



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

**TRABAJO FINAL INTEGRADOR**

**TEMA**

**Logística del Combate.**

**TÍTULO**

**La importancia de la Logística Conjunta en el Teatro de Operaciones del  
Atlántico Sur de 1982.**

**AUTOR: My. CARLOS AGUSTÍN BÁLZOLA**

**2016**

## RESUMEN

Los puntos de vista expresados en el presente trabajo académico son exclusivos del autor y no reflejan necesariamente políticas oficiales ni posición, tanto de la Escuela Superior de Guerra Conjunta como de las Fuerzas Armadas Argentinas.

El estudio de la historia militar es fundamental para poder aprender de los errores del pasado a fin de poder corregirlos y de evitar repetirlos en futuros conflictos.

La Logística en la Guerra de Malvinas jugó un papel trascendental durante el desarrollo de los acontecimientos.

El empleo de un Plan de Apoyo Logístico Conjunto en el bando argentino hubiera permitido planificar y cumplimentar maniobras operacionales dentro de un Plan de Campaña, el cual, prácticamente no existió luego de la Recuperación de las Islas el 02 de abril de 1982; por lo que simplemente se recurrió a la improvisación, tanto en el campo operacional como en el logístico, con la incertidumbre y la fricción que ello implica.

En los conflictos bélicos del futuro no puede pensarse en un Plan de Campaña que no esté firmemente sustentado y sostenido por un sólido Plan de Apoyo Logístico de carácter conjunto, dado que el éxito de cualquier contienda militar, está directamente relacionado a la capacidad que tiene un Comandante Operacional para garantizar el abastecimiento de los distintos tipos de efectos a sus tropas desplegadas.

Palabras claves: Acción Militar Conjunta, Teatro, Logística, Nivel Operacional.

# ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	Pág. 1.
CAPÍTULO I: Las Funciones Logísticas durante el Conflicto.....	Pág. 6.
Introducción.....	Pág. 6.
1.1    Las Funciones Logísticas en el bando argentino.....	Pág. 7.
1.2    Las Funciones Logísticas en el bando británico.....	Pág. 16.
CAPÍTULO II: El Plan de Apoyo Logístico Conjunto.....	Pág. 23.
Introducción.....	Pág. 23.
2.1    La Acción Militar Conjunta en las Fuerzas Armadas Argentinas.....	Pág. 23.
2.2    Aspectos trascendentales de la Logística.....	Pág. 27.
CONCLUSIONES.....	Pág. 34.
BIBLIOGRAFÍA.....	Pág. I.

# INTRODUCCIÓN

Esta Investigación radica en el hecho de que no se tiene certeza de si la Logística fue tomada en cuenta en el Nivel Operacional como parte de la Acción Militar Conjunta de las Fuerzas Armadas beligerantes. Si bien se conoce sobre el cumplimiento de las Funciones Logísticas por parte de las Fuerzas Armadas beligerantes, el propósito de esta Investigación es dilucidar si dichas Funciones fueron concebidas y planificadas en el Nivel Operacional, o si por el contrario, sólo surgieron para satisfacer necesidades tácticas a medida que el conflicto iba evolucionando. De esta manera, se verificará la importancia de la Logística Conjunta en los resultados del conflicto llevado a cabo en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur de 1982.

La bibliografía consultada proviene fundamentalmente de Fuentes Primarias constituidas por libros, revistas, artículos publicados en internet, trabajos de investigación castrenses, Informes de la historia oficial argentina y británica y boletines de información.

El abordaje del tema de Investigación se fundamenta en la necesidad de analizar el desempeño de las Fuerzas Armadas Argentinas en el único conflicto bélico en el que participaron.

Los problemas logísticos que tuvieron las tropas argentinas, como así también el despliegue logístico que llevó a cabo Gran Bretaña han sido de magnitud considerable. Este trabajo tiene como objetivo analizar los eventos más destacados e importantes desde el punto de la vista de la Logística, tanto del bando argentino como del británico, que tuvieron lugar en el mencionado Conflicto, pero teniendo en consideración los lineamientos teóricos de la rama Logística.

Ésto quiere decir que se tratará de verificar cuáles fueron las Funciones Logísticas más deficientes o que presentaron mayores inconvenientes en el bando argentino; al mismo tiempo se analizará cuáles fueron los factores determinantes que le permitieron a Gran Bretaña trasladar una de las más importantes Fuerzas de Tareas de la historia, haciendo especial hincapié en los

obstáculos que los británicos pusieron a las Fuerzas Armadas Argentinas para dificultar el apoyo logístico a sus tropas.

El apoyo logístico en el combate moderno es importante para permitir alcanzar los objetivos operacionales planteados por el Comandante de un Teatro de Operaciones; en consecuencia se plantea la siguiente pregunta de Investigación:

¿Cómo influyó la Acción Militar Conjunta en el campo logístico durante el desarrollo del Conflicto del Atlántico Sur?

De donde se desprende el siguiente interrogante secundario:

¿Qué Funciones Logísticas pudieron cumplirse de manera conjunta?

Siempre debe aprenderse de los errores del pasado para no repetirlos en el futuro. Así entonces, el aporte más importante de esta Investigación es el de confirmar la importancia de la Logística Conjunta y de la aplicación de los Principios de la Acción Militar Conjunta en el desempeño de las actividades dentro de un Teatro de Operaciones, los cuales, disminuirán las fricciones propias de un conflicto bélico y permitirá sobrellevar de manera más eficiente las tareas de cada una de las tres Fuerzas Armadas Argentinas.

Toda maniobra diseñada en el Nivel Operacional debe plasmarse en un Plan de Campaña que a su vez deberá estar sustentado con los correspondientes Planes de Apoyo, de los cuales, el más relevante es el Plan de Apoyo Logístico, dado a que ninguna maniobra puede ser materializada y llevada a cabo si no se dispone del sostén logístico adecuado que garantice las operaciones a lo largo del tiempo.

Al finalizar el conflicto de Malvinas, se realizaron numerosos informes, análisis y estudios para optimizar la Logística de la Defensa, pero recién en 2006 se definió un modelo tendiente a recuperar las capacidades militares, y en mayo de 2009 el Ministerio de Defensa elaboró el “Informe para la Modernización del Sistema Logístico de la Defensa de la República

Argentina”, expresando en la página 469 del Capítulo III “Plan de acción” las siguientes conclusiones<sup>1</sup>:

*El sistema logístico de la Defensa en Argentina puede sintetizarse como altamente descentralizado, a nivel de práctica autosuficiencia en cada fuerza armada y por ende, carente de una operatoria que responda a una planificación conjunta, articuladora de objetivos y medios en procura de sinergias que deriven en un aprovechamiento eficiente de los recursos globalmente asignados al sector. Ello, sumado a una sostenida reducción de recursos humanos y presupuestarios a lo largo del último cuarto de siglo, y a la ausencia de un redimensionamiento congruente de la configuración de las Fuerzas Armadas, generó una profunda degradación y obsolescencia del material de guerra y de apoyo<sup>2</sup>.*

En este nuevo modelo logístico para la Defensa se establece y marca la diferencia entre la Logística Genética y la Logística de Sostenimiento, en donde las responsabilidades de cada una de ellas son las que se detallan a continuación:

*La Logística Genética tiene la responsabilidad primaria de incorporar nuevos sistemas de armas para reemplazar a los obsoletos o para hacer efectiva una nueva capacidad, derivada de los requerimientos operativos fijados tomando en cuenta los escenarios definidos por la estrategia militar y concretada en el plan de capacidades militares. Incorpora los sistemas mediante tres canales de abastecimientos: adquisición, producción industrial e investigación y desarrollo. También, genera y sostiene el material de guerra, recuperando el degradado o modernizando aquel que resulte apto y factible para recuperarlo en todas o partes de su*

---

<sup>1</sup> Alberto Juan BAFFICO, *Adecuando la Logística a 30 años del Conflicto Malvinas*, CABA, Visión Conjunta N° 7 ISSN 1852-8619, Escuela Superior de Guerra Conjunta, 2012, pp. 39.

<sup>2</sup> MINISTERIO DE DEFENSA, Informe para la Modernización del Sistema Logístico de la Defensa de la República Argentina, Capítulo III Plan de Acción: Recomendaciones para la Modernización del Sistema Logístico de la Defensa, pp. 469 Documento en PDF [En línea]. Dirección URL: <<http://www.mindef.gov.ar/publicaciones/todas/Libro-Informe-para-la-Modernizacion-del-Sistema-Logistico-dela-Defensa.php>> [Consulta: 08 de mayo de 2016, 19:00hs].

*capacidad. Por otro lado, la Logística de Sostenimiento tiene la responsabilidad (como su nombre lo indica) de sostener a las fuerzas en los distintos campos de su responsabilidad proveyendo los recursos y medios para su funcionamiento, como ser: alistamiento e intervención en conflictos u otras misiones<sup>3</sup>.*

En definitiva, pareciera ser que todos estos informes del Ministerio de Defensa son muy claros y tienen muy buenas intenciones para optimizar la Logística de las Fuerzas Armadas Argentinas, de hecho propendiendo a alcanzar la integración y la adquisición de los repuestos, insumos y elementos necesarios para el sostenimiento y recuperación de las capacidades militares, es decir, la Logística Conjunta parece ser el punto a apuntar. Sin embargo, desde la elaboración de esos informes muy poco de lo allí escrito se ha plasmado en acciones o hechos que permitan vislumbrar que realmente se ha aprendido de los errores y de la no aplicación de una Logística Conjunta en el Conflicto de Malvinas. La intención de este Trabajo de Investigación es reafirmar la importancia de la Logística Conjunta tanto en la paz como en la guerra, y puede llegar a brindar algunos aportes de interés teóricos y/o prácticos a este campo disciplinar.

Para resolver la problemática en cuestión se ha planteado como objetivo general:

- Analizar las características de la Logística Conjunta en el Conflicto del Atlántico Sur de 1982.

Y los siguientes objetivos particulares:

- Determinar el nivel de cumplimiento de las Funciones Logísticas durante el Conflicto.
- Analizar la existencia de falencias que afectaron el apoyo logístico a lo largo del

---

<sup>3</sup> BAFFICO, op. cit., pp. 37.

Conflicto.

- Identificar al país beligerante que desarrolló un Plan de Apoyo Logístico Conjunto más eficiente.

La metodología empleada se basa en una Investigación del tipo documental, que consiste en la obtención y posterior análisis de material bibliográfico, relacionado con trabajos de investigación, como así también a relevamientos de Informes de la historia oficial argentina y británica, artículos publicados en internet, entre otros, que posibilitaron cumplimentar los objetivos planteados.

La Investigación es del tipo Explicativa, ya que busca dilucidar si la Logística Conjunta fue o no un factor decisivo para el desenlace del Conflicto del Atlántico Sur. Este análisis se realizará considerando la interrelación entre distintas variables, en donde la variable dependiente es la Logística y las variables independientes son Argentina y Gran Bretaña.

El presente Trabajo constará de DOS (2) Capítulos; en el primero se desarrollarán las principales Funciones Logísticas llevadas a cabo durante el Conflicto, destacando aquellas que fueron ejecutadas de manera conjunta; en el segundo Capítulo se tratarán las falencias que afectaron el apoyo logístico a lo largo del Conflicto, identificando al país beligerante que desarrolló un Plan de Apoyo Logístico Conjunto más eficiente.



# **CAPÍTULO I**

## **Las Funciones Logísticas durante el Conflicto**

### **Introducción**

En el presente Capítulo se describen las principales Funciones Logísticas llevadas a cabo por las Fuerzas Armadas Argentinas y Británicas durante el desarrollo del Conflicto, destacando las que fueron planificadas y/o materializadas de manera conjunta.

Se analizaron en detalle obras y publicaciones referidas a las Funciones Logísticas , tales como “La Logística del Ejército en Malvinas – Vivencias” publicado por el Departamento Enseñanza de la Escuela Superior de Guerra del Ejército Argentino, en el que se realiza un breve análisis acerca del desempeño de las Funciones Logísticas -Abastecimiento, Mantenimiento, Transporte y Construcciones -, pero enfocado principalmente desde el punto de vista de las vivencias de las tropas argentinas desplegadas en el lugar.

Se incursionó en material bibliográfico sobre las Funciones Logísticas de interés específico para la Investigación, como “El Escalafón Naval de Intendencia en la Logística de la Guerra de Malvinas”, obra publicada por el profesor Carlos María Ibañez y el Contraalmirante Pablo E. Arguindeguy en la que realizan un análisis acerca de la Función de Abastecimiento; “Puente Aéreo a Malvinas” elaborado por el Vicecomodoro Rubén Oscar Palazzi, quien se refiere a la ejecución del Transporte Aéreo Militar realizado por la Fuerza Aérea Argentina durante el Conflicto del Atlántico Sur.

En cuanto a la Logística Británica se analizó la bibliografía existente acerca de la misma, tomando como referente “El Conflicto del Atlántico Sur y la Logística Británica - Primera parte y Segunda Parte” publicados por el Capitán de Navío (R) Ricardo A. R. Hermelo, en los que se aportaron conceptos, hechos e ideas sobre el apoyo logístico británico.

También se aprovecharon los aportes brindados por el Almirante Sandy Woodward en su

obra “Los cien días - Las memorias del Comandante de la Flota Británica durante la Guerra de Malvinas”; los del Major Kenneth L. Privratsky en su obra “British Combat Service Support during the Falkland Island War: Considerations for Providing Operational Sustainment to Remote Areas”; los del Major Paul Valovcin en su escrito sobre “Logistics lessons for the Operational Commander - The Falklands War”; y sin lugar a dudas, no puede dejar de citarse al General Julián Thompson que con su obra “La Savia de la Guerra: La logística del conflicto armado”, dedica todo un capítulo al análisis de la Logística Británica.

## **1.1. Las Funciones Logísticas en el bando argentino**

Se analizará cómo las Fuerzas Armadas Argentinas cumplieron las Funciones Logísticas de mayor preponderancia durante el Conflicto, circunscriptas a las de Abastecimiento y Transporte, a efectos de determinar si las mismas fueron planificadas y ejecutadas de manera conjunta.

### **1.1.1. Abastecimiento**

*La ejecución de esta función impuso que se implementaran procedimientos no del todo doctrinarios para la recepción de los efectos (...). A partir del 1° de Mayo las terminales (Puerto y Aeropuerto), se encontraban expuestas al fuego enemigo, debiendo agregar a la terminal portuaria la influencia del ciclo de las mareas<sup>4</sup>.*

Lo detallado deja entrever que se produjeron numerosos inconvenientes para cumplir eficientemente esta función. Hubo demoras en la recepción de los efectos, debido a que era necesario transbordar los mismos del buque logístico a buques más pequeños y finalmente una vez arribados a la costa, eran transportados en vehículos terrestres a los depósitos designados. Sin embargo, estas demoras eran pequeñas comparadas con el tiempo que transcurría desde que

---

<sup>4</sup> DEPARTAMENTO ENSEÑANZA DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO ARGENTINO, La Logística del Ejército en Malvinas - Vivencias [En línea]. Dirección URL: <<http://www.google.com.ar/GacetasMalvinensesDigitalesLogisticaenMalvinas.doc>> [Consulta: 19 de septiembre de 2016, 18:00hs], pp. 1-2.

los efectos ingresaban a los depósitos y hasta que los mismos llegaban a los lugares de destino que habían originado el requerimiento o necesidad.

Los efectos que arribaban al aeródromo de Puerto Argentino también estaban sujetos a demoras importantes debido a que no se disponía de maquinaria de gran porte adecuada que permitiese una descarga rápida y eficaz. Sin embargo, la carga se retiraba de las aeronaves con el empleo de grúas que habían sido trasladadas por vía aérea a las Islas, y fundamentalmente debido al ingenio y a la improvisación, utilizando planchas de acero en forma de rampas y malacates de camiones.

El Abastecimiento de toda Clase de Efectos - víveres, equipo y vestuario, combustibles y lubricantes, repuestos, armamento y municiones - se vio seriamente perjudicado luego de la creación de la Zona de Exclusión el día 12 de abril de 1982, debido a que los buques logísticos argentinos dejaron de operar dado el peligro que implicaban los submarinos británicos en la zona; por lo que a partir de entonces gran parte del Abastecimiento tuvo que llevarse a cabo con el empleo de medios de la Fuerza Aérea Sur (FAS). Como se detallará en la Función de Transporte, el puente aéreo realizado por la FAS fue ininterrumpido y sumamente importante en lo que a cantidad de carga transportada se refiere, a lo largo de todo el Conflicto, pero la Función de Abastecimiento no pudo ser satisfecha plena y eficientemente debido a la falta de coordinación y planificación logística, como así también a la poca disponibilidad de vehículos terrestres para garantizar el traslado de los efectos, en tiempo y forma, desde los depósitos a los lugares responsables del requerimiento o con la necesidad en cuestión.

En 1996 el profesor Carlos María Ibañez y el Contraalmirante Pablo E. Arguindeguy en su obra “El Escalafón Naval de Intendencia en la Logística de la Guerra de Malvinas”<sup>5</sup> realizan un análisis muy interesante acerca de la Función de Abastecimiento, detallando cada uno de sus Efectos:

---

<sup>5</sup> Carlos María IBAÑEZ y Pablo E. ARGUINDEGUY, *El Escalafón Naval de Intendencia en la Logística de la Guerra de Malvinas*, Armada Argentina, Círculo Goyena, 1996.

*Efectos Clase I – Víveres:* durante los primeros días del Conflicto se dispuso de este tipo de efectos en cantidad y calidad suficientes, pero a medida que transcurrían los días el abastecimiento de los mismos comenzó a escasear, por los motivos descriptos precedentemente. El agua potable fue uno de los elementos vitales más problemáticos para las tropas argentinas, dado que su distribución estuvo seriamente comprometida.

*Efecto Clase II – Equipo y Vestuario:* cada combatiente contó con su uniforme reglamentario, pero cabe destacar que el personal que estuvo desplegado en el terreno necesitaba un recambio más frecuente que aquel que pernoctaba en las bases, y en muchas ocasiones estas necesidades de vestuario no se pudieron ser cubiertas.

*Efectos Clase III – Combustibles y Lubricantes:* no se presentaron inconvenientes en la provisión de combustibles aeronáuticos para las distintas aeronaves que operaron a lo largo del conflicto. Sin embargo, sí se produjo desabastecimiento de combustibles terrestres en varias dependencias.

*Efectos Clase IV – Repuestos:* este Efecto de Abastecimiento está íntimamente relacionado con la función de Mantenimiento, visto que para poder realizar las inspecciones, reparaciones y tareas de mantenimiento en general, en medios terrestres, navales o aéreos, se debió agilizar la cadena logística de provisión de los repuestos y en muchos casos los medios estuvieron fuera de servicio por períodos prolongados debido a las demoras en la recepción de los elementos necesarios.

*Efectos Clase V – Armamento y Municiones:* es conveniente distinguir entre la munición terrestre y la aérea, ya que con relación a la primera, Ibañez y Arguindeguy sostienen que “se registró escasez de munición trazadora, que permitiera reglar el tiro nocturno de todas las armas”<sup>6</sup>. En cuanto a la munición aérea es importante destacar que el bloqueo británico impuesto a las importaciones de armamento imposibilitó la adquisición de un mayor stock de misiles Exocet, en tanto que por otro lado, cabe resaltar que varias de las

---

<sup>6</sup> *Ibíd.*

bombas arrojadas por los aviones argentinos no explotaron luego de impactar en sus blancos debido a que no se contaba con las espoletas adecuadas.

Sin lugar a dudas se puede afirmar que hubo serios problemas de Abastecimiento, y la explicación de ello radica fundamentalmente en que cada una de las TRES (3) Fuerzas Armadas Argentinas planificó y ejecutó esta Función Logística de manera aislada e independiente, es decir que cada Fuerza se preocupó en abastecer a los elementos propios empeñados en combate, despreocupándose por las necesidades de las demás Fuerzas. En pocas palabras, en el Nivel Operacional no se planificó el cumplimiento de la Función Logística de Abastecimiento de manera conjunta, y en muchas oportunidades los desabastecimientos se produjeron por la duplicación de esfuerzos, la falta de sincronización entre las TRES (3) Fuerzas y fundamentalmente por no aprovechar al máximo los medios y capacidades disponibles de cada una de ellas. Sin embargo, cabe destacar que muchas de las falencias observadas en el Nivel Operacional fueron subsanadas en el Nivel Táctico por la iniciativa, la creatividad y la improvisación del personal destacado en el Teatro de Operaciones.

### **1.1.2. Transporte**

Se debe distinguir entre Transporte Terrestre, Marítimo y Aéreo. En relación al primero, puede decirse que *“esta función fue el gran condicionante de todas las actividades logísticas, por cuanto eran necesarios medios especiales para los desplazamientos en el terreno de las Islas, fuera de los limitados caminos”*<sup>7</sup>. Respecto al Transporte Marítimo, Ibañez y Arguindeguy refieren que:

*La carencia total de infraestructura marítima en las Islas Malvinas (algunos muelles de madera, sin ningún implemento para el manejo de las cargas no pueden calificarse como tales), el calado de los buques mercantes movilizados como cargueros y los del Servicio de Transportes Navales, unido a la característica costa baja malvinense, obligó a su*

---

<sup>7</sup> DEPARTAMENTO ENSEÑANZA DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO ARGENTINO, op. cit.

*fondeo en aguas más profundas y al alije de la carga a embarcaciones de menor porte, alargando su tiempo de permanencia en las Islas y convirtiéndolos en blancos buscados por el enemigo*<sup>8</sup>.

En los primeros meses del Conflicto se transportaron por vía marítima miles de toneladas de carga hacia las Islas, actuando en esta Logística Naval cinco Centros de Abastecimientos que a partir del 02 de abril de 1982 se constituyeron en las siguientes Centrales Logísticas:

*Departamento de Suministros de la Dirección de Abastecimientos Navales:* ubicada en la Dársena Sur del Puerto de Buenos Aires, se convirtió en el centro de abastecimientos principal y tenía como función recibir y distribuir los materiales en base a las prioridades establecidas por la superioridad.

*En abril de 1982 se implantó un horario de servicios continuado y sin interrupción durante las veinticuatro horas de los siete días de la semana, logrando así atender los requerimientos del resto de las Intendencias Navales y de los medios en operaciones, colaborando además con las otras dos Fuerzas Armadas, a requerimiento de éstas, y preparó raciones especiales y diversos equipos (...)*<sup>9</sup>.

*Intendencia de la Base Naval de Mar del Plata:* trabajaba con la anterior y con Puerto Belgrano en lo referente al alistamiento de los medios, participando activamente en la carga de los buques logísticos que transportaban los efectos hacia el Área Naval Austral y las Islas Malvinas.

*Intendencia de la Base Naval de Puerto Belgrano:* colaboraba con la anterior en el alistamiento y acopio de efectos, y tuvo un papel destacado en la Operación Rosario del 02 de abril de 1982 al abastecer gran parte de los medios empleados en la misma.

---

<sup>8</sup> IBAÑEZ y ARGUINDEGUY, op. cit., pp. 198.

<sup>9</sup> *Ibíd.*, pp. 78.

*Centro Secundario de Abastecimiento de Ushuaia:* era una escala logística necesaria antes de que los efectos arribaran a las Islas, y su función era mantener el stock suficiente de los distintos efectos. Disponía de muy buenas instalaciones y tenía la particular ventaja de contar en la ciudad con una planta de abastecimiento de combustible de YPF, lo que garantizaba la disponibilidad de combustibles y lubricantes en las cantidades requeridas.

*Depósito Adelantado de Abastecimientos de Río Grande:* fue otra de las escalas logísticas empleadas, llegando a funcionar como una Terminal Aeronaval que hacía de enlace con las Islas Malvinas. Los requerimientos inmediatos provenientes del Teatro de Operaciones eran satisfechos por este depósito adelantado.

Todos los Centros descritos precedentemente *“fueron instrumentos fundamentales del Sistema de Abastecimientos Integrados y Coordinados, (...), convertidos además en Terminales Marítimas y Terrestres del Efecto Transporte de la Logística Naval”*<sup>10</sup>.

Inmediatamente después de haberse concretado la Operación Rosario, la ARA dispuso el empleo de la ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas), que estaba constituida por varios buques de la Marina Mercante, estatales y privados, para colaborar en el apoyo logístico de las Fuerza Armadas Argentinas. Sus tareas fueron:

- Abastecimiento a las Islas y a la Flota de Mar en operaciones.
- Inteligencia en altamar y en la Zona de Exclusión.
- Transporte de material y personal a puertos patagónicos desde el área del Río de la Plata.
- Control de tráfico marítimo en el Río de la Plata y transporte del personal repatriado.

Dentro de los navíos de la ELMA, se destaca el desempeño del buque Río Carcarañá. El mismo zarpó de Buenos Aires el 22 de abril, arribando a Puerto Argentino el 26 del mismo mes. Debido a las condiciones meteorológicas de la zona, recién logra desembarcar la totalidad de su carga el 10 de mayo, no pudiendo retornar al continente debido a la amenaza enemiga dentro de

---

<sup>10</sup> *Ibíd.*, pp. 83.

la Zona de Exclusión, quedando fondeado en las proximidades del Estrecho de San Carlos, donde el 16 de mayo es atacado con bombas y cañones de aviones Sea Harrier, por lo que el Capitán decide abandonar el buque con toda su tripulación, siendo finalmente hundido por una fragata británica el 23 de mayo<sup>11</sup>.

Luego de establecida la Zona de Exclusión, la ARA restringió el Transporte Marítimo con sus buques, por lo que desde ese momento gran parte del apoyo logístico a las Islas recayó sobre el Transporte Aéreo. Para ello, dentro del continente se utilizaron las Terminales de Carga Aérea de Palomar, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos.

Desde el inicio del Conflicto se realizaron tareas de Transporte Aéreo, paralelamente a las que se realizaban por vía marítima, pero dichas operaciones aéreas se multiplicaron exponencialmente al ser disminuido el Transporte Marítimo. De esta manera, el 02 de abril de 1982 al finalizar la Operación Rosario mediante la cual se recuperaron las Islas, se repliegan al continente DOS (2) aeronaves Hércules C-130 y DOS (2) aeronaves Fokker F-28 con las que quedaría conformado el componente de transporte aéreo de la FAS, y que a partir de entonces tendría la responsabilidad de satisfacer los requerimientos inmediatos que surgiesen en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS).

Pocos días después de la Recuperación el Transporte Aéreo se transforma en el medio más rápido y eficiente para trasladar suministros vitales a las Islas, por lo que desde el 07 de abril de 1982 las aeronaves de transporte de la FAS operan durante las VEINTICUATRO (24) horas, cumplimentando no sólo los requerimientos del tipo inmediato.

*Los requerimientos concretos que deberían haber estado determinados en un plan preestablecido, se transformaron sin discriminación en requerimientos del tipo inmediato. Todo pasó a tener alta prioridad, desvirtuando así completamente el concepto de utilización del transporte*

---

<sup>11</sup> Edgardo ELL'ELICINE, Historia y Arqueología marítima - La Marina Mercante Argentina en el Conflicto del Atlántico Sur [En línea]. Dirección URL: <<http://www.histarmar.com.ar>> [Consulta: 19 de septiembre de 2016, 16:00hs].



*por modo aéreo, cual debe ser el de última instancia y para aquello realmente perentorio que surja de los inevitables cambios de la situación*<sup>12</sup>.

Y así entonces, al trasladar todo lo que se necesitaba por modo aéreo, se saturaron las capacidades de los medios y de recepción de los depósitos, y en algunos casos las operaciones de transporte programadas no pudieron concretarse debido a que los pesos y volúmenes de la carga excedían la capacidad de bodega de las aeronaves, en tanto que en otros casos dichas operaciones debían ser reprogramadas por causas meteorológicas, lo que generaba una acumulación de las tareas para los días subsiguientes.

El Vicecomodoro Palazzi en su obra “Puente Aéreo a Malvinas” expresa que “(...) en mayo se inició el traslado de los cañones de 155 mm. y los EXOCET MM38 y su respectiva plataforma de lanzamiento. Tales traslados insumieron siete vuelos de los 31 que aterrizaron en la BAM MLV”<sup>13</sup>.

Esto demuestra que luego del 01 de mayo de 1982, fecha de inicio de las hostilidades, se dio continuidad a las operaciones, aunque la frecuencia de los vuelos logísticos disminuyó considerablemente respecto de los realizados en el mes de abril, debido a la amenaza que implicaban los caza-interceptores británicos. Si bien el Conflicto finalizó el 14 de junio de 1982, se continuaron realizando operaciones de Transporte Aéreo hasta el 29 de junio que consistían en traslados de personal y material dentro del continente.

La aviación de Transporte trasladó durante el Conflicto NUEVE MIL (9.000) toneladas de carga militar, donde el 51% fue destinado al Ejército Argentino (EA), el 45% a la Fuerza Aérea Argentina (FAA) y el 4% a la Armada Argentina (ARA). En ese período también se llevaron NUEVE MIL OCHOCIENTOS (9.800) pasajeros sobre la misma ruta, siendo el 84% del EA, el 11 % de la FAA y el 5% de la ARA. En el período en que se efectivizó el bloqueo aeronaval inglés, se completaron hacia las Islas TREINTA Y TRES (33) vuelos con aterrizajes y

---

<sup>12</sup> Rubén Oscar PALAZZI, *Puente Aéreo a Malvinas – La ejecución del Transporte Aéreo Militar realizado por la FAA durante el Conflicto del Atlántico Sur (1 de abril al 29 de junio de 1982)*, Buenos Aires, Dic. 1983, pp. 56.

<sup>13</sup> *Ibíd.*, pp. 57.

lanzamiento aéreo, correspondiendo el 62% para el EA, el 30% para la FAA y 8% para la ARA<sup>14</sup>.

Estos datos estadísticos permiten comprender el esfuerzo que implicó la realización del puente aéreo entre el continente y las Islas, dando una idea de la magnitud de ese esfuerzo al expresar en números y porcentajes la totalidad de carga y personal transportados para satisfacer los requerimientos logísticos de cada una de las TRES (3) Fuerzas Armadas.

En cuanto a la Función Logística de Transporte vale decir que:

*(...) lo que realmente resulta importante destacar es que en 61 oportunidades se burló el bloqueo naval y aéreo impuesto por el enemigo, uno de los principales objetivos de la Fuerza de Tareas Británica, entregando material por aterrizaje y lanzamiento, trasladando personal y evacuando herido, desde el 1 de mayo hasta la noche del 13 de junio inclusive<sup>15</sup>.*

Con ello se quiere expresar que la mayor parte de las misiones de Transporte Aéreo debieron realizarse bajo la amenaza permanente del fuego británico, operando dentro de la Zona de Exclusión desde el inicio y hasta el fin de las acciones bélicas.

En base a lo anteriormente expuesto, podría decirse que la Función Logística de Transporte fue ejecutada como una Acción Militar Conjunta, desde el punto de vista de que en muchas de las tareas de transporte llevadas a cabo se vislumbró la participación de DOS (2) o más Fuerzas, aunque es necesario aclarar que gran parte de esas actividades pudieron hacerse efectivas gracias a la coordinación entre los Comandantes de los Componentes Aéreo, Naval y Terrestre, sin que existiese un Plan de Apoyo Logístico que acompañase a un Plan de Campaña y que fuera concebido en el Nivel Operacional. Con ello se quiere demostrar una vez más, que el Transporte fue ejecutado de manera conjunta en numerosas oportunidades para solucionar los

---

<sup>14</sup> PÁGINA OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA, Conflicto - Las cifras [En línea]. Dirección URL: <[http://www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto/las\\_cifras.html](http://www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto/las_cifras.html)> [Consulta: 14 de setiembre de 2016, 20:10hs].

<sup>15</sup> PALAZZI, op. cit., pp. 58-59.

problemas del Nivel Táctico, pero al no existir un Planeamiento de Nivel Operacional en materia logística, muchas veces se debió recurrir a la improvisación, lo que derivó en la sobrecarga de los medios puestos a disposición y fundamentalmente en la ineficiencia de dicha Función Logística.

## **1.2. Las Funciones Logísticas en el bando británico**

La Investigación de la Logística Conjunta en el Conflicto del Atlántico Sur hubiera resultado incompleta si no estuviese incluido el análisis del apoyo operacional logístico llevado a cabo por las Fuerzas Armadas Británicas. La Primer Ministro Margaret Thatcher expresó:

*No es muy fácil tomar una decisión que compromete al propio país a ir a una guerra a ocho mil millas del hogar. Las Falkland estaban a tres semanas de navegación, tres semanas de aviso al enemigo, los mares eran inhóspitos y no habría base aérea británica en tierra. El almirante Leach se unió a nosotros. —Primer Lord, si esta invasión se produce, exactamente, ¿qué podemos hacer? —le pregunté. Jamás olvidaré la serena, tranquila y confiada respuesta. —Puedo preparar una fuerza de tareas formada por fragatas, destructores, lanchones de desembarco, naves de apoyo —dijo—. Sería encabezada por los portaaviones Hermes e Invencible. Puede estar lista dentro de cuarenta y ocho horas<sup>16</sup>.*

Las Funciones Logísticas más destacadas cumplimentadas por los británicos durante el desarrollo del Conflicto del Atlántico Sur, son analizadas bajo los mismos parámetros aplicados a la Logística de las Fuerzas Armadas Argentinas.

### **1.2.1. Abastecimiento**

El consumo de toda clase de efectos de las tropas británicas fue muy elevado, pero sus buques logísticos operaron ininterrumpidamente para satisfacer todas las demandas, reponiendo

---

<sup>16</sup> Almirante Sandy WOODWARD, *Los cien días - Las memorias del Comandante de la Flota Británica durante la Guerra de Malvinas*, traducción de Julio Sierra, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1992, pp. 9-10.

los faltantes e incluso incrementando el stock de seguridad necesario para cumplimentar las misiones. Esto fue posible debido a que el reaprovisionamiento de los buques logísticos y petroleros se realizaba mar adentro, lejos del alcance de las aeronaves caza-bombardero argentinas.

Sin embargo, a pesar de que en general puede decirse que los británicos no tuvieron desabastecimiento, sí es importante resaltar que hubo varios inconvenientes en las tareas de desembarco de los suministros, pero dichos obstáculos fueron sorteados exitosamente.

Así por ejemplo, se presentaron problemas en el almacenaje de los efectos debido a que su carga se hacía de manera apresurada en la bodega de los buques y a veces sin realizar una correcta catalogación, lo que generaba demoras a la hora de la entrega, a causa de que no se tenía certeza del lugar en el interior de la bodega en que se hallaba el elemento a desembarcar.

Con frecuencia los suministros vitales y críticos se encontraban ubicados al fondo de la bodega o debajo de una carga muy pesada, y repetidas veces hubo serias faltas de coordinación entre las Unidades que debían ser abastecidas y la tripulación de los buques, a tal punto que las primeras no sabían en qué embarcación se hallaban sus pertrechos, mientras que la segunda no tenía en claro en qué Unidad debía desembarcar su carga. Todo esto generó demoras más que importantes en los procedimientos de descarga.

Según el Major Kenneth L. Privratsky uno de los mayores logros de las Fuerzas Armadas Británicas fue su capacidad de brindar apoyo logístico a Fuerzas que combatían a distancias sumamente alejadas de su propio territorio. Así entonces, todo comenzó con el despliegue de la Fuerza de Tareas. Para ello contaron con la disposición de dos bases combinadas y mancomunadas para brindar las funciones inherentes al apoyo. La primera de ellas en la Isla Ascensión que, a medida que transcurría el tiempo, probó ser invaluable para mantener abierta la cadena de abastecimientos desde las Islas Británicas hasta la Fuerza de Tareas. La segunda estaba constituida por los buques dentro de la Fuerza de Tareas, que igualmente cumplieron un papel preponderante como nexo de unión entre Ascensión/Islas Británicas y las Fuerzas en el Teatro de Operaciones.

Los británicos dividieron la responsabilidad de abastecimiento de los consumibles comunes. La Armada Británica proporcionó toda la comida y combustible a las Unidades, con lo cual se evitó la duplicación de esfuerzos y las otras Fuerzas pudieron emplear sus medios para suministrar otros artículos críticos<sup>17</sup>.

Con ello, se demuestra que los británicos no sólo aplicaron el principio de economía de medios sino que también tenían una vasta experiencia en el empleo de una Doctrina para la Acción Militar Conjunta.

Si bien no hubo faltante de municiones, las mismas se convirtieron en un elemento crítico y de elevado consumo. Cabe destacar el pedido a Estados Unidos de CIEN (100) Misiles AIM-9L Sidewinder y de varios lotes de Misiles Antirradiación AGM-45 Shrike, con lo que se produjo un fuerte desbalance tecnológico en la capacidad armamentista de ambos beligerantes.

Con respecto al abastecimiento de combustible, Julián Thompson expresa en su obra “La Savia de la Guerra” que los tanqueros de la Flota necesitaban reabastecerse y que:

*El 6 de abril de 1982 la Fuerza de Tareas zarpó con el combustible suficiente como para satisfacer sus necesidades inmediatas. Pero el "oleoducto" de 8.000 millas de largo tenía que mantenerse lleno. Había dos problemas: obtener la cantidad necesaria de combustible y encontrar los buques para transportarlo. El primero se resolvió fácilmente; la inundación de petróleo que tenía el mercado en ese momento permitió el envío rápido de las grandes cantidades requeridas. Se charteraron catorce buques tanque comerciales para formar la cadena de abastecimiento. Todos fueron equipados para recibir la maniobra de traspaso de combustible por el costado de los buques tanque de la Flota Auxiliar, de tal forma de permitirles a éstos, reabastecerse de los tanqueros comerciales<sup>18</sup>.*

---

<sup>17</sup> Major Paul VALOVICIN, *Logistics lessons for the Operational Commander - The Falklands War*, Naval War College, Newport - R.I., United States Air Force, 13 February 1992, pp. 6.

<sup>18</sup> Julián THOMPSON, *La Savia de la Guerra: La logística del conflicto armado*, Instituto de Publicaciones Navales, Noviembre de 2000, Cap. 8, pp. 256.

De esta manera, se puede observar que el abastecimiento de combustible estuvo garantizado gracias a la fuerte provisión recibida del mercado mundial, especialmente de Estados Unidos, y a la modificación implementada en buques comerciales para que tuviesen la capacidad de reabastecer.

Más allá de los inconvenientes mencionados, puede decirse que las Fuerzas Armadas Británicas cumplieron la Función de Abastecimiento, a lo largo de todo el Conflicto, de manera extraordinaria, realizándose innumerables transbordos de carga en el mar, que incluían víveres, equipos y vestuario, repuestos, armamento y municiones, combustibles y lubricantes. En base a lo detallado previamente se puede observar que, a pesar de tener que improvisar un despliegue rápido y por momentos desordenado, las Fuerzas Armadas Británicas tenían muy en claro qué es lo que debía realizar cada una de ellas para cumplimentar la Función Logística de Abastecimiento de manera conjunta. La explicación a ello podría hallarse en la participación de los británicos en números Conflictos Armados, en la existencia de un Plan de Campaña madre o general, con su Plan de Apoyo Logístico asociado, en la aplicación de una Doctrina Conjunta por parte de sus Fuerzas, entre otras.

### **1.2.2. Transporte**

Durante el Conflicto los británicos transportaron a Malvinas más de CIEN MIL (100.000) toneladas de suministros y equipos, y aproximadamente NUEVE MIL (9.000) soldados<sup>19</sup>.

Parte de este traslado exitoso se debió a una adecuada planificación, aunque la clave fue la iniciativa, el arduo trabajo y la resolución de los innumerables problemas logísticos que se presentaron desde el inicio del Conflicto.

Desde 1970 la planificación y ejecución de una recomendación de la OTAN dio lugar a que los británicos establecieran un programa que permite utilizar buques mercantes civiles para trasladar carga militar. Estas naves eran comúnmente llamadas STUFF, por sus siglas en inglés

---

<sup>19</sup> VALOVICIN, op. cit., pp. 1.

Ships Taken Up From Trade, y se requisaron más de CINCUENTA (50) barcos para apoyar las necesidades de transporte marítimo<sup>20</sup>.

La mayoría de los barcos STUFT servían como buques de apoyo logístico que eran empleados no sólo como transporte de cargas sino también como barcos hospitales. Los británicos inmediatamente reconocieron el significado y la importancia de la capacidad de reabastecimiento, y como resultado de ello requisaron CATORCE (14) barcos más que fueron empleados como tanqueros o buques cisterna para apoyar las operaciones.

Los buques fueron seleccionados en base a las capacidades potenciales que podían ofrecer. Así entonces, se transformaron buques pesqueros en buscaminas, barcos para reparación de plataformas petroleras encajaron excelentemente como instalaciones de mantenimiento y reparación de helicópteros. Las cubiertas de DIECISEIS (16) barcos mercantes fueron empleadas como plataformas de helicópteros, lo que constituyó una de las modificaciones más importantes dado que esta ventaja fue empleada por los británicos para planificar y ejecutar el desembarco en San Carlos<sup>21</sup>.

Estas naves comerciales se utilizaron para múltiples tareas, transportando suministros, aviones Harrier y helicópteros, y sirviendo incluso como instalaciones de mantenimiento y reparación de los Sistemas de Armas dañados en combate.

El 21 de mayo de 1982 los británicos desembarcaron en el Estrecho de San Carlos, y casi inmediatamente la FAS comenzó a realizar operaciones aéreas contra los buques allí ubicados. El 26 de mayo se produce el hundimiento del ATLANTIC CONVEYOR, lo que genera serios inconvenientes al desembarco británico, debido a que en ese buque se tenían a bordo TRES (3) de los CUATRO (4) helicópteros de carga pesada CH-47 Chinook. En total las pérdidas del ATLANTIC CONVEYOR fueron: TRES (3) helicópteros CH-47, SEIS (6) helicópteros utilitarios Wessex Mark V, UNO (1) helicóptero antisubmarino Lynx-II, CUATRO MIL (4.000)

---

<sup>20</sup> *Ibíd.*, pp. 4-5.

<sup>21</sup> *Ibíd.*, pp. 5-6.

tiendas de campaña, una planta de potabilización de agua, y la mayoría de las eslingas de carga de helicópteros<sup>22</sup>.

El hundimiento de este buque, de manera azarosa por parte de los aviones argentinos, infringió serias pérdidas a los británicos que afectaron directamente su Logística, pero en ningún momento se vio mermada la continuidad de la cadena de abastecimientos. Sólo trajo algunas complicaciones y demoras para efectivizar el desembarco. De hecho, el asedio permanente de los aviones de la FAS en el Estrecho de San Carlos dificultó el desembarco británico en horario diurno, por lo que cuando oscurecía se iniciaban las tareas de descarga y desembarco.

Los barcos STUFT tenían una tasa de carga de VEINTE (20) toneladas / hora, mientras que los buques anfibios de la Armada alcanzaban las NOVENTA (90) toneladas / hora<sup>23</sup>.

Este dato muestra que, más allá de que los barcos mercantes STUFT fueron de gran ayuda y utilidad logística para los británicos, sus capacidades estaban muy por debajo de las ofrecidas por los buques anfibios especializados de la Armada Real.

Sin tener certeza de que se llegaría a un conflicto armado, el gabinete británico decidió en la madrugada del 02 de abril que era esencial formar y enviar una Fuerza de Tareas lo más rápidamente posible hacia el Atlántico Sur, a pesar de la falta de planes de contingencia y la insuficiencia de recursos. En los días subsiguientes cerca de TRES MIL (3.000) camiones se precipitaron a los puertos británicos trasladando suministros para un período de TREINTA (30) días a efectos de abastecer a la Fuerza inicial de despliegue, pero la acumulación de efectos en los puertos continuó ininterrumpidamente hasta lograr un nivel de stock suficiente que permitiría abastecer a la Fuerza de Tareas por el término de aproximadamente TRES (3) meses<sup>24</sup>.

Es importante destacar que Gran Bretaña no tenía planes de contingencia para el despliegue de Fuerzas de combate al Atlántico Sur, y mucho menos para sostener y apoyar su

---

<sup>22</sup> *Ibíd.*, pp. 11.

<sup>23</sup> *Ibíd.*, pp. 12.

<sup>24</sup> Major Kenneth L. PRIVRATSKY, *British Combat Service Support during the Falkland Island War: Considerations for Providing Operational Sustainment to Remote Areas*, School of Advanced Military Studies U. S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth – Kansas, 1 April 1986, pp. 5.



llegada. A pesar de esa falta de planificación, se observó una gran capacidad de los británicos para proyectar poder rápidamente a grandes distancias, y más aún teniendo en cuenta que varios de sus buques logísticos se hallaban en proceso de desprogramación e incluso algunos ya habían iniciado su destrucción.

En el borde noreste de la Zona de Exclusión, para mantenerla fuera de alcance de los ataques aéreos argentino, y protegida por el Grupo de Batalla de Portaaviones, se estableció un Área de Remolque, Reparación y Logística, TRALA por sus siglas en inglés Tug, Repair and Logistic Area, donde los buques de apoyo podían recibir, sostener y transferir los suministros, y realizar reparaciones por daños en combate. Los aviones Hércules C-130 lanzarían en el mar o sobre los buques, los abastecimientos de mayor prioridad para apoyar a las Unidades cerca de la TRALA, y desde ella, los buques logísticos transportarían y entregarían en la cabecera de playa los artículos requeridos.

El mayor esfuerzo de la Función Logística de Transporte recayó sobre los buques británicos, y en menor medida por los medios aéreos y terrestres, pero también aquí se observó una gran sincronización entre las Fuerzas, apelando en todo momento a la economía de medios y a la capacidad de inventiva, creatividad e improvisación para sortear las adversidades, que sólo puede obtenerse de la experiencia en combate y fundamentalmente de la aplicación sistemática y secuencial de los Principios de la Acción Militar Conjunta.

## **CAPÍTULO II**

### **El Plan de Apoyo Logístico Conjunto**

#### **Introducción**

En el presente Capítulo se desarrollan las falencias del apoyo logístico argentino debido a no aplicar la doctrina propia de la Acción Militar Conjunta durante el Conflicto, se identifica al país beligerante que desarrolló un Plan de Apoyo Logístico Conjunto más eficiente, y finalmente se recalcan algunos aspectos trascendentales de la Logística en Malvinas que deben ser tenidos en cuenta por parte de las Fuerzas Armadas Argentinas de la actualidad.

Se analizaron conceptos y comentarios extraídos de artículos y trabajos de investigación referentes a la Doctrina Conjunta, como “Malvinas: Un caso de estudio” publicado por Harry Train en el Boletín del Centro Naval Número No 748, en donde se tratan los problemas que tuvieron que enfrentar las Fuerzas Armadas Argentinas al no aplicar los Principios básicos para la Acción Militar Conjunta - Unidad de comando, Máxima integración, Plena utilización de fuerzas y Apoyo mutuo -; “Informe de Evaluación y Análisis Crítico de la Guerra de Malvinas” elaborado por el General Benjamín Rattenbach, en donde también se reflejan las deficiencias de la Acción Militar Conjunta en las Fuerzas propias, confirmando que no sólo no se aplicó la Doctrina Logística Conjunta sino que tampoco existió un Plan de Apoyo Logístico para llevar adelante el sostenimiento de las actividades propias del Conflicto Armado.

#### **2.1. La Acción Militar Conjunta en las Fuerzas Armadas Argentinas**

La Directiva Estratégica Militar (DEMIL) N° 1/82 omitió en su contenido el punto N° 4 – Apoyos–, buscando que no se activaran mecanismos logísticos inherentes, a fin de mantener el máximo secreto de la operación militar de recuperación de las islas. A Nivel Operacional, ésto trajo aparejado la falta de previsión de un Plan de Apoyo Logístico. Dicha cadena de ausencias

en cuanto a previsiones logísticas no permitió que existiera un planeamiento coherente desde un principio<sup>25</sup>.

De esta manera, al ejecutarse la operación Azul, los planes contribuyentes no habían sido completados aún y las previsiones logísticas abarcaban únicamente la ocupación de las Islas Malvinas y una resistencia inicial contra una eventual reacción británica local.

En los primeros días de abril los medios del EA fueron trasladados del continente a las Islas por la FAA y por la ARA, pero luego de la declaración de la Zona de Exclusión por parte de Gran Bretaña y ante la amenaza de sus submarinos, la ARA decidió replegar sus buques logísticos a las costas argentinas.

A partir de ese momento, la FAA debió absorber la responsabilidad logística conjunta. El Comando Aéreo de Transporte (CAT) implementó un Puente Aéreo, trasladando de Buenos Aires a Comodoro Rivadavia los insumos que posteriormente serían cruzados hasta las Islas Malvinas con medios de la FAS. Para cumplimentar los movimientos dentro del continente, el CAT no sólo empleó los medios de la FAA sino también aeronaves pertenecientes a empresas aerocomerciales, como Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas.

La creación del Centro de Operaciones Conjunto (CEOPECON) el 24 de mayo, días después de iniciarse el desembarco de los ingleses sobre las Islas, fue un intento tardío de buscar una Acción Militar Conjunta en las operaciones. Se buscó solucionar los problemas de coordinación a Nivel Operacional, pero su funcionamiento se centró sobre todo en las tareas de índole logístico.

En 1987, por medio del artículo “Malvinas: Un caso de estudio” publicado en el Boletín del Centro Naval Número 748, Harry Train afirma que:

---

<sup>25</sup> Benjamín RATTENBACH, *Informe Rattenbach - El drama de Malvinas - IV Parte: Evaluación y análisis crítico*, Buenos Aires, Ediciones Espartaco Documentos históricos, 1988, pp. 234.

*(...) la Argentina perdió la guerra entre el 2 y el 12 de abril, cuando no aprovechó la oportunidad que tenía de emplear buques de carga en el transporte de artillería pesada y equipo pesado para el movimiento de tierra, lo cual hubiera permitido al personal en la isla de Puerto Argentino poder operar sus A4 y Mirage<sup>26</sup>.*

Asimismo, dicho autor fundamenta muchas de sus afirmaciones en el hecho de que el gobierno argentino tenía muy afianzada la idea de que los ingleses no iban a trasladarse hasta las Islas Malvinas con la intención de recuperarlas por la fuerza.

En el mencionado artículo, Harry Train también trata sobre los serios problemas que tuvieron que enfrentar las Fuerzas Armadas Argentinas al no aplicar los Principios básicos para la Acción Militar Conjunta - Unidad de comando, Máxima integración, Plena utilización de fuerzas y Apoyo mutuo -, y así hace referencia a un incidente protagonizado entre la FAA y la ARA en donde efectivos de la primera Fuerza no autorizaron el aterrizaje en Puerto Argentino del Comandante de la Aviación Naval, generándose una serie altercados que no hicieron más que revelar la incapacidad para establecer un orden lógico de prioridades que permitiese llevar un apoyo logístico óptimo de las Islas, visto y considerando que el transporte marítimo de las partes y/o elementos necesarios para el armado de la pista de Puerto Argentino no pasó a ser la prioridad N°1.

En 1983, el General Benjamín Rattenbach elaboró el “Informe de Evaluación y Análisis Crítico de la Guerra de Malvinas”, y en el párrafo 729 sostiene que “*se evidenció falta de coordinación de los esfuerzos, en especial de las funciones de abastecimiento y transporte, por lo que resulta conveniente su revisión para facilitar la conducción de la logística conjunta (...)*”, reflejando una vez más las deficiencias de la Acción Militar Conjunta en nuestras Fuerzas.

El párrafo 730 de dicho Informe plantea el hecho de que “*el desconocimiento de la Directiva Estratégica Militar por parte de los elementos responsables, trajo como consecuencia*

---

<sup>26</sup> Harry TRAIN, *Malvinas: Un caso de estudio*, Buenos Aires, Publicado en el Boletín del Centro Naval Número 748, Enero / Marzo 1.987, Republicado en el Boletín del Centro Naval Número 834, SEP / DIC 2012, pp. 234.

*la falta de elaboración del Plan de Apoyo Logístico correspondiente, quedando todo supeditado en parte a la improvisación”, confirmando que no sólo no se aplicó la Doctrina Logística Conjunta sino que tampoco existió un Plan de Apoyo Logístico para llevar adelante el sostenimiento de las actividades propias del Conflicto Armado.*

Finalmente, es importante destacar la opinión del General Julián Thompson, Jefe de la III Brigada de la Marina Real, respecto de los problemas de la Acción Militar Conjunta evidenciados por las Fuerzas Armadas de la República Argentina, quien expresó que:

*“De haber actuado mejor en forma conjunta, estoy convencido de que podrían haber ganado. Su mayor problema fue que, en los altos niveles, sus tres fuerzas no se pusieron de acuerdo. No parecían tener un plan general que estableciera cómo iban a ganar la guerra. Cada fuerza parecía ir por su lado”.*

En consecuencia se puede afirmar que las Fuerzas Armadas Argentinas no tuvieron un Plan para la Acción Militar Conjunta, presentando serias deficiencias debido a la no aplicación de los principios de Unidad de comando, Máxima integración, Plena utilización de fuerzas y Apoyo mutuo. Es claro que después de la Recuperación de las Islas no se contó con un Plan de Campaña que estableciese una clara Maniobra Operacional, y consecuentemente con ello tampoco se dispuso de un Plan de Apoyo Logístico Conjunto, visto y considerando que no se tenía una Maniobra Operacional a la que apoyar. No disponer de un Plan de Apoyo Logístico Conjunto generó una gran ineficiencia al sostenimiento de las operaciones y en muchas oportunidades algunas de las Funciones Logísticas básicas no pudieron cumplimentarse en tiempo y forma, lo que incidió drásticamente en el personal y el material empeñado en combate. De esta forma se aprecia cómo los errores del Nivel Operacional se transmiten y repercuten directamente en el Nivel Táctico.

## 2.2. Aspectos trascendentales de la Logística

En el año 2007, el Capitán de Navío (R) Ricardo A. R. Hermelo manifestó en su trabajo “El Conflicto del Atlántico Sur y la Logística Británica - Primera parte -” que:

*La logística del conflicto de Malvinas en 1982 merece una atención muy particular por la participación de un apreciable número de medios en un escenario con características especiales y por haberse desarrollado a una apreciable distancia de uno de los contendientes. Los británicos aseguraron la operación de una Fuerza de Tareas de considerable magnitud en un teatro difícil y alejado de Gran Bretaña a 8.000 millas de distancia. Si la capacidad logística no hubiese sido la apropiada, no habrían logrado la rendición de los efectivos argentinos que en número aproximado de 12.000 ocupaban el archipiélago desde el 2 de abril en las Malvinas<sup>27</sup>.*

En donde se resalta la importancia de la Logística en este Conflicto, no sólo por la cantidad de medios empeñados sino también por las características propias del Teatro de Operaciones. De hecho, Gran Bretaña demostró contar con una gran capacidad logística a pesar de haber tenido que operar a miles de kilómetros de su territorio.

En ese mismo año 2007, el Capitán de Navío (R) Ricardo A. R. Hermelo realizó su segundo trabajo sobre “El Conflicto del Atlántico Sur y la Logística Británica - Segunda parte -”, en donde expuso varios de los hechos interesantes que se volverían de una importancia trascendental para definir el conflicto bélico a favor de los británicos. Algunos de esos conceptos fueron:

*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*

---

<sup>27</sup> Ricardo A. R. HERMELO, *El Conflicto del Atlántico Sur y la Logística Británica - Primera parte -*, Buenos Aires, Boletín del Centro Naval Número 817, Mayo / Agosto de 2007, pp. 251.

*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*<sup>28</sup>.

Ésto quiere decir, que la principal Base en tierra de apoyo logístico empleada por la Task Force se encontraba en la Isla Ascensión, una isla de dominio británico ubicada en el Atlántico a CUATRO MIL DOSCIENTAS (4.200) millas de Gran Bretaña y a TRES MIL OCHOCIENTAS (3.800) millas de las Islas Malvinas, que contaba no sólo con dos bahías que permitían el arribo de buques y embarcaciones, sino también con una pista de aterrizaje administrada por los Estados Unidos.

La Isla permitió corregir algunos de los problemas causados por el desordenado embarque de abastecimientos. De capital importancia fue la posibilidad de reorganizar los elementos, de manera tal que coincidiera su ubicación con los planes de desembarco fijados<sup>29</sup>.

Durante el Conflicto, Ascensión pasó de ser una Isla muy tranquila a un punto de abastecimiento vital para los británicos; su actividad operativa creció exponencialmente y se convirtió en un eslabón de la cadena logística británica trascendental para el logro de la victoria.

El plan original establecía que los buques logísticos dejarían directamente su carga en la playa. Este plan cambió cuando los buques navegaban hacia el sur, fijando que los stocks serían bajados a tierra por lanchas utilizando las puertas ubicadas a popa de las unidades. Ello llevó a cambiar el lugar de estiba de los abastecimientos de proa a popa, principalmente a mano, para acomodarlos a requerimiento del nuevo plan. El plan final de apoyo operacional permaneció sin cambios sobre las intenciones iniciales de rotar los buques logísticos a medida que bajaban su carga. La principal diferencia es que se haría uso de helicópteros y lanchas para mover los stocks hasta tierra<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> Ricardo A. R. HERMELO, *El Conflicto del Atlántico Sur y la Logística Británica - Segunda parte -*, Buenos Aires, Boletín del Centro Naval Número 818, Septiembre / Diciembre de 2007, pp. 468.

<sup>29</sup> PRIVRATSKY, op. cit., pp. 10.

<sup>30</sup> *Ibíd.*, pp. 11-12.

La Isla Ascensión fue una escala logística estratégica para los británicos, ya que permitía no sólo la reorganización y/o re-estibación de la carga transportada por las embarcaciones que procedían desde Gran Bretaña, sino también porque constituía un punto vital de reabastecimiento de combustible para los buques de la Fuerza de Tareas, dado que una gran cantidad de ellos necesitaba reabastecerse cada TRES (3) días.

Los británicos supieron apreciar desde el principio que la proyección de su poder de combate requería una escala entre su propio territorio y las Malvinas, a fin de disminuir los problemas causados por la distancia. Este aspecto fue cuidadosamente considerado durante la Fase del Planeamiento.

En 1992 el Almirante Sandy Woodward, Comandante de la Flota Británica durante el Conflicto del Atlántico Sur, manifestó en su obra “Los cien días” el agradecimiento a Estados Unidos por el apoyo brindado a su país, no sólo por permitirles el acceso a la Isla Ascensión sino también por la provisión de armamento:

*Todos nosotros tenemos razones para sentirnos extraordinariamente agradecidos respecto de este muy buen amigo, por ofrecer ayuda en tiempos de necesidad. Tal vez yo mismo tenga la deuda mayor de todas. El misil aire-aire norteamericano Sidewinder fue una de las armas decisivas en los combates aéreos sobre las Islas y sobre el mar. También, sin la cooperación de Estados Unidos al permitirnos acceso a la Isla Ascensión, no habríamos podido contar con una base de avanzada para nuestras Fuerzas en el Sur. Dejando de lado toda la otra ayuda que de distinta manera proporcionaron, la ausencia de estas dos solamente tal vez hubiera invertido los resultados<sup>31</sup>.*

Con esta declaración del Almirante Woodward queda planteado el papel determinante que tuvo Estados Unidos en la Logística británica, al proveer armamento, combustible, y una Base Adelantada que funcionó de escala logística.

---

<sup>31</sup> WOODWARD, op. cit., pp. 16.



Por otra parte, establecer y mantener la Superioridad Aérea ha sido considerado un elemento esencial en el esfuerzo de guerra. Los británicos esperaban establecer la Superioridad Aérea al inicio de las operaciones. Fracasaron en ello, y como resultado tuvieron que alterar su Plan de Apoyo. Este último asumía que se dispondría de la Superioridad Aérea en las proximidades de las playas elegidas para el desembarco, lo que permitiría que los buques operen libremente durante las horas diurnas, sin enfrentar la amenaza de ataques aéreos argentinos.

Aparentemente los británicos no visualizaron en toda su extensión que la acción de la FAS podría demorar el armado de las Bases de Apoyo en tierra; incluso se necesitó casi una semana, antes que se acopiara un nivel de stocks suficiente en la playa como para apoyar una fuerza de DOS MIL (2.000) hombres, y tomó otra semana más establecer un punto limitado para el reaprovisionamiento de combustible por parte de las aeronaves británicas<sup>32</sup>.

Los británicos no tuvieron la Libertad de Acción necesaria y suficiente para poder efectuar su desembarco según lo planificado, debido a que el asedio permanente de los aviones argentinos les produjo inconvenientes y demoras.

Para el Almirante Woodward los argentinos no llegaron a percibir la Vulnerabilidad Crítica británica, antes del desembarco, y expresó que:

*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 quizá el error más grande del enemigo<sup>33</sup>.*

En estas palabras del Almirante Woodward se demuestra que los argentinos no supieron captar las debilidades de su enemigo. No consideraron los buques logísticos como objetivos materiales de alto valor, blancos vitales sobre los cuales debían ser dirigidos los ataques de la FAS, dado que su afectación hubiera desequilibrado la cadena logística británica.

---

<sup>32</sup> Ricardo A. R. HERMELO, *El Conflicto del Atlántico Sur y la Logística Británica - Segunda parte -*, Buenos Aires, Boletín del Centro Naval Número 818, Septiembre / Diciembre de 2007, pp. 472.

<sup>33</sup> *Ibíd.*

Si los ataques aéreos argentinos hubieran tenido como objetivo los buques logísticos, el peso de la primera línea de munición, combustible y víveres para la 3<sup>ra</sup> Brigada se habría perdido. Sin embargo, dicha amenaza aérea fue determinante, ya que recién el 12 de junio, cuando se alcanzó el stock suficiente, los británicos pudieron justificar el avance sobre Puerto Argentino<sup>34</sup>.

La Superioridad Aérea en un Teatro de Operaciones Naval brinda a los buques logísticos la Libertad de Acción para poder efectuar el desembarco y descarga de los efectos de abastecimientos, sin amenazas de la aviación enemiga.

En el caso del Conflicto del Atlántico Sur, aún sin contar con Superioridad Aérea, los británicos tuvieron éxito debido a que supieron aprovechar las debilidades de las Fuerzas Armadas Argentinas, entre las que se destaca su deficiente actividad de inteligencia operativa a la hora de seleccionar blancos rentables, como los buques logísticos.

Vale la pena recordar a Ricardo A. R. Hermelo, quien expresa que *“En Malvinas el Centro de Gravedad fue para ambos bandos la Logística y el apoyo a las unidades desplegadas”*<sup>35</sup>, sosteniendo que en el caso de Gran Bretaña: *“Los británicos lo lograron y adoptaron las medidas necesarias para triunfar. Su preocupación constante fueron las Bases Adelantadas en la Isla Ascensión y las Bases de Abastecimientos a flote en el Atlántico Sur”*<sup>36</sup>.

Hermelo considera a la Logística británica como un Centro de Gravedad (CDG), pero luego de realizar el Análisis de los Factores Críticos se puede afirmar que, antes del desembarco, el CDG británico estaba constituido por sus dos fuerzas de portaviones, en tanto que los buques logísticos sólo constituían una Vulnerabilidad Crítica de los británicos, visto y considerando que dichos buques eran “usados” por parte de las fuerzas capaces de aplicar la violencia para obtener el Estado Final Operacional (EFO), es decir que, eran “usados” por el ente primario o CDG propiamente dicho. Los británicos tenían muy en claro que sus buques logísticos eran una de sus

---

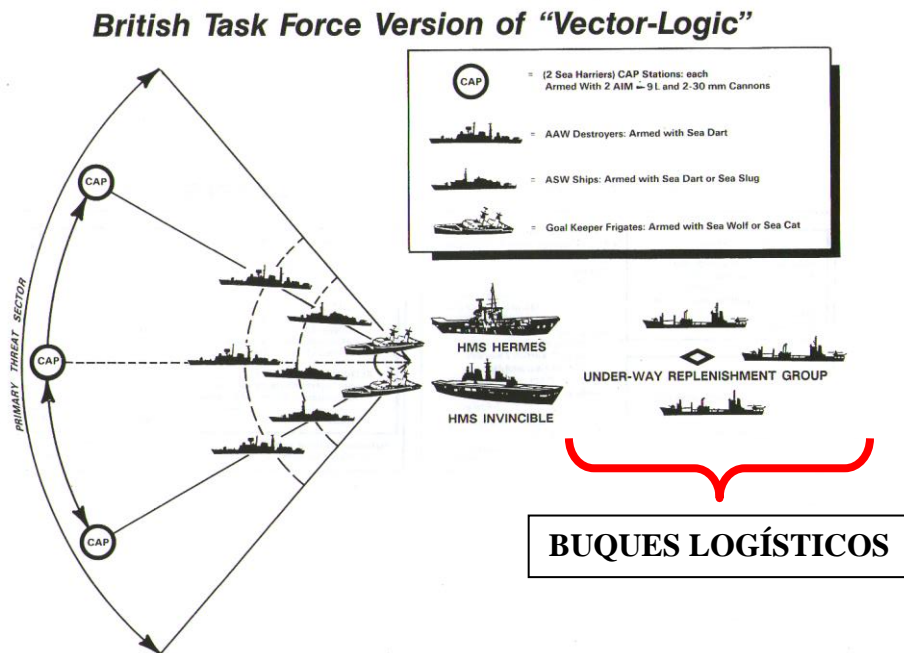
<sup>34</sup> PRIVRATSKY, op. cit., pp. 24.

<sup>35</sup> Ricardo A. R. HERMELO, *El Conflicto del Atlántico Sur y la Logística Británica - Segunda parte -*, Buenos Aires, Boletín del Centro Naval Número 818, Septiembre / Diciembre de 2007, pp. 471.

<sup>36</sup> *Ibíd.*

VC, y tomaron todas las medidas a su alcance para protegerlos, pero los argentinos no lograron visualizar a tiempo esa VC y no planificaron ataques aéreos sobre esas embarcaciones, sino que por el contrario se recurría a los ataques improvisados por parte de los aviones argentinos; la pérdida del ATLANTIC CONVEYOR fue un ejemplo de esto último, un golpe de suerte de los bombarderos argentinos que produjo grandes inconvenientes para efectivizar en tiempo y forma el desembarco de las tropas británicas.

En la Figura N° 1 se puede observar la ubicación asignada por los británicos a dichos buques logísticos dentro de la formación típica de la Task Force. Los navíos de más alto valor eran en primer lugar los logísticos y en segundo lugar los portaviones, por lo que la primera línea de defensa de los mismos estaba formada por Patrullas Aéreas de Combate de aviones Sea Harrier, y luego por líneas de defensa secundarias que incluían formaciones de destructores y fragatas misilísticas. Ésto significa que, para poder atacar los buques logísticos, los aviones argentinos debían atravesar las líneas de defensa de los aviones Sea Harrier, de los destructores y fragatas, y posteriormente sortear la amenaza que implicaban los portaviones.



**Figura N° 1: Ubicación de los buques logísticos británicos<sup>37</sup>.**

<sup>37</sup> Dick PAWLOSKI, *Changes in threat air combat doctrine and force structure for the air forces of the Americans*, Lockheed Fort Worth Company, 30<sup>th</sup> Edition, March 1995.

La decisión de retirar los buques logísticos del área del Estrecho de San Carlos durante las horas del día fue también pensada para proteger el mantenimiento de una cadena continuada de apoyo a las Fuerzas en tierra. Los efectos de este retiro demoraron el despliegue, pero ninguno de los Comandantes en el terreno tenía deseos de arriesgar la continuidad del apoyo logístico solamente para lograr una victoria más rápida<sup>38</sup>.

Consecuentemente se puede percibir el elevado grado de conciencia situacional de los Comandantes británicos, quienes no estaban dispuestos a arriesgar la integridad de los buques logísticos durante el desembarco, dado a que estaban plenamente convencidos de su importancia trascendental para el logro de la victoria. Preferían demorar las tareas de descarga el tiempo que fuese necesario a fin de garantizar la continuidad de la cadena logística.

Las Fuerzas Armadas Británicas nunca perdieron de vista la importancia del sistema logístico en la conducción de una Guerra tan lejos de su propio territorio. La Logística era su VC y actuaron correctamente para proteger los nodos vitales. Con tantos componentes comprometidos en el apoyo operacional y esencial para preservar el poder de combate, quienes llevan adelante el Planeamiento no deben perder de vista el hecho que la destrucción de uno de ellos pueda poner en peligro la totalidad del sistema y el esfuerzo<sup>39</sup>.

Todo ello fue muy tenido en cuenta por los británicos, y a pesar de no contar con un Plan de Campaña exclusivo para el Atlántico Sur, supieron adaptar viejos Planes de Campaña de la OTAN para ser utilizados en este Conflicto y para idear un Plan de Apoyo Logístico Conjunto que contribuyera a sostener la Maniobra Operacional británica. Este Plan de Apoyo Logístico fue de carácter conjunto y si bien se topó con diversos obstáculos, todos ellos fueron sorteados exitosamente gracias a la experiencia en combate de los Comandantes Operacionales británicos, a la aplicación de los Principios de la Acción Militar Conjunta y fundamentalmente a la rápida interpretación de las Capacidades Críticas, de los Requerimientos Críticos y de las Vulnerabilidades Críticas, que permitieron clarificar fehacientemente cuál era el CDG británico.

---

<sup>38</sup> PRIVRATSKY, op. cit., pp. 19.

<sup>39</sup> *Ibíd.*, pp. 20.

## CONCLUSIONES

Al iniciar el presente Trabajo de Investigación se habían planteado dos interrogantes. El primero de ellos: ¿Cómo influyó la Acción Militar Conjunta en el campo logístico durante el desarrollo del Conflicto del Atlántico Sur?; se ha demostrado que la Acción Militar Conjunta tuvo una influencia determinante en el campo logístico durante el desarrollo de este Conflicto.

Se puede afirmar que las Fuerzas Armadas Argentinas no aplicaron los Principios de la Acción Militar Conjunta. Es claro que después de la Recuperación de las Islas no se contó con un Plan de Campaña que estableciese una clara Maniobra Operacional, y consecuentemente con ello tampoco se dispuso de un Plan de Apoyo Logístico Conjunto. No disponer de este Plan generó gran ineficiencia en el sostenimiento de las operaciones y en muchas oportunidades algunas de las Funciones Logísticas no pudieron ser cumplimentadas, trasmitiéndose los errores del Nivel Operacional al Nivel Táctico.

Por su parte, las Fuerzas Armadas Británicas, a pesar de no contar con un Plan de Campaña exclusivo para el Atlántico Sur, supieron adaptar viejos Planes de Campaña de la OTAN para ser utilizados en este Conflicto y para idear un Plan de Apoyo Logístico Conjunto que contribuyera a sostener la Maniobra Operacional británica. Este último Plan se fue modificando permanentemente a medida que evolucionaba el Conflicto, y los Comandantes Operacionales británicos tuvieron la perspicacia para identificar rápidamente los Factores Críticos, aplicando los Principios de la Acción Militar Conjunta y volcando toda su experiencia en combate.

Respecto al segundo interrogante: ¿Qué Funciones Logísticas pudieron cumplirse de manera conjunta?; se ha verificado que las Funciones Logísticas más destacadas a lo largo del Conflicto fueron las de Abastecimiento y las de Transporte, y que sólo en uno de los bandos las mismas fueron eficientemente planificadas y ejecutadas de manera conjunta.

En el bando argentino se puede afirmar que hubo serios problemas de Abastecimiento, y la explicación de ello radica fundamentalmente en que cada una de las TRES (3) Fuerzas

Armadas planificó y ejecutó esta Función Logística de manera aislada e independiente. En el Nivel Operacional no se planificó el cumplimiento de la Función Logística de Abastecimiento de manera conjunta, y en muchas oportunidades los desabastecimientos se produjeron por la duplicación de esfuerzos, la falta de sincronización entre las TRES (3) Fuerzas y fundamentalmente por no aprovechar al máximo los medios y capacidades disponibles de cada una de ellas. Respecto de la Función Logística de Transporte, se puede decir que fue ejecutada de manera conjunta en numerosas oportunidades para solucionar los problemas del Nivel Táctico, pero al no existir un Planeamiento de Nivel Operacional en materia logística, muchas veces se debió recurrir a la improvisación, lo que derivó en la sobrecarga de los medios puestos a disposición y fundamentalmente en la ineficiencia de dicha Función Logística.

Por otro lado, las Fuerzas Armadas Británicas cumplieron la Función de Abastecimiento a lo largo de todo el Conflicto de manera extraordinaria, donde a pesar de tener que improvisar un despliegue rápido y por momentos desordenado, se tenía muy en claro qué es lo que debía realizar cada una de las Fuerzas para cumplimentar esta Función Logística de manera conjunta. El mayor esfuerzo de la Función Logística de Transporte recayó sobre los buques británicos, y en menor medida por los medios aéreos y terrestres, pero también aquí se observó una gran sincronización entre las Fuerzas, apelando en todo momento a la economía de medios y a la capacidad de inventiva, creatividad e improvisación para sortear las adversidades, que sólo puede obtenerse de la experiencia en combate y fundamentalmente de la aplicación sistemática y secuencial de los Principios de la Acción Militar Conjunta. Sin dudas, la existencia de un Plan de Campaña madre o general de la OTAN, con su Plan de Apoyo Logístico asociado, permitió a los británicos el cumplimiento de estas Funciones Logísticas de manera conjunta y eficiente.

# BIBLIOGRAFÍA

## LIBROS

IBAÑEZ, Carlos María y ARGUINDEGUY, Pablo E. *El Escalafón Naval de Intendencia en la Logística de la Guerra de Malvinas*. Armada Argentina. Círculo Goyena. 1996.

PALAZZI, Rubén Oscar. *Puente Aéreo a Malvinas – La ejecución del Transporte Aéreo Militar realizado por la FAA durante el Conflicto del Atlántico Sur (1 de abril al 29 de junio de 1982)*. Buenos Aires. Diciembre de 1983.

PAWLOSKI, Dick. *Changes in threat air combat doctrine and force structure for the air forces of the Americans*. Lockheed Fort Worth Company. 30<sup>th</sup> Edition. March 1995.

RATTENBACH, Benjamín. *Informe Rattenbach - El drama de Malvinas - IV Parte: Evaluación y análisis crítico*. Buenos Aires. Ediciones Espartaco Documentos históricos. 1988.

THOMPSON, Julián. *La Savia de la Guerra: La logística del conflicto armado*. Instituto de Publicaciones Navales. Noviembre de 2000.

WOODWARD, Sandy. *Los cien días - Las memorias del Comandante de la Flota Británica durante la Guerra de Malvinas*. Traducción de Julio Sierra. Editorial Sudamericana. Buenos Aires. 1992.

## REVISTAS

BAFFICO, Alberto Juan. *Adecuando la Logística a 30 años del Conflicto Malvinas*. CABA. Visión Conjunta, N° 7, ISSN 1852-8619. Escuela Superior de Guerra Conjunta. 2012.

HERMELO, Ricardo A. R. *El Conflicto del Atlántico Sur y la Logística Británica - Primera parte -*. Buenos Aires. Boletín del Centro Naval Número 817. Mayo / Agosto de 2007.

HERMELO, Ricardo A. R. *El Conflicto del Atlántico Sur y la Logística Británica - Segunda parte -*. Buenos Aires. Boletín del Centro Naval Número 818. Septiembre / Diciembre de 2007.

TRAIN, Harry. *Malvinas: Un caso de estudio*. Buenos Aires. Publicado en el Boletín del Centro Naval Número 748. Enero / Marzo 1987. Republicado en el Boletín del Centro Naval Número 834. SEP / DIC 2012.

## ENLACES ELECTRÓNICOS

DEPARTAMENTO ENSEÑANZA DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO ARGENTINO. La Logística del Ejército en Malvinas – Vivencias [En línea]. Dirección URL: < <http://www.google.com.ar/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=7&cad=rja&uact=8&ved=0CEEQFjAG&url=http%3A%2F%2Fwww.aveguema.org.ar%2FGacetas%2520Malvinenses%2520Digitales%2FLGM%25204%2FLogistica%2520en%2520Malvinas.doc&ei=YAQCVcroKofqoASiHoKYCw&usg=AFQjCNEwDITxNk6iMQghz4Ihf63wSkoDEA&bvm=bv.88198703,d.cGU>> [Consulta: 06 de mayo de 2016, 19:00hs].

ELL'ELICINE, Edgardo. Historia y Arqueología marítima - La Marina Mercante Argentina en el Conflicto del Atlántico Sur [En línea]. Dirección URL: <<http://www.histarmar.com.ar>> [Consulta: 21 de abril de 2016, 09:00hs].

GUERRERO, Modesto Emilio. Quiénes apoyaron a Argentina en la Guerra de las Malvinas [En línea]. Dirección URL: <<http://www.rebellion.org/noticia.php?id=197270>> [Consulta: 04 de mayo de 2016, 18:30hs].

MINISTERIO DE DEFENSA. Informe para la Modernización del Sistema Logístico de la Defensa de la República Argentina, Capítulo III Plan de Acción: Recomendaciones para la Modernización del Sistema Logístico de la Defensa, pp. 469 Documento en PDF [En línea]. Dirección URL: < <http://www.mindef.gov.ar/publicaciones/todas/Libro-Informe-para-la-Modernizacion-del-Sistema-Logistico-dela-Defensa.php>> [Consulta: 08 de mayo de 2016, 19:00hs].

PÁGINA OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. Conflicto - Las cifras [En línea]. Dirección URL: <[http://www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto/las\\_cifras.html](http://www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto/las_cifras.html)> [Consulta: 09 de mayo de 2016, 18:20hs].



SITIO NO OFICIAL DEL ROMPEHIELOS A.R.A. ALMIRANTE IRIZAR. Fuerzas Aliadas y Colaboracionistas de / con Gran Bretaña [En línea]. Dirección URL: <<http://www.irizar.org/nopicnices.19.html>> [Consulta: 04 de mayo de 2016, 18:20hs].

## **OTROS**

PRIVRATSKY, Kenneth L. *British Combat Service Support during the Falkland Island War: Considerations for Providing Operational Sustainment to Remote Areas*. School of Advanced Military Studies U. S. Army Command and General Staff College. Fort Leavenworth – Kansas. 1 April 1986.

VALOVICIN, Paul. *Logistics lessons for the Operational Commander - The Falklands War*. Naval War College. Newport - R.I.. United States Air Force. 13 February 1992.