

EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR Y LA LOGÍSTICA BRITÁNICA (Segunda parte)⁽¹⁾

RICARDO A. R. HERMELO⁽²⁾

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



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 818

Septiembre/diciembre de 2007

Recibido: 12.12.2006

Provisión del sostén logístico en áreas alejadas (1982)

El análisis del apoyo logístico de los británicos resulta de interés porque se trató de una operación en un área distante de las bases habituales para atender las necesidades de una Fuerza de Tareas de significativa magnitud, en la reconquista de las Islas Malvinas.

Se presume que ha sido la última operación anfibia por el tipo de armamento de ese entonces; los adelantos técnicos de las unidades y sistemas de armas alterarían la modalidad del combate y del apoyo logístico; un ejemplo es el caso de Afganistán e Irak, donde la precisión para batir los blancos⁽³⁾ es determinante para reducir las cantidades de munición requeridas, (y de bocas de fuego, salidas de aeronaves, etc.), y esta capacidad modificaría el plan logístico de hace 25 años atrás; no obstante siguen vigentes las experiencias recogidas.

El análisis abarca la organización, el planeamiento inicial, la isla Ascensión, el plan final y cuáles fueron las alteraciones durante el desarrollo de la campaña. Se mencionan cinco temas derivados de la experiencia en el conflicto de Malvinas:

- Superioridad aérea y apoyo a las operaciones
- Base de apoyo adelantadas
- Operaciones logísticas sobre la costa (LOTS Ops)⁽⁴⁾
- Protección del apoyo logístico en el tiempo
- Improvisación

Introducción

La manera de encarar la logística por parte de los británicos ha sido objeto de numerosos comentarios y estudios. Sin duda, el principal provecho fue la capacidad de brindar la logística en un área de operaciones muy alejada de su territorio.

Según la doctrina, el apoyo operacional de las fuerzas de combate incluye toda actividad de naturaleza logística y de apoyo requerida para sostener las operaciones de mayor envergadura dentro del teatro.

(1) Suplemento complementario del artículo del autor "El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica" (BCN No.817), basado en un informe del Ejército de los EE.UU.

(2) Oficial de enlace naval entre el Comandante del Teatro de Operaciones Sur, General García, y el Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, Vicealmirante Lombardo, con asiento en Comodoro Rivadavia.

(3) Alta probabilidad de impacto con sistemas de guiados láser, inercial, GPS, etc.

(4) Operaciones de descarga sobre la costa desde el buque.

El apoyo británico se inició con el despliegue de la Fuerza de Tareas. Por ello evaluaron la adopción de dos puntos de apoyo combinados. Uno en la isla Ascensión. El segundo conformado por los buques en la zona de operaciones, como nexo entre Malvinas y las islas británicas de Gran Bretaña.

Despliegue de la fuerza de tareas

Cualquier estudio de “apoyo operacional” se debe iniciar con un rápido análisis de la capacidad estratégica para brindar respaldo a una fuerza naval desplegada y alejada de sus bases.

La situación en 1982 era desfavorable para los británicos. Desde mediados de la década del 60, Gran Bretaña había reducido su capacidad de proyectar el poder naval fuera de la OTAN. Su atención estaba centrada en escenarios europeos. De hecho, los británicos no habían conducido operaciones de despliegue rápido en los últimos años. Las unidades para esta actividad estaban en marcada decadencia.

Contaban con sólo seis buques logísticos para apoyo de operaciones anfibas (LSL) y con dos buques de desembarco (LSD). Estos últimos —*Fearless* e *Intrepid*— iban a ser radiados y en uno de ellos se había iniciado el desmonte de equipos. Además, no existían planes de contingencia para el despliegue de fuerzas en el Atlántico Sur.

Agravando la falta de planeamiento para proyectar el poder rápidamente, surgió otro inconveniente: los buques logísticos ya mencionados se encontraban en mantenimiento y sus repuestos en tierra. Además, por la proximidad de Semana Santa, se carecía de los siete días de preaviso necesarios para el uso de las líneas ferroviarias requeridas para el transporte de los abastecimientos a los puertos de zarpada.

Si se pretendía ganar la guerra en una zona tan alejada debía concretarse antes de junio y se debería prever y enfrentar el invierno en la Patagonia con una meteorología desfavorable para el desarrollo de las operaciones.

El hecho de no conocer si el Gabinete tomaría la decisión de enfrentar el conflicto con el poder militar generaba incertidumbre. Pero el Gobierno dispuso en las primeras horas del día 2 de abril el envío de una Fuerza de Tareas a pesar de la carencia de planes de contingencia. Por tal motivo se resolvió que el embarque se efectuara rápidamente, respondiendo a las “máximas” necesidades previsibles.

En los cuatro días siguientes, tres mil camiones depositaron la carga, en los puertos de zarpada, necesaria para desplegar con una autonomía de 30 días a la Tercera Brigada de Comandos de los Royal Marines, que sería la fuerza inicial de desembarco ⁽⁵⁾. Simultáneamente se inició el alistamiento de los medios necesarios para constituir la Fuerza de Tareas y sostenerla durante tres meses en operaciones.

El embarco se inició 48 horas después de la decisión del Gabinete de destacar efectivos. Al día siguiente, 3.500 infantes de marina y soldados de los 2do y 3er batallones de paracaidistas del ejército zarparon desde Portsmouth. Es indudable que el Gabinete debe haber contado con la aceptación del Parlamento para movilizar los efectivos con celeridad e indica que, a pesar de las trabas que pudieran existir desde el punto de vista político, el Gobierno decidió y ejecutó la medida con destacada y sorprendente premura.

La provisión de apoyo a las operaciones de combate

El embarque sin demora de los abastecimientos y la modificación de los buques requisados fueron dos logros importantes. Pero esta celeridad ocultaba un futuro peligro: en el fondo de

(5)

Esta unidad había estado efectuando ejercitaciones en Noruega, con un clima similar al de Patagonia; se desconoce si fue casualidad o respondió a información de inteligencia que aconsejó esta preparación. Este adiestramiento era típico de la guerra fría para los Royal Marines, pues era en esa área (Noruega) donde tenían planificado operar.

algunos buques se encontrarían desperdigados repuestos y elementos logísticos que luego causarían serias dificultades ⁽⁶⁾.

En la fase inicial se prestó mayor atención al embarco logístico de la fuerza a desplegar que a su desembarco en la operación anfibia. Por esta razón quedó poco tiempo para verificar los detalles de cómo sería ejecutado el apoyo logístico al desembarcar. Sin embargo, el 1° de abril los grupos adelantados “habían ocupado” e instalado, en Ascensión, personal con la tarea de planificar las previsiones en la primera escala en el viaje a Ascensión ⁽⁷⁾.

El jefe logístico de la Brigada de Comandos de los Royal Marines ⁽⁸⁾ adoptó los criterios para la logística de los efectivos que operarían en tierra (luego del desembarco); zarpó el 5 de abril en el LSL *Sir Lancelot* rumbo a isla Ascensión e inició la planificación a bordo.

Por su parte, el Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibia ⁽⁹⁾, a bordo del LPD *Fearless*, también zarpó e inició la selección de las “zonas de desembarco” más apropiadas, los requerimientos logísticos, la ubicación de los buques de apoyo y la evacuación de heridos.

La Brigada de Comandos de los Royal Marines determinó que existían dos alternativas posibles:

- 1- **Alternativa uno:** usar una zona única de desembarco; con esta opción el apoyo lo darían dos buques logísticos, uno cerca y otro alejado en reserva. Cada uno contaría con abastecimientos a desembarcar para dos días.
- 2- **Alternativa dos:** usar dos zonas de desembarco, lo que implicaba satisfacer apoyo a dos zonas distintas.

Mientras tanto, en el *Fearless* se evaluaron diecinueve lugares posibles de desembarco.

Pocos después de arribar a Ascensión se tomó la decisión de elegir a San Carlos para ejecutar el desembarco. Sus ventajas: buenas playas, una zona de reunión de buques protegida por las alturas que rodeaban el estrecho, escasas fuerzas enemigas. El inconveniente: lugar distante de Puerto Argentino (80 km).

En función de estas realidades, se determinó que el inicio de las operaciones sería entre el 14 y el 15 de mayo. El desembarco se concretó el 21 de mayo y fue avistado por el Tte. 1ro Carlos Daniel Estévez del Ejército Argentino al mando de una patrulla en San Carlos. El Comando Argentino ante la noticia no contó en los primeros momentos con la magnitud de la constitución de la fuerza que había iniciado la operación. Por tal motivo se destacaron patrullas especiales ⁽¹⁰⁾ para determinar las magnitud de los efectivos y los medios que se encontraban sobre la costa, al oeste de Puerto Argentino ⁽¹¹⁾.

Mientras tanto, en Ascensión los británicos proseguían con los preparativos de la operación. La isla no era el lugar más apto; el agua potable y los alojamientos no eran suficientes. Era lamentable la carencia de un puerto apto para atracar; todos los elementos procedentes vía marítima debían ser reacomodados en tierra o en otros buques, mediante helicópteros o lanchas. Los tanques de combustible y tuberías eran de limitada capacidad; los caminos angostos y en malas condiciones de tránsito. Tampoco era ideal la única pista, con 3.000 metros de longitud.

Pero a pesar de estas limitaciones, la isla se convirtió en una escala de gran valor. De 250 aterrizajes anuales pasó a 400 diarios (aeronaves de ala fija). La isla, por sobre todo, permitió corregir el desordenado embarque de abastecimientos en Gran Bretaña que se fueron ajustando a las necesidades de los lugares seleccionados para desembarcar efectivos en Malvinas.

Se completó el plan de desembarco del Grupo de Tareas Anfibia desde Ascensión hacia Malvinas. Los buques dejarían su carga en la playa, rotándose a medida que completaban la descarga. Esta modalidad se mantuvo hasta el final, con la diferencia que se haría uso de lanchas y helicópteros.

⁽⁶⁾ Muchos buques debieron reacomodar su carga en navegación o en Ascensión.

⁽⁷⁾ Esta acción contribuiría a demostrar que Gran Bretaña tuvo información previa de la operación Rosario.

⁽⁸⁾ Teniente Cnel. Ivar Hellberg - Royal Marines.

⁽⁹⁾ Comodoro Michael Clapp - Royal Navy.



HMS *Fearless* (también puede verse en la portada de este artículo).

⁽¹⁰⁾ Del grupo del Mayor Rico (Fuerzas especiales).

⁽¹¹⁾ Retaguardia del dispositivo defensivo.

Al nordeste de la Zona de Exclusión, para una mejor defensa de ataques aéreos, se definió una zona destinada a remolque, reparaciones y abastecimientos, donde los buques de apoyo podían recibir los elementos de transferencia y efectuar las reparaciones necesarias, producto de las acciones del combate (zona TRALA ⁽¹²⁾). Básicamente TRALA se constituyó en una “segunda” base de apoyo adelantada, protegida por el grupo de batalla de los portaaviones.

(12)
Tow, Repair and Logistic Area.

Los aviones C-130 lanzarían en el mar, próximo a los buques de abastecimiento, los elementos de mayor prioridad para apoyar las unidades (cerca de la TRALA). Desde allí los buques entregarían a las unidades de cabeza de playa la carga necesaria.

Inicialmente se eligió a las Georgias del Sur (más seguras) para el apoyo logístico de la Fuerza de Tareas pero fueron descartadas por encontrarse demasiado alejadas. Las Georgias del Sur fueron empleadas más tarde como lugar de reunión de los buques que llegaban a la zona y para transferencia de personal y medios.

Alrededor de 15/30 km de la isla Pebble (al norte de Gran Malvinas) se estableció el área para los buques hospital de ambos bandos. El buque de pasajeros *Canberra* trasladaría al único buque hospital (*Uganda*) los heridos; otros buques menores ⁽¹³⁾ llevarían los heridos de mayor gravedad hasta Montevideo para su posterior envío por modo aéreo hasta Ascensión o Gran Bretaña.

(13)
No se conoce qué buques fueron seleccionados.

El plan anfibia consolidado dispuso el desembarco a primera hora del alba del 21 de mayo del 3er batallón de paracaidistas y del 42 batallón de comandos de infantería de marina (1.200 hombres) cerca de Puerto San Carlos; el del 40 batallón de comandos de Royal Marine también cerca de San Carlos y el del 45 batallón de comandos de Royal Marine en bahía Ajax. Este último lugar sería utilizado como área de apoyo de la brigada. La fase logística en tierra comenzaría tan pronto como fuese asegurada la cabeza de playa. La actividad de descarga sería la mínima dado que los buques logísticos se constituirían en apoyo en las cercanías.

Sin contar con la superioridad aérea, y teniendo en cuenta la decidida actitud de los ataques de los aviones argentinos, se consideró que era demasiado arriesgado mantener a los buques logísticos en la zona del desembarco en el estrecho de San Carlos; durante el día dejaban el lugar y concurrían a la TRALA. Esta modalidad se mantuvo varios días, lo que demoró la descarga y el inicio de la marcha hacia Puerto Argentino.

El hundimiento del *Atlantic Conveyor* con capacidad para operar con helicópteros fue un grave contratiempo; se perdieron tres helicópteros Chinook, un Lynx y seis Wessex, carpas para 4.000 hombres, equipos de desalinización, etc. Esto dejó tan sólo 20 helicópteros para realizar las maniobras de descarga en tierra. De ellos, uno destinado para aprovisionar las baterías de misiles antiaéreos Rapiere que protegía la cabeza de playa y otros cuatro dedicados a movimientos de descarga en horas nocturnas.

En resumen: se contó con menos helicópteros para el desembarco desde los buques y para dar movilidad al personal y material una vez en tierra. Como referencia, se requerían casi 85 viajes de helicópteros Sea King para mover una batería de cañones 105 mm y su munición. Como resultado, la operación se prolongó y aumentaron los peligros de los ataques aéreos argentinos.

(14)
Esta brigada era de infantería de ejército. Sus unidades de infantería eran: 2do Batallón de Guardias Escoceses, 1er Batallón de Guardias Galeses y 1er Batallón de Fusileros Gurkas; a su arribo se les transfirió el 3er batallón de Paracaidistas (también de ejército), que inicialmente estaba agregado a la 3ra Brigada de Comandos de los Royal Marines.

A pesar de haber partido desde Gran Bretaña mucho después, la 5ª Brigada de Infantería ⁽¹⁴⁾ no estaba mejor que la 3ra Brigada de Comandos de los Royal Marines en términos del plan de embarque. La carga había sido efectuada con poco cuidado de lo que se necesitaría al llegar. La escala en Georgias del Sur fue para transferir personal y equipo del *Canberra* y del transatlántico *Queen Elizabeth*.

La fuerza británica que actuó en Malvinas completó 10.000 hombres; ello da una idea aproximada de las necesidades logísticas; por el lado argentino, la cantidad de efectivos en Malvinas experimentó variaciones alrededor de los 12.000 efectivos.

La atención se volcó al desembarco de la 5ta Brigada los más rápido posible en Fitzroy, para converger sobre Puerto Argentino, pero la falta de los Chinook hizo que debieran ser trasladados por vía marítima y fue entonces cuando sufrió el severo ataque de la Fuerza Aérea Argentina, que neutralizó a los LSL *Sir Galahad* y *Sir Tristan*, complicando la operación de converger sobre Puerto Argentino. El desastre de Fitzroy significó que bahía Ajax resultara la única base de abastecimientos de las dos brigadas. Los días antes de marchar hacia Puerto Argentino mostraron a los grupos logísticos moviéndose en forma desesperada ante los requerimientos para el asalto final. Fue necesario esperar hasta el 12 de junio el comienzo del ataque que se inició esa noche. Dos días después, las fuerzas argentinas se rendían y llegaba el fin de la guerra.



HMS *Sir Galahad*.

En resumen, las actividades de los ataques aéreos y la defensa argentina dificultaron el apoyo logístico de las fuerzas desembarcadas. El plan tuvo éxito por las previsiones logísticas que fueron dando respuesta a las pérdidas sufridas por los británicos.

Observaciones sobre la experiencia británica

Centros de gravedad

Clausewitz decía que cada combatiente en guerra tiene un centro de gravedad que afecta todo el combate. Teóricamente si esta debilidad propia es afectada por la acción del enemigo nos conduce a la derrota.

En Malvinas el centro de gravedad fue para ambos bandos la logística y el apoyo a las unidades desplegadas. Los británicos lo lograron y adoptaron las medidas necesarias para triunfar. Su preocupación constante fueron las bases adelantadas en la isla Ascensión y la base de abastecimientos a flote en el Atlántico Sur. Para la Argentina, el mantenimiento de la logística ante un bloqueo impuesto por la amenaza submarina limitó los reabastecimientos al modo aéreo y surgieron serios problemas. Los viajes de los C-130 de la Fuerza Aérea Argentina y de los L-188 y F-28 de la Armada Argentina, que nunca dejaron de operar, resultaron insuficientes en víveres y munición, en especial para la munición de la artillería ⁽¹⁵⁾.

Para el bando argentino, además del logístico, el centro de gravedad fue la adopción de un plan de defensa que asumía un desembarco anfibio desde el este. La sorpresa del desembarco en San Carlos no permitió reajustar el plan y presentó la característica que las unidades a retaguardia no eran las mejor preparadas para enfrentar a una fuerza que operaba las 24 hs ⁽¹⁶⁾ con el apoyo de sus helicópteros.

La elección de San Carlos para el desembarco se debió a la protección que brindaba el lugar a los buques logísticos a pensar de la distancia a Pto. Argentino. La bahía Ajax daba protección contra ataques de submarinos ⁽¹⁷⁾ y las alturas circundantes con las baterías AA de los Rapier, a la defensa aérea. De igual manera la ubicación de la TRALA, en el NE de la Zona de Exclusión ⁽¹⁸⁾, permitió que los buques se encontrasen fuera del alcance de los aviones argentinos que partían del continente.

Pero el específico “centro de gravedad” fue para ambos contendientes el apoyo logístico de las operaciones; sin embargo, existen otros parámetros que hacen al centro de gravedad; ciertos componentes, como la neutralización del *Atlantic Conveyor*, restaron a los británicos

(15)

En particular para los cañones de 155 mm Sofman del Ejército Argentino que fueron enviados a Puerto Argentino después del comienzo de las acciones.

(16)

El Ejército Argentino no estaba adiestrado para combate nocturno y en el terreno se le proveyeron los visores nocturnos. La artillería británica contaba con un sistema infrarrojo que de noche seleccionaba blancos con alta eficacia. Ésta y otras razones hizo que las tablas de cómputo diario del Estado Mayor del Quinto Cuerpo que se usaban para el avance no se ajustaran a la realidad.

(17)

La presencia en esa zona del submarino ARA San Luis hubiese sido positiva si hubiesen funcionado sus torpedos SST 4.

(18)

La Zona de Exclusión fue una hábil decisión británica que definió entre otras cosas el cerco para la libre navegación de unidades de superficie frente a la amenaza submarina. Fue el fin del ARA Belgrano y un hito para la neutralización de buques argentinos, de ataque y mercantes de apoyo logístico. A partir de ese momento se complicó el abastecimiento de Malvinas y sólo se contó con el modo aéreo.

la concreción del operativo que hubiese resultado más fácil si no se hubiese producido este serio daño. La pérdida de todas las carpas podría haber sido devastador en la operación final para alcanzar Puerto Argentino.

Cuando los ataques argentinos pusieron en peligro al *Canberra*, lo hicieron alejar pues, además del transporte de tropas, participaba de la evacuación sanitaria con el *Uganda*.

Con tantos componentes en acción no se debe perder de vista que la neutralización de uno de ellos puede hacer malograr toda la operación.

Superioridad aérea y apoyo operacional

La superioridad aérea siempre ha sido primordial, como un elemento esencial en el desarrollo de la acción, para todo tipo de teatro y con cualquier modalidad de empleo de medios de aire, mar y tierra. En Malvinas este principio básico fue determinante. Los británicos esperaban contar con él desde el inicio pero no fue así. Los obligó a reajustar sus planes. Los británicos no llegaron a visualizar que esto sucedería y los obligó a reajustar la logística. Se demoraron, en principio, la constitución de sus bases de apoyo en tierra. Fue necesario casi una semana para lograr los niveles logísticos requeridos para sostener una fuerza de 2.000 efectivos y requirió otra semana concretar el reabastecimiento de combustible para las aeronaves que operaron en tierra.

A pesar de estos inconvenientes, la demora podría haber sido aún más desfavorable.

Como admitió el Almirante Woodward, los argentinos no se percataron de la vulnerabilidad británica. Él opinó: “Fallamos en alcanzar la superioridad aérea antes del desembarco y tuvimos que soportar la pérdida de varios buques de escolta antes que la de buques anfibios, lo que resultó ser un golpe de suerte y quizás el error más grande del enemigo.”

Esta afirmación no es tan exacta. La realidad fue que la Argentina careció de la inteligencia operativa para determinar dónde se encontraban los blancos más rentables; la carencia de exploración fue una debilidad que tuvo como consecuencia no disponer de la información adecuada. Es más, no sólo era la carencia de información sino que además se desconocía, al regreso de una misión de ataque, cuál había sido el resultado. Varios autores han afirmado que los blancos debieron haber sido los buques logísticos; tampoco se conocía por cuántos buques estaba conformado el sostén logístico británico. La apreciación estratégica de inteligencia del Servicio de Inteligencia Naval no respondió a la realidad. En resumen, los británicos no sólo no contaron con superioridad aérea sino que resultaron afortunados —según Woodward— por no estar amenazados los buques que se encontraban afectados a tareas logísticas.

Pero la verdadera conclusión está en que no es apropiado llegar a la determinación que tan sólo se experimentaron demoras; la conclusión acertada es que la superioridad aérea debería haber sido asegurada desde el comienzo, y esto tiene que ver con la inadecuada conformación del grupo de buques de ataque, destinados a proveer seguridad para neutralizar todas las amenazas enemigas. Tiene relación con la real efectividad y capacidad de los portaaviones británicos y con el sistema de defensa del conjunto de la Fuerza de Tareas británica, que puso en evidencia inseguridades operativas. Pudieron haber logrado más éxito con las debilidades de los argentinos que con la fortaleza de su propio plan de acción.

Las bases de apoyo adelantado

La isla Ascensión

Brindó múltiples beneficios a los británicos; el más obvio fue el de acortar los tiempos. La

pista permitió reducir de manera significativa el tiempo de cumplimiento de los requerimientos; el envío vía marítima desde Gran Bretaña tomaba 10 días de navegación hasta Ascensión, cuando por vía aérea se completaba en 10 horas mediante los C-130. Cuando no existía urgencia o no lo permitían su peso-volumen, los requerimientos eran despachados por buques hasta la TRALA.

Posiblemente la ventaja más importante de la pista fue permitir el transporte entre Ascensión y Malvinas permitiendo el modo aéreo y su lanzamiento sobre la Fuerza de Tareas de aquellos elementos prioritarios. Aun con Ascensión, la tarea del envío aéreo no era fácil por la gran distancia hasta Malvinas.

Un C-130 puede cargar 7.500 kg a una distancia de 3.200 km antes de reabastecerse de combustible; esto indica que sin reabastecimiento en vuelo podía volar 1/3 de la distancia a las Malvinas, antes de retornar a Ascensión. Se instalaron tanques suplementarios pero todavía resultaron insuficientes, por lo cual tuvieron que modificarlos para el abastecimiento en vuelo desde aviones tanque.

El uso de aviones redujo el tiempo del cumplimiento de los pedidos de mayor prioridad de dos semanas a sólo dos días. Hacia el final de la guerra, la carga de alta prioridad era lanzada sobre la TRALA, situada a unos 160 km de Malvinas, dentro de las cuarenta y ocho horas de efectuado el requerimiento.

Ascensión fue invaluable como punto de reabastecimiento de los buques que se dirigían al sur, para completar combustible a los numerosos buques auxiliares con carga. Para citar una dimensión, muchos de los buques de la Fuerza de Tareas requerían combustible cada tres días.



En el inicio, los primeros elementos de la Base Adelantada de Abastecimiento llegaron a Ascensión casi al mismo tiempo que los miembros de la 3ra Brigada eran alertados de la situación imperante en el conflicto.

Operación logística sobre la costa

Uno de los aspectos más dificultoso para los británicos fue comprobar el lento movimiento de la descarga del barco a la playa; esperaban iniciar la marcha a Puerto Argentino a los dos días de efectuado el desembarco inicial. En su lugar fue casi una semana después que la fuerza desembarcada se sintió confiada en que disponía del stock suficiente. Los ataques aéreos argentinos tuvieron el merecimiento de haber sido los responsables de retrasar la iniciación de la marcha, pues obligó a los buques británicos a operar en la descarga sólo de noche.

En parte esta lentitud también se produjo por el desorden con que se cargaron los buques en Gran Bretaña y no haber podido corregir, reajustando la carga en la escala en Ascensión. Con manifiestos de carga incompletos fue imposible la ubicación de algunos elementos; aun conociendo su ubicación a bordo, hubo casos en que no se pudo acceder a los mismos porque se encontraban debajo de otra carga de menor importancia. Por ejemplo, un escuadrón aéreo tenía distribuidos sus repuestos en siete buques diferentes y no existían registros para saber qué transportaba cada barco.

Producto de esta situación se logró que la descarga se realizara lo más rápido posible sin interesar la prioridad para ocupar menos tiempo. Además fue necesario destacar personal en tierra para reordenar en la playa los suministros. Mientras tanto, toneladas de material se encontraban en el fondo de las bodegas, simplemente porque se desconocía su ubicación.

Exacerbaba más la operación de descarga, la existencia de buques mercantes “convertidos” en la Fuerza de Tareas. La descarga de materiales desde estos buques era dificultosa, ya que la mayoría requería de infraestructura portuaria para desembarcar los contenedores. La inexistencia de puertos obligó a desarmar los contenedores en paquetes más manejables y llevarlos a tierra.

Los británicos comprobaron que los buques mercantes convertidos no pueden reemplazar a los buques logísticos diseñados específicamente para fines militares. Comparando ambos tipos de nave, un mercante promedio opera por hora 20 t de descarga a la playa, contra 90 de un buque logístico preparado para tal fin.

Los informes indican que la operación de lanchas para descargar en la playa no fue un éxito. No se las controló como se debió en razón que carecía de medios de comunicación entre los diferentes participantes de la descarga. Tampoco existió comunicación entre los buques logísticos y las lanchas. En una oportunidad a un LSL se le ordenó cambiar de posición y las lanchas perdieron contacto con su buque madre; más sorprendente fue la falta de comunicación entre el buque y las unidades de control de la playa, que rara vez conocían qué carga llegaba en el próximo viaje.

La lección es el “gran potencial que este tipo de operaciones puede ejercer” para demorar la conducción de una campaña, en especial cuando se utilizan buques mercantes a pesar de las modificaciones que se efectúen para su adaptación.

Respaldo de apoyo logístico en función del tiempo

Puerto Argentino era claramente el punto focal de la atención británica, porque el grueso de los efectivos argentinos estaba allí. Por lo tanto el apoyo operacional estaba dirigido hacia una única batalla.

Hubiese sido diferente si la tarea hubiese consistido en batir efectivos estacionados en la isla Gran Malvinas, y allí es donde hubiesen surgido los problemas de apoyo operacional por la debilidad de las líneas de comunicaciones entre los depósitos y las tropas en combate.

Aproximadamente 80 km de terreno intransitable separaba Puerto Argentino de la “base adelantada” en bahía Ajax, donde la mayor parte de los materiales estaban concentrados en el momento de la rendición. Cientos de toneladas se encontraban en Fitzroy y Teal Inlet pero el tránsito era malo.

Cuando los efectivos británicos ingresaron en Puerto Argentino, habiendo consumido la mayor parte de las reservas, estaban a merced del escalón logístico que debía hacer la reposición de artículos de primera necesidad.

El ahorro del consumo debería haber sido “la orden del día”. Los informes indican que hubo descontrolado consumo, como por ejemplo en el uso de los vehículos capturados al enemigo, lo que llevó a la falta de combustible por varios días después de la rendición. Se apostaron guardias para evitar que los soldados británicos tomaran los abastecimientos argentinos. La falta de disciplina evidenciada podría haber causado una interrupción a futuro en las operaciones a realizar.

Puerto Argentino ofrecía muy pocas ventajas comparado con bahía Ajax, punto central de apoyo logístico. Los daños de la pista de aviación de Puerto Argentino no permitían su uso inmediato, aun cuando las unidades aéreas de transporte podían llegar hasta Gran Malvinas.

Los buques mercantes “convertidos” eran demasiado grandes para Puerto Argentino, lo que hacía necesario otra operación sobre la costa⁽¹⁹⁾.

(19)
Buque - costa.

El equipamiento de emergencia para el manejo de combustible tuvo que ser improvisado por falta de tuberías. El abastecimiento de agua fue insuficiente por lo que se hizo necesario el uso de filtros de purificación. Para empeorar las cosas, 12.000 prisioneros requerían alimentos y cuidado. El transporte desde bahía Ajax demostró ser una tarea lenta y difícil.



Pero con la evolución a su favor, los británicos no tuvieron necesidad de mirar más allá de Puerto Argentino para el esfuerzo logístico.

El *Atlantic Conveyor* con un Harrier decolando, a pleno con contenedores, e incendiándose después del ataque de aviones navales argentinos.

Improvisación

Malvinas demostró la importancia del hombre en todos los niveles de acción para encontrar la solución a los problemas que se presentan ante situaciones críticas.

La improvisación fue un factor primordial para proveer el apoyo operacional. Actuó como un multiplicador.

Como ejemplo, el reabastecimiento en vuelo de los C-130 para poder lanzar la carga sobre la zona de operaciones. Lo mismo cuando el personal de manejo de las grúas de los buques logísticos hizo un puente con lanchas entre dos de ellos para transferir vehículos entre ambos y acelerar el desembarco.

Desde el inicio de la operación los británicos comenzaron a hallar soluciones mediante la improvisación. No habiendo desplegado tal número de hombres por casi una década, al principio fueron cautos en algunos aspectos, pero también asumieron riesgos grandes.

Algunas reflexiones

De lo aquí expuesto surge la pregunta de qué pudieron aprender, por ejemplo, las fuerzas armadas de los EE.UU. de la guerra de Malvinas, principalmente cuando existe una clara disparidad en preparación y tecnología. Parece comprensible que la capacidad de los EE.UU. para proyectar y sostener su poder en áreas alejadas excede a la británica. Durante muchos años el Estado Mayor Conjunto de los EE.UU. ha planificado planes de contingencia en varias regiones del mundo donde puede haber crisis o conflicto.

Aceptablemente los comandantes de los EE.UU. no serán tomados desprevenidos como lo fueron sus pares británicos, sin planificación adecuada. No obstante es peligroso considerar a la Guerra de Malvinas como un tipo de aberración sin paralelo. Es peligroso, por ejemplo, no reconocer las similitudes entre Ascensión y Diego García, por citar dos islas diferentes; en los buques de una flota logística de Despliegue Rápido no es aceptable que la mayoría de los buques se encuentren administrativamente cargados con poco cuidado, por la dispersión de las provisiones, como fue el caso del *Canberra* o del *Atlantic Conveyor*.

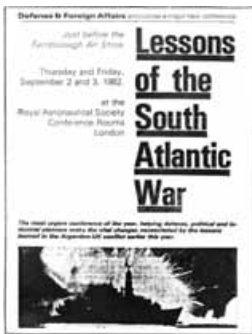
Cabe preguntarse sobre los hechos que se asumen como ciertos y valederos en el tema del apoyo operacional y en los planes de contingencia. Tal es el caso de la estructura para la guerra, que imagina puertos con facilidades y aeródromos con capacidad con la que no se cuenta; queda sembrada la duda en cuanto a la posibilidad de entregar la carga haciendo uso de buques tipo Ro Ro y contenedores, o con largas pistas para el aterrizaje de los C-5A y C-141, siendo que la mayoría de los países del tercer mundo no disponen de esa infraestructura; el hacer llegar las provisiones se tornaría dificultoso y aún más desplazarlas hacia el frente de combate.

La logística británica en 1982 chocó con esta dura realidad: todo planeamiento militar debería considerar que, en los hechos, la guerra no tiene lugar precisamente donde se espera o se predice que ocurra.

Pero, por sobre todo, si la logística es deficiente y no dispone de alternativas para dar solución a las bajas y averías se pierde la guerra o peligra el éxito, debiéndose acudir a las reservas de manera impostergradable. Es más, la logística define el modo de acción a adoptar, como en Malvinas fue la elección del lugar del desembarco que desbarató la defensa de Puerto Argentino.

Con relación a la experiencia argentina en la Guerra del Atlántico Sur la conclusión más importante desde el punto de vista logístico es que después de la Operación Rosario se modificó el plan inicial al incrementar a casi 12.000 efectivos las fuerzas propias destacadas en las islas, sin dotarlas al mismo tiempo de los abastecimientos y servicios necesarios y, concurrentemente, sin contar con la capacidad de abastecerlas por modo marítimo una vez iniciadas las hostilidades, ya que la importante amenaza submarina británica (a propulsión nuclear y convencional) excedía nuestra capacidad para contrarrestarla. Esa limitación para controlar nuestras comunicaciones marítimas nos obligó a recurrir al modo aéreo exclusivamente, el cual, obviamente, no resultó suficiente para satisfacer las demandas logísticas de nuestra tropas en las Islas Malvinas.

Con relación ahora a nuestra actual situación, hoy la Argentina no se encuentra en condiciones de efectuar una operación anfibia con más de una compañía de tiradores y, por supuesto, resultaría incapaz de realizar una de la magnitud de la Operación Rosario, aun cuando no hubiera oposición enemiga. Para una operación anfibia son necesarios buques anfibios y logísticos; del primer tipo no los tenemos y del segundo, los disponibles son insuficientes y tampoco contaríamos con un programa para adaptar buques mercantes en caso de necesidad, cuestión de que se puedan integrar a una fuerza naval. A esto se debe agregar que nuestras capacidades antisubmarinas son hoy tan obsoletas e insuficientes como lo fueron en 1982 para proteger una fuerza naval y asegurar las vías de comunicaciones marítimas necesarias para poder hacer llegar, en caso de necesidad, el apoyo logístico requerido por nuestras fuerzas terrestres, aun en nuestra Patagonia y otros territorios australes. Por último, cabe recordar que el control del mar, las operaciones anfibia y el abastecimiento por vías marítima y aérea requieren de la superioridad aérea; la única manera de lograrla sobre el mar es a través del empleo de la aviación embarcada en portaaviones; a diferencia de la Guerra del Atlántico Sur, hoy tampoco contamos con uno de esos buques. ■



(20)
Excelente obra con los errores logísticos de los británicos en la Guerra de Malvinas (biblioteca del Centro Naval).

(21)
Este autor tiene tres ediciones distintas, una de ellas en inglés y las dos restantes en español, que no son similares.

(22)
El autor participó hasta que fue destinado a Comodoro Rivadavia, el 8 de abril de 1982.

(23)
Estaba integrado por el Centro Estudios Estratégicos de la Escuela de Guerra Naval, capitanes de navío Hermelo, Arduino, Pérez Millán y Cohen (P-76).

(24)
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.

BIBLIOGRAFÍA Y OTRAS FUENTES

- British combat service support during the Falkland Islands War: Considerations for providing operational sustainment to remote areas. *Mayor General Kenneth L. Privratsky, Edición privada, EE.UU., 1986 (20).*
- Exposición del Jefe de Operaciones del Estado Mayor General de la Armada, *Contraalmirante Edgardo Otero, 26 de julio 1982 (su actividad en Malvinas).*
- Guerra Aérea Sudatlántica, *Jeffrey Ethell y Alfred Price, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1986.*
- Weapons of the Falklands Conflict, *Bryan Perret, Ed. Blandford press, New York Blandford, 1983.*
- The Battle for the Falklands, *Max Hasting and Simon Jenkins, Ed. Michel Joseph, Londres, 1983.*
- La Guerra Inaudita, *Rubén Oscar Moro, Ed. Pleamar (Quinta edición), Buenos Aires, 1986 (esta obra es una de las más comentadas por autores extranjeros) (21).*
- Exposición del Secretario de Defensa de los EE.UU., *Jhon F. Lehman, ante el Senado de los EE.UU., 3 de febrero de 1983.*
- Informe del Mayor General Cern Perkins, asesor militar de British Aerospace Dynamic Group, *Gran Bretaña, 1983.*
- Informe reservado británico a la NATO, *Dusseldorf, diciembre de 1981.*
- Informe del grupo especial del Estado Mayor General de la Armada (Brainstorming) durante el conflicto (22) (23).
- Informe del oficial de enlace naval del Comando del V Cuerpo de Ejército en Comodoro Rivadavia, *Capitán de Navío Ricardo Hermelo, abril-junio 1982.*
- "Malvinas, un caso de estudio", *Almirante USN H.S. Train, Boletín del Centro Naval No. 748, Buenos Aires, 1984.*
- The Official History of the Falklands Campaign. *Sir Lawrence Freedman (Vicepresidente del King's College of London), Whitehall History Publishing, Tony Blair promovió esta "historia oficial" (24).*
- "La Guerra", *Sir Lawrence Freedman, Londres, 2003.*
- U.S. Naval Proceedings, *Número de agosto de 1982.*
- La guerra secreta por las Malvinas (2da. edición), *Nigel West, Ed. Sudamericana, Buenos Aires, 1977.*
- Testimonios de combatientes registrados por el autor.