperatura al nivel del mar oscila entre 20° y 31°. En Green Mountain es de unos 6° menos.

Su aislamiento es muy marcado, pues dista unos 1.200 kilómetros de la tierra habitada más cercana, Santa Helena, que es a su vez un enclave remoto en medio del Atlántico Sur.



Administración

Es un territorio británico de ultramar, que forma una dependencia junto con Santa Helena y Tristán da Cunha. Su capital es Georgetown. El grupo insular se gobierna desde Santa Helena, donde reside el gobernador. En Ascensión lo representa un administrador.

El Ascensión Island Council es de carácter electivo y lo constituyen siete miembros no remunerados. Asesora al gobernador en materia de política y legislación. Sin embargo es el gobernador el que tiene la responsabilidad general del gobierno británico en temas de defensa, asuntos exteriores, seguridad interna y servicio público, así como la responsabilidad del buen gobierno de la isla.

La legislación aplicable en la isla se conforma en torno a las ordenanzas de Ascensión, las ordenanzas de Santa Helena y las leyes británicas. Se intenta que estas normas se adapten a las incidencias locales.

La fuerza policial de la isla está constituida por un destacamento de seis miembros de la policía de Santa Helena.

Existe una escuela en Two Boats que cubre hasta undécimo año (de cinco a quince años).

Demografía

No existe población indígena. Los habitantes son los empleados y familiares de las organizaciones que allí trabajan. La población es del orden de 1.100 personas, en su mayoría santa helenos, con 200 ciudadanos británicos y 150 estadounidenses. Existen cinco asentamientos:

- 1- Georgetown, con 560 habitantes, es el puerto principal y ejerce de capital de la isla.
- 2- Cat Hill es la base principal de los Estados Unidos, USAF; cuenta con 150 habitantes.
- 3- The Residency.
- 4- Traveller's Hill, en el centro de la isla, residencia del personal de la base de la Real Fuerza Aérea, cuenta con 200 habitantes.
- 5- Two Boats Village es un área residencial a 5 km de la costa; es la sede del colegio de la isla.

Además hay algunas casas rurales en Green Mountain.

La isla no tenía población indígena anterior a su colonización. La lengua en las islas es el inglés, sin que haya habido nunca lengua autóctona o idioma criollo local.

Economía

La moneda local es la libra de Santa Helena, equivalente a la británica. De la divisa británica aceptan los billetes, pero no siempre las monedas fraccionadas. En la base norteamericana circula el dólar estadounidense. Los servicios bancarios los presta el Bank of Santa Helena.

La economía se centra en dos actividades. Por un lado están las de defensa del Reino Unido y de los Estados Unidos. Por el otro, las telecomunicaciones. En torno a éstas se mueve la economía local, dedicada al suministro, manutención y mantenimiento de las personas e instalaciones.

Las principales organizaciones que operan en Ascensión son:

- Merlin Communications International, que opera y mantiene las instalaciones de la BBC, incluyendo la central eléctrica y la planta desaladora.
- Cable and Wireless plc, hasta 1934 conocida como Eastern Telegraph Company. Lleva en

la isla desde 1898. Entre 1922 y 1964 fueron responsables de la administración insular. Actualmente operan la estación de seguimiento del programa Ariane y proporcionan las telecomunicaciones de la isla.

- La Fuerza Aérea de los Estados Unidos opera el Aeropuerto Auxiliar de Ascensión (el Wideawake), arrendado al gobierno británico en 1956. Es la estación de seguimiento más meridional del Campo de Pruebas Oriental del Gobierno de los Estados Unidos.
- Computer Sciences Raytheon gestiona y opera las instalaciones de la USAF en Ascensión.
- Ministerio de Defensa del Reino Unido, MOD: la instalación Base de la Isla de Ascensión está bajo el control del comandante de las fuerzas británicas en el Atlántico Sur, con asiento en las Malvinas. El motivo de la existencia de esta base es el mantenimiento del nexo aéreo entre el Reino Unido y las Malvinas.
- Subcontratistas civiles del Ministerio de Defensa: Interserve Ltd (mantenimiento de instalaciones), SERCO Ltd (gestión del aeropuerto), ESS Ltd (catering y alojamiento).
- Servicios públicos: dependen del Departamento de Obras Públicas y Servicios Comerciales, que se creó dentro de la rama administrativa del gobierno local en abril de 2004.

1- Aspectos operativos en 1982



Dispone de una pista de aterrizaje ⁽⁷⁾; no hay vuelos comerciales; los vuelos de la Royal Air Force de Brize Norton a la pista de Malvinas desde Ascensión y los vuelos del USAF de Patrick AFB (Florida, EE.UU.) sirven de base de los EE.UU. en la isla.

(7)
De los EE.UU. (administrada).

Se efectúa escucha de comunicaciones como estación de inteligencia, escucha satelital y se la utiliza para polígono de tiro del misil AIM-9L Sidewinder y el control de tiro de los aviones Harrier; la ministro Thatcher expresó que sin estas aeronaves y su maniobrabilidad no hubiera logrado la victoria.

La base aérea en Ascensión está bajo el control de los EE.UU. (rige un tratado entre Gran Bretaña y los EE.UU. desde 1962).

Estratégicamente, está a 4.200 millas de Gran Bretaña y 3.800 millas de Malvinas equidistancia apropiada para el tránsito durante el conflicto. Éste es un concepto propio de países marítimos que disponen de islas bien ubicadas para satisfacer necesidades de tránsito de barcos y aeronaves. Es duro aceptar que los argentinos conocimos Ascensión por el conflicto.

(8)
Con limitaciones por la onda de mar con vientos del cuarto cuadrante.

Dispone de un fondeadero en el NW en Ba. Clarence con un pequeño muelle ⁽⁸⁾ a 2,5 km de la pista de Wideawake cerca de la población de Georgetown. Se destaca el volcán Green de 900 metros de altura. En el norte se encuentra la Ba. English, donde pueden operar vehículos en la playa. (Fue utilizada como práctica por los británicos antes de llegar a Malvinas.)

(9)
En la guerra, 400 movimientos diarios de aeronaves de todo tipo.

El rol de Ascensión fue el de permitir la escala de barcos y aviones en tránsito constante de Hércules, Nimrods y Vulcans ⁽⁹⁾. Permitted la preparación limitada de tropas por el escaso espacio del terreno para tiro, pero fue apta para efectuar ejercicios de desembarco con helicópteros y embarcaciones. Se la usó además para efectuar remoción de carga en barcos y completar carga procedente de Gran Bretaña.

En Ascensión, mediante 1.000 a 1.500 hombres bajo un Comando único, se adoptaron las medidas de seguridad para evitar e impedir visitas o atentados o posibles desembarcos de unidades argentinas. Se instaló una oficina de correo para satisfacer las necesidades del combatiente destacado en Malvinas ⁽¹⁰⁾.

(10)
Diariamente 2.000 kg de correo y 1.000 encomiendas semanales.

Ascensión fue un importante escalón para la victoria británica. Permitted además proyectar "operaciones especiales" como lo fue la denominada MIKADO (abortada), para destruir la escuadrilla de SUE y los Exocet en Río Grande; no es posible descartar otras operaciones especiales. En el Comando de V Cuerpo de Ejército se alertó a su Comandante que debía

estar prevenido para ataques en la costa en su jurisdicción, contra posibles golpes de mano ⁽¹¹⁾. En una oportunidad, ante el presunto desembarco de efectivos SAS desde submarinos, se destacaron desde Comodoro Rivadavia dos helicópteros de Ejército a las órdenes del Director del Liceo Espejo Cnel. Miguel Arévalo; uno embistió la barranca y fallecieron 11 hombres (el 29 de abril, fueron las primeras bajas argentina) ⁽¹²⁾.

(11)
En particular en la zona de Comodoro Rivadavia.

(12)
El autor se encontraba a bordo y por un llamado urgente del Alte. Lombardo se salvó. Qué singular es el destino. 29 de abril de 1982.

Resumiendo: Ascensión fue la solución del problema logístico de la Fuerza de Tareas que reconquistó Malvinas.

2- La flota británica (logística)

2-1 Mercante. Se recurrió a 40 barcos mercantes con capacidad de 500.000 gtn rumbo al Atlántico Sur, que complementó a la Real Flota Auxiliar de Gran Bretaña. Sin este refuerzo hubiese sido imposible satisfacer los requerimientos logísticos.

Requerimientos operativos para los barcos:

- Comunicaciones: mínimos.
- Algunos con sistema Satnav: SN (SN) y Satcom (SC).
- La mayoría: maniobra de reabastecimiento en el mar.
- Muchos: una o dos plataformas para helicópteros.
- Algunos: con alojamiento extra y armas antiaéreas.

Los barcos mercantes disponibles que arribaron antes del final de la guerra fueron ⁽¹³⁾ ⁽¹⁴⁾:

- A mediados de mayo con la Brigada 3 de paracaidistas y la mayoría de los aviones:

<i>Canberra</i>	44.800 grt	R	
<i>Lek</i>	5.550 grt	R	
<i>Europe Ferry</i>	4.200 grt	R	
<i>Norland</i>	13.000 grt	R	
<i>Atlantic Conveyor</i>	15.000 grt	R	Capacidad de helo y Harrier

(13)
Barcos charter: C
Barcos requisados: R

(14)
9 barcos quedaron fuera de servicio.

- A fin de mayo con la Brigada 5, Brigada de servicios y logística militar:

<i>Queen Elizabeth</i>	67.000 grt	R	
<i>Baltic Ferry</i>	6.500 grt	R	
<i>Nordic Ferry</i>	6.500 grt	R	
<i>Lycaon</i>	11.800 grt	C	
<i>Atlantic Causeway</i>	15.000 grt	R	

- Arribaron en junio:

<i>St. Edmund</i>	9.000 grt	R	Transporte de tropas
<i>Tor Caledonia</i>	5.100 grt	R	Transporte
Contenedor <i>Bezant</i> aviones y Hlo.	11.400 grt	C	Hangar

- Buques tanques, la mayoría usados para reabastecer a la RFA:

<i>British Esk, British Tat, British Test,</i>			
<i>British Tamar</i>	15.500 grt (todos)	C	
<i>British Trent, British Charguer</i>	15.600 grt (todos)	C	
<i>British Dart, British British Wye,</i>			
<i>British Avon</i>	15.600 grt (todos)	C	
<i>Alvega</i>	33.300 grt	C	
<i>Elburna</i>	19.800 grt	C	
<i>Balder London</i>	20.000 grt	C	

- Otros barcos en orden de partida en sucesión:

<i>Irishman y Yorkshireman</i>	700 grt	R	Remolcadores
<i>Salvageman</i>	1.600 grt	R	Remolcadores oceánicos
<i>Wimpey Seahorse</i>	1.600 grt	R	Buque muelle

<i>Stena Seass pred</i>	6.100 grt	R Taller
<i>Fort Toronto</i>	20.000 grt	C Aguatero
<i>Uganda</i>	16.900 grt	R Buque Hospital
<i>Cordella, Farnella, Junelta, Northdella Pict</i>	1.200 grt	R Barreminas
<i>Iris</i>	3.900 grt	R
<i>Saxonia</i>	12.000 grt	C Frigorífico
<i>Greestport</i>	7.700 grt	R Frigorífico

Los 40 barcos mencionados fueron reforzados por:

<i>Scotch Eagle</i>	33.000 grt	C Tanque
<i>British Enterprise III</i>	1.600 grt	C Tanque
<i>Stena Inspector</i>	6.100 grt	C Taller
<i>Astromer</i>	27.000 grt	R Transporte, cubierta y taller de helicópteros
<i>Laertes</i>	11.800 grt	R
<i>Avelona</i>	9.800 grt	C Frigorífico
<i>St. Helena</i>	3.100 grt	R Apoyo minadores

2-2 Flota Auxiliar (British Royal Fleet Auxiliary, RFA)

Su aporte fue vital porque la Flota no puede operar sin ella. Mantuvo entre 22 y 27 barcos en la zona. Integrada por tripulantes civiles, está especializada en reabastecimientos en el mar. Su insignia es la "Bandera azul". La RFA reabastece combustible, agua y armamento (munición) a buques y aeronaves. La mayoría permite la operación con helicópteros en sus plataformas (una o dos por barco). Algunos buques incluyeron helicópteros embarcados:

- Reabastecimiento de flota: munición, repuestos y víveres

<i>Regent, Resourse</i>	22.800 grt	Weesek
<i>Fort Austin, Fort Grange</i>	17.200 grt	Weesek/Sea Kings
<i>Stromness (repuestos)</i>	14.000 grt	(con cubierta de vuelo)
- Buques tanque de flota ⁽¹⁵⁾, todo tipo de combustible, por el costado y popa, tres al mismo tiempo:

<i>Olmeda, Olna, Owen</i>	36.000 grt	Sea King/ Weesek
<i>Tide Pool, Tidespring</i>	27.400 grt	Weesek
<i>Blue Rover</i>	11.500 grt	Cubierta de helo
- Buques tanque de apoyo ⁽¹⁵⁾, normalmente con combustible de aviación y flota:

<i>Appleleaf, Bramleft, Byaleft</i>	26.000 grt	(sin cubierta de vuelo)
<i>Pearleft, Plunleft</i>	26.000 grt	(barcos antiguos)
- Barco logístico de desembarco, RO-RO equipado con compuertas a proa y popa y rampas para embarco y desembarco de tropas:

<i>Sir Bedivere, Sir Galahad, Sir Geraint, Sir Lancelot, Sir Percivale y Sir Tristan</i>	5.500 grt	(todos)
--	-----------	---------
- Buques de apoyo a helicópteros

<i>Engadine</i>	8.000 grt	(con cubierta de vuelo)
-----------------	-----------	-------------------------
- Separadamente, la flota auxiliar dispone para puertos, del servicio marítimo auxiliar con 400 tripulantes civiles (en las bases navales). Unidades en el teatro:

<i>Typhoon</i>	1.030 grt	(remolcador oceánico)
<i>Goosander</i>	900 grt	(remolcador de puerto)

(15)
Además estos barcos fueron reabastecidos por barcos tanque civiles.



Sir Percivale.

3- Pérdidas, neutralizaciones y apoyos

Es posible que para evitar daños los barcos logísticos se hayan mantenido durante el conflicto alejados y fuera del alcance de la aviación de ataque argentina (16); además, en el caso de la Armada, el blanco buscado fueron los dos portaaviones. Sin embargo, cuando los mercantes estuvieron en alcance, se experimentaron las siguientes pérdidas, algunas de peso como el *Atlantic Conveyor* que afectó el desplazamiento de la 5a. Brigada por la pérdida de 3 helicópteros Chinooks y 5 Wessex.

- *Sir Galahad*
- *Sir Lancelot*
- *Sir Tristan*
- *Atlantic Conveyor*

(16)
Se estableció un área denominada TRALA al NE de Malvinas.



Harrier en el *Atlantic Conveyor*



Camberra desembarcando tropas.



Sir Tristan.



Estiba de Harriers en el *Atlantic Conveyor*.



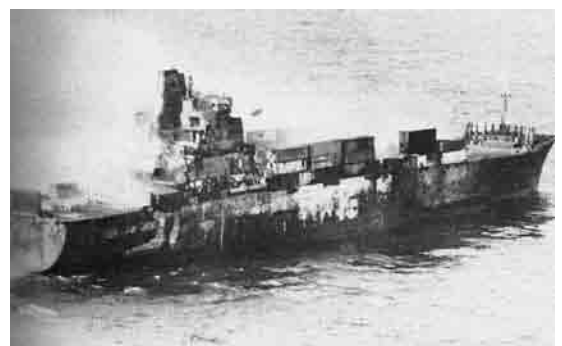
Chinook en el *Atlantic Conveyor*.



EDM y pontón.

Sir Galahad.

El *Atlantic Conveyor*,
luego del ataque con
misiles Exocet.



Los británicos se vieron obligados en el curso de las acciones a reforzar o reemplazar barcos afectados a la logística; es posible que se debiera también a un mayor consumo que el previsto en combustible y armamento.

(17)
La guerra inaudita, Rubén O. Moro. Editorial Pleamar.

(18)
Que se habría perdido con el Atlantic Conveyor.

Los EE.UU. extraoficialmente habrían provisto y apoyado a Gran Bretaña con (17):

- 4.700 t de pistas desplegables metálicas para aeronaves (18)
- 75 misiles “Sidewinder” AIM-9L, sus elementos de montaje e instalación
- 50 millones de litros de combustible de aviación
- 8 sistemas de misiles “Stirling” superficie-aire
- Radares para misiles “Sea Word”
- Indicadores de objetivos “laser”
- Sistema de misiles “Vulcan – Falanx”
- Misiles antisuperficie “Arpoon “
- Misiles antirradar “Strike”
- Equipos de detección antisubmarinos
- 18 contenedores CTU-2 A para lanzamiento en paracaídas
- Munición de diversos tipos y cantidades
- Facilidades de comunicaciones, criptográficos y de guerra electrónica
- Repuestos para diversos sistemas de armas
- Equipos de visión nocturna (19)
- Implementos diversos de campaña (carpas, calefactores, raciones, agua, etc.)

(19)
En tierra, los británicos mantenían el combate nocturno y fue necesario el envío a nuestros efectivos de visores nocturnos y la casi totalidad de las baterías con las que contaba nuestra Armada en Puerto Belgrano (más de 9.000).

(20)
La revista alemana Der Spiegel publicó: “Sin Caspar Weinberg, Secretario de Defensa de EE.UU., Inglaterra quizás pierde la guerra”.

Los EE.UU. permitieron el uso irrestricto de la base Wideawake en Ascensión desde los primeros momentos. Sin esta ayuda la Fuerza de Tareas no hubiese podido operar. Los materiales eran entregados en Ascensión vía aérea (20).

En resumen, el apoyo de los EE.UU. fue importante, y Gran Bretaña se hubiese visto en dificultades para recuperar las islas, actitud lógica a pesar de una declarada neutralidad no sólo de ese país, sino de otros que la vulneraron, aunque la declamaron. No fue de aplicación la condición de Estados “belligerentes” y “neutrales”; la Argentina también recibió de Brasil y Perú material bélico. Pero sí aceptar sin ingenuidad que en un conflicto como el de Malvinas iban a surgir apoyos innegables, especialmente por razones políticas y de antecedentes de relaciones internacionales. En una guerra se presentan numerosos matices imposibles de ignorar.

4- La isla Ascensión en cuanto a la inteligencia

Si bien el tema está relacionado con la logística, es oportuno considerar la implicancia de la posesión de la isla Ascensión en lo relacionado con tareas de inteligencia, que favoreció a los británicos por el solo hecho de disponer de este enclave.

“Las naves espaciales, un nuevo ingenio humano que ha irrumpido espectacularmente en nuestro mundo contemporáneo, deberán ser consideradas en el futuro por los Estados Mayores (21) como uno de los elementos básicos de la información y de las comunicaciones militares en cualquier teatro de operaciones del mundo.”

(21)
Sic de la obra La guerra inaudita, R. Moro.

En 1982 se encontraba en órbita el satélite meteorológico LANDSAT 3, del cual tanto los británicos como los argentinos podían obtener información por disponer del equipamiento necesario, pero salvo información del estado del tiempo no fue posible su uso para el posicionamiento de unidades.

(22)
Las unidades argentinas fueron vulnerables por no adoptar medidas de seguridad de las comunicaciones; en Comodoro Rivadavia en banda lateral y en claro se efectuaban comunicaciones entre unidades de combate o se usaba el “suncho” de nula efectividad para cursar tráfico sobre todo de necesidades logísticas.

Lo que efectivamente proveyeron los EE.UU. a Gran Bretaña fueron las señales recogidas por el satélite de comunicaciones OTAN 3 ligado al “Fleet Satellite Communications”, que interceptaba transmisiones radiales argentinas y luego de grabarlas eran enviadas desde California a Londres, que permitía disponer del tráfico argentino en la zona de operaciones (22).

Este sistema permitió además la comunicación del Comando de la zona de operaciones y el Comando en Gran Bretaña para las actividades relacionadas con el conflicto.

En la actualidad, Gran Bretaña, entre otros países, dispone de un sistema satelital para el control del tráfico marítimo mundial, mediante la observación de las estelas de los barcos (23).

Por su parte, Rusia desarrolló una intensa actividad durante el conflicto. Dieciocho satélites rusos barrieron la zona. Esta información se complementó con buques de su flota pesquera de gran eficiencia informativa. Contrariamente a lo que se dijo, la Argentina no recibió información relacionada con el conflicto, si bien Gran Bretaña intentó difundir que así lo hacía, mediante un plan de acción psicológica, para hacer creer que se apelaba a este subterfugio. Rusia a su vez estaba interesada en la interceptación para comprobar la eficacia del armamento que estaba en juego.

5- El personal combatiente

5-1 Bajas

Británicas:

- 258 fallecidos
- 777 heridos
- 59 prisioneros (un aviador de la RAF y la guarnición que se capturó en el Operativo Rosario)

Argentinas

- 635 fallecidos
- 1.068 heridos
- 11.313 prisioneros (en Malvinas al finalizar las hostilidades)

5-2 Cruz Roja

Efectuó las verificaciones de los barcos de sanidad para garantizar la tarea; los prisioneros de ambos bandos fueron reintegrados a la brevedad. Como prisioneros embarcados en buques británicos, los excombatientes argentinos observaron que los mercantes, disponían de los sistemas de ocultación de luces para navegación nocturna. Se desconoce si ya estaban preparados o se los adaptó para el conflicto.

6- Reflexiones, testimonios y conclusiones

6-1 Es posible que en este análisis se hayan omitido aspectos importantes pero la evidencia es que los británicos superaron con una logística más apropiada a la de Argentina; encontrándose mucho más alejados dispusieron eficientemente los medios y provisiones necesarios para una difícil operación, que no se suponía que la realizaran. La decisión de ir al conflicto dentro del gobierno de Gran Bretaña mereció grandes objeciones por parte de algunos integrantes del gabinete británico; pero fue un almirante que con decisión y conocimiento profesional sugirió que ese país podía reconquistar las Malvinas. (24) (25)

6-2 No ha sido viable, por el momento, determinar a partir de qué fecha Gran Bretaña conoció el Operativo Rosario; se evalúa casi con certeza que no fue el mismo 2 de abril, por cuanto existieron muchos escapes de información (26) y actividades que deben haber puesto en alerta a los ingleses, pero a partir de ese momento el alistamiento adquirió un veloz ritmo y es aquí donde los aspectos de experiencia y capacidad industrial fueron los argumentos para contar en poco tiempo con la Fuerza de Tareas para la "Operación Corporate" (27).

6-3 En las Malvinas algunos de los buques argentinos eran antiguos y con armamento obsoleto frente a una armada británica moderna; la US Navy dispone cuando es necesario de barcos mercantes en cantidad, a desplegar con rapidez. Los EE.UU., mediante subsidios a la Marina Mercante, disponen el 50% de sus buques para uso militar (28).

(23)

En 1995 el autor asistió a un seminario en Buenos Aires, dictado por 8 especialistas británicos que trataron este tema y el análisis del comportamiento en la Antártida del hielo marítimo y continental.

(24)

La velocidad, efectividad y vigor con el que se manejaron Thatcher y sus ministros fue enorme. El principal responsable fue el primer Lord del Mar, Admiral Sir Henry Leach, que en la reunión de crisis del gabinete dijo que se podía acudir con una fuerza naval de inmediato y que se forzaría quebrar a la Argentina, o a hacerla desistir, en contra de la opinión contraria del Ministro Nott, quien decía que se podía caer en un desastre si la F. de T. no lograba detener a la Argentina.

(25)

El secretario de Defensa, John Nott, presentó todas las razones que hacían aleatoria, por no decir imposible, una expedición militar, a 15.000 km, cuando se acercaba el duro invierno austral. Subrayó la miseria presupuestal y material de las fuerzas armadas y la contradicción entre las últimas reducciones y una costosa operación en el Atlántico Sur, justo cuando habían decidido retirar el único barco patrullero! Mandar un cuerpo expedicionario a las Falklands pesaría demasiado en un presupuesto ya cargado con dos programas mayores: cambiar los misiles nucleares Polaris por los nuevos Trident y renovar el material convencional de las fuerzas británicas instaladas en Alemania frente a las del Pacto de Varsovia. Pero la razón principal de la reserva de la Defensa era la muy verosímil posibilidad de un desastroso fracaso de la eventual empresa militar.

(26)

En el informe FRANK, menciona nota del Agregado Militar inglés en Buenos Aires, que decía que la Argentina iba a la guerra. Incluso civiles con conexión con FF.AA. tenían cierta información por falta de disciplina del secreto. Meses antes (6) se detectó la presencia de un oficial inglés en Montevideo que cruzó a la Argentina.

(27)

En 1977 la RN destacó a Malvinas al SSN Dredgonaut y dos fragatas de apoyo para impedir la ocupación; fue denominado operativo "Journayman" y disponía de instrucciones muy detalladas para actuar. Por esta razón algunos políticos laboristas dicen que Thatcher forzó el conflicto en 1982.

(28)

Admiral de la Navy James L. Holloway, ex CNO. Periódico Clevelan Express, 5 de mayo de 1982, del Proceedings, agosto 1982.

- 6-4** Son escasos los estudios disponibles para analizar cuál fue el resultado desde el punto de vista de la logística; la mayoría de los autores se han inclinado al empleo táctico de los medios. Es por esta razón que se cree conveniente continuar desarrollando para ambos bandos el análisis y aprovechar la experiencia adquirida.
- 6-5** La logística británica en 1982 chocó con una dura realidad, a tener en cuenta en planeamiento militar: encontraron en los hechos y en el terreno que las guerras no tienen lugar precisamente donde se espera o donde se predice que ocurran ⁽²⁹⁾.
- 6-6** La capacidad de los EE.UU. para proyectar y sostener su poder de combate en áreas tan alejadas excede por mucho a la británica. Por muchos años el Estado Mayor Conjunto de los EE.UU. se ha dedicado a formular planes en varios lugares donde pueden surgir crisis.
- 6-7** La logística está condicionada por los factores fijos del área o zona de operaciones. Ello obliga al análisis detallado de esta realidad a fin de lograr éxito. En Malvinas, el lugar de desembarco seleccionado por los británicos en el Estrecho de San Carlos y la zona desde la cual se proyectó la logística a los medios en combate, dependió de las características predominantes del terreno y la topografía a fin de minimizar daños ante los ataques, e instalar las armas antiaéreas de protección ⁽³⁰⁾.
- 6-8** Existen otros aspectos relacionados con la logística que por su enorme extensión no se pueden tratar, pero reflexionemos, pensando en un viejo refrán militar:

“Los aficionados hablan de estrategia, los buenos profesionales de logística” ⁽³¹⁾. ■

NOTA: En la segunda parte se complementa este artículo con detalles.

BIBLIOGRAFÍA

- Guerra aérea sudatlántica, *IPN J. Ethell y A. Ponce*.
- Weapons of the Falklands conflict, *Bryan Perret, Ed. Blandford press, 1983*.
- Air War South Atlantic, *Jeffrey Ethell and Alfred Price, Sidgwick Jackson, 1983*.
- The Battle for the Falklands, *Max Hasting and Simin Jenkins, Ed. Michel Joseph, London, 1983*.
- La guerra inaudita, *Rubén Moro, Ed. Pleamar, 5ª edición, 1986*.
- Exposición del Secretario de Defensa de EE.UU., *John F. Lehman, ante el Senado de EE.UU., 3 de febrero de 1983*.
- Informe del Mayor General Cern Perkins, asesor militar de *British Aerospace Dynamic Group*.
- Informe reservado británico a la NATO, *Dusseldorf, diciembre de 1981*.
- Informe del grupo especial del EMGA (brain storming) durante el conflicto ⁽³²⁾.
- Informe del Secretario de Estado Adjunto para Asuntos Interamericanos de la Cámara de Representantes de EE.UU. *Thomas O. Enders, agosto de 1982*.
- Exposición de JEOPE del EMGA, 26 de julio 1982 (actividad en Malvinas).
- Archivo del Autor.
- Informe del Oficial de enlace naval del Comando del V Cuerpo de Ejército en Comodoro Rivadavia.
- Artículo del Almirante de la NAVY H.S. Train, *Boletín del Centro Naval, 28-9-1987*.
- The Official History of the Falklands Campaign, *Sir Lawrence Freedman, 2 tomos, Vicepresidente Del King's College of London (Whitehall History Publishing)*. Tony Blair promovió esta “historia oficial” ⁽³³⁾.
- Obra La Guerra de sir Lawrence Freedman, 2003, *Foreign Policy*.
- Revista Proceedings, agosto de 1982.
- La guerra secreta por las Malvinas, *Nigel West, ED Sudamericana, 2da edición, septiembre de 1977*.
- Testimonios de combatientes.
- El conflicto de 1978.
- Apoyo logístico británico durante la guerra de Malvinas, *Mayor K. Privratsky (US Army)* ⁽³⁴⁾

COMENTARIOS

- La biblioteca del Centro Naval dispone de una excelente colección de obras nacionales y extranjeras sobre el conflicto; índice temático: “Malvinas” y “Conflicto de Malvinas”.
- El IPN a su vez ha reeditado en castellano algunas obras en idioma inglés y el Boletín del Centro Naval ha publicado numerosos artículos de autores nacionales y extranjeros.
- La Escuela de Guerra Naval dispone de trabajos y libros editados por esa escuela, algunos “reservados”.
- Por último el Proceedings de los EE.UU. ha publicado numerosos artículos sobre la Guerra de Malvinas, algunos respondiendo a estudio de alumnos, en particular de los Marines.

(29)

Apoyo logístico británico -Mayor K. Privratsky) US ARMY.

(30)

Del autor: en el año 1978, la Estación Secundaria en la Isla de los Estados para la agrupación de Lanchas Rápidas fue seleccionada teniendo presente este concepto y resultó escogido Puerto Parry interior, para limitar la aproximación de ataques aéreos por la topografía circundante.

(31)

En la crisis de 1978 con Chile, el autor considera que la logística de la Armada fue más real y concreta; en Malvinas no se dispuso del tiempo suficiente para adoptarla.

(32)

El autor participó hasta que fue destinado a Comodoro Rivadavia el 8 de abril de 1982.

(33)

Es conocido que en Gran Bretaña existe una marcada diferencia entre los dos partidos políticos en cuanto a Malvinas. No sorprende esta decisión de Blair porque su partido es más moderado con el tema.

(34)

Excelente obra con las fallas de los británicos en la Guerra de Malvinas (biblioteca CN).