



**MATERIA: TALLER DE TRABAJO FINAL
INTEGRADOR**

TRABAJO FINAL INTEGRADOR

TEMA:

Logística Operacional

TÍTULO:

**El Diseño Logístico Operacional a partir del estudio de la Guerra del
Golfo de 1991**

AUTOR: Capitán de Corbeta Andrés Lucas SEIDEL

PROFESORA: Lic. María Cristina Alonso

Año 2013

RESUMEN

La guerra del Golfo Pérsico del año 1991 es un caso notable de aplicación de la logística en un conflicto armado, sobre todo teniendo en cuenta su carácter de operación combinada a gran escala. También constituyó una de las primeras misiones de paz ordenada por la Organización de las Naciones Unidas para imponerla.

Este conflicto se ve marcado principalmente por la dificultad logística que presentaba, dada la cantidad de elementos movilizados y por el número de países participantes, todos ellos con necesidades logísticas diferentes.

El país que contribuyó con mayor cantidad de efectivos y medios fue Estados Unidos, por lo que el trabajo desarrolla las dificultades que obligaron a sus Fuerzas Armadas a una planificación detallada de la operación logística.

La operación logística estuvo dividida en cinco momentos, abarcando las tres etapas de la campaña. Cada etapa estuvo marcada por una operación distinta. La Operación Escudo del Desierto se centró en la concentración de los medios, preparación territorial y el logro de los niveles de abastecimientos. La Operación Tormenta del Desierto tenía como objetivo llevar a cabo las acciones ofensivas para expulsar a las tropas iraquíes de Kuwait. La tercera y última etapa, netamente logística, fue la Operación Despedida del Desierto, cuyo objetivo fue replegar en forma ordenada todas las tropas y material del Teatro de Operaciones.

En base a lo expuesto se propuso estudiar la organización operacional de la logística de los principales actores de la Coalición en relación al transporte, distribución y repliegue de pertrechos y suministros, y a su vez poder adecuarla a la logística operacional de las Fuerzas Armadas Argentinas.

La Guerra del Golfo, a pesar de sus características particulares, no escapó a la doctrina logística aplicada en otros conflictos. Tampoco difiere sustancialmente de la doctrina logística argentina. Por esas razones no sería correcto proponer ninguna modificación a la misma.

Palabras clave:

- Logística, Logística Operacional, Guerra del Golfo 1991, Organización logística.

TABLA DE CONTENIDOS

RESUMEN	i
Palabras clave:	i
TABLA DE CONTENIDOS	ii
INTRODUCCIÓN	1
Capítulo 1. – La logística según los Niveles de la Conducción	4
1.1 Nivel Estratégico.....	4
1.2 Nivel Operacional	6
1.3 Nivel Táctico.....	12
Capítulo 2. – La logística según las Fases de la Operación.....	15
2.1 Operación Escudo del Desierto.....	15
2.2 Operación Tormenta del Desierto	18
2.3 Operación Despedida del Desierto	20
Capítulo 3. – La logística según la Doctrina Argentina	24
3.1 El ciclo logístico	24
3.2 Diseño Logístico	26
3.3 Estructura Logística del Teatro de Operaciones	27
CONCLUSIONES.....	28
Conclusión 1: Previsiones.....	28
Conclusión 2: Estructura de comando y medios logísticos.	28
Conclusión 3: Logística de mantenimiento local y apoyo de terceros estados.....	29
Conclusión 4: Doctrina Logística	29
Conclusión 5: Demostración de la Hipótesis	29
BIBLIOGRAFÍA	31
GLOSARIO	32

INTRODUCCIÓN

La creciente complejidad de los conflictos armados modernos nos obliga a realizar estudios cada vez más profundos sobre la forma en que se debe organizar el instrumento militar para llevar a cabo una operación exitosa. Uno de los pilares fundamentales para ello es la logística, aspecto de la guerra que se caracteriza por su complejidad.

De todos los niveles de la guerra, nos interesa para este trabajo el Nivel Operacional. Este nivel es el que se ocupa de todo lo que ocurre en el Teatro de Operaciones y cuyos medios son los correspondientes a cada Comando de Componente. La logística, como parte fundamental de las operaciones militares no escapa a esta clasificación.

El Plan de Campaña que surge de un planeamiento, contiene las provisiones logísticas dentro del Teatro de Operaciones, con todos los medios disponibles que hayan sido asignados previamente.

En este trabajo se estudia todo lo referente a la logística necesaria para cumplir las operaciones ordenadas por la Resolución 678 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en el año 1991. En esta resolución se autoriza el uso de la fuerza para expulsar a Iraq del territorio kuwaití. Dicha operación reunió a una gran coalición que operó en forma coordinada durante varios meses.

La logística de la Operación Tormenta del Desierto muestra la creciente complejidad de la guerra moderna. Más cantidad de tropas y equipo fueron desembarcados en los primeros treinta días de la Operación Escudo del Desierto que durante la fase inicial de la Segunda Guerra Mundial, Corea y Vietnam. Tanto las tropas como el equipo fueron sostenidos por líneas de comunicación que se extendían por 6000 millas por aire y 13000 millas por mar, desde los Estados Unidos hasta Arabia Saudita.

Las cantidades de suministros y materiales transportados desde todo el mundo hacia los puertos árabes y su distribución en el Teatro de Operaciones obligó a diseñar un plan específico y sumamente complejo para poder abastecer al nivel táctico.

Excepto por la comida, combustibles y agua, cada país abasteció a sus propias fuerzas de los insumos necesarios, mientras que todas las facilidades portuarias fueron operadas por contratistas locales (árabes) bajo supervisión americana. Los requerimientos estratégicos para mantener el velo de la operación hasta último momento terminó de definir la situación de extrema complejidad que envolvía a las operaciones logísticas antes y durante las acciones.

La importancia de esta investigación consiste en analizar las operaciones y estructura logística en el Teatro de Operaciones del Golfo pérsico desde agosto de 1990 hasta abril de 1991 y obtener principalmente aportes teóricos al campo disciplinar en relación a la logística operacional llevada a cabo durante dicho conflicto.

Además este desarrollo nos da un marco de referencia para el análisis del comportamiento de nuestras fuerzas armadas ante posibles conflictos.

Los interrogantes ¿Cómo fue la estructura logística en el nivel operacional de la coalición y de los principales actores en la Guerra del Golfo de 1991? ¿Se puede adaptar a la doctrina de las Fuerzas Armadas Argentinas? motivaron la resolución de la hipótesis.

La presente investigación es de carácter cualitativa descriptiva, utilizándose fuentes primarias y secundarias en su elaboración.

Para el desarrollo se emplea el análisis bibliográfico, de doctrina vigente, artículos publicados en Internet y revistas militares referidos al tema.

En lo que respecta a la doctrina se concentra el estudio de doctrina nacional referida a logística, tanto dentro del Teatro de Operaciones, como en tiempos de paz.

El objetivo general es determinar las estructuras de comando y organización de la logística de los principales actores de la Coalición en la Guerra del Golfo de 1991 en relación al transporte, distribución y repliegue de los suministros y determinar la factibilidad de adaptarla a la Doctrina Operacional de las Fuerzas Armadas Argentina.

Los objetivos específicos son:

- Analizar las características del ambiente geográfico en base a sus dimensiones y características y las limitaciones impuestas para su distribución.
- Analizar la organización administrativa y de conducción de la logística de la Coalición y de los principales actores de las fuerzas aliadas.
- Analizar la posibilidad de adecuar esa logística a la doctrina Argentina.

Para realizar el presente trabajo se ha propuesto la siguiente hipótesis: “El estudio de la estructura de Comando y Coordinación Logística de la Coalición en la Guerra del Golfo Pérsico de 1991 permitirá adecuar la Doctrina Logística Argentina en el nivel Operacional”.

El trabajo estará dividido en tres capítulos. El primero tratará sobre la organización logística en la Guerra del Golfo según el nivel de conducción, fundamentalmente el nivel

operacional que es el motivo del presente trabajo. Para poder darle un marco completo también se detallan los aspectos estratégicos y tácticos.

El segundo capítulo trata la logística operacional dentro de cada una de las tres fases de la campaña, reunión y despliegue de los materiales en el Teatro de Operaciones; la distribución y mantenimiento del flujo logístico durante las operaciones; y la repatriación de tropas junto con la evacuación de la zona del material remanente que no fuera utilizado.

El tercer capítulo se tratará la doctrina empleada, incorporando una comparación con la doctrina argentina. En base a la información surgida del primer y segundo capítulo, se compara con la doctrina argentina a fin de mejorarla.

Capítulo 1. – La logística según los Niveles de la Conducción

En este capítulo se analiza la división de los niveles, que permite un análisis metodológico de los hechos que se suceden en la guerra, para poder encontrarles una secuencia lógica de razonamiento. Dado que la logística interviene en todos los niveles de la conducción, aquí se trata de mostrar la interrelación que existió entre el nivel operacional con los niveles estratégico y táctico detallando aquellos aspectos que sirvieron para darle forma al plan logístico de la campaña.

Para poder entender cabalmente la planificación, desarrollo y decisiones tomadas en cuanto a la logística en este conflicto, se explicará brevemente la concatenación de acciones que involucran a los niveles Estratégico, Operacional y finalmente Táctico, haciendo hincapié en el segundo por ser el objeto de este trabajo.

La Guerra del Golfo Pérsico, llamada también en general Operación Tormenta del Desierto (por el nombre de la operación planificada por Norteamérica), se inició a raíz de la invasión de Kuwait por parte de las fuerzas armadas iraquíes. La reacción mundial no se hizo esperar y una coalición de 31 países se formó para defender a Kuwait y expulsar de su territorio a las fuerzas iraquíes.

1.1 Nivel Estratégico

Una vez recibida la sorpresiva noticia de la invasión a Kuwait, se comenzaron a mover de inmediato todos los mecanismos de asesoramiento y planeamiento. Mientras Washington buscaba alternativas viables para el empleo de la fuerza, el Estado Mayor del Comando Central de los Estados Unidos USCENTCOM (Comando Central de los Estado Unidos, quien era responsable del área geográfica del Golfo Pérsico. En Agosto de 1990, la jefatura del Comando del Teatro de Operaciones se establece en MacDill AFB, Tampa, Florida¹) estaba abocado a tomar las medidas estipuladas en el OPLAN 1002-90 (Plan de Operaciones del año 1990).²

Para poder iniciar este planeamiento, el General H. Norman Schwarzkopf fue designado como Comandante del CENTCOM y el Teniente General John Yeosock fue

¹ Gainey Thomas K. US Army Colonel – “Taking Charge of Joint Theater Logistics: The Case for a Theater Logistics Command” – Joint Forces Staff College, 2006. Pp. 31.

² Ibid. Pp 32

designado como Comandante del Componente Ejército (ARCENT) del Teatro de Operaciones.³

El OPLAN 1002-90 es el producto del sistema de planificación deliberada, pero realizado en realidad bajo la suposición de un ataque Iraní, que no era exactamente este caso⁴. Contenía opciones tanto para la disuasión de la agresión como para la protección de los intereses de Estados Unidos en la región del Golfo Pérsico.

Este plan tenía previsto el accionar contra varias amenazas, incluida la situación presentada en la frontera con Kuwait, y estaba actualizado hacía menos de un año atrás.⁵ A falta de otro plan y por la urgencia de la situación fue la base del despliegue inicial de medios, incluyendo la movilización de reservas correspondiente al nivel estratégico.

El planeamiento para la Operación necesitó una estrecha coordinación e interacción entre los comandos conjuntos. Se hizo evidente que deberían hacerse modificaciones y ajustes en los planes de despliegue elaborados, teniendo en cuenta las últimas órdenes y prioridades en su ejecución.⁶

TRANSCOM dirigía el transporte estratégico para permitir el flujo oportuno de las fuerzas y materiales. TRANSCOM es el único comando responsable de la planificación de la movilidad estratégica, dirección, coordinación y administración de los medios aéreos y marítimos para el movimiento de fuerzas y material en tiempos de crisis y de guerra. Su misión es proporcionar transporte aéreo, terrestre y marítimo a nivel mundial para satisfacer las necesidades de la seguridad nacional.

Este Comando tiene tres componentes: Comando de Puente Aéreo Militar (MAC), el Comando de Transporte Marítimo Militar (MSC), y El Comando de Transporte Terrestre (MTMC).⁷ Estos componentes trasladan hombres, pertrechos, suministros y vehículos desde su lugar de asiento de paz hasta las terminales de entrada del Área de Operaciones.

Durante la Operación Escudo del Desierto, el MSC hizo un amplio uso de los barcos fletados para mover carga militar. En primer lugar, se prefirieron los buques Roll-on/Roll-off (RO/RO), debido a su mayor tamaño y mejor eficiencia de carga y descarga, pero sólo había 17 RO/RO en la Flota de la Reserva Activa (RRF). En segundo lugar, en relación con el costo

³ Gainey Thomas K. US Army Colonel – “Taking Charge of Joint Theater Logistics: The Case for a Theater Logistics Command” – Joint Forces Staff College, 2006. Pp 32

⁴ Ibid. Pp. 32.

⁵ Craft Douglas W. – “An Operational Analysis of the Persian Gulf War” – Strategic Studies Institute U.S. Army War College, 1992. Pp 16 y 17.

⁶ Final Report to Congress - CONDUCT OF THE PERSIAN GULF WAR - Pursuant to Title V of the Persian Gulf Conflict Supplemental Authorization and Personnel Benefits Act of 1991 (Public Law 102-25). APRIL 1992. Pp 435.

⁷ Ibid. Pp 436.

de activación, operación, y luego nuevamente la desactivación de buques de la RRF, la primera opción era mucho más económica.

El MSC negoció con el Servicio Especial de Transporte Marítimo de Medio Oriente (SMESA) el charteo de buques portacontenedores de bandera de Estados Unidos para el movimiento de contenedores de 40 pies, el medio preferido para mover carga al Área de Responsabilidad (AOR).

La capacidad de los buques de las compañías de bandera de Estados Unidos que participan en SMESA era de 3.400 contenedores por semana. El requerimiento del Departamento de Defensa (DOD) era mover 1.200 contenedores por semana, cosa que ocurrió sin inconvenientes, llegando a mover más de 2.000 por semana en febrero de 1991.

Para dejar en evidencia la estrecha relación entre los niveles estratégico y operacional, se muestra la necesidad de coordinación diplomática entre los estados intervinientes para poder solucionar inconvenientes surgidos en niveles inferiores.

En cuanto a eso, cuando EE.UU. forzó el despliegue urgente de una fuerza de grandes dimensiones sin previa coordinación con Arabia Saudita en cuanto a los procedimientos ni adquisiciones previstas, quedó demostrado que las capacidades de soporte orgánicos de las fuerzas militares estadounidenses fueron insuficientes para apoyar la misión.

1.2 Nivel Operacional

A nivel operacional, la gran cantidad de elementos de combate desplegados, obligaron a la logística a planear, mover y servir más de 122 millones de comidas, desde agosto de 1990 hasta agosto de 1991, es decir, antes y durante la Guerra del Golfo, en un esfuerzo encabezado por el 22° Comando de Apoyo y el 1° y 2° Cuerpos de Apoyo al Combate (COSCOMS).

Esas mismas divisiones, en el mismo período de tiempo, bombearon 1.3 billones de galones de combustible y condujeron con ayuda de contratistas locales más de 52 millones de millas dentro del teatro de operaciones.

Dado que se desconocía la duración de la futura operación, y la autoridad para activar las fuerzas de la reserva (RC) inicialmente estaba limitado, el Comando Central del Componente Ejército (ARCENT) decidió establecer un grupo ad hoc para supervisar la logística de esa parte de la fuerza.⁸

Este elemento logístico de comando ad hoc rápidamente descubrió que no podía manejar efectivamente la llegada masiva de tropas de combate. Los soldados que comenzaron

⁸ Final Report to Congress - CONDUCT OF THE PERSIAN GULF WAR - Pursuant to Title V of the Persian Gulf Conflict Supplemental Authorization and Personnel Benefits Act of 1991 (Public Law 102-25). APRIL 1992. Pp 461.

a llegar a Arabia Saudita el 9 de agosto necesitaban comida, alojamiento, equipamiento, suministros, instalaciones de sanidad y transporte.

Anticipándose a este problema, el Comando de la Fuerza envió una oficial al teatro para servir como comandante logístico adjunto al ARCENT. Él y unos pocos elegidos fueron el núcleo de apoyo logístico en el teatro. Tenían experiencia en el despliegue y el mantenimiento de grandes fuerzas como resultado de su participación en el retorno anual de las Fuerzas participantes en los ejercicios en Alemania y su experiencia sirvió de modelo para la creación del Plan de Apoyo Logístico de la Operación Escudo del Desierto.⁹

Este oficial designado como Comandante Logístico del ARCENT fue el General Pagonnis. Aunque inicialmente fue designado como logístico del Componente Ejército, el gran volumen de materiales y la complejidad logística hizo que finalmente acumulara funciones hasta convertirse en el Comandante Logístico Adjunto de todas las Fuerzas Conjuntas del teatro de operaciones.¹⁰

La logística norteamericana no tuvo responsabilidad directa por los suministros o transporte del resto de los países de la Coalición. Para la mayor parte de la operación, las fuerzas armadas de cada estado que enfrentaron a Irak usaron su infraestructura logística por separado. Sin embargo, la coordinación y cooperación de todas las fuerzas fue vital. Los suministros comunes a todos, como combustible y agua potable se compartieron e intercambiaron entre los miembros de la Coalición.¹¹

Para la operación Escudo del Desierto, en algunos casos, los elementos de apoyo comunes excedían sus capacidades de proporcionar determinados servicios. Después de los primeros 60 días de desplegados en Arabia Saudita, por ejemplo, los países anfitriones brindaron apoyo al Ejército proporcionando elementos de clase I (de alimentación) y clase III (petróleo, aceite y lubricantes). De hecho, Arabia proporcionó una gran parte de los suministros, con un promedio de 250.000 comidas y un estimado de dos millones de galones de agua potable al día.¹²

Como los requerimientos americanos crecieron considerablemente, se estableció la asunción de un Jefe de Estado Mayor Auxiliar para entender en todos los asuntos relacionados

⁹ Final Report to Congress - CONDUCT OF THE PERSIAN GULF WAR - Pursuant to Title V of the Persian Gulf Conflict Supplemental Authorization and Personnel Benefits Act of 1991 (Public Law 102-25). APRIL 1992. Pp 461.

¹⁰ Gainey Thomas K. US Army Colonel – “Taking Charge of Joint Theater Logistics: The Case for a Theater Logistics Command” – Joint Forces Staff College, 2006. Pp 34.

¹¹ Pagonis William G. Lt General – “Moving Mountains” – Harvard Business School Press, United States of America, 1992. Pp. 8.

¹² Final Report to Congress - CONDUCT OF THE PERSIAN GULF WAR - Pursuant to Title V of the Persian Gulf Conflict Supplemental Authorization and Personnel Benefits Act of 1991 (Public Law 102-25). APRIL 1992. Pp 458.

con las actividades de coordinación entre el país anfitrión y EE.UU. Entre esas actividades de coordinación estaba la de generar la política de contratación de contingencia y las operaciones cívico-militares.¹³

En noviembre, Arabia Saudita firmó el Plan de Implementación de Apoyo a las fuerzas de EE.UU. consistente en cinco áreas funcionales: combustible, alimentos, agua, transporte y alojamiento/instalaciones. Desde el 01 de agosto 1991, Arabia Saudita había proporcionado a las fuerzas estadounidenses apoyo logístico por valor de \$ 13,4 mil millones.¹⁴

Ciertos aspectos fueron fundamentales para el nivel operacional, para permitir y facilitar el sostenimiento de los medios de combate en el Teatro de Operaciones. Dada la cantidad de aspectos y detalles surgidos, todos ellos determinantes al momento de desarrollar la logística en forma eficiente. A continuación se mencionan los que a criterio del autor fueron gravitantes en la logística de este nivel.

Infraestructura:

A pesar que los principales puertos marítimos y aeropuertos de la región eran modernos, existían grandes limitaciones para manejar el gran caudal de material de una fuerza tan grande. Mientras más lejos de las terminales de entrada hubo que moverse, más endebles eran las instalaciones e infraestructura de apoyo.

Los puntos fuertes de la infraestructura nacional causados por el auge de la industria petrolera en los años 1970 y 1980 también ponen de relieve las limitaciones que presenta el país para recibir a una fuerza tan grande. La industria petrolera ha desarrollado una infraestructura que prioriza aquellas vías de acceso necesarias para desarrollar esas operaciones en concreto.

Esto dejó una gran extensión del país con un menor desarrollo relativo, lo que complicó las necesidades de transporte militar y reabastecimiento, retrasando las operaciones de traslados para acomodar la afluencia repentina de más de medio millón de personas.¹⁵

La mayoría de las nuevas construcciones pretendidas excedían el máximo de U\$S 200.000 impuestos en la sección 2805, Título 10, del USC, (**United States Code** - compendio codificado de leyes generales y permanentes de los Estados Unidos dividido por área de interés, está preparado y publicado por una comisión especial de la Cámara de

¹³ Final Report to Congress - CONDUCT OF THE PERSIAN GULF WAR - Pursuant to Title V of the Persian Gulf Conflict Supplemental Authorization and Personnel Benefits Act of 1991 (Public Law 102-25). APRIL 1992. Pp 468 y 469.

¹⁴ Ibid. Pp 469.

¹⁵ Ibid. Pp 469 y 470.

Representantes de Estados Unidos¹⁶) utilizando el fondo para la operación y mantenimiento (O&M) estadounidenses.

Si bien este límite restringe adecuadamente el gasto en tiempos de paz de los fondos de Estados Unidos, en este caso redujo la capacidad del componente para proporcionar oportunamente los servicios de apoyo a sus fuerzas durante la contingencia. Incluso cuando se elevó ese monto a \$ 300.000, aún quedan restringidas las posibilidades de construcción para los servicios de apoyo a las unidades de combate.

Debido a la aprobación tardía de la autorización, la baja disponibilidad del apoyo a la construcción de infraestructura de la nación anfitriona y la asistencia en especie del Gobierno de Japón, el uso de dichos fondos “no comprometidos” permitió concretar sólo dos proyectos.¹⁷

Aeropuertos de Entrada. (APODs):

Los dos principales aeropuertos de desembarque (APODs) inicialmente fueron Dhahran y Riad, tenían pistas modernas y largas, asociadas a una estructura aeroportuaria adecuada, tales como ayudas a la navegación, modernas instalaciones, capacidad de comunicación, y más espacio de maniobra que la mayoría de otros aeropuertos de la zona.

La capacidad de manejar un gran número de aeronaves, sin embargo, fue limitada. Y, dado el breve lapso en que un gran número de aeronaves debían operar, no bastó el espacio disponible en la rampa de estacionamiento de aeronaves.

A pesar de ello, los APODs primarios fueron la mejor opción frente a la mayoría de los aeropuertos de la región. Eventualmente, Estados Unidos operó el puente aéreo sumando otros aeropuertos, principalmente King Fahd, King Khalid y otros cuando los principales se atestaban. También fueron importantes los aeropuertos proporcionados por Omán, en las bases de Thumrait y Masirah. Cada aeropuerto estaba bien establecido y poseía pistas largas.¹⁸

Puertos de Entrada (SPODs):

Arabia Saudita tenía una excelente infraestructura portuaria, con siete grandes puertos capaces de manejar grandes cantidades de suministros al día. Los dos puertos más importantes del teatro de operaciones, Ad- Dammam y Al Jubayl, tenían equipos de elevación de cargas pesadas, almacenes, lugares de estiba al aire libre y playas de maniobra adecuadas.

¹⁶ <http://www.thefreedictionary.com/United+States+Code> – 27-09-2013

¹⁷ Final Report to Congress - CONDUCT OF THE PERSIAN GULF WAR - Pursuant to Title V of the Persian Gulf Conflict Supplemental Authorization and Personnel Benefits Act of 1991 (Public Law 102-25). APRIL 1992. Pp 469 y 470.

¹⁸ Ibid. Pp 470.

Alrededor de estas instalaciones portuarias existían muy buenas redes de carreteras. Sin embargo, no había suficiente capacidad de almacenamiento en estas instalaciones para manejar la gran cantidad de equipos y suministros que llegaron en un breve período de tiempo.

Arabia Saudita cooperó plenamente para que las instalaciones portuarias estuviesen disponibles, asignando más del 70% de la capacidad de estiba para apoyar a las Fuerzas de la coalición en el teatro. Otras operaciones portuarias en el teatro se llevaron a cabo en instalaciones portuarias en Bahrein, Omán y los Emiratos Árabes Unidos, donde aparte de contar con almacenamiento, se preposicionó cierta cantidad de suministros.¹⁹

Almacenamiento:

Mientras que algunas facilidades de almacenamiento existían en cantidad en algunos puertos, hubo una gran escasez de infraestructura para almacenamiento prácticamente en todos los lugares. En los puertos de entrada (SPOD), ya descritos en el punto anterior, los ingenieros del Ejército y la Marina construyeron suficiente espacio de almacenamiento para proteger los envíos que llegaban hasta que pudieran ser trasladados a sus lugares de distribución definitiva.

La falta de una buena red vial hacia el interior y la escasez general de camiones agravó el problema en los puertos. Lo mismo ocurrió en los aeropuertos de entrada (APOD), donde los ingenieros del Ejército y la Fuerza Aérea también construyeron almacenes temporales. A parte de esas instalaciones construidas, otra serie de almacenes y lugares de estiba fueron arrendadas a propietarios locales, usando una combinación de fondos estadounidenses y de los estados anfitriones.²⁰

Red de Transporte Terrestre:

Las distancias desde los puertos de entrada hasta las posiciones de disposición final para el combate eran enormes. Desde Dhahran hasta la base logística del teatro en King Khalid Military City (KKMC) hay 528 millas a través de Riyadh. El área táctica adelantada de distribución del XVIII Cuerpo Aéreo estaba a más de 500 millas de Ad- Dammam.

Las carreteras se convirtieron en vías de alta movilidad para las unidades de combate y suministros en tránsito hacia sus destinos. Debido a que grandes tramos eran las carreteras de

¹⁹ Final Report to Congress - CONDUCT OF THE PERSIAN GULF WAR - Pursuant to Title V of the Persian Gulf Conflict Supplemental Authorization and Personnel Benefits Act of 1991 (Public Law 102-25). APRIL 1992. Pp 470.

²⁰Ibid. Pp 471.

varios carriles, permitieron que grandes volúmenes de tráfico se moviesen rápido. Incluso aquellas carreteras que no eran de varios carriles estaban pavimentadas y en general en buenas condiciones. Por desgracia, la red de carreteras establecida, aunque en buen estado donde existía, estaba limitado a arterias que unían a las principales ciudades.

Los ingenieros militares norteamericanos junto con contratistas del país anfitrión mitigaron el problema de la limitada red de carreteras mediante la construcción y/o mantenimiento de más de 2.150 kilómetros de carreteras, que se utilizaron para apoyar a las fuerzas desplegadas.²¹

Para aumentar la eficiencia de transporte en la limitada red de carreteras, ARCENT estableció una serie de Centros de Apoyo a los Convoy. Estas “paradas de camiones” operaban las 24 horas del día y tenían combustible, letrinas, alimentos, tiendas de campaña para dormir y limitada capacidad de reparación para eventuales inconvenientes mecánicos. El objetivo de estos centros era brindar comodidad, seguridad y mantener la moral de las fuerzas que viajaban en el teatro de operaciones.²²

Suministros:

Otro factor que contribuyó a la efectividad del esfuerzo logístico fue el apoyo al sostenimiento de las distintas naciones. De hecho, este apoyo fue crucial para el rápido despliegue de las fuerzas en el teatro y permitió la flexibilidad de desplegar un gran poder de combate desde un principio, cuando los riesgos eran mayores. Este tipo de apoyo fue crucial para los esfuerzos estadounidenses en toda la operación.

Al principio del despliegue, la recién creada ARCENT SUPCOM comenzó a formalizar solicitudes de asistencia al gobierno árabe. Ya el 18 de agosto, el Centro de Operaciones Logísticas elaboró una lista de las necesidades básicas para los primeros 45 días. Haciendo un detalle mayor de lo solicitado en ese reporte, los saudíes acordaron proporcionar tiendas de campaña, comida, transporte, bienes raíces, y el apoyo laboral de contratistas civiles.

El tema de la disponibilidad de combustible en la zona no fue menor, ya que todas las fuerzas terrestres y aéreas que operaban en el Teatro de Operaciones recibieron el suministro de petróleo sin necesidad de transportarlo desde Europa o América con las ventajas logísticas que eso representa.

²¹ Final Report to Congress - CONDUCT OF THE PERSIAN GULF WAR - Pursuant to Title V of the Persian Gulf Conflict Supplemental Authorization and Personnel Benefits Act of 1991 (Public Law 102-25). APRIL 1992. Pp. 472.

²² Ibid. Pp 471.

Las fuerzas militares saudíes permitieron el reabastecimiento de combustible a los aviones norteamericanos en sus bases militares y los camiones locales realizaban la distribución de combustible, transportándolo desde las refinerías y depósitos a las bases consumidoras. Esto eliminó una carga importante de ARCENT, que era responsable de la distribución del combustible a granel para las tres fuerzas en el interior del teatro de operaciones y había comprometido la mayoría de sus camiones para proveer de combustible a las fuerzas terrestres.²³

Asuntos Civiles

Sin embargo, el apoyo de las naciones anfitrionas fue mucho más amplio que solo el sustancial apoyo de Arabia Saudita. Las instalaciones de almacenamiento en Thumrait, Masirah y Seeb en Omán, fueron importantes para el funcionamiento del CENTAF. Omán también contribuyó con materiales de construcción, instalaciones para la preparación de alimentos y apoyo con mano de obra local.

Los Emiratos Árabes Unidos brindó su apoyo autorizando una de las ubicaciones para el acantonamiento de aeronaves, el uso de sus instalaciones portuarias previstas para los buques Coalición, así como alojamiento, alimentación, combustible y seguridad.

Bahrein acogió un gran número de aviones caza y cisterna, y proporcionó instalaciones portuarias importantes para mantener constante la recepción de materiales de la Coalición. También proporcionó alojamiento, alimentación y servicios de apoyo para las fuerzas basadas allí. Todos los países de la región aumentaron la producción de productos de la refinación del petróleo y los pusieron a disposición de las fuerzas de la coalición.

1.3 Nivel Táctico

A los fines del trabajo, bajo el título de Nivel Táctico se desarrolla la forma en que cada una de las cuatro Fuerzas norteamericanas maneja su logística interna, la cual desarrolló en el teatro de operaciones para su sostenimiento. De esta forma se puede ver cómo interactúa con la logística a nivel teatro.

Las Divisiones y regimientos del Ejército tienen unidades de apoyo y servicio a las unidades de combate (CSS) orgánicas para sus estructuras. Estas unidades son organizaciones fijas y generalmente son los mismos para ambos, divisiones y regimientos.

²³ Final Report to Congress - CONDUCT OF THE PERSIAN GULF WAR - Pursuant to Title V of the Persian Gulf Conflict Supplemental Authorization and Personnel Benefits Act of 1991 (Public Law 102-25). APRIL 1992. Pp 471 y 472.

Ellos proporcionan apoyo inmediato a los elementos de combate de esas organizaciones. Sin embargo, su capacidad para sostener las fuerzas de combate son limitados, y dependen de las organizaciones de los niveles superiores para proporcionar bases de apoyo más completo y durables en el tiempo de sostenimiento.²⁴

Por arriba del nivel de la división, que serían los Cuerpos y el Componente Ejército del teatro, la composición de las unidades logísticas se adapta a la fuerza específica que se vaya a apoyar.

El tamaño y tipo de las unidades desplegadas dictan los requisitos de la unidad de servicios de apoyo al combate (CSS) a desplegar. Además, el nivel de actividad del enemigo, el tiempo estimado en que permanecerá la unidad desplegada en el teatro de operaciones, la ubicación geográfica y la infraestructura existente en el teatro, influyen las decisiones sobre el alcance de las necesidades de apoyo y el tipo y la cantidad de unidades de CSS a desplegar con cada unidad.

Normalmente, los destacamentos de apoyo, compañías, batallones, y los grupos se forman y distribuyen para apoyar las brigadas y grupos, que se organizan en Comandos de Apoyos (SUPCOMs). El Comando del componente Ejército del Teatro analiza los requerimientos de los comandantes logísticos, a continuación prepara los planes para satisfacerlos. Estos planes son ejecutados por los elementos subordinados del SUPCOMs.²⁵

El concepto de la operación de las unidades de combate desplegadas de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos se centra en la capacidad de desplegarse con sus propios suministros orgánicos, repuestos y personal de mantenimiento, para ser autosuficiente durante 30 días, si se combina con municiones, combustible y raciones.

Un aspecto clave de este concepto es el Kit de Preparación de Repuestos para el Combate (WRSK) mantenida por unidades aéreas de despliegue y preenvasados para su rápido traslado. Son repuestos y equipos de acuerdo a las tasas de fallas previstas y conocidos y contienen las partes y repuestos necesarios para la reparación de las aeronaves de cada unidad. Establecido el teatro de operaciones, las unidades de la USAF realizan el enlace al sistema de suministro establecido, por lo general al nivel de Comando de Componente (como componente de la Fuerza Aérea, el Comando Central (CENTAF) en (SWA)).²⁶

En el componente Naval, los buques del Comando Logístico de la Fuerza (CLF) apoyaron a los grupos de combate de la Marina en el Golfo Pérsico y el Mar Rojo, tal cual los

²⁴ Final Report to Congress - CONDUCT OF THE PERSIAN GULF WAR - Pursuant to Title V of the Persian Gulf Conflict Supplemental Authorization and Personnel Benefits Act of 1991 (Public Law 102-25). APRIL 1992. Pp 460.

²⁵ Ibid. Pp 461

²⁶ Ibid. Pp 463 y 464.

reabastecen en tiempo de paz. Los buques CLF fueron, a su vez, abastecidos desde las bases logísticas avanzadas. Barcos del CLF, junto con el Comando de Transporte Marítimo Militar (MSC) y buques de la Fuerza de Reserva (RRF), fueron los responsables de la logística y el apoyo de más de 115 buques de combates.

La mayoría de los buques CLF de la marina de guerra se desplegaron a la AOR. Sin embargo, este fuerte compromiso dejó la capacidad de apoyo logístico móvil mínimos en otros teatros.

Al momento de iniciar la Operación Tormenta del Desierto, el aumento del ritmo de las operaciones (OPTEMPO) había aumentado sustancialmente los requerimientos de reabastecimiento. Las principales bases logísticas (NAVCENT) destacadas: Hurghada, Egipto, Jeddah, Arabia Saudita; Jebel Ali, Emiratos Árabes Unidos; ad-Dawhah, Qatar, Bahrein, Fujairah, Emiratos Árabes Unidos, y Masirah, Omán.²⁷

La logística del Cuerpo de Infantería de Marina (USMC) está estructurada para ser expedicionaria e integral a una Grupo de Tareas Marino-aeroterrestre (MAGTF). Los elementos CSS asignadas al MAGTFs están organizados y diseñados para apoyar específicamente a la fuerza, son desplegadas con el MAGTF para proporcionar apoyo inmediato a las unidades de combate de tierra, aire y mar.

En las primeras etapas de la operación Escudo del Desierto, esta estructura se probó a sí misma, ya que la 7ma y 1ra Brigadas Expedicionarias del Cuerpo de Infantería de Marina (MEB), ambas vinculadas a los buques MPS, fueron desplegadas a Arabia Saudita y fueron capaces de establecer instalaciones de apoyo logístico en forma inmediata.

Las Unidades CSS del USMC asumieron el control de las operaciones portuarias de Al Jubayl y sitios logísticos establecidos cerca de la ciudad. A principios de septiembre, los dos grupos de servicios de apoyo a los MEB se combinaron y reforzaron para formar la 1ra Fuerza de Servicios de Apoyo (FSSG), un Comando Logístico capaz de cumplir con las necesidades logísticas de la Fuerza Expedicionaria de la Infantería de Marina (MEF). Posteriormente, la 1ra FSSG fue reforzada con nuevos elementos para satisfacer todas las necesidades adicionales de la USMC en un principio y sumar las necesidades comunes con los usuarios del ejército posteriormente. Antes de la crisis, los responsables del planeamiento del USMC ya habían previsto estas acciones.²⁸

²⁷ Final Report to Congress - CONDUCT OF THE PERSIAN GULF WAR - Pursuant to Title V of the Persian Gulf Conflict Supplemental Authorization and Personnel Benefits Act of 1991 (Public Law 102-25). APRIL 1992. Pp 465 y 466.

²⁸ Ibid. Pp. 467.

Capítulo 2. – La logística según las Fases de la Operación

En el presente capítulo se explica el desarrollo cronológico de la Campaña a través de sus tres partes o fases más conocidas. Se omite todo el desarrollo de las acciones de combate por no ser de especial interés de este trabajo, haciendo hincapié solo en los aspectos que por estar íntimamente ligados a la logística no pueden dejar de mencionarse.

Si bien la Campaña fue dividida operativamente en tres fases, despliegue, combate y estabilización, en la faz logística se planificaron cinco momentos diferenciados. El ALFA consistió en la organización del Comando de Apoyo y el logro y mantenimiento de los niveles de abastecimiento en el teatro de operaciones.

El BRAVO previó el apoyo a los movimientos de las grandes unidades de batalla hasta su posición de partida para el ataque. El CHARLIE constituyó el apoyo logístico a la operación ofensiva. El DELTA comprendió el apoyo para recuperar la infraestructura de Kuwait. Y el último momento llamado ECHO supuso el abandono del Teatro de Operaciones por parte de las fuerzas desplegadas.²⁹

El despliegue comenzó oficialmente el 7 de agosto de 1990, seis días después de la invasión de Irak a Kuwait. Por varias razones, el reto de la Coalición por lo menos el primer mes de la Operación Desert Shield, era apresurarse a enviar suficientes tropas y equipamiento al teatro para resistir o disuadir la anticipada invasión de Irak a Arabia Saudita. Esto era un importante reto logístico por sí mismo.³⁰

2.1 Operación Escudo del Desierto

La primera parte de la campaña que comprendía los momentos Alfa y Bravo, consistió en las operaciones defensivas necesarias para desalentar a Irak a continuar avanzando y asegurarse que perdiera la capacidad de amenazar nuevamente la península arábiga. Estas operaciones incluyeron la denominada Operación Escudo del Desierto, operaciones de interdicción marítima en apoyo a las sanciones económicas impuestas por la ONU, y operaciones psicológicas.

Las operaciones fueron diseñadas para forzar a Irak a retirarse de Kuwait en forma pacífica, restaurar el gobierno legítimo de Kuwait, protegiendo la vida y los bienes de la

²⁹ Castelli, Mariano – “Viento y desierto, cien horas de operaciones terrestres” – 1ª ed. Buenos Aires, 2007. Pp. 169.

³⁰ Pagonis William G. Lt General – “Moving Mountains” – Harvard Business School Press, United States of America, 1992. Pp. 2 a 6.

coalición. Se buscaba restablecer el estado de derecho forzando la negociación del conflicto y promover la estabilidad a largo plazo en la región.³¹

La introducción a la zona de unidades de combate era algo urgente y prioritario, lo que significa que los encargados de logística tuvieron que competir por los espacios disponibles en los aviones que llegaban al Golfo para contar con expertos en el teatro de operaciones y crear una estructura de soporte para un despliegue que ya estaba en marcha.³²

El despliegue de medios en el Área de Operaciones del Golfo Pérsico se llevó a cabo en dos fases. La primera con prioridad de unidades de combate se llevó a cabo a partir del 7 de agosto, bautizado como día C. Esta fase tenía como objetivo un despliegue defensivo de tropas, para evitar que las fuerzas armadas iraquíes continúen su avance hacia Arabia Saudita.

A finales de octubre de 1990, el Poder Ejecutivo Norteamericano decidió que sería prudente aumentar las fuerzas disponibles en el teatro para ofrecer una opción ofensiva para expulsar a las fuerzas iraquíes de Kuwait con un mínimo de bajas. La implementación de esta segunda fase se inició oficialmente con el anuncio del Presidente Bush el 8 de noviembre que la presencia de EE.UU. en el teatro se vería reforzada por unidades de combate adicionales.³³

Para la primera fase del despliegue a partir del 7 de agosto, y durante los primeros treinta días de Escudo del Desierto, se recibieron y procesaron más de 38.000 soldados y 163.581 toneladas de equipamiento. Este era algo así de 35 aviones y 2,1 buques mercantes de carga por día. Durante el curso del despliegue se descargaron 12.435 vehículos a oruga y 117.157 vehículos a rueda. A esto se suma la descarga de 33.100 container.³⁴

El plan presentado el 22 de octubre de 1990 que marcaría la segunda y más abultada fase del despliegue preveía el traslado de unidades de combate desde Estados Unidos y Europa.

Desde América fueron enviados la 1ra División Mecanizada de Infantería, tres escuadrillas de aviones de combate, un acorazado y la Fuerza Expedicionaria de Infantería de Marina (USMC) con su Vta Brigada.

Desde Alemania se enviaron el Cuartel General del VIImo Cuerpo de Ejército y el 2do Comando de Apoyo, la 1ra División Blindada, la IIIra Brigada de la 2da División Blindada, la

³¹ Craft Douglas W. – “An Operational Analysis of the Persian Gulf War” – Strategic Studies Institute U.S. Army War College, 1992. Pp 13.

³² Pagonis William G. Lt General – “Moving Mountains” – Harvard Business School Press, United States of America, 1992. Pp. 2 a 6.

³³ Final Report to Congress - CONDUCT OF THE PERSIAN GULF WAR - Pursuant to Title V of the Persian Gulf Conflict Supplemental Authorization and Personnel Benefits Act of 1991 (Public Law 102-25). APRIL 1992. Pp 445 a 453

³⁴ Pagonis William G. Lt General – “Moving Mountains” – Harvard Business School Press, United States of America, 1992. Pp. 2 a 6.

3ra División Blindada, el Regimiento de Caballería Blindado 2, la XIra Brigada de Aviación de Ejército. En total, unos 400.000 hombres.³⁵

En tan solo siete semanas, desde Europa, se recibieron en el teatro de operaciones a través de las terminales de entrada descritas en el punto 1.2 del capítulo 1, más de 120.000 hombres con sus respectivos pertrechos, utilizando 421 barcazas, 407 trenes, con 12.200 automotores en 204 columnas (5.100 vehículos), 154 buques de transporte, mientras que los soldados por modo aéreo volaron desde distintos lugares en 578 aviones.³⁶

Los planificadores del CENTCOM se reunieron el 01 de noviembre para discutir las necesidades logísticas de apoyo a las Fuerzas participantes de la futura Operación Tormenta del Desierto. El sostenimiento logístico de las unidades desplegadas recientemente y las fuerzas ya existentes en el teatro era una preocupación importante.

El despliegue inicial de fuerzas realizada en agosto demostró que sería demasiado difícil recibir, trasladar y mantener más fuerzas en tal ambiente austero sin desplegar primero una mayor cantidad de unidades del Servicio de Apoyo de combate (CSS). Por eso los planificadores decidieron desplegar una cantidad mayor de CSS antes de recibir a las fuerzas de servicios de combate (CS).

El CSS era esencial para proporcionar un adecuado sostenimiento a las fuerzas de servicios y transporte. Contrariamente a las costumbres y prácticas empleadas por quienes calculan las necesidades de fuerzas y sus equipos en los puertos de desembarque, el plan consistía en recibir y trasladar a las fuerzas directamente a las zonas de concentración porque la capacidad de las terminales de entrada aéreas y marítimas no tenían capacidad de vincular y apoyar en esa escala y en el tiempo disponible para el segundo incremento de las fuerzas.³⁷

Dar prioridad absoluta al despliegue de las fuerzas de combate marcó el rumbo para el desarrollo logístico en todo el teatro. Toda la estructura se construyó sobre una base ad hoc. A pesar del apoyo de los estados de la región, la estructura resultante de apoyo ad hoc estaba unida a una postura defensiva. Quedó gravemente limitada cuando se le solicitó apoyar las operaciones ofensivas en la Operación Tormenta del Desierto y mostró los primeros signos de fatiga después de sólo 100 horas de intensos combates. El adagio de que los planes no se ejecutan según lo escrito se demostró una vez más.³⁸

³⁵ Castelli, Mariano – Viento y desierto, cien horas de operaciones terrestres – 1ª ed. Buenos Aires, 2007. Pp. 140 y 141.

³⁶ Ibid. Pp. 140 y 141.

³⁷ Final Report to Congress - CONDUCT OF THE PERSIAN GULF WAR - Pursuant to Title V of the Persian Gulf Conflict Supplemental Authorization and Personnel Benefits Act of 1991 (Public Law 102-25). APRIL 1992. Pp 113.

³⁸ Craft Douglas W. – “An Operational Analysis of the Persian Gulf War” – Strategic Studies Institute U.S. Army War College, 1992. Pp 20 y 21.

A fines de noviembre, el General Pagonis adelantó otras bases logísticas denominadas ALFA y BRAVO, no solo para el apoyo a los cuerpos que tomarían parte en las acciones, sino también para tener reservas suficientes a nivel Teatro. También se organizó para la inminente ofensiva un sistema por lugares de distribución a una distancia de al menos 145 km. También se construyeron dos nuevas bases logísticas adelantadas.³⁹

2.2 Operación Tormenta del Desierto

El siguiente paso en la Campaña fue la llamada Operación Tormenta del Desierto, que significó la ejecución del momento Charlie. Ésta consistió en operaciones ofensivas, apoyadas por complejas operaciones psicológicas, para expulsar a las fuerzas iraquíes de Kuwait y restaurar su gobierno legítimo.

La secuencia de acciones abarcadas por esta operación fueron iniciadas con la obtención y mantenimiento de la supremacía aérea, destrucción de las instalaciones de fabricación de armamento, aislamiento de las fuerzas iraquíes existentes en el Teatro de Operaciones, y destrucción de las fuerzas pesadas iraquíes, enfocándose especialmente en las Divisiones de la Guardia Republicana. Estas operaciones permitirían la restauración del gobierno kuwaití mientras se estabilizarían las condiciones de la coalición y las negociaciones con la ONU para reducir futuras amenazas iraquí en la región.⁴⁰

A pesar que se había buscado lograr sesenta días de abastecimientos en depósitos, al 24 de febrero los niveles eran casi de veintinueve días para efectos de racionamiento, aproximadamente cinco para efectos de combustible y lubricantes, cuarenta y cinco días de munición. Para intentar subsanar el déficit de combustible se proyectó la construcción de una tubería para combustible desde Damman hasta Wadi Al Batin.⁴¹

Para reforzar el apoyo de los grupos de transporte 7 y 32, se firmó un contrato para 500 vehículos comerciales. Los 2000 conductores civiles integraron estructuras junto con los militares estadounidenses en el Batallón de Transporte 1103 y 702.

A pesar de eso, durante las operaciones la falta de conductores para el transporte logístico osciló de un 10 a un 50%. Además la disponibilidad de transporte fue crítica. Para dar un ejemplo, la 24ta División de Infantería Mecanizada necesitó gran cantidad de vehículos de transporte, entre ellos 1.277 vehículos de carga y 323 transportadores de tanques para

³⁹ Castelli, Mariano – Viento y desierto, cien horas de operaciones terrestres – 1ª ed. Buenos Aires, 2007. Pp. 169.

⁴⁰ Craft Douglas W. – “An Operational Analysis of the Persian Gulf War” – Strategic Studies Institute U.S. Army War College, 1992 Pp 13.

⁴¹ Castelli, Mariano – Viento y desierto, cien horas de operaciones terrestres – 1ª ed. Buenos Aires, 2007. Pp. 171.

trasladar sus equipos pesados a una zona de reunión para adoptar el dispositivo de ataque. En este esquema fue vital el aporte de otros países, como es el caso de Japón que contribuyó con 2.000 vehículos de todo tipo, incluso camiones cisterna.⁴²

En lo que hace a la función de prisioneros de guerra, el Comando de Apoyo Logístico, a través de la DCCCma Brigada de Policía Militar (unidad de la reserva con 7.000 efectivos), tuvo la responsabilidad del procesamiento de los prisioneros de guerra, incluido su racionamiento, alojamiento, vestuario y tratamiento médico.

Los ingenieros construyeron dos campos de prisioneros (suficientes para albergar a 28.000 prisioneros) sobre el camino principal de abastecimientos. El día 21 de febrero de 1991 se recibió el primer grupo de prisioneros.⁴³ La política de prisioneros de guerra era evacuarlos hacia el sureste lo más rápido posible con los camiones de munición que volvieran vacíos luego de entregar su carga a los consumidores.

La rápida caída y retroceso de las fuerzas iraquíes hizo que en las primeras semanas se recibieran 70.000 prisioneros, saturando el sistema. Una vez que la Cruz Roja se pudo organizar en la zona, se hizo responsable de los prisioneros, liberando notablemente el trabajo dedicado a ellos.⁴⁴

En función de la proximidad del día D (inicio de ataques aéreos) y día G (inicio de ofensiva terrestre) los responsables logísticos procuraron la creación de dos Bases Logísticas Adelantadas Principales para poder brindar apoyo a las grandes unidades de combate, no antes del día D. Para ello, los ingenieros del XVIIIvo Cuerpo de Ejército Aerotransportado mejoraron los caminos principales de abastecimiento en dirección a la frontera iraquí.⁴⁵

Además se pudieron establecer tres bases intermedias, todas en el Este, antes del día D. Estas bases fueron esenciales para apoyar a las unidades desplegadas, sirviendo de depósitos intermedios. De esa forma, las grandes unidades de batalla adelantaban sus propias bases apoyándose en las anteriores a lo largo de unas de las rutas principales de abastecimientos llamada VIRGINIA.

Una vez en movimiento y superada la distancia máxima de un día de apoyo los comandantes logísticos colocarían sus bases en el frente, y las unidades de combate operarían apoyándose en las mismas y dejándolas a su retaguardia, alcanzando límites logísticos

⁴² Castelli, Mariano – Viento y desierto, cien horas de operaciones terrestres – 1ª ed. Buenos Aires, 2007. Pp. 171.

⁴³ Ibid.. Pp. 172.

⁴⁴ Pagonis William G. Lt General – “Moving Mountains” – Harvard Business School Press, United States of America, 1992. Pp. 152.

⁴⁵ Castelli, Mariano – Viento y desierto, cien horas de operaciones terrestres – 1ª ed. Buenos Aires, 2007. Pp. 172.

operacionales más allá del terreno a conquistar. Para ellos se crearon tres circuitos alternativos para el suministro de combustible y agua, acrecentando el problema de transporte.⁴⁶

En función de las distancias, tiempos y facilidades de transporte logístico, el VII^{mo} Cuerpo del Ejército tenía previsto una pausa operacional luego de concretar los primeros objetivos para reorganizarse y reabastecer, cosa que no fue del agrado del Gral Schwarzkopf. Por eso el plan fue modificado y finalmente aprobado, cambiando el eje de avance hacia An Nasiriyah.

De esa forma, las bases logísticas que hacía treinta días antes no existían, estaban repletas con raciones para cinco días y al 100% de lo necesario en combustible y munición. De esa forma se pudo abastecer al 100% y 60% a los Cuerpos VII^{mo} y Aerotransportado del Ejército respectivamente. Entre ambas bases se superó el 60% de las necesidades de abastecimiento de las grandes unidades de combate. También estaban listas, para la función de sanidad, 13.850 camas listas a recibir los heridos de ambos cuerpos.⁴⁷

Dado que la ofensiva duró tan solo 100 horas, no llegó a complicar la maniobra logística. De hecho, gran parte de los abastecimientos llevados a primera línea no fueron utilizados.

2.3 Operación Despedida del Desierto

La etapa final de la Campaña fue quizá la más desconocida por haber sido eclipsada por la aplastante victoria de la Coalición. Fue denominada Operación Despedida del Desierto. Esta operación comprendió los momentos Delta y Echo, aunque fue principalmente el segundo.

Básicamente se trató de acciones y tareas que aseguraban las fronteras kuwaitíes, proveía servicios de emergencia a la población liberada y establecía las condiciones para la negociación.

El objetivo de las negociaciones era la explotación de las condiciones creadas por los éxitos militares de establecer las inspecciones y el régimen de sanciones para limitar el poder militar iraquí a fin de cuidar sus límites internacionales, mientras se alentaba una transición del poder entre Saddam y algún sucesor para el gobierno.⁴⁸

Mientras tanto, las unidades que hubiesen participado activamente en Tormenta del Desierto y el grueso del material desplegado serían repatriados.

⁴⁶ Castelli, Mariano – Viento y desierto, cien horas de operaciones terrestres – 1ª ed. Buenos Aires, 2007. Pp. 173.

⁴⁷ Ibid. Pp 175.

⁴⁸ Craft Douglas W. – “An Operational Analysis of the Persian Gulf War” – Strategic Studies Institute U.S. Army War College, 1992. Pp 13 y 14.

Esta fase de repatriación o repliegue, a pesar de que no suene lógico, fue una tarea aún mayor que la del despliegue. En primer lugar, dado la breve duración de las acciones, muchos de los abastecimientos traídos al teatro, como todos los stocks de reservas de munición, nunca se usaron.

Pero otros factores contribuyeron que el repliegue fuera todo un reto. Todo el material que había llegado prolijamente estibado en contenedores o en palets, estaba ahora desparramado por todo el desierto árabe-iraquí. Más allá de tener que transportar nuevamente ese material desde el desierto hacia las terminales de salida, si en promedio la descarga de un buque se procesaba en tres días, para hacer la operación inversa se invertían al menos cinco días de arduo trabajo.⁴⁹

Para complicar más esta fase, se pueden mencionar varias consideraciones. Primero, que había una gran variedad de tareas que se debían atender. Muchas de ellas no son muy obvias, como por ejemplo la tarea de lavado. El Departamento de Agricultura de los Estados Unidos exige que todo material que provenga del exterior debe estar limpio para prevenir el ingreso de insectos o elementos no autóctonos.⁵⁰

La Comunidad Europea exige algo parecido, para el caso del material que debió ser reenviado a sus bases en Alemania. Si bien este trabajo estuvo previsto desde el inicio, la sorpresiva finalización de la guerra adelantó al menos tres semanas el inicio de la misma, principalmente por la disponibilidad de agua prevista para otro momento.

La segunda consideración es, que el gran desafío del repliegue puede no ser fácilmente comprendido, excepto para quienes cuidadosamente llevaron la cuenta de la cantidad y movimientos del material recibido y desplegado en el Teatro de Operaciones. En los tres primeros meses de la operación, es decir, desde agosto hasta principios de noviembre (juntando las dos olas de despliegue) se recibieron en los puertos y aeropuertos 1.2 millones de toneladas de material y su culminación fue más de un año más tarde.

Para la época en que esto ocurría, finales de marzo de 1991, la Unión Soviética mostraba sus primeros síntomas graves de desmoronamiento, y las principales fuerzas ofensivas norteamericanas, basadas principalmente en Estados Unidos y Europa, estaban desplegadas en el Golfo Pérsico⁵¹, por lo que la presión política para completar el repliegue lo antes posible era grande.

⁴⁹ Pagonis William G. Lt General – “Moving Mountains” – Harvard Business School Press, United States of America, 1992. Pp. 12.

⁵⁰ Ibid. Pp 13.

⁵¹ Ibid. Pp. 150.

Para eso se propuso un plan de repliegue de dos pasos. El primer paso era la evacuación del personal, lo más rápido que humanamente se pudiera. Incluido en este paso serían replegados los tanques, artillería y toda la munición necesaria para su rápida reincorporación a sus lugares de asiento normales, en Europa y Estados Unidos. Esto involucraría el movimiento de 365.000 hombres con su equipo en los siguientes noventa días.

El segundo paso era aún más ambicioso. Aunque el marco de tiempo previsto terminó siendo algo más largo, un año o quizás más, este paso preveía el trabajo de clasificar, separar, limpiar y cargar en buques y aviones todos los suministros que las fuerzas de combate salientes habían dejado atrás.

Para poder realizar esto se necesitaba un número enorme de transportes, con sus respectivos servicios de mantenimiento. Tanto los choferes como los mecánicos, sin olvidar al personal de los batallones logísticos, necesitaban alojamiento, comida y servicio de sanidad. Es decir, gran parte de la estructura logística permaneció en el área y fue siendo replegada en fases a medida que el trabajo iba disminuyendo.⁵²

El 22do Comando de Apoyo fue el encargado de organizar el regreso de las tropas. Aproximadamente unos 5000 hombres eran replegados cada día. Esto puede parecer poco al compararlo con el movimiento de un aeropuerto importante, pero se estaban haciendo trabajos militares y civiles al mismo tiempo. Es decir, que se estaba embarcando al personal para repatriarlo pero sin descuidar los controles aduaneros para evitar el contrabando hacia los Estados Unidos. Según lo previsto, en noventa días, se habían trasladado 365.000 hombres.⁵³

A principios de abril se produjo el primer relevo de personal. Todo el personal reservista destinado al 22do Comando de Apoyo recibió la orden de volver a Estados Unidos, siendo reemplazado por 6000 voluntarios reservistas y de la Guardia Nacional.⁵⁴

A nivel estratégico, los jefes de estado norteamericano y saudí habían llegado a un acuerdo, que una vez finalizadas las acciones bélicas sobre Kuwait y estabilizada la zona no debía quedar ningún tipo de tropa en suelo Árabe.

En ese aspecto, era la primera vez en que Estados Unidos planificaba en detalle el repliegue total del material utilizado. La única excepción fue el material bélico que el Gobierno de Kuwait solicitó para reponer lo perdido en manos iraquíes que no fue algo significativo. El resto fue retirado del teatro de operaciones, destinado en parte a volver a

⁵² Pagonis William G. Lt General – “Moving Mountains” – Harvard Business School Press, United States of America, 1992. Pp. 151

⁵³ Ibid. Pp. 156.

⁵⁴ Ibid. Pp. 156.

completar los niveles de suministros en las bases de Europa, Asia, América Central y Sudamérica.

En los primeros seis meses de trabajo de repliegue se embarcaron 117.000 vehículos a rueda, 12.000 vehículos a oruga, 2.000 helicópteros y 41.000 contenedor de materiales varios. A finales de 1991 solo unas 30.000 toneladas de munición quedaban en suelo saudita. Las últimas tropas logísticas, junto con su Comandante, el General Pagonis, evacuaron Arabia Saudita en enero de 1992, dejando a sus reemplazos las últimas toneladas de pertrechos remanentes. Eso pudo ser finalmente retirado en los seis meses siguientes.⁵⁵

⁵⁵ Pagonis William G. Lt General – “Moving Mountains” – Harvard Business School Press, United States of America, 1992. Pp. 158.

Capítulo 3. – La logística según la Doctrina Argentina

En el presente capítulo se hará una comparación de la Logística en la Guerra del Golfo y la Doctrina Logística Operacional Argentina, en base al Manual de Estrategia y Planeamiento para la Acción Militar Conjunta – Nivel Operacional – La Campaña MC 20-01. En el capítulo V de esa publicación, titulado La Logística Operacional, se explican las cuestiones doctrinarias sobre el tema de estudio del presente trabajo, lo que permitirá llevar una correcta estructura metodológica.

Los niveles de la guerra se basan en la relación medios-fines y sus consecuencias causa-efecto. El concepto que vincula la relación, atravesando verticalmente los niveles de la guerra, es el de los medios y recursos. La logística regula y guía, en cada nivel de la guerra identificado, la adecuación entre los distintos fines y medios y sus consecuencias.⁵⁶

3.1 El ciclo logístico

El ciclo logístico es un proceso que define la realización de tareas escalonadas en una secuencia lógica, imprescindible para la resolución de cualquier problema logístico.

Este ciclo comprende tres etapas. Determinación de las necesidades, obtención y distribución.⁵⁷ En la guerra del golfo, este ciclo está claramente identificado en cada una de las etapas logísticas que se llevaron a cabo, con la salvedad del agregado de una cuarta etapa al ciclo, que es la planificación detallada del repliegue del personal, medios de combate y suministros de todas las clases.

Todas las fases logísticas ejecutadas en la Guerra del Golfo se basaron en la doctrina norteamericana existente al momento de las acciones. Tomado en su conjunto, constituyó un firme pero flexible concepto de trabajo, disponible para reorganizar la respuesta a las cambiantes tácticas y estrategias de CENTCOM.⁵⁸

Dentro de la Determinación de las Necesidades, primer problema a resolver durante la planificación, se debe tener en cuenta principalmente, la composición de la fuerza a apoyar, características del Teatro de Operación, duración aproximada de la campaña, entre otras.

⁵⁶ Manual de Estrategia y Planeamiento para la Acción Militar Conjunta – Nivel Operacional – La Campaña MC 20-01. Ministerio de Defensa. Revisión 2013. Pp. 146.

⁵⁷ Ibid. Pp. 146

⁵⁸ Pagonis William G. Lt General – “Moving Mountains” – Harvard Business School Press, United States of America, 1992. Pp.120.

Igualmente importante es determinar la calidad (especificidad del requerimiento), cantidad, tiempo oportunidad y lugar.⁵⁹

En la planificación y ejecución logística de la Guerra del Golfo, estos aspectos fueron tenidos en cuenta perfectamente. La logística logró satisfacer todas las necesidades de los elementos de combate. El cambio de calibre en los cañones de los elementos blindados de 105 a 120 mm realizado por personal civil voluntario no presentó prácticamente fallas y los mismos instaladores realizaron labores de control de calidad para minimizar los tiempos de alistamiento.

Todos los vehículos provenientes de Europa fueron repintados con el diseño de enmascarado de desierto, sin sufrir deterioros mientras operaron en el Teatro. Esto a parte de satisfacer los requerimientos de especificidad logró un efecto positivo sobre la moral de los combatientes.⁶⁰

En cuanto a las cantidades, en ningún momento de la campaña ninguna unidad sufrió la carencia de algún elemento. Agua, combustible, munición, víveres. Como se expuso durante el trabajo y principalmente en el punto 2.2., los niveles de abastecimiento nunca llegaron a niveles críticos.

Al inicio de la campaña todo el material necesario para apoyar el inicio de las acciones estaba dentro del teatro de operaciones. El resto del material fue entregado en las terminales de entrada conforme avanzaba la maniobra.

En cuanto a la obtención, la doctrina argentina detalla que en esta etapa se determina la fuente y el procedimiento de obtención de los medios logísticos definidos como necesarios en la etapa anterior. También en esta etapa se debe tener en cuenta la cantidad, especificidad y oportunidad en que se necesiten para satisfacer los requerimientos.⁶¹

Para esto, la logística norteamericana puso en funcionamiento su gran aparato financiero-económico-militar. Mediante la ley de movilización logró proveer de suficiente personal y medios de transporte y combate para responder a la demanda.

Los organismos puestos en las funciones de coordinación en Asuntos Civiles y Cívico Militar, permitió obtener del mismo teatro de operaciones una gran cantidad de suministros vitales, como ser principalmente agua y combustible. De la misma forma logró completar su necesidad de transporte mediante la contratación de camiones y choferes locales.

⁵⁹ Manual de Estrategia y Planeamiento para la Acción Militar Conjunta – Nivel Operacional – La Campaña MC 20-01. Ministerio de Defensa. Revisión 2013. Pp.147.

⁶⁰ Pagonis William G. Lt General – “Moving Mountains” – Harvard Business School Press, United States of America, 1992. Pp. 8.

⁶¹ Manual de Estrategia y Planeamiento para la Acción Militar Conjunta – Nivel Operacional – La Campaña MC 20-01. Ministerio de Defensa. Revisión 2013. Pp.148.

En la etapa de distribución se define la forma de poner a disposición del usuario requirente, los recursos solicitados y obtenidos en las etapas anteriores. Se debe hacer visible la concreción de los cuatro atributos de aptitud de finidos inicialmente.

Para ello, las bases y puntos logísticos montados en el teatro lograron mantener los niveles de abastecimiento adecuados con materiales que satisficieron a los usuarios, sobre todos las bases avanzadas principales de donde las divisiones del ejército se abastecían.

3.2 Diseño Logístico

El diseño logístico descentralizado es aquel en que el CTO conduce el apoyo logístico a través de la Central Logística Conjunta del Teatro de Operaciones (CLCTO), mediante el cual lo planea, dirige, controla, supervisa y coordina.

La ejecución del apoyo logístico, se concreta a través de los sistemas logísticos de los Comandos Componentes. Si el CTO decide tener bajo su comando directo las terminales de entrada al teatro, las mismas dependerán de la CLCTO. En ese caso los medios que operan las terminales le dependerán.⁶²

En el diseño logístico de la Guerra del Golfo, el General Pagonis, como Comandante Logístico del Teatro de Operaciones, tiene bajo su control las terminales de entrada y al personal que las operan, ya sea portuarias o aeroportuarias.

Todos los requerimientos de transporte para el traslado del material y personal desde sus lugares de asiento hasta el teatro de operaciones fueron canalizados a través del CINCTRANS, un comando de transporte conjunto similar al COTRAC.

Cada componente, tal cual se menciona en el punto 1.3. del presente trabajo, ejecuta la logística con sus propios elementos orgánicos coordinando los detalles tanto con el Gral Pagonis como con los otros componentes.

La USMC, que recibió el refuerzo de elementos logístico de apoyo al combate, proporcionó un grupo logístico que administró una terminal de entrada destinada a satisfacer los requerimientos propios y del Ejército, como se detalla en la página 17 del presente trabajo.

Es decir que según el análisis basado en la doctrina argentina, las fuerzas norteamericanas realizaron un diseño logístico descentralizado.

⁶² Manual de Estrategia y Planeamiento para la Acción Militar Conjunta – Nivel Operacional – La Campaña MC 20-01. Ministerio de Defensa. Revisión 2013. Pp. 159 y 160.

3.3 Estructura Logística del Teatro de Operaciones

La estructura logística es el conjunto de las instalaciones, infraestructura y recursos existentes en la Zona de Comunicaciones del Teatro de Operaciones, que convenientemente perfeccionados, expandidos y organizados, permiten desplegar y operar a los elementos, servicios y medios logísticos que deben realizar el sostén de todas las fuerzas que actúan dentro del Teatro. Esta estructura puede ser planeada con antelación o utilizada solo al momento de iniciar las acciones.⁶³

La razón de ser de la primera operación de la campaña, la llamada Operación Escudo del Desierto, tuvo como finalidad la preparación territorial. Es decir, antes de iniciar las acciones los logísticos norteamericanos debieron estudiar las instalaciones existentes, mejorar las que no cumplían con sus requerimientos y construir aquellas que no existían.

La preparación de rutas, depósitos, contratación de medios locales, construcción de cañerías para transporte de combustible, etc. responde a las necesidades planteadas por quienes planificaron la operación ofensiva, es decir, para cumplir las necesidades operativas de la Operación Tormenta del Desierto.

Esta estructura logística, en parte, también determinó la secuencia de arribo al Teatro de Operaciones ya que intercaladas con las unidades de combate se recibieron a los elementos de apoyo al combate.

⁶³ Manual de Estrategia y Planeamiento para la Acción Militar Conjunta – Nivel Operacional – La Campaña MC 20-01. Ministerio de Defensa. Revisión 2013. Pp. 169.

CONCLUSIONES

La Campaña que conforma la Guerra del Golfo de 1991 fue sin duda un ejemplo de planificación y ejecución que culminó con una aplastante derrota de las fuerzas iraquíes. Esta Campaña se basó fundamentalmente en la logística. Las características del Teatro de Operaciones en cuanto a sus grandes distancias, clima hostil y capacidad de apoyo de los países de la zona le dio un matiz diferente a otros conflictos.

Conclusión 1: Previsiones

La existencia de un plan de operaciones surgido de un planeamiento deliberado, donde se detallaban las provisiones de utilización de una determinada fuerza en una zona de operaciones similar permitió a las Fuerzas Armadas estadounidenses una capacidad de respuesta adecuada en cuanto al tiempo y los medios inicialmente desplegados.

Basándose en eso, y mediante un planeamiento de crisis ejecutado posteriormente, permitió solucionar los defectos del plan original y desplegar el resto de los medios más idóneos para poder cumplir con la misión.

La estructura logística norteamericana en tiempos de paz, con unidades navales preposicionadas con elementos logísticos de rápido despliegue (MPS), con las Brigadas Expedicionarias de la Infantería de Marina, con los kit de repuestos para los elementos de la Fuerza Aérea norteamericana; permiten un rápido despliegue de medios a cualquier parte del planeta en un tiempo relativamente corto.

Conclusión 2: Estructura de comando y medios logísticos.

La bibliografía disponible no permitió obtener exactitudes en cuanto a la orgánica general de la estructura logística, permitiendo solo un somero detalle de las características principales. Tampoco permitió estudiar en detalle todas las funciones logísticas de material, personal y finanzas.

En cuanto a la logística de material es la más desarrollada y sobre la que mejor se pudo trabajar. Las funciones de personal y finanzas son mencionadas por las distintas fuentes en forma superficial y sin detalles que permitan obtener conclusiones de importancia.

Conclusión 3: Logística de mantenimiento local y apoyo de terceros estados

La ayuda de Arabia Saudita, Omán y Emiratos Árabes Unidos en cuanto a la provisión de combustible, comida, agua potable y transporte local, sumado a la contribución económica y de medios de Japón a la Coalición supusieron una ayuda logística incalculable.

Evitó la necesidad de transportar combustible desde grandes distancias, permitió la disponibilidad permanente de agua potable, de vehículos de transporte terrestre con sus respectivos choferes, el mantenimiento del personal en los primeros días de despliegue al brindar lugar de alojamiento y racionamiento.

Estas facilidades logísticas no se dan con frecuencia en los teatros de operaciones, por lo que se puede concluir que ha sido un caso excepcional y de escasa probabilidad de ocurrencia.

Conclusión 4: Doctrina Logística

La comparación de los puntos doctrinarios argentinos más importantes con la logística desarrollada por Estados Unidos durante la Guerra del Golfo no muestra diferencias fundamentales.

La particularidad, en cuanto a la secuencia del despliegue, enviando en primera instancia a las unidades de combate previo a iniciar la preparación territorial, marca el éxito en el apoyo a la política y estrategia de EE.UU. en la región. Hay pocos lugares en el mundo que poseen la infraestructura y riqueza para proporcionar el nivel de apoyo de los Estados del Golfo.

Las primeras decisiones sobre el desarrollo de la estructura de soporte de teatro establecieron límites a la flexibilidad para futuras operaciones, tal el caso de la red de carreteras que debió ser mejorada durante las últimas semanas previas al inicio de la ofensiva. De otro modo el apoyo a las grandes unidades de batalla se hubiese dificultado sobremanera.

Conclusión 5: Demostración de la Hipótesis

Teniendo en cuenta lo desarrollado en el presente trabajo y las conclusiones expuestas, la hipótesis propuesta, “El estudio de la estructura de Comando y Coordinación Logística de la Coalición en la Guerra del Golfo Pérsico de 1991 permitirá adecuar la Doctrina Logística Argentina en el nivel Operacional” no se ha podido demostrar.

La Guerra del Golfo de 1991 ha cumplido con la doctrina logística vigente en gran parte de su desarrollo, y las características excepcionales del teatro de operaciones ya mencionadas en las conclusiones hacen que no pueda tomársela como referente para un cambio doctrinario.

Durante el desarrollo del trabajo, por no contar con bibliografía específica, no se ha podido describir convenientemente todo lo referente a la logística de personal, por lo que se propone como una nueva línea de investigación el desarrollo de ese aspecto de la guerra.

BIBLIOGRAFÍA

Libros

Castelli, Mariano – Viento y desierto, cien horas de operaciones terrestres – 1ª ed. Buenos Aires, 2007.

Craft Douglas W. – “An Operational Analysis of the Persian Gulf War” – Strategic Studies Institute U.S. Army War College,

Gainey Thomas K. US Army Colonel – “Taking Charge of Joint Theater Logistics: The Case for a Theater Logísticas Command” – Joint Forces Staff College, 2006.

García, Miguel V. – Argentina en el Golfo – Editorial Pleamar, Buenos Aires, 1992.

Pagonis William G. Lt General – “Moving Mountains” – Harvard Business School Press, United States of America, 1992.

Watson, Bruce W. y otros – Military Lessons of the Gulf War – Greenhill Books, USA, 1991.

Otras Publicaciones

Final Report to Congress - CONDUCT OF THE PERSIAN GULF WAR - Pursuant to Title V of the Persian Gulf Conflict Supplemental Authorization and Personnel Benefits Act of 1991. (Public Law 102-25). APRIL 1992.

Paper, Logistics Support to Future Unified Commanders – Lt Col DAVID C. CLAGETT, JR. United States Army.

Páginas Web

<http://www.thefreedictionary.com/United+States+Code>

<http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a264145.pdf>

<http://www.un.org/es>

GLOSARIO

AC: Active Component – Elemento Operativo.

ACR: Armored Cavalry Regiment [Army] – Regimiento de Caballería Blindada .

ACV: Armored combat vehicle – Vehículo de Combate Blindado.

AFR: Air Force Reserve – Reserva de la Fuerza Aérea

ALC: Air Logistics Center [USAF] – Centro logístico aéreo.

AO: area of operations – Área de Operaciones.

AOR: area of responsibility; a defined land area in which responsibility is specifically assigned to the area commander for development and maintenance of installations, movement control and tactical operations involving troops under his control, along with parallel authority to exercise these functions. – Área de Responsabilidad; un area terrestre definida en donde la responsabilidad es asignada específicamente a un comandante de area para desarrollar y mantener las instalaciones, controlar los movimientos y controlar las operaciones tácticas que involucren elementos subordinados, junto con autoridad para ejercer esas funciones.

APOD: aerial port of debarkation – Aeropuerto de desembarque.

APS: afloat pre-positioned ship – Buque logístico pre-posicionado a flote

ARCENT: Army Component, Central Command – Componente Ejército del Comando Central.

BAAF: Bahrain Amiri Air Force – Fuerza Aérea de Bahrain.

BFV: Bradley fighting vehicle – Vehículo de Combate Bradley.

C-Day: the unnamed day on which a deployment operation begins or is to begin (in the case of Operation Desert Shield,, 7 August 1990) – Día no específico donde comienzan las operaciones de despliegue (en este caso, es el inicio de la Operación Escudo del Desierto, el 7 de agosto de 1990)

CA: Civil Affairs; those phases of the activities of a commander which embrace the relationship between the military forces and civil authorities and people in a friendly or occupied country or area when military forces are present. – Asuntos Civiles; son los asuntos que afectan al comando por la relación entre fuerzas militares y las autoridades civiles y las personas en un area amiga o ocupada mientras dichas fuerzas militares están presentes.

CENTAF: Air Force Component, Central Command – Componente Aéreo del Comando Central.

CENTCOM: US Central Command. Comando Central de Estados Unidos, quien era responsable del área geográfica del Golfo Pérsico. En Agosto de 1990, la jefatura del comando se establece en MacDill, Tampa, Florida.

CINC: Commander-in-Chief – Comandante en Jefe.

CINCCENT: Commander-in-Chief, Central Command – Comandante en Jefe del Comando Central.

CINCTRANS: Commander-in-Chief, Transportation Command – Comandante en jefe del Comando de Transporte.

CLF: Combat Logistics Force [Navy,, USMC] – Fuerzas Logísticas de Combate

CLSS: Combat Logistics Support System – Sistema de Apoyo Logístico de Combate.

CLSU: Communications Security Logistics Support Unit – Unidad de Apoyo Logístico de Comunicaciones.

COSCOM: Corps Support Command – Comando de apoyo del Cuerpo de Ejército.

CS: combat support – Apoyo al combate.

CSS: combat service support; assistance provided operating forces primarily in administrative services, chaplain services, civil affairs, finance, legal services, health services, military police, supply, maintenance, transportation, construction, troops construction, acquisition and disposal of real property, facilities engineering, topographic and geodetic engineering functions, food service, graves registration, laundry, dry cleaning, bath, property disposal and other logistics services. – Servicio de apoyo al combate; fuerzas que proven asistencia para administrar los servicios de capellán, asuntos civiles, finanzas, servicios legales, servicio de sanidad, policía military, abastecimientos, mantenimiento, transporte, construcciones, tropas de construcciones, adquisición y almacenaje de bienes, ingenieros, funciones de topografía y geodecia, servicio de víveres, registro necrológico, lavandería, letrinas, administración de propiedad y otros servicios logísticos.

D-Day: the unnamed day on which a particular operation begins or will begin; (in the case of Operation Desert Storm,, 17 January 1991) – Día D, día no específico donde comienzan las operaciones; (en este caso, el inicio de la Operación Tormenta del Desierto, el 17 de enero de 1991).

DISCOM: Division Support Command. Comando de Apoyo a la División.

DOD: Department of Defense – Departamento de Defensa (en EE.UU. la defensa no es un Ministerio como en Argentina)

DOS: day of supply; a unit or quantity of supplies adopted as a standard of measurement, used in estimating the average daily expenditure under stated conditions. – Día de abastecimiento; medida standard de unida o cantidad adoptado para medir estimadamente abastecimientos diarios bajo determinadas condiciones.

FSS: fast sealift ship – Buque de transporte rápido

FSSG: Force Service Support Group; combat service support element of a Marine Expeditionary Force [USMC] – Grupo de Servicios de Apoyo a la Fuerza, elemento de servicio de apoyo al combate de la Fuerza Expedicionaria de la Infantería de Marina.

G-Day: the first day of the ground campaign (in the case of Operation Desert Storm, 24 February 1991) – Día G, día de inicio de la campaña terrestre (en el caso de Operación Tormenta del Desierto, el 24 de febrero de 1991)

GC: Geneva Convention Relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War – Convención de Ginebra relative a la Protección de Civiles durante la Guerra.

JFC: Joint Forces Command – Comando Conjunto de Fuerza.

JFLC: Joint Forces Land Component – Componente terrestre de las Fuerzas Conjuntas.

JFLCC: Joint Forces Land Component Commander. – Comando del Componente Terrestre de las Fuerzas Conjuntas.

JS: Joint Staff. – Estado Mayor Conjunto.

LOC: line of communication; land,, water or air route which connects an operating military force with a base of operations and along which supplies and military forces move. – Línea de comunicaciones; ruta terrestre, aéreo o marítimo que conectan las fuerzas militares con la base de operaciones y las líneas de abastecimiento en sus movimientos.

MAC: Military Airlift Command – Comando de transporte aéreo.

MAGTF: Marine Air-Ground Task Force; task organization of Marine air, ground, and combat service support forces under a single command and structured to accomplish a specific mission [USMC] – Fuerza de Tareas conjunta; organización de tareas de mar, aire y tierra y servicios de apoyo al combate bajo un solo commando y estructura para el logro de una misión específica.

MASH: Mobile Army Surgical Hospital – Hospital Quirúrgico Móvil.

MEB: Marine Expeditionary Brigade – Brigada Expedicionaria de la Infantería de Marina

MSC: Military Sealift Command. – Comando de transporte naval.

MSR: main supply route; the route or routes designated within an area of operations upon which the bulk of traffic flows in support of military operations. – Ruta de abastecimiento principal; ruta designada en un área de operaciones por donde circula el tráfico que transporta los apoyos al combate.

NATO: North Atlantic Treaty Organization. – Organización del Tratado del Atlántico Norte.

NAVCENT: Naval Component, Central Command. – Componente Naval del Comando Central.

NCA: National Command Authorities; the President and Secretary of Defense or their duly deputized alternates or successors. – Autoridades Nacionales de Comando; Presidente y Secretario de Defensa o sus representantes o sucesores.

O&M: operations and maintenance. – Mantenimiento y operaciones.

OPLAN: Operation Plan; a plan for a single or series of connected operations to be carried out simultaneously or in succession. – Plan de Operaciones; plan para una o varias operaciones a ser ejecutadas simultáneamente o en forma sucesiva.

POW: prisoner of war – Prisionero de Guerra.

RC: Reserve Component. – Componente de la Reserva.

RO/RO: roll-on/roll-off ship ; a Military Sealift Command ship built so vehicles and equipment can be loaded by driving them up stern or bow ramps into the holds; a RO/RO greatly simplifies rapid deployment of ground forces and enables ships to be unloaded without extensive port facilities [Navy]. – Buque construido para que los vehículos puedan cargarse y descargarse rodando mediante rampas directamente a sus cubiertas. Los Ro/Ro simplifican enormemente el despliegue de fuerzas terrestres y evitan la necesidad de utilizar puertos con grúas.

RRF: Ready Reserve Fleet. – Flota de la Reserva Operativa.

SBSS: Standard Base Supply System. – Sistema de Bases Standard de Apoyo.

SME: Squadron Medical Element [USAF] – Escuadrón de elementos de sanidad.

SMESA: Special Middle East Sealift Arrangement [MSC] – Acuerdo Especial con el Medio Oriente.

SOCENT: Special Operations Command, CENTCOM. – Comando de Operaciones especiales del CENTCOM.

SPOD: sea port of debarkation. – Puerto de descarga.

SUPCOM: Support Command. – Comando de Apoyo.

TRANSCOM: Transportation Command. – Comando de Transporte.

USAF: United States Air Force – Fuerza Aérea de EE.UU.

USAR: US Army Reserve. – Reserva del Ejército de EE.UU.

USC: United States Code - compendio codificado de leyes generales y permanentes de los Estados Unidos dividido por área de interés, está preparado y publicado por una comisión especial de la Cámara de Representantes de Estados Unidos

USCENTCOM: United States Central Command. – Comando Central de EE.UU.

USMC: United States Marine Corps. – Cuerpo de Infantería de Marina de EE.UU.

WRSK: War Readiness Spares Kit. – Kit de Repuestos pre-armados para la Guerra.