



# **UNIVERSIDAD DE MURCIA**

## **ESCUELA INTERNACIONAL DE DOCTORADO**

La Logística como Elemento Decisorio del Éxito en la Guerra.  
Análisis Histórico de la Guerra de las Malvinas

**D. Juan Pablo Pardo Retortillo**  
**2018**



Este trabajo es uno de los resultados del Proyecto I+D+I financiado por la Fundación Séneca Agencia Regional de Ciencia y Tecnología denominado NAUTICUM, 19496/PI/14.





# Sumario



|                                                                                                                                     | <b>Página</b> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>Sumario.....</b>                                                                                                                 | <b>5</b>      |
| <b>Índice de figuras.....</b>                                                                                                       | <b>11</b>     |
| <b>Resumen y palabras clave.....</b>                                                                                                | <b>19</b>     |
| <b>Abstract and keywords.....</b>                                                                                                   | <b>21</b>     |
| <b>Capítulo 1. Introducción.....</b>                                                                                                | <b>23</b>     |
| <b>Capítulo 2. Objetivos e hipótesis.....</b>                                                                                       | <b>27</b>     |
| 2.1. Objetivos estimados.....                                                                                                       | 29            |
| 2.2. Hipótesis.....                                                                                                                 | 30            |
| <b>Capítulo 3. El descubrimiento y la soberanía. Una <i>iusta causa</i> para un <i>bellum iustum</i>.....</b>                       | <b>33</b>     |
| 3.1. La civilización occidental en el siglo XVII. Concepto, cisma y ethos enfrentados.....                                          | 35            |
| 3.2. Siglo XVIII. Guerra de sucesión española. Guerra de los siete años. Hegemonía marítima británica y primeros asentamientos..... | 44            |
| 3.3. Siglo XIX. Imperialismo talasocrático anglosajón. Independencia de Argentina.....                                              | 53            |
| 3.4. Ocupación británica de las islas Malvinas. La cleruquía del Atlántico Sur.....                                                 | 56            |
| 3.5. Principales argumentos de ambos bandos para una <i>iusta causa</i> desde 1833 hasta el inicio de la Guerra Fría en 1945.....   | 65            |
| 3.6. Otras consideraciones varias. Uso de las islas durante la Segunda Guerra Mundial.....                                          | 74            |
| <b>Capítulo 4. De la guerra durante la Guerra Fría.....</b>                                                                         | <b>77</b>     |
| 4.1. Antecedentes y ethos hasta el final de la Segunda Guerra Mundial.....                                                          | 79            |
| 4.2. Guerra de bloques defensivos-simaquías.....                                                                                    | 79            |
| 4.3. Estrategia, táctica y logística en la Guerra Fría.....                                                                         | 102           |
| 4.3.1. Introducción.....                                                                                                            | 102           |
| 4.3.2. Guerras convencionales.....                                                                                                  | 105           |
| 4.3.3. Logística.....                                                                                                               | 114           |
| 4.3.4. Ingenieros.....                                                                                                              | 116           |

|                                                                                                                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.3.5. Las Malvinas en la estrategia de la Guerra Fría.....                                                                                                        | 117 |
| 4.4. Guerra de recursos. Partes interesadas.....                                                                                                                   | 117 |
| 4.4.1. Análisis DAFO del General Perón sobre los recursos en la Guerra Fría.....                                                                                   | 118 |
| 4.4.2. Recursos marítimos y de las plataformas continentales. Nuevas perspectivas.....                                                                             | 121 |
| 4.4.3. La descolonización de la Guerra Fría y el efecto de los micro-países. El giro copernicano del imperialismo talasocrático....                                | 123 |
| 4.4.4. Las Malvinas en los recursos de la Guerra Fría.....                                                                                                         | 126 |
| 4.4.5. La estrategia del General Perón respecto a los recursos. La Segunda Independencia Argentina.....                                                            | 126 |
| 4.4.6. Respuesta y acciones británicas y estadounidenses con respecto a los recursos y Segunda Independencia Económica Argentina y a los recursos malvinenses..... | 128 |
| 4.5. ¿El gran juego? Aspectos geoestratégicos y partes interesadas..                                                                                               | 132 |
| 4.5.1. Cambios geoestratégicos y políticos en la década de los `70 y `80.....                                                                                      | 133 |
| 4.5.1.1. Fin de los ethos tercerposicionistas.....                                                                                                                 | 133 |
| 4.5.1.2. ¿Una Esparta/Pacto de Varsovia talasocrática?.....                                                                                                        | 134 |
| 4.5.1.3. ¿Una “Plan Anaconda” talasocrático soviético en el Atlántico Sur? Revalorización de las Islas Malvinas y del Atlántico Sur como zona de conflicto.....    | 137 |
| 4.5.2. Partes interesadas e intereses en el “Gran Juego”.....                                                                                                      | 142 |
| 4.5.2.1. La Falkand Island Committee (FIC).....                                                                                                                    | 142 |
| 4.5.2.2. La Royal Navy.....                                                                                                                                        | 144 |
| 4.5.2.3. La OTAN y la dupla Reagan-Tatcher.....                                                                                                                    | 146 |
| 4.5.2.4. ¿Toque de deuda al Tercer Mundo?.....                                                                                                                     | 148 |
| 4.5.2.5. ¿Una Argentina atómica?.....                                                                                                                              | 149 |
| 4.5.3. Dos versiones para el inicio del conflicto.....                                                                                                             | 151 |
| 4.5.3.1. Versión con aspectos endógenos argentino. ¿Un golpe de efecto propagandístico de la Dictadura Argentina?.....                                             | 151 |
| 4.5.3.2. Versión con aspectos exógenos de la Guerra Fría. ¿Una guerra fabricada?.....                                                                              | 152 |
| 4.6. El hipotético “casus belli” Davidoff y su escalada hacia la guerra. El victimismo anglosajón y la prensa amarilla.....                                        | 156 |
| 4.6.1. <i>Timeos danaos et dona ferentes</i> .....                                                                                                                 | 167 |
| 4.6.2. La escalada imparable británica hacia la guerra y el papel estadounidense.....                                                                              | 170 |
| 4.7. Peso específico Doctrina Guerra Anfibia y Logística en ambos contendientes.....                                                                               | 177 |
| 4.7.1. Doctrina Anfibia.....                                                                                                                                       | 178 |
| 4.7.2. Doctrina Anfibia Segunda Guerra Mundial. La “MaterialSchlact” estadounidense.....                                                                           | 179 |
| 4.7.3. Revolución en la logística militar estadounidense.....                                                                                                      | 181 |

|                                                                                                     |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.7.3.1. El ethos liberal capitalista como estímulo logístico en tiempo de guerra.....              | 184        |
| 4.7.3.2. Nuevos inventos logísticos de manutención, almacenaje y distribución.....                  | 185        |
| 4.7.4. Ley de Préstamo y Arriendo.....                                                              | 187        |
| 4.7.5. Doctrina anfibia Guerra Fría.....                                                            | 198        |
| 4.7.6. Doctrina anfibia y experiencia bélica y logística del Ejército Argentino.....                | 200        |
| <b>Capítulo 5. De la técnica logística militar.....</b>                                             | <b>221</b> |
| 5.1. Definición de logística.....                                                                   | 224        |
| 5.2. Elementos funcionales logísticos.....                                                          | 224        |
| 5.3. Niveles de la logística militar.....                                                           | 226        |
| 5.3.1. Logística de alto nivel-estratégica.....                                                     | 226        |
| 5.3.2. Logística pura. Leyes principales.....                                                       | 229        |
| 5.3.3. Logística operativa-táctica. Factores principales.....                                       | 238        |
| <b>Capítulo 6. Metodología.....</b>                                                                 | <b>247</b> |
| 6.1. Sector cuaternario.....                                                                        | 249        |
| 6.2. Organización.....                                                                              | 258        |
| 6.3. Planificación.....                                                                             | 266        |
| 6.4. Ejecución.....                                                                                 | 278        |
| 6.5. Interrelación de los cuatro criterios logísticos de referencia antes y durante una guerra..... | 285        |
| <b>Capítulo 7. Análisis y resultados.....</b>                                                       | <b>287</b> |
| 7.1. Sector cuaternario.....                                                                        | 289        |
| 7.1.1. Vulnerabilidad logística.....                                                                | 289        |
| 7.1.1.1. Nacionalización e I+D.....                                                                 | 290        |
| 7.1.1.2. Seguridad estratégica.....                                                                 | 309        |
| 7.1.1.3. Reservas estratégicas.....                                                                 | 314        |
| 7.1.2. Mando y movilización total.....                                                              | 315        |
| 7.1.2.1. Movilización humana.....                                                                   | 315        |
| 7.1.2.2. Movilización industrial.....                                                               | 320        |
| 7.1.2.3. Movilización económica.....                                                                | 326        |
| 7.2. Organización.....                                                                              | 329        |
| 7.2.1. Economía de fuerzas y homogeneidad.....                                                      | 330        |
| 7.2.2. Orgánica y procesos.....                                                                     | 338        |
| 7.2.2.1. Mando y coordinación único.....                                                            | 347        |
| 7.2.2.2. Organización militar logística.....                                                        | 359        |

|                                                                         |            |
|-------------------------------------------------------------------------|------------|
| 7.3. Conclusiones sector cuaternario y organización.....                | 369        |
| 7.4. Planificación.....                                                 | 370        |
| 7.4.1. Mando, elaboración y despliegue.....                             | 374        |
| 7.4.1.1. Mando y coordinación único. Principio de interdependencia..... | 387        |
| 7.4.1.2. Despliegue y combate .....                                     | 402        |
| 7.4.2. Previsión e información.....                                     | 420        |
| 7.4.3. Diplomacia logística.....                                        | 430        |
| 7.4.4. Efecto Ethos.....                                                | 450        |
| 7.5. Ejecución.....                                                     | 454        |
| 7.5.1. Mando, personal y despliegue.....                                | 465        |
| 7.5.1.1. Mando y coordinación único.....                                | 465        |
| 7.5.1.2. Despliegue y combate.....                                      | 474        |
| 7.5.1.3. Defensa y logística.....                                       | 491        |
| 7.5.1.4. Personal.....                                                  | 495        |
| 7.5.2. Ciclo logístico y sostenimiento.....                             | 499        |
| 7.5.2.1. Control activo.....                                            | 499        |
| 7.5.2.2. Medios y recursos logísticos.....                              | 504        |
| 7.5.2.3. Obtención.....                                                 | 513        |
| 7.5.2.4. Transporte.....                                                | 516        |
| 7.5.2.5. Mantenimiento.....                                             | 525        |
| <b>Capítulo 8. Conclusiones.....</b>                                    | <b>531</b> |
| 8.1. Futuras líneas de investigación.....                               | 541        |
| <b>Capítulo 9. Bibliografía.....</b>                                    | <b>543</b> |

# **Índice de figuras**





### Capítulo 3. El descubrimiento y la soberanía. Una *iusta causa* para un *bellum iustum*

|                                                                                                                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Figura 3.1:</b> Sátira británica de 1740. Leyenda traducida: "Mientras los españoles construyen castillos en el aire, los británicos le otorgan su importancia al comercio"..... | 44 |
| <b>Figura 3.2:</b> Territorios del Virreinato del Río de la Plata (color azul) en 1783.....                                                                                         | 53 |

### Capítulo 4. De la guerra durante la Guerra Fría

|                                                                                                                                                                                                                  |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Figura 4.1:</b> Ilustración de la revista Punch, relativa al Gran Juego, en la que se representa el emir afgano Sher Ali rodeado por el oso ruso y el león británico y el texto "Sálvenme de mis amigos"..... | 133 |
| <b>Figura 4.2:</b> Rutas del Petróleo.....                                                                                                                                                                       | 137 |
| <b>Figura 4.3:</b> Puntos estratégicos principales del Atlántico Sur.....                                                                                                                                        | 139 |
| <b>Figura 4.4:</b> Porcentajes de producción de materias primas indispensables bajo la órbita de la URSS.....                                                                                                    | 142 |
| <b>Figura 4.5:</b> Cantidades recibidas de otras naciones por los Estados Unidos en concepto de Lend-Lease inverso.....                                                                                          | 191 |
| <b>Figura 4.6:</b> Profundidad y el alcance de la ayuda norteamericana, en especial a Gran Bretaña y la Commonwealth.....                                                                                        | 194 |
| <b>Figura 4.7:</b> Gastos del Lend-Lease destinados a gastos administrativos.....                                                                                                                                | 196 |
| <b>Figura 4.8:</b> Distribución y de las cantidades totales que supuso el programa de Lend-Lease.....                                                                                                            | 197 |

### Capítulo 6. Metodología

|                                                                                                     |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Figura 6.1:</b> Representación gráfica Sector Cuaternario.....                                   | 249 |
| <b>Figura 6.2:</b> Principales criterios o ratios logísticos del sector cuaternario.....            | 258 |
| <b>Figura 6.3:</b> Principales criterios o ratios logísticos de la organización...                  | 266 |
| <b>Figura 6.4:</b> Principales criterios o ratios logísticos de la Planificación...                 | 278 |
| <b>Figura 6.5:</b> Principales criterios o ratios logísticos de la ejecución.....                   | 285 |
| <b>Figura 6.6:</b> Interrelación Criterios Logísticos de Referencia antes y durante una guerra..... | 285 |

### Capítulo 7. Análisis y resultados

|                                                                                                                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Figura 7.1:</b> Relación de medios militares del Ejército Argentino en la Guerra de las Malvinas. Clasificación por grupo logístico/ejército/país fabricante..... | 296 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

|                                                                                                                                                                         |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Figura 7.2:</b> Relación de medios militares del Ejército Británico en la Guerra de las Malvinas. Clasificación por grupo logístico/ejército/país fabricante.....    | 301 |
| <b>Figura 7.3:</b> Enumeración de medios militares del Ejército Argentino en la Guerra de las Malvinas. Clasificación por grupo logístico/ejército/país fabricante..... | 302 |
| <b>Figura 7.4:</b> Enumeración de medios militares del Ejército Británico en la Guerra de las Malvinas. Clasificación por grupo logístico/ejército/país fabricante..... | 303 |
| <b>Figura 7.5:</b> Agrupación de clasificaciones logísticas del Ejército de Tierra Argentino.....                                                                       | 304 |
| <b>Figura 7.6:</b> Agrupación de clasificaciones logísticas de la Armada Argentina.....                                                                                 | 305 |
| <b>Figura 7.7:</b> Agrupación de clasificaciones logísticas del Ejército del Aire Argentino.....                                                                        | 306 |
| <b>Figura 7.8:</b> Agrupación de clasificaciones logísticas del Ejército de Tierra Británico.....                                                                       | 307 |
| <b>Figura 7.9:</b> Agrupación de clasificaciones logísticas de la Armada Británica.....                                                                                 | 308 |
| <b>Figura 7.10:</b> Agrupación de clasificaciones logísticas del Ejército del Aire Británico.....                                                                       | 308 |
| <b>Figura 7.11:</b> Infraestructura industrial Argentina y su localización geográfica.....                                                                              | 310 |
| <b>Figura 7.12:</b> Infraestructura industrial Británica y su localización geográfica.....                                                                              | 314 |
| <b>Figura 7.13:</b> Reservas de petróleo.....                                                                                                                           | 315 |
| <b>Figura 7.14:</b> Movilización Humana ejércitos contendientes.....                                                                                                    | 316 |
| <b>Figura 7.15:</b> Población países enfrentados.....                                                                                                                   | 317 |
| <b>Figura 7.16:</b> Total FAS países enfrentados.....                                                                                                                   | 318 |
| <b>Figura 7.17:</b> Reservistas países enfrentados.....                                                                                                                 | 318 |
| <b>Figura 7.18:</b> Fuerza de Trabajo por Sectores Productivos y Población Económicamente Activa.....                                                                   | 319 |
| <b>Figura 7.19:</b> Fuerza de Trabajo por Sectores Productivos en Argentina.....                                                                                        | 319 |
| <b>Figura 7.20:</b> Fuerza de Trabajo por Sectores Productivos Reino Unido.....                                                                                         | 319 |
| <b>Figura 7.21:</b> Datos económicos e industriales.....                                                                                                                | 323 |
| <b>Figura 7.22:</b> Tráfico ferroviario y Vehículos a motor países enfrentados.....                                                                                     | 323 |
| <b>Figura 7.23:</b> Flota Mercante países enfrentados.....                                                                                                              | 324 |
| <b>Figura 7.24:</b> Poder nuclear países enfrentados.....                                                                                                               | 325 |
| <b>Figura 7.25:</b> Plantas generadoras hidroeléctricas países enfrentados.....                                                                                         | 325 |
| <b>Figura 7.26:</b> Producción de Electricidad países enfrentados.....                                                                                                  | 325 |
| <b>Figura 7.27:</b> Producción de Acero países enfrentados.....                                                                                                         | 326 |
| <b>Figura 7.28:</b> Datos económico-defensa países enfrentados.....                                                                                                     | 328 |

|                                                                                                                                        |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Figura 7.29:</b> Presupuestos nacionales países enfrentados.....                                                                    | 328 |
| <b>Figura 7.30:</b> Reservas Internacionales y de Oro países enfrentados...                                                            | 329 |
| <b>Figura 7.31:</b> Ayuda EE.UU. a naciones extranjeras.....                                                                           | 329 |
| <b>Figura 7.32:</b> Gastos militares y condiciones sociales países enfrentados.....                                                    | 329 |
| <b>Figura 7.33:</b> Años de Servicio principales medios aeronavales argentinos.....                                                    | 332 |
| <b>Figura 7.34:</b> Años de Servicio principales medios aeronavales británicos.....                                                    | 334 |
| <b>Figura 7.35:</b> Relación de los Teatros de Operaciones que implementaron las Fuerzas Armadas argentinas durante el conflicto...    | 355 |
| <b>Figura 7.36:</b> Organigrama Mando y Organización Fuerza de Tareas 317 británica.....                                               | 358 |
| <b>Figura 7.37:</b> Mapa Isla de Ascensión.....                                                                                        | 376 |
| <b>Figura 7.38:</b> Diagrama inicial del plan de sostenimiento logístico británico.....                                                | 378 |
| <b>Figura 7.39:</b> Planificación general y líneas de comunicación británicas.....                                                     | 379 |
| <b>Figura 7.40:</b> Posibles lugares de desembarco inglés.....                                                                         | 381 |
| <b>Figura 7.41:</b> Fechas y ruta de la Task Force 317 hacia Malvinas.....                                                             | 382 |
| <b>Figura 7.42:</b> Guarniciones argentinas en Malvinas durante la guerra..                                                            | 383 |
| <b>Figura 7.43:</b> Concepto de Apoyo Logístico en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur para la Guarnición Militar Malvinas..... | 384 |
| <b>Figura 7.44:</b> Despliegue de los aviones de la Fuerza Aérea Sur en el continente.....                                             | 385 |
| <b>Figura 7.45:</b> Distancias a Malvinas desde las principales bases aeronavales argentinas en el continente.....                     | 386 |
| <b>Figura 7.46:</b> Bases aéreas argentinas en las Islas Malvinas.....                                                                 | 386 |
| <b>Figura 7.47:</b> Relación de los Teatros de Operaciones que implementaron las Fuerzas Armadas argentinas durante el conflicto....   | 401 |
| <b>Figura 7.48:</b> Composición completa de la Task Force británica (I).....                                                           | 402 |
| <b>Figura 7.49:</b> Composición completa de la Task Force británica (II).....                                                          | 403 |
| <b>Figura 7.50:</b> Composición completa de la Task Force británica (III)....                                                          | 404 |
| <b>Figura 7.51:</b> Principales distancias hasta Malvinas desde territorios británicos.....                                            | 407 |
| <b>Figura 7.52:</b> Desglose del total de buques de la Task Force 317 británica y sus principales características.....                 | 414 |
| <b>Figura 7.53:</b> Composición completa Fuerzas Armadas argentinas en conflicto Malvinas (I).....                                     | 416 |
| <b>Figura 7.54:</b> Composición completa Fuerzas Armadas argentinas en conflicto Malvinas (II).....                                    | 417 |
| <b>Figura 7.55:</b> Composición completa Fuerzas Armadas argentinas en conflicto Malvinas (III).....                                   | 418 |

|                                                                                                            |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Figura 7.56:</b> Principal cronología e hitos de la fase de Ejecución de la guerra de las Malvinas..... | 456 |
| <b>Figura 7.57:</b> Principales operaciones bélicas terrestres de la Guerra de las Malvinas.....           | 459 |
| <b>Figura 7.58:</b> Cuadro resumen del inicio de la fase de Ejecución del conflicto de Malvinas.....       | 464 |
| <b>Figura 7.59:</b> Organigrama Mando y Organización Fuerza de Tareas 317 británica (I).....               | 467 |
| <b>Figura 7.60:</b> Organigrama Mando y Organización Fuerza de Tareas 317 británica (II).....              | 468 |
| <b>Figura 7.61:</b> Bajas navales de los británicos.....                                                   | 479 |
| <b>Figura 7.62:</b> Mapa esquemático desembarco británico en San Carlos.....                               | 480 |
| <b>Figura 7.63:</b> Mapa esquemático combates aeronavales argentino-británicos en San Carlos.....          | 484 |
| <b>Figura 7.64:</b> Cuadro resumen de los avances y combates terrestres en Malvinas.....                   | 488 |

## Capítulo 8. Conclusiones

|                                                                                                      |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Fig. 8.1:</b> Cuadro resumen de Criterio, Subcriterios e Índices/Ratios logísticos militares..... | 533 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

# Resumen



## **RESUMEN**

“Malvinas 1982. Análisis histórico-logístico de un conflicto de la Guerra Fría”, es una tesis doctoral donde se abarcan todos los aspectos de un conflicto (antecedentes históricos, geoestrategia, paralelismos con otras épocas, ethos de los contendientes, etc...), pero analizando sobre todo la influencia que el aspecto logístico militar tuvo sobre el resultado final del mismo. El análisis del Estado de la Cuestión de la logística militar actual, junto con la elaboración de una metodología exhaustiva de medición de los principales criterios y subcriterios logísticos militares, nos llevará a concluir que, tal y como ha sido a lo largo de la historia, “un ejército se mueve sobre su estómago”, y un ejército moderno se mueve y triunfa gracias a un eficaz sistema de abastecimiento y mantenimiento de sus ingenios mecánicos, amén del resto de elementos funcionales logísticos. Se demuestra una vez más, que la rama científica del Arte de la Guerra (la logística) menos comentada y tenida en cuenta, es en realidad la piedra angular del éxito en la guerra, siempre contando en nuestro estudio, además, con la influencia del espíritu humano, “que puede trastocar los fríos cálculos logísticos”, ya que en la guerra (y en la vida) “lo moral es a lo físico como tres es a uno”.

## **Palabras clave**

Malvinas, logística militar, Guerra Fría, Atlántico Sur, Argentina, Gran Bretaña, 1982 geoestrategia, siglo XX.





## **ABSTRACT**

"Malvinas 1982. Historical-logistical analysis of a Cold War conflict", is a doctoral thesis that covers all aspects of a conflict (historical background, geostrategy, parallels with other times, ethos of the contenders, etc ...) but analyzing above all the influence that the military logistic aspect had on the final result of the war. The analysis of the State of the Question of the current military logistics, together with the elaboration of an exhaustive methodology of measurement of the main military logistical criteria and subcriteria, will lead us to conclude that, as it has been throughout history, "An army moves on its stomach", and a modern army moves and triumphs thanks to an efficient system of supply and maintenance of its mechanical mills, in addition to the other functional logistic elements. It is demonstrated once again that the scientific branch of the Art of War (the logistics) less discussed and taken into account, is in fact the cornerstone of success in war, always counting in our study also with the influence of human spirit, "which can disrupt the cold logistical calculations", since in war (and in life) "the moral is to the physical as three is to one."

## **Keywords**

Falklands, military logistics, Cold War, South Atlantic, Argentina, Great Britain, 1982, geostrategy, XX century,



# **Capítulo 1**

## **Introducción**



Pretendo, al conjugar mi pasión por la Historia como por la Logística, contribuir humildemente al aumento de conocimiento histórico, y me gustaría poder demostrar que los objetivos e hipótesis que propongo son verdaderos; digamos que quiero descubrir las leyes sobre la logística militar en la historia de los conflictos, así como la influencia, no sólo de los factores materiales, sino del comportamiento humano y su voluntad de lucha como factor ineludible y de mayor importancia para la comprensión de los hechos históricos, ya que es el hombre el protagonista principal que hace la historia, y conocer sus motivaciones y *ethos* es imprescindible para lograr aprender del pasado y entender mejor el presente.

Quisiera terminar agradeciendo a mi mujer, mi hijo, mis padres y demás familiares que me han apoyado. A la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval (Armada-Universidad de Murcia), por abrir las puertas a este proyecto y brindarme el apoyo y la formación necesarios para culminarlo. A mis directores, Dr. D. Juan José Sánchez Baena y Dr. D. Roberto Muñoz Bolaños, por su paciencia y ayuda constante en todos mis pasos en la tesis y en la burocracia inherente a la obtención del título. A los Comodoros de las Fuerzas Aéreas argentinas D. Rubén Moro y D. Javier Fernández, por su eficaz ayuda y datos imprescindibles para completar la tesis. A todos los militares y civiles argentinos que me han ayudado de mil maneras a cumplir el sueño de finalizar esta tesis, en especial al oficial de Infantería de Marina D. Ariel Pronzatto, al Doctor Mariano Bartolomé, a D. Juan Natalizio, a D. Mariano Pablo Sciaroni, a D. Alejandro Amendolara y tantos otros cuya aportación fue indispensable.



## **Capítulo 2**

# **Objetivos e hipótesis**





## 2.1. Objetivos estimados

Toda investigación nace con un propósito o finalidad, algunas tratan de contribuir en la solución de un problema en particular, otras esperan alcanzar algún grado de conocimiento en determinada área.

Los objetivos generales o primarios, el propósito primordial en la búsqueda de conocimientos, y que abarca todas las expectativas de la indagación a nivel global, son:

1. Elaborar un cuadro lo más completo posible general de criterios o ratios logísticos militares.
2. Que a la vez sirva de base metodológica desde la que formular otros criterios adaptados a la realidad de los datos empíricos disponibles en un determinado espacio-tiempo a analizar, que sean fáciles de medir y que tengan validez general para cualquier conflicto, tanto a alto nivel estratégico como a nivel táctico.
3. Aplicar dicha base metodológica a la Guerra de las Malvinas, obteniendo los criterios y ratios empíricos del mismo.

A su vez, dichos objetivos generales/primarios, se nos fragmentan en los siguientes objetivos específicos o secundarios, que nos van a permitir evaluar, comparar y determinar si el objetivo general responde a los resultados de la investigación:

- 1.1. Determinar el estado logístico-estratégico inicial de los contendientes de la guerra de las Malvinas, a partir de los datos logísticos investigados.
- 1.2. Comparar las decisiones logísticas que tomaron a nivel macro y micro para, con base en la valoración alcanzada para cada uno, poder inferir el resultado final de dicha contienda, y de ahí, la importancia de la logística para el éxito en la guerra.
- 1.3. Determinar qué factores/criterios logísticos pueden ser superiores/inferiores en cada ejército enfrentado, para determinar futuras líneas de investigación y trabajo, asesoría y mejora en cada uno de ellos.

## 2.2. Hipótesis

Es clásico distinguir en la investigación, o en el método científico, tres etapas: la observación, **la hipótesis** y la comprobación. Reconocemos que la hipótesis es la brújula que guía la generación de conocimiento científico. De tal manera que cualquier investigador está obligado a formular o plantear una o varias hipótesis, que una vez contrastadas le permitirán generar conocimiento científico. De esta forma, las hipótesis más relevantes planteadas para nuestra investigación son:

**Hipótesis 1:** La mayor experiencia y tradición bélica anglosajona (EEUU y Gran Bretaña) a lo largo de la historia contemporánea, así como su ethos y sus aportaciones al desarrollo logístico militar, favorecerán en mayor medida el aspecto previsor, industrial y técnico-logístico que conducirá a la victoria en el conflicto bélico de las Malvinas. Por consiguiente, cabe esperar que:

- 1.1.El tamaño del sector cuaternario británico, así como su capacidad de movilización total (humana, económica e industrial) obtendrá una puntuación muy superior a la de Argentina.
- 1.2.El principio de interdependencia, esto es, el grado de imbricación entre los mandos operativos y los mandos logísticos, así como la importancia que en la elaboración del Plan se le otorga a los objetivos, aspectos y medios logísticos, será mayor en el caso británico.
- 1.3.La cadena de mando y coordinación logística, así como su orgánica, será mayor en alcance y profundidad, y por tanto más compleja y variable en el caso argentino.
- 1.4.En el criterio de planificación, el principio de previsión e información logísticos (estudios preliminares, etc..) obtendrá mayor puntuación en el caso británico.

**Hipótesis 2:** La superior experiencia bélica y logística militar británica hará que no se valore debidamente la amenaza de la voluntad y del “efecto ethos” de Argentina y sus posibilidades de trastocar los cálculos logísticos, obteniendo por ello menores puntuaciones en dicho criterio (previsión de bajas, etc.).

**Hipótesis 3:** Gran Bretaña ganó la guerra gracias al apoyo logístico de los EE.UU., y al embargo logístico de la Comunidad Europea a Argentina, dado que:

- 3.1. Las aportaciones logísticas norteamericanas serán más vitales tanto en alcance como en profundidad para una guerra moderna que las aportaciones de los aliados de Argentina.
- 3.2. La tecnología y armamento embargados por los países de la Comunidad Europea serán de vital importancia en una guerra moderna, afectando gravemente al criterio de vulnerabilidad logística argentina.

**Hipótesis 4:** La posición de Argentina durante la Guerra Fría como país no alineado, aunque perteneciente al bloque occidental y ligado a la lucha contra el comunismo de los EE.UU. a través del TIAR, hará que:

- 4.1. La mayor parte de los medios y tecnología bélica argentina tenga procedencia anglosajona o de otros países principales del bloque occidental/OTAN, y por tanto, el grado de vulnerabilidad logística (en cuanto a la Nacionalización e I+D) frente a un miembro destacado de uno de los bloques hegemónicos, será mayor en el caso argentino.
- 4.2. En consonancia con la hipótesis anterior, ambos contendientes contarán con un nivel de complejidad de sistemas y equipos similar (aunque superior en el británico), no obstante, y de acuerdo también con la hipótesis 1 (experiencia bélica anglosajona), la mejor y más ejercitada logística de mantenimiento anglosajona hará que se produzcan menos fallos y averías en sus sistemas y equipos militares.

**Hipótesis 5:** La falta de geoestrategia nacional argentina hará que los principios/criterios de economía de fuerzas y homogeneidad de medios, tengan mayor puntuación en el caso británico.



**Capítulo 3**

**El descubrimiento y la  
soberanía. Una *iusta causa* para un  
*bellum iustum***



### 3.1. La civilización occidental en el siglo XVII. Concepto, cisma y ethos enfrentados

Podría, en un principio, parecer fuera de lugar iniciar los antecedentes históricos de un conflicto de la segunda mitad del siglo XX, remontándonos varios siglos atrás justo hasta su descubrimiento; sin embargo, si tenemos en cuenta que, según el filósofo Fabrice Hadjadj en su famoso libro sobre la lógica del mal<sup>1</sup>, “el vicio en tanto que vicio no tiene la fuerza de seducirnos. Nuestra voluntad no puede querer el mal por el mal. Para moverla es precisa una cierta apariencia de bien”, es decir, “el mal no es nada bueno en sí, para atraernos siempre tiene que tomar del bien su fachada, ..., para fascinarnos le es necesario disfrazarse de virtud”, el mismo hecho de la atribución del descubrimiento de las Islas Malvinas a uno u otro bando puede convertirse fácilmente en una iusta causa que “disfrace” un vicio oculto pero que justifique y arrastre a las voluntades a lo que ya será considerado por todo un pueblo como un *bellum iustum*, de ahí la importancia de empezar el estado de la cuestión justo en este punto.

Al respecto, dos de los principales libros en lengua española<sup>2</sup> señalan que “el descubrimiento de Malvinas constituye un problema histórico al que no puede darse todavía una solución categórica”, coincidiendo con la tesis de posiblemente uno de los principales libros en lengua anglosajona sobre el tema<sup>3</sup>, que señala que el descubrimiento “are almost equally entitled to credit” tanto para España, Gran Bretaña y Holanda.

No obstante lo anterior, las tres fuentes terminan confirmando la titularidad y soberanía de las islas bajo la Corona Española, si bien las fuentes hispano-argentinas desde el momento de su descubrimiento por el buque español “San Antonio” en 1520 (la fuente más antigua registrada), y la fuente anglosajona desde el Tratado de Utrech de 1713 (aun reseñando que lo que se sabe por cierto es quién puso el primer pie en las islas: el capitán inglés John Strong en 1690, el cual dio el nombre de Falkland al canal entre las islas), ratificada en 1790 con la firma de la convención de Nootka Sound o de San Lorenzo el Real entre España y Gran Bretaña, por la que:

“Se ha convenido también, por lo que hace a las costas tanto orientales y occidentales de la América Meridional y a las islas adyacentes, que los súbditos respectivos no formarán colonias en las partes de estas costas situadas al sur de las mismas costas y de las islas adyacentes ya ocupadas por España”<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> HADJAD, F. *La fe de los demonios (o el ateísmo superado)*. Granada: Nuevo Inicio, 2011, p. 155.

<sup>2</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Vol. 739. Buenos Aires: Círculo Militar del Oficial, 1989, p. 275; BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*. Madrid: San Martín, 1985, p. 30.

<sup>3</sup> HASTINGS, M. y JENKINS, S. *The battle for the Falklands*. Nueva York: Norton & Company, 1983, p. 91.

<sup>4</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 275; HASTINGS, M. y JENKINS, S. *The battle for the Falklands*. Op. cit., p. 91.

Si las principales fuentes coinciden en sus conclusiones, ¿por qué llega a producirse un conflicto que todavía hoy en día sigue sin resolverse? ¿Quién tiene la razón? ¿Quién puede invocar un *polemos dikaios* o *bellum iustum*? ¿De qué parte está el Derecho? Para encontrar estas respuestas deberemos primero retroceder aún más en la historia de los conflictos humanos en la Civilización Occidental, justo hasta la Guerra del Peloponeso del año 403 a.C. entre Atenas y Esparta (un conflicto que, pese a ser muy lejano en el tiempo y el espacio, posee unos extremados paralelismos con la Guerra de las Malvinas, por lo que a menudo lo retomaremos como ejemplo en el estado de la cuestión), donde el excelente narrador bélico Tucídides<sup>5</sup>, para ejemplificar la viva polémica de la época suscitada por los sofistas en torno al derecho y la justicia, y a la relación entre φύσις y νόμος (naturaleza y convención), aprovecha un acontecimiento de las guerras del Peloponeso, el choque de Atenas con la pequeña isla de Melos en el 416 a.C. (otra isla como las Malvinas frente a un Imperio talasocrático como el británico), para mostrarnos en el escalofriante discurso de los embajadores atenienses, las dos clases de Derecho que existían (y comprobaremos que siguen existiendo), y que permitían a un bando proclamar la justicia de su causa, declarar la guerra y pedir el auxilio de los Dioses para el triunfo de sus armas.

La isla de Melos quería mantenerse neutral entre las dos potencias, Atenas y Esparta; Atenas exigía la adhesión de Melos; los atenienses conquistaron Melos, esclavizaron a los hombres y mataron a gran cantidad de mujeres y niños; antes, se reunieron los embajadores de Atenas y de Melos, pudiéndose reducir las dos posturas o argumentos de Derecho de la siguiente forma:

- 1) Los argumentos que aducían los melios representaban lo que se podría llamar el derecho natural, de la familia, no escrito, pero que suele ser aceptado (“Derecho Divino” lo llamaba Sófocles en su obra *Antígona*), es la opinión tradicional y religiosa, aquella que reza que las causas justas y razonables deben triunfar y prevalecer, porque así lo quieren los dioses.
- 2) La otra, la mantenida por los atenienses, es la concepción realista, o la lógica del poder, el derecho positivo o político, la ley de la polis. Los atenienses dicen a los melios:

“Que siempre ha prevalecido la ley de que el más débil sea oprimido por el más fuerte”, y rechazan las razones de justicia porque son “razones que nunca ha puesto por delante nadie que pudiera conseguir algo por la fuerza para dejar de acrecentar sus posesiones. Y son dignos de elogio quienes, aun obedeciendo a la naturaleza humana de dominar a otros, son más justos de lo que corresponde al poder que está en sus manos”. Pero la justificación última del imperialismo ateniense, y el motor que lo impulsa, no es tanto una necesidad basada en la “ley del más fuerte”, el temor o el provecho, sino la gloria de la ciudad. El valor principal, el “bien común” que la

---

<sup>5</sup> ALEGRE, Antonio (introd.). *Historia de la Guerra del Peloponeso*. Barcelona: Ediciones Orbis, 1986, p. 198.



ideología de la ciudad de Atenas pone en juego, tanto para mostrar como necesario el desencadenamiento de la guerra como su mantenimiento, es la gloria que supone el ser la primera potencia, un imperio soberano y sin límites. Esto aparece tanto en el primer discurso de los atenienses en Esparta, como en los discursos de Pericles a sus conciudadanos, especialmente en los dos últimos<sup>6</sup>.

“Las autoridades temporales (Monarquías) estaban llamadas y obligadas a acatar, reconocer y defender el Derecho de Gentes, y a redactar, teniéndolo como base, leyes positivas por las que guiarse la comunidad. Es decir, la Monarquía debía acomodar sus estructuras administrativas a la condición esencial del bautismo católico, norma de valores superiores para la consecución de objetivos”.

“En concreto el modelo español proponía entre otros: La nobleza, no tanto como clase social, sino como modelo de conducta en toda la existencia aplicado a la conducta humana: Al rey la vida y la hacienda se deben dar, pero el honor es patrimonio del alma y el alma solo es de Dios. La tradición, efectuando el tránsito hacia la modernidad de manera natural sin renunciar a lo que constituía su patrimonio. Y, por último, el sentimiento al que la política hispana trató de mantenerse fiel, sintetizado en los versos de Jorge Manrique: este mundo bueno fue si bien usásemos de él como debemos, porque según nuestra fe es para ganar aquel que atendemos; y en las palabras de Santa Teresa de Jesús y San Juan de la Cruz: a la tarde te examinarán en el amor.”

“Contrariamente a lo que se cree habitualmente, en la Edad Media también se hizo ciencia. Pero esta ciencia medieval, independientemente de los contenidos y de los conocimientos concretos, parte de una actitud totalmente distinta del hombre ante la naturaleza. La ciencia medieval, heredera de la aristotélica, es una ciencia contemplativa, totalmente desligada de los intereses prácticos, del control y del dominio. El Renacimiento (siglos XV y XVI) inaugura una nueva actitud: las corrientes neoplatónicas traen consigo una serie de “ciencias” nuevas: la astrología, la alquimia, la teúrgia, la adivinación. Con ellas el ideal ya no es el conocimiento “per se”, sino el control y el dominio”<sup>7</sup>.

Finalmente, y para remarcar de forma terminante el ethos hispano y su diferencia con el europeo, el historiador y sociólogo Julián Juderías<sup>8</sup>, ya en el siglo XX, lo resumía diciendo:

“Nosotros no creemos en la eficacia, ni siquiera en la utilidad del progreso material de Europa, porque ninguno de los inventos, ninguno de los adelantos, ninguna de las facilidades que han aportado a la vida, ha ejercido la menor influencia en el orden más importante, en el orden moral”.

---

<sup>6</sup> RODRÍGUEZ, Juan Carlos. La Historia de la Guerra del Peloponeso de Tucídides. La sinrazón de la Polis. *EPOS* [en línea]. 1998, vol. XIV, p. 7. [Consulta: 04-08-2015]. Disponible en <<http://revistas.uned.es/index.php/EPOS/article/viewFile/10046/9586>>.

<sup>7</sup> OLSINA ALVES, J. Una teoría de la modernidad. *La razón histórica*. 2014, n. 28, p. 12.

<sup>8</sup> JUDERIAS, Julián. *La Leyenda Negra*. Madrid: Atlas, 2007, p. 121.

Del otro lado, el resto de Europa, con Inglaterra, Francia, parte de Alemania y Holanda como países principales (aunque sea Inglaterra en mayor medida y Francia en otro estilo los países-faro de esta nueva civilización), nacida de la herejía protestante (aunque Francia se mantuviera católica por presiones españolas), con un carácter predominantemente talasocrático debido a la preponderancia del imperialismo comercial británico, y cuya religión se concreta en el llamado Liberalismo, que se puede resumir en la fórmula *cuius regio, eius religio*, es decir, la sumisión de la religión a la política; el cual presenta las siguientes características principales<sup>9</sup>:

“En último término es la libertad gnóstica. Es la pretensión originaria de nuestros primeros padres (Adán y Eva) de ser como Dios, convirtiéndose en autores del bien y del mal, de lo justo y lo injusto. Y ha encontrado un clima cultural particularmente favorable para proponerse de nuevo y desarrollarse con la doctrina protestante que marca la opción fuerte y decidida en favor del racionalismo desde cualquier ángulo. Una utopía, sobre la que se han construido distintas doctrinas morales y teorías políticas”.

“La libertad liberal, propiamente hablando, es la “libertad negativa”, esto es, la libertad ejercitada con el solo criterio de la libertad, esto es, sin ningún criterio. Pretende siempre afirmar la libertad respecto de Dios y la liberación de su ley en el intento de afirmar la voluntad/poder sin criterios y, al máximo, admitiendo aquellos criterios y sólo aquellos que de ella derivan, y que –al depender de ella– no son propiamente criterios”.

“Lo que significa que el liberalismo, exaltando la subjetividad, anula no sólo al sujeto sino también su conciencia moral. Está constreñido a hacerlo al haber asumido la “libertad negativa” como libertad, es decir, al considerar que la libertad no es sólo el valor más alto sino que sólo es posible cuando se libera de la verdad. Exactamente lo opuesto de cuanto enseña el Evangelio, según el cual, en cambio, es la verdad la que hace libres”.

“Todos, en suma, tendrían derecho –como repite también Marcello Pera– de “escoger y perseguir la propia concepción del bien”, incluso cualquier concepción (comprendida la definida religiosa) siempre que sea compatible con las normas políticas públicas. La autonomía liberal sería originaria, esto es, de derecho natural. El relativismo, pues, sería de derecho natural: nadie tendría título –se afirma– para imponer ninguna visión; al no ser ninguna mejor que las demás, todas tendrían el derecho de afirmarse”.

“Si ese es el fin de la comunidad política, ésta no puede separar público y privado, sino que debe ejercitar el poder respetando su criterio intrínseco, que brota no de la libertad de hacer lo que quiere sino de la necesidad de obrar según la verdad de las cosas. Cuando, al contrario, se insiste en la afirmación según la cual la libertad consiste en poder hacer lo que se quiere en vez de obrar como se debe, está la certeza de que antes o después (y más antes que después) se acaba en el Estado totalitario o en el Estado anárquico (contradicción en los términos

---

<sup>9</sup> CASTELLANO, D. Qué es el liberalismo. *Revista Verbo*. 2010, n. 489-490, p. 17.

aparentemente): el primero ha representado la experiencia del “Estado fuerte” de la modernidad (el Estado teorizado por Rousseau y por Hegel, para entendernos); el segundo ha representado la experiencia del “Estado débil”, agnóstico, neutral, servidor de toda opción individual (realizado, al menos parcialmente, en las democracias y por las democracias de distintos países occidentales contemporáneos)”.

“La tercera consecuencia viene dada por la aceptación del conflicto como presupuesto de la vida asociada y como método de solución de los problemas que ésta levanta. Para la solución de los problemas, una vez más, se recurre al poder y no a la razón. El conflicto, impuesto por la doctrina politológica del Estado (entendido no como institución sino como proceso), se desarrolla dentro de las instituciones y por medio de las instituciones. No es casual que en los manuales de derecho público se afirme, ahora, por ejemplo, explícitamente que el Parlamento es (o es también) el lugar de composición de los intereses. No el lugar, pues, para individuar soluciones razonables y justas, sino el lugar donde se produce el “balanceo” de las fuerzas (partidistas, sociales, económicas, etc.), un enfrentamiento- encuentro que serviría para neutralizar otros tipos de conflicto a través de la creación de un orden político-jurídico coincidente con las representaciones contingentes de la idea de orden que las mayorías expresan continuamente sobre la base de la imposición de sus decisiones como actos de voluntad/poder, no sobre la base de la individuación (fundada o infundada poco importa por ahora a este respecto) del orden político-jurídico; más aún, se renuncia a la búsqueda de este orden que representa la condición de la posibilidad de sus representaciones porque la verdad (incluso sólo su búsqueda) debe ser absolutamente expulsada de la esfera moral, política y jurídica”.

“El liberalismo, con su doctrina del *laissez-faire*, prepara el camino al capitalismo al liberar a las fuerzas económicas de las restricciones del Antiguo Régimen, ..., y antes de plasmarse en acontecimientos históricos concretos (fundación Estados Unidos o Revolución Francesa) es desarrollado teóricamente por una serie de pensadores, todos anglosajones, como Locke, Hume, Bacon, y Smith. Toma al individuo como sujeto político, lo supone sujeto a unos derechos inalienables por el mero hecho de existir y lo supone también sometido a estímulos económicos, dispuesto siempre a actuar para maximizar sus beneficios”<sup>10</sup>.

“Reyes y príncipes en toda Europa, aspiraban a completar la misma fórmula protestante: *cuius regio, eius religio*. Es decir, la sumisión de la religión a la política. Lo que en 1700 Europa rechazaba, refiriéndolo a España – y así lo explicarán los autores de la Enciclopedia –, era su modelo de vida, aunque prefería referirse al poder hegemónico que durante más de un siglo había intentado ejercer. No, en realidad se trataba de los tres grandes significados que atribuimos al Siglo de Oro”<sup>11</sup>.

“Desde el Renacimiento por obra de los juristas galicanos y teólogos protestantes y con ocasión de las guerras, hay un aumento continuo y rápido del poder central a costa de los poderes periféricos con

---

<sup>10</sup> OLSINA ALVES, J. Una teoría de la modernidad. Op. cit., p. 14.

<sup>11</sup> SUÁREZ, L. *Lo que el mundo le debe a España*. Barcelona: Planeta, 2009, pp. 123-125.

consiguiente detrimento de la libertad de los pequeños; la cual solamente medra cuando el poder está repartido y por ende más o menos equilibrado; o sea, existen “poderes” (no la “división del Poder” de Montesquieu, que es filfa, sino la existencia de poderes heterogéneos con raíz propia; no delegados sino simplemente reconocidos); pues ya vio Esopo que solamente cuando el Lobo y el Zorro riñen, los corderos pueden pasear. Este crecimiento del Poder central condujo al absolutismo regio de hecho. Y después se formuló como de derecho: Hobbes, Jaime II, Voltaire, Hegel. En el llamado Renacimiento había un veneno de paganismo, sensualismo y descreimiento que se desparramó por toda Europa, próspera entonces y cargada de bienestar como un cuerpo pletórico. Ese veneno fue el fermento del Protestantismo; “rebelión de los ricos contra los pobres”, como lo llamó Belloc, que rompió la unidad de la Iglesia, negó el Reino Visible de Cristo, dijo que Cristo fue un predicador y un moralista, y no un Rey; sometió la religión a los poderes civiles y arrebató a la obediencia del Sumo Pontífice casi la mitad de Europa. Las naciones católicas se replegaron sobre sí mismas en el movimiento que se llamó Contrarreforma, y se ocuparon en evangelizar el Nuevo Mundo, mientras los poderes protestantes inventaban el Puritanismo, el Capitalismo y el Imperialismo”<sup>12</sup>.

“Paralelamente a la propagación del Calvinismo y el absurdo absolutismo regio (teórico) una nueva nobleza protestante enriquecida con el despojo de los monasterios jaqueaba a los Monarcas con el tapadillo de la “Libertad” y de “Representantes del pueblo”, temerosa del retorno de la antigua Fe y sobre todo de la restitución, Este nuevo factor político, raíz del actual capitalismo, se beneficia de la reacción libertaria teórica contra Jaime II y su parejero Hobbes, la cual reacción puede simbolizarse toda ella en Locke y Bolinbroke. O sea, nace la teoría de la Libertad de Religión, que en Inglaterra se concreta en seguida en Libertad de Comercio y (mientras no tuvo una flota mayor) Libertad de los Mares. Pero las dos teorías opuestas y extremosas del absolutismo y el individualismo tenían una misma raíz protestante (y por eso se mezclaron en Rousseau) y Dawson las considera una lucha del espíritu luterano y el espíritu calvinista”<sup>13</sup>.

“En el plano empírico era una invención de la oligarquía inglesa y su posterior imperialismo, después adoptada por toda la burguesía europea, cuya meta era el Dinero; esta obsesión de la libertad vino a servir maravillosamente a las fuerzas económicas y al poder del Dinero, que también andaban con la obsesión de que los dejaran en paz. Los dejaron en paz: triunfaron sobre el alma y la sangre la técnica y la mercadería; y se inauguró en todo el mundo una época en que nunca se ha hablado tanto de libertad y nunca el hombre ha sido en realidad menos libre”<sup>14</sup>.

“El protestantismo no sólo constituyó una nueva forma de vida religiosa, sino una moral que determinó la conducta personal como todo tipo de relaciones humanas.” La Reforma no significaba únicamente la eliminación del poder eclesiástico sobre la vida, sino más bien la

---

<sup>12</sup> CASTELLANI, Leonardo. *Esencia del Liberalismo*. Buenos Aires: Nuevo Orden, 1964, p. 131.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

<sup>14</sup> *Ibidem*.

sustitución de la forma entonces actual del mismo por una forma diferente. Más aún: la sustitución de un poder extremadamente suave (el católico), en la práctica apenas perceptible, de hecho casi puramente formal, por otro que había de intervenir de modo infinitamente mayor en todas las esferas de la vida pública y privada, sometiendo a regulación onerosa y minuciosa la conducta individual”<sup>15</sup>.

“Para el protestantismo luterano, valores católicos como la vida monástica carecen de sentido a los ojos de Dios, y, al contrario, constituyen una forma de evasión de los deberes que todo hombre debe cumplir en su vida: su actividad profesional. Este precepto de la valoración del trabajo y de la profesión como norma de vida constituye uno de los pilares sobre los cuales se edifica el capitalismo: la laboriosidad del individuo, su abnegación por el trabajo”.

“Pero quienes diseminaron la nueva ética capitalista con mayor énfasis serían los representantes de las sectas calvinistas, pietistas, metodistas y del movimiento bautista. Estos grupos plantearon como base fundamental de su doctrina la idea de la predestinación: los hombres fueron separados por Dios: 1) un pequeño grupo al cual se le ha concedido la vida eterna, Dios los forma buenos; y 2) a los que condenará, los precipitara a la corrupción, les retirará sus dones y los pondrá bajo el poder de Satanás. Todo ser humano deberá pasar su vida buscando descubrir el designio de Dios, sin que nadie pueda ayudarlo, en la más absoluta soledad. Aquí aparece otro rasgo del hombre del capitalismo: el individualismo desilusionado y deshumanizado”.

“En el luteranismo el individuo está solo frente a una divinidad inescrutable y totalmente “otra”. Carece del apoyo de una Iglesia instituida, y sus propias obras no valen para nada. Solamente la Fe puede salvarle, pero esta Fe debe ser construida a partir de su propia lectura de las Escrituras (libre examen). La única “seguridad” del luterano es el propio convencimiento de que se encuentra en la verdad. Esta “seguridad” subjetiva, posteriormente secularizada, se convertirá en un elemento importante de la metafísica de la subjetividad que caracteriza al pensamiento moderno”.

“La teoría de la predestinación es una radicalización del rechazo luterano de la “salvación por las obras”. El ser humano al nacer ya está predestinado a salvarse o a condenarse en virtud de una decisión inescrutable de la divinidad. Las buenas obras y el éxito profesional y económico no son mérito alguno, sino señal de que se pertenece a los “elegidos”. La teoría de la predestinación tuvo una enorme influencia en el desarrollo del racismo, del capitalismo y de algunos aspectos de la revolución científico-tecnológica. Fue aceptada por otras sectas protestantes (como los pietistas), que han recibido el nombre genérico de “puritanas”. Ello solo se consigue a través del trabajo y de la práctica de una profesión. De esta manera la práctica de una profesión a la que es llamado (Vocación) adquiere una dimensión religiosa”.

“La doctrina de la predestinación se configura como un elemento fundamental en la génesis del “ethos” capitalista. Aunque podría parecer

---

<sup>15</sup> OLSINA ALVES, J. Una teoría de la modernidad. Op. cit., p. 16.

que esta doctrina lleva al quietismo y al fatalismo, ello no es así. El puritano está obsesionado en saber si está entre los elegidos, y, como el éxito profesional y económico se interpreta como una señal de la gracia divina, todos se esfuerzan en obtenerlo”.

“De acuerdo con Alexis de Tocqueville, los puritanos participan en la colonización de Missouri e Illinois como misioneros portadores de la palabra de Dios y la libertad (1981:399). Pero para entonces la idea de la elección providencial había dejado de ser una creencia de conventículo religioso para transformarse en una ideología nacional salpicada de elementos escatológicos (instrumentación providencial de la nación) y positivos (ideales inspirados en la filosofía de las luces: progreso gracias a la ciencia, libertad, igualdad, etcétera). Podemos decir incidentalmente que con estos antecedentes se llega a la concepción de la doctrina del destino manifiesto”<sup>16</sup>.

“Los estadounidenses opinan en buena proporción que los hombres ricos son ricos porque trabajan duro. Entre ellos el rico y la riqueza son percibidos con admiración. Las Iglesias, por su parte, no podrían percibir de otra manera la riqueza y a los hombres ricos. Si el intercambio que está en la base de las transacciones comerciales y de acumulación de la riqueza cuenta con la bendición de Dios (véase la leyenda inscrita en el papel moneda: In God We Trust), ¿por qué sus operadores no podrían contar con el aval de sus Iglesias? Por supuesto que podríamos considerar este último punto como una transposición simbólica de un estado de cosas bien reales pero que en última instancia y gracias a la trascendencia refuerza la admiración del público por la riqueza y por los hombres ricos. Si se invoca a Dios es para moralizar el culto al dólar, el dinero, la riqueza y los ricos. Con ello se logra un efecto cognoscitivo favorable a la “filosofía de la avaricia” y a la economía individual y colectiva”.

Finalizaremos la definición y características del Liberalismo siguiendo de nuevo al historiador Julián Juderías<sup>17</sup> cuando especifica que:

“La característica fundamental de la cultura europea es, y ha sido siempre, en oposición a la que nosotros representamos, eminentemente materialista. Ha antepuesto siempre a los ideales el logro de la riqueza, de las comodidades, del bienestar físico. El progreso moderno, tal y como lo conciben los hombres de hoy, se inicia con la reforma y fue el triunfo del materialismo. Esta idea no es nueva ni nuestra. En el libro de Brocke Adams “La loi de la civilisation et de la decadence” de 1809, declara su autor que el desarrollo de los pueblos depende del dinero y que la reforma triunfó porque fue “el velo más a propósito para encubrir el nuevo ideal, el “hombre económico”. ¿qué es el hombre económico? el hombre económico, cuyo prototipo es dado hallar en los pueblos anglosajones, es aquel cuya única preocupación es el dinero; es aquel para el cual la vida de sus semejantes no significa nada, como no sea un

---

<sup>16</sup> ARRIAGA MARTINEZ, Rafael. Max Weber y la incidencia de la religión en los procesos de estratificación social. *Culturales* [en línea]. Jul./Dic. 2009, vol. 5, n. 10. [Consulta: 25-02-16]. Disponible en <[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1870-11912009000200003](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-11912009000200003)>.

<sup>17</sup> JUDERIAS, Julián. *La Leyenda Negra*. Op. cit., 123.

elemento de riqueza; es aquel que explota a los obreros en sus talleres; que acapara los productos de una industria para venderlos al precio que le conviene, sin que le importe el hambre ni las privaciones de los demás; es aquél que fomenta la explotación de las razas indígenas por tal de que se vendan los cuchillos que fabrica o las telas que se hacen en sus fábricas; es aquel que encubre ingeniosamente sus propósitos bajo el velo de la cultura y del progreso cuando no de la misma libertad”.

“El hombre debe actuar en la vida profesional para obtener la seguridad de su estado de gracia y, en segundo lugar, manifestará una conducta ascética. Son los caminos que le permitirán descubrir si se encuentra en estado de gracia, porque Dios ayuda al que se ayuda a sí mismo. Dios no le pide al hombre buenas obras "sino una santidad en el obrar elevado a sistema". El protestantismo transformó a cada hombre en un monje que cambia el convento por la vida profesional, la oración por el trabajo. De esta forma, la única vía de contacto con Dios, para conocer el estado de gracia, lo constituían los dones que el Ser Supremo le entregaba a los elegidos. Así se forma un hombre austero y ascético que hace del trabajo la razón de su vida. El fin de su existencia es generar riqueza, no para su beneficio sino para asegurarse la vida eterna. El hombre que nace predestinado debe buscar los signos de su salvación: es la misión primordial que tiene en la vida terrenal ¿Cómo Dios le informará si integra el reducido grupo de los elegidos? A través de signos de carácter material, que irá obteniendo a lo largo de su vida laboral. Así surge un nuevo tipo humano cuyo prototipo será el "selfmademan" o moderno "hombre económico": un individuo que vive para trabajar, que debe aprovechar al máximo el escaso tiempo disponible en la tierra, que ahorra y se enriquece, que forma grandes capitales, pero que a su vez ha renunciado a los placeres mundanos. En suma, un empresario ascético y un trabajador eficiente y esforzado que pretende llegar a ser empresario”<sup>18</sup>.

“Fue en Francia donde se dio el paso definitivo: Enrique IV de Francia, por presiones españolas, abandonó el calvinismo y se proclamó católico (“París bien vale una misa”) pero, enemigo radical de España, invitaba a rechazar el programa esgrimido por los monarcas hispanos durante un siglo e invitaba a las otras potencias europeas a combatir y destruir a la Casa de Austria. Fiel a sus orígenes, iba a defender una fórmula intermedia entre el *cuius regio* y el *cuius religio*: el mínimo religioso, como le llamaba Jean Bodin”<sup>19</sup>.

“Los Borbones franceses daban al Estado, y con él a la potestad real, una primacía absoluta sobre la religión, que se convertía en un derecho reconocido y reservado a cada persona particular concreta. El rey cristianísimo aceptaba ahora los decretos de Trento, pero supeditaba los obispos a su autoridad. Finalmente, en 1635 Francia, de la mano del cardenal católico Richelieu decide que Francia no debe mantenerse en el bando católico-Casa de Austria, y decide apoyar a los protestantes para transferir la hegemonía de Europa a Francia. La paz de Westfalia (1648) significaba el rechazo de Europa al modelo presentado y defendido con ahínco por España, triunfando definitivamente el axioma protestante de

---

<sup>18</sup> *Ibidem*.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

que el poder temporal tenía derecho de ofrecer e imponer a sus súbditos la religión o la confesión a que debían someterse. En este modelo, que los autores españoles no aceptaron, se incoaba ya el camino al Absolutismo. Como explicará Hobbes en 1655, la libertad de la persona humana dependerá en adelante de las garantías que pueda ofrecer el Estado, ya que más allá de este poder es imposible moverse<sup>20</sup>.

Al igual que para Tucídides esta diferenciación de *ethos* y de *iusta causa* para un *polemos dikaios* o *bellum iustum* es una de las claves principales que nos va a permitir comprender la sucesión de acontecimientos históricos que van a desembocar varios siglos después en la Guerra de las Malvinas.

### 3.2. Siglo XVIII. Guerra de sucesión española. Guerra de los siete años. Hegemonía marítima británica y primeros asentamientos en Malvinas



**Figura 3.1:** Sátira británica de 1740. Leyenda traducida: “Mientras los españoles construyen castillos en el aire, los británicos le otorgan su importancia al comercio”. **Fuente:** NORTON, John D. *Castles in the Air*<sup>21</sup>.

El siglo XVIII va a suponer el final de la Dinastía de los Austrias en el Imperio Español y su sustitución por los Borbones franceses, de resultas de la Guerra de Sucesión por el trono español (1700-1714), y aunque:

“Tras el Tratado de Utrech en 1713, el control español de sus territorios tradicionales en las Américas (que incluyen las Falklands), fue totalmente

<sup>20</sup> Ibídem.

<sup>21</sup> NORTON, John D. *Castles in the Air* [en línea]. Department of History and Philosophy of Science. University of Pittsburgh. Últ. Act.: 18-04-2018. [Consulta: 21-08-2018]. Disponible en <<http://www.pitt.edu/~jdnorton/Goodies/castles/castle.html>>.



confirmado, esto parece que no hizo mucho para restringir las ambiciones francesas e inglesas”<sup>22</sup>.

De hecho, el Pacto de Familia entre Francia y España va a relegar a esta última a una posición de mero comparsa entre la pugna por el estatus de superpotencia de la época entre Francia e Inglaterra, de la cual saldrá todavía más debilitada.

Así, Inglaterra, en plena expansión como potencia mundial, y fiel a su ethos de talasocracia comercial imperialista (al igual que la Atenas del 403 a.C.), con políticos como William Pitt (férreo defensor de la construcción de un imperio de ultramar británico), tras más de 70 años de claro declive del poder español a escala europea, no estaba dispuesta a seguir aceptando unas condiciones enormemente desventajosas para ellos en lo que al comercio americano se refería, y va a elegir durante este siglo cuidadosamente tres objetivos del vasto Imperio Español en América en los que fundar una colonia: Cartagena de Indias, el estuario del Plata (Buenos Aires) y las islas Malvinas.

Los criterios de elección no son fruto del azar, y coinciden prácticamente al pie de la letra con los criterios atenienses (proporcionados por el oráculo griego, o Parlamento en el caso británico) para que sea posible garantizar la soberanía y autonomía de la colonia<sup>23</sup>:

- “Evitar a los países bastante estructurados en el plano político” (territorios europeos en este caso), aconsejándose atacar en los lejanos virreinos españoles de Hispanoamérica.
- El lugar será de fácil acceso por mar;
- El lugar será fácil de defender (en una isla próxima a la costa, sobre un promontorio o una colina);
- El lugar estará rodeado de un territorio rico;
- El lugar dispondrá de un aprovisionamiento de agua permanente”.

La primera elección, Cartagena de Indias, la ciudad más importante del Caribe continental, a la que llegaban una buena parte de las mercancías del comercio entre España y las Indias, incluyendo los tesoros extraídos de las minas de Potosí, actual Bolivia, y el Perú, era un objetivo muy ambicioso para los británicos, ya que su captura supondría prácticamente la llave de toda Hispanoamérica, y la preparación de la flota y la invasión anfibia fue de magnitudes colosales (fue la mayor flota de desembarco de la historia hasta el desembarco de Normandía), y solo la pericia de uno de los mejores militares de la historia de España, el Almirante Blas de Lezo, al mando de fuerzas infinitamente menores, consiguió desbaratar los planes británicos, así como infringirles una de sus más vergonzosas y humillantes derrotas en el año 1741.

Pero va a ser durante la Guerra de los siete años (1756-1763), una guerra considerada como un auténtico conflicto global, y que enfrentará a dos

---

<sup>22</sup> HASTINGS, M. y JENKINS, S. *The battle for the Falklands*. Op. cit., pp. 95-96.

<sup>23</sup> SANTIAGO ÁLVAREZ, Rosa Aracelia y GARDEÑES, Santiago. Interacción de poblaciones en la antigua Grecia: algunos ejemplos de especial interés para el Derecho internacional privado. *Faventia*. 2002, vol. 24, n. 1, p. 10.

bloques semejantes a la Atenas talasocrática (representada por Inglaterra) y a la Esparta telurocrática (representada por Francia) por el control del mundo conocido, cuando Inglaterra, de la mano del nuevo Primer Ministro William Pitt (que representaba exclusivamente los intereses de la City, es decir, de los comerciantes y financieros)<sup>24</sup>, empieza a mostrar interés en la zona de la actual Argentina, concretamente en el estuario del Río de la Plata. Aunque ya:

“En 1738 fue capturado en Portobelo el espía inglés Coronel Hodgson que en sus informes llama a Buenos Aires la llave del Sud América. Palabras más o menos parecidas las había tenido el Gobernador de Bermudas, Pullen, quien en 1711 durante la guerra de sucesión española había escrito al Conde de Oxford diciéndole que el Río de la Plata era el mejor mundo para formar una colonia inglesa”<sup>25</sup>.

Gran Bretaña y Portugal organizaron una flota combinada en 1763, que fue costada por la Compañía Británica de las Indias Orientales, y la enviaron al Plata con la intención de apoderarse de ambas márgenes del estuario. Acordaron que la Banda Oriental quedaría en poder de Portugal y la Banda Occidental, incluyendo Buenos Aires, sería entregada a Gran Bretaña. Pero, tras llegar al Río de la Plata en enero de 1763 y atacar Colonia de Sacramento, que fue defendida tenazmente por las tropas del gobernador español Cevallos, y perder varios navíos, la escuadra angloportuguesa se retiró de la zona.

Los tratados de paz (Tratado de París de 1763) que pusieron fin a la guerra de los Siete Años que finalizó con victoria británica y la consiguiente imposición de las condiciones de paz, representan el inicio de la hegemonía mundial marítima y comercial británica al haber arrebatado a Francia prácticamente todas sus posesiones coloniales:

“El Reino Unido se quedó con Canadá y todos los territorios al Este del río Mississippi, mientras que España con “el resto” de América. Es importante notar, que en la lista de territorios que requirió el Reino Unido, no se mencionó a las Islas Malvinas cuando impuso su voluntad al dividir los dominios, por lo que se sobreentiende, que las islas Malvinas formaban parte del “resto” de América”<sup>26</sup>.

A la vez que perfilan claramente cuáles van a ser las va a ser las tradicionales Reglas de la política de poder británico:

- “Inglaterra rige el mar.
- La flota británica tiene que tener la potencia suficiente como para asegurar el dominio del mar y así evitar la intervención de otras potencias europeas.
- La política inglesa es el comercio inglés.

---

<sup>24</sup> PELLINI, Claudio. *La Guerra de los Siete Años Causas y Consecuencias* [en línea]. [Consulta: 19-06-15]. Disponible en <<http://historiaybiografias.com/guerrasieteanos/>>.

<sup>25</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 270.

<sup>26</sup> BRESCACIN, C.F. *La verdad histórica sobre los derechos de soberanía argentina en las islas Malvinas. Contestación al documento “Getting it Right: the real history of the Falklands/Malvinas”* [en línea]. [Consulta: 10-06-15]. Disponible en <[http://www.elmalvinense.com/smalvi/2013/Malvinas\\_verdad\\_historica.pdf](http://www.elmalvinense.com/smalvi/2013/Malvinas_verdad_historica.pdf)>.

- El comercio sigue a la bandera.
- Apoderarse de los desfiladeros marítimos y terrestres.
- Dividir a los estados costaneros en cuantas partes sean posibles.
- Luchar para que los grandes países terrestres sean débiles en el mar.
- Vender armamento naval y proveer asistencia naval militar a los países de segundo orden.
- Crear estados paragolpes o tapones entre los países grandes.
- Apoyar a la parte más débil, pero condicionándola con la más fuerte para obtener el equilibrio”<sup>27</sup>.

Pero quizás quien más profunda y claramente ha penetrado en la esencia de la política y estrategia naval británica fue el Almirante norteamericano Mahan (1840-1918), al tratar de explicar en su obra *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, publicada en 1890, de dónde provenía el prestigio y la fortaleza del Imperio británico, afirmando que podía encontrarse la respuesta:

“En la adquisición por parte de los británicos de la supremacía marítima, gracias a lo cual se aseguró (1) un comercio exterior próspero, y (2) una muy buena y eficiente marina mercante capaz de apoyar dicho comercio, así como (3) una potente marina de guerra que podía ir en defensa de los barcos de comercio allá donde se lo necesitase, y también (4) una serie de bases marítimas en donde los navíos podían reabastecerse o ser reparados, y también por cierto, (5) una serie de territorios coloniales que podían proporcionar las materias primas que necesitaba la industria de la metrópoli, así permitiendo satisfacer las necesidades más exigentes de los mercados de consumo en cuanto a productos finos y/o exóticos”<sup>28</sup>.

Es recién finalizada la Guerra de los siete años, y tras los dos duros fracasos anteriores de hacerse con el control de las posesiones españolas en Hispanoamérica, cuando los ingleses van a rebajar el nivel de exigencia de sus ambiciones, y se van a centrar en una de las islas deshabitadas del archipiélago de las Malvinas: la Gran Malvina o Malvina occidental, donde van a fundar Port Egmont en 1765 (la otra isla, Isla Soledad, había sido ocupada por los franceses el año anterior, fundando Port Saint Louis).

La elección de esta isla también obedecía a criterios puramente talasocráticos-comerciales-imperialistas, así lo expresaba en 1740 el navegante George Anson, incendiario del puerto de Paíta (Perú) y saqueador de bajeles españoles, que alcanzara el puesto de Primer Lord del Almirantazgo, al afirmar que:

“Incluso en tiempo de paz su posesión sería una gran consecuencia para esta nación y en tiempo de guerra nos haría los “masters” (señores o amos) de los mares”.

Basándose en que las islas serían un excelente refugio para los buques británicos que cruzaban el Cabo de Hornos, plantando el concepto de las

---

<sup>27</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 270.

<sup>28</sup> *Ibidem*.

Malvinas como una llave marítima para varios El Dorado, expresándose de igual forma el mismo Lord Egmont en 1765:

“Este establecimiento será, indudablemente, la llave del Océano Pacífico; gobernará los puertos y comercio de Chile, Perú, Panamá, Acapulco, en una palabra, de todo el territorio español en aquel mar. Nuestras expediciones a estos lugares serán más lucrativas para nosotros, serán fatales para España y asegurarán los resultados de una guerra futura”<sup>29</sup>.

¿Cuál será la respuesta más probable del ethos español a estas ocupaciones de las islas? ¿La fuerza de la razón y el Derecho, o la razón de la fuerza? Pues como podemos inferir de lo expuesto anteriormente, se van a centrar en una intensa campaña diplomática alegando el Derecho de Gentes:

“Aduciendo en su favor y ante su amiga de entonces, Francia, la “Bula Inter Coetera Divinis Majestati” y la “Dudum Si Quidem” publicadas en 1493 y por la que se concedía a España todas las tierras por descubrir al Oeste de las Azores y a Portugal las tierras al este de dichas islas. Además, España esgrimía el Pacto de Familia de 1761 por el que España y Francia se comprometían a respetarse todo tipo de territorios estuvieran donde estuviesen”<sup>30</sup>.

Y además, también en razón de haber descubierto el archipiélago en 1520. Como las islas Malvinas no habían sido requeridas por Francia a España en el Tratado de París (Francia obtuvo de España la isla Santa Lucía y el permiso de mantener Nueva Orleáns), el soberano francés reconoce los títulos españoles y abandona (tras el pago de una indemnización española por la infraestructura construida por Francia) Port Saint Louis, que cambia su nombre por el de Puerto Soledad, donde se instalan los españoles<sup>31</sup>.

Ahora, junto a las anteriores razones de Derecho esgrimidas por España se sumaban, frente a su reclamación a Inglaterra, la de ser el primer ocupante y colonizador de las islas como cesionaria de las instalaciones francesas en Puerto Soledad y el sistema del llamado Derecho Público Europeo de los siglos XVII y XVIII, cuyas bases en cuanto a reparto de zonas a colonizar y concesiones económicas en los territorios de ultramar, quedaron estructuradas a través de un conjunto de tratados, entre otros los tratados de Madrid de 1670 y de 1713, y los Tratados de Utrech de 1713 y París de 1763.

“De esta forma España se había asegurado convencionalmente, derechos preferenciales para la colonización de las zonas australes. En consecuencia, el asentamiento británico realizado en Port Egmont en 1766 fue violatorio de normas convencionales preexistentes”<sup>32</sup>.

---

<sup>29</sup> HASTINGS, M. y JENKINS, S. *The battle for the Falklands*. Op. cit., p. 97.

<sup>30</sup> BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*. Op. cit., p. 32.

<sup>31</sup> HASTINGS, M. y JENKINS, S. *The battle for the Falklands*. Op. cit., p. 97.

<sup>32</sup> Fundación Malvinas. *Asentamiento británico en Port Egmont* [en línea]. [Consulta: 23-06-15]. Disponible en <[http://www.fundacionmalvinas.org/media/attachments/att\\_3\\_38.pdf](http://www.fundacionmalvinas.org/media/attachments/att_3_38.pdf)>.

¿Cuál será la respuesta más esperable del ethos británico ante las razones del Derecho de Gentes aducidas por España? En efecto, negarse a abandonar su asentamiento (Port Egmont), lo cual ya va a producir, esta vez sí, una intervención militar española que desalojará a los británicos el 8 de junio de 1770 y, aunque tras amenazas de guerra y presiones varias, los españoles restituyan el 13 de septiembre de 1771 a los ingleses:

“(Por algún tiempo) a S.M. Británica la posesión del fuerte y puerto llamado Egmont” dejan claro que “(esto) no puede ni debe afectar en nada la cuestión de derecho anterior de soberanía de las Islas Malvinas, llamadas por otro nombre Falkland”.

Finalmente, el 22 de mayo de 1774 los ingleses evacuaron voluntariamente Puerto Egmont, luego de 8 años de ocupación precaria, dejando una placa en la que testimonian la pertenencia británica de la isla y del fuerte<sup>33</sup>.

Numerosos historiadores de ambos bandos, según reconoce el mismo Foreign Office, suscriben la hipótesis de:

“La existencia en la declaración bipartita antedicha de una cláusula secreta, privada y no oficial, por la que España concedería a Inglaterra la posibilidad de retornar a Port Egmont, para que ésta pudiera, luego de un tiempo prudente, hacer una retirada honorable que salvara las apariencias y mantuviera el orgullo nacional intacto”.

Más aún:

“Creen que esta promesa existió porque no sólo fue transmitida a los embajadores de España y Francia por funcionarios gubernamentales de primera línea del gobierno de Inglaterra (como North y Rocheford) sino que además fue insinuada por el rey Jorge III en persona. Del lado británico al menos, no se ha hallado hasta el presente un testimonio escrito oficial que pruebe esta hipótesis, ni ha sido admitida en público por el gobierno”<sup>34</sup>.

De hecho en un memorándum reservado interno del Foreign Office esta institución admite que:

“Hay evidencia para apoyar la convicción de que una garantía verbal de retirarse de las Falkland fue dada por Lord North en noviembre de 1770. Sin embargo, no puede ser totalmente demostrado. (...) aceptar el hecho de una garantía secreta es destruir definitivamente el caso británico anterior a 1833”<sup>35</sup>.

---

<sup>33</sup> BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*. Op. cit., p. 35.

<sup>34</sup> Fundación Malvinas. *Asentamiento británico en Port Egmont*. Op. cit.

<sup>35</sup> *Ibidem*.

La actitud británica consiste en argumentar que la medida se debió a los efectos de generar economías<sup>36</sup>.

Conviene destacar aquí que las Bulas Papales y el Tratado de Tordesillas no fueron aceptados por el Rey Francisco I de Francia ni por la Reina Isabel I de Inglaterra como “derecho internacional de la época”, pese a que “en la Baja Edad Media los papas se consideraban los únicos árbitros competentes para resolver los conflictos entre reyes cristianos”<sup>37</sup>, ya que las iglesias nacionales (cesaropapismo) de ambos estados no reconocían la jurisdicción suprema del Papa (además español en este caso), ni en asuntos eclesiásticos y mucho menos como árbitro en asuntos temporales (lo que no hace sino resaltar la existencia de esas dos civilizaciones o *ethos* europeos en conflicto), así la bibliografía británica<sup>38</sup> argumenta en su contra:

- Los Aztecas, Incas, Mayas y los otros pueblos originarios de las Américas tenían leyes perfectamente adecuadas a sus sociedades; además, al no ser Católicos no estaban sujetos a la autoridad del Papa.
- El Papa violó el principio legal básico de *nemo dat quod non habet* (“nadie otorga lo que no posee”) – él no tenía la autoridad para “cederle” las Américas a nadie, dado que no le pertenecían. Y el Tratado de Tordesillas violó otro principio legal básico: *pacta tertiis nec nocent nec prosunt* (“los pactos ni dañan ni benefician a terceros”). Los pueblos de las Américas eran terceros, así que el acuerdo no era vinculante para ellos.

Pero hacer esta comparación es caer en una falacia de falsa analogía, al querer comparar el derecho de gentes y las costumbres del siglo XV con los del siglo XX. Es importante reseñar las razones que esgrimen las bulas, en las que se precisan los conceptos del derecho de la época al precisar:

“Que se concede el dominio sobre tierras descubiertas y por descubrir en las islas y tierra firme del Mar Océano, por ser tierras de infieles en las que el Papa, como vicario de Cristo en la Tierra, tiene potestad para hacerlo, sin más condición que la de no perjudicar a otro príncipe cristiano que pudiera tener un derecho reconocido en ellos, ...,decretando la excomunión para todos aquellos que osasen viajar a las Indias por el Oeste sin autorización de los reyes de

---

<sup>36</sup> PASCOE, Graham y PEPPER, Peter. *Historia falsa sobre las Falklands/Malvinas ante la ONU: Cómo la Argentina engañó a la ONU en 1964 – y sigue haciéndolo* [en línea]. [Consulta: 10-06-15]. Disponible en <<http://www.falklandshistory.com/historia-falsa.pdf>>.

<sup>37</sup> PÉREZ COLLADOS, José María. En torno a las Bulas Alejandrinas. Las bulas y el derecho censuario pontificio. *Anuario Mexicano de Historia del Derecho* [en línea]. 1993, vol. 5, p. 249. [Consulta: 19-06-2015]. Disponible en <<https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/anuario-mexicano-historia-der/article/view/29499/26622>>.

<sup>38</sup> PASCOE, Graham y PEPPER, Peter. Más allá de la Historia Oficial. La Verdadera Historia de Las Falklands. Una Respuesta Al Seminario Argentino Del 3 de Diciembre de 2007. *El Malvinense* [en línea]. [Consulta: 19-06-15]. Disponible en <<http://www.malvinense.com.ar/foro/viewtopic.php?p=13666&sid=060fbed210bb11d2fbc6824d2375914d>>.

Castilla, ..., la única contrapartida de la donación es la obligación correspondiente a los reyes de evangelizar las tierras concedidas”.

De hecho, la bibliografía argentina<sup>39</sup> reseña el uso de esta falacia al llamar la atención de que:

“El documento británico critica bajo los preceptos legales de “nemo dat quod non habet” (nadie puede dar lo que no posee) y “pacta tertiis nec nocent nec prosunt” (los pactos ni obligan ni benefician a terceros) a un pontífice católico del siglo XV cuando en pleno siglo XX, el Estado británico decidió expulsar a los habitantes de la isla Diego García en el océano Indico para otorgársela a los Estados Unidos”.

Pese a que hemos comentado que la principal bibliografía británica reconoce la soberanía española de las Malvinas a partir del Tratado de Utrecht de 1713, conviene reseñar que otros autores británicos la niegan<sup>40</sup>, así como también el tratado de 1771 sobre la restitución provisional de Port Egmont<sup>41</sup>, insistiendo en que España no tenía posesión ni derechos algunos en Malvinas en 1713; y que el tratado de 1771, al reseñar que:

“No puede ni debe afectar en nada la cuestión de derecho anterior de soberanía de las islas Malvinas”.

Deja intacta la reclamación de soberanía inglesa. Aunque, como aclara la bibliografía argentina:

“Si, como consecuencia de una interpretación amplísima del convenio de 1771, Gran Bretaña hubiese entendido que había adquirido el derecho de permanecer en el establecimiento furtivamente creado por ella en la Isla Trinidad en 1767, ese derecho nunca pudo extenderse a la isla Occidental, ni mucho menos a la Oriental, donde estaba situado Puerto Soledad”<sup>42</sup>.

Además:

“El argumento británico sobre la continuidad de su ocupación con posterioridad a 1774, ha sido refutado por parte de la doctrina británica, entre otros, por Lord Phillimore quien restó toda relevancia jurídica a la materialización de la existencia de un “animus ocupandi” a través de una placa o de una bandera dejada en el lugar donde existió un asentamiento”<sup>43</sup>.

---

<sup>39</sup> BRESCACIN, C.F. *La verdad histórica sobre los derechos de soberanía argentina en las islas Malvinas*. Op. cit.

<sup>40</sup> LORTON, R. *Answering Brescacin & Getting it Right - the real history of the Falklands* [en línea]. [Consulta: 21-06-15]. Disponible en <<http://es.scribd.com/doc/137686856/Answering-Brescacin-Getting-it-Right-the-real-history-of-the-Falklands#scribd>>.

<sup>41</sup> PASCOE, Graham y PEPPER, Peter. *Historia falsa sobre las Falklands/Malvinas ante la ONU*. Op. cit., p. 3.

<sup>42</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 292.

<sup>43</sup> Fundación Malvinas. *Asentamiento británico en Port Egmont*. Op. cit.

Tras estos tres objetivos fallidos, el final del siglo XVIII va a presenciar varios hechos que tendrán gran repercusión en el futuro de las Islas Malvinas durante el siguiente siglo:

- La independencia de las colonias inglesas en Norteamérica (1775-1783) y el nacimiento de un nuevo poder talasocrático: los Estados Unidos.
- La creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776-1777 por el Rey de España Carlos III, como territorio administrativo escisión del Virreinato del Perú, que integró los territorios de las gobernaciones de Buenos Aires, Paraguay, Tucumán y Santa Cruz de la Sierra, el corregimiento de Cuyo de la Capitanía General de Chile y los corregimientos de la provincia de Charcas, así como también las Islas Malvinas (ver figura 3.2).
- La firma de la convención de Nootka Sound o de San Lorenzo el Real entre España y Gran Bretaña el 25 de octubre de 1790, por lo que este país se comprometió a no hacer ningún establecimiento al sur de las costas ya ocupadas por España, especificando que:

“Se ha convenido también, por lo que hace a las costas tanto orientales y occidentales de la América Meridional y a las islas adyacentes, que los súbditos respectivos no formarán colonias en las partes de estas costas situadas al sur de las mismas costas y de las islas adyacentes ya ocupadas por España”<sup>44</sup>.

---

<sup>44</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 292.





**Figura 3.2:** Territorios del Virreinato del Río de la Plata (color azul) en 1783. **Fuente:** GIMENEZ, J.C. Reinos perdidos<sup>45</sup>.

### 3.3. Siglo XIX. Imperialismo talasocrático anglosajón. Independencia de Argentina

El inicio de las Guerras Napoleónicas en 1792, va a volver a enfrentar militarmente a España (aliada en un principio con Francia) con Inglaterra. Una circunstancia, en la que los británicos van a volver a utilizar la misma estrategia que durante la Guerra de los Siete Años: apoyar a las potencias continentales que se oponen a Francia, y aprovechar su poderío talasocrático para tratar de arrebatar las posesiones españolas en Hispanoamérica.

<sup>45</sup> GIMENEZ, J.C. Reinos perdidos: Gran Confederación de Sudamérica (1820-1824). Últ. Act. 15-03-2012. [Consulta: 21-08-2018]. Disponible en <http://blogsdelagente.com/eneas/2012/03/15/reinos-perdidos-gran-confederacion-de-sud-america-1820-1824/>.

De los tres objetivos que se habían marcado el siglo anterior, Cartagena de Indias quedaba descartado tanto por las lecciones aprendidas en la Guerra del Asiento, como al quedar el Caribe más bajo la influencia del nuevo poder talasocrático estadounidense. Es por ello que los británicos van a resucitar su antiguo objetivo de hacerse con la posición geoestratégica comercial de Buenos Aires y el estuario del Plata y su riqueza natural, produciéndose las expediciones de invasión inglesas a Buenos Aires en 1806 (Comodoro Popham y General Beresford) y 1807 (Almirantes Stirling y Murray y General Whitelocke), que volvieron a terminar en un rotundo fracaso siendo:

“La mayor derrota en los planes de dominación universal, para compensar la pérdida de América del Norte con la conquista de toda la América Hispana, que sufrió Gran Bretaña en toda su historia”<sup>46</sup>.

No obstante, Montevideo era conquistado el 3 de enero de 1807 (Generales Auchmuty y Crauford):

“Arribando 100 barcos mercantes, sin contar 90 transportes de tropas y 20 navíos de guerra, con 200 comerciantes y sus empleados con inmensa cantidad de mercadería. Todo ello da clara cuenta de la importancia económico comercial que asignaban los ingleses a sus dos operaciones militares al Río de la Plata”<sup>47</sup>.

Esta ciudad se mantuvo como colonia inglesa durante unos pocos meses hasta su recuperación por los españoles, durante los cuales, y a pesar de los esfuerzos del Consulado de Comercio de Buenos Aires:

“Las mercaderías inglesas comenzaron a contrabandearse libremente desde Montevideo hasta Buenos Aires vía Quilmes y Ensenada de Barragán, a los puertos del río Paraná, (...) este comercio ilegal se incrementó enormemente en los días anteriores a la retirada británica, lo que aumentó mucho el prestigio del libre comercio en el Río de la Plata”<sup>48</sup>.

Tras estas nuevas derrotas militares, y tras el cambio de bando de España tras el levantamiento del pueblo español en 1808 contra la invasión francesa, los británicos van a cambiar su estrategia, pasando a aplicar los principios 6 “Dividir a los estados costaneros en cuantas partes sean posibles” y 9 “Crear estados paragolpes o tapones entre los países grandes” de sus “Reglas de Poder”, para cambiar el propósito inicial de conquista por el otro de contribuir a la independencia de España constituyendo cuatro países soberanos: Méjico, Venezuela, el Perú y el Río de la Plata, con el objetivo de conseguir:

---

<sup>46</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 292.

<sup>47</sup> *Ibídem*.

<sup>48</sup> ROBERTS, C. *Las invasiones inglesas del Río de la Plata*. Buenos Aires: Emecé, 2000, p. 120.

“Acceso a sus puertos, la navegación de mares hasta ahora cerrados a los europeos y la libertad de comercio en sus ríos, son las ventajas reales a conseguir”<sup>49</sup>.

Como vemos, pese a ser ahora aliados de España, los británicos no van a cejar en sus objetivos materiales y comercial-imperialistas (Lord Wellington causaba tanta o más destrucción que los franceses en la industria de las ciudades españolas que liberaba en la Península), en concordancia con el ethos anglosajón antes explicado.

Las influencias y conversaciones del ministro de Relaciones Exteriores George Canning, y el del alto funcionario del mismo ministerio, Charles Stuart, en 1809, y del presidente de la Comisión de Comerciantes de Londres en Buenos Aires en 1810, el influyente Mister Alex Mackinnon, con personalidades argentinas (abogado Mariano Moreno):

“Permiten afirmar que los ingleses tuvieron intervención en los sucesos del 25 de mayo” (fecha de la independencia de Argentina), así “el 26 de mayo de 1810 a las 11 horas la flamante Junta de Gobierno, por gestiones de Mr Alex Mackinnon, recibía en audiencia privada al comandante de la escuadra de guerra inglesa fondeada en el Plata... cuyos buques saludaron con salvas al nuevo gobierno”<sup>50</sup>.

En este nacimiento “inducido” de Argentina, se constata que en la joven y nueva nación:

“No había perspectiva geopolítica y por lo tanto no podía haber política internacional propia, ..., porque simplemente se ha adherido o cobijado en el avance geopolítico de una potencia o actor internacional mayor, es decir... la incorporación de la Argentina a los designios geopolíticos de Gran Bretaña”<sup>51</sup>.

Reflejo de esta dependencia de Gran Bretaña es el poema satírico que el escritor y sacerdote argentino Leonardo Castellani hace, ya en el siglo XX, del himno patriótico argentino en lo relativo a la fecha de la independencia de España:

“Veinticinco de mayo,  
día del trueno y del rayo,  
último del despotismo,  
y el primero... de lo mismo”

Aunque quizás el mejor reflejo de lo expuesto anteriormente sean las mismas palabras y el “Plan de Operaciones” del citado abogado argentino Mariano Moreno<sup>52</sup>:

---

<sup>49</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 293-294.

<sup>50</sup> *Ibídem*.

<sup>51</sup> LARRIERA, A.M. *Malvinas, Antártida y Atlántico Sur*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur, 2013, p. 113.

<sup>52</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 293-294.

- “La salvación estaba en requerir la ayuda de una gran potencia, en buscar apoyos garantizándolos comercialmente a cambio de influencias internacionales favorables a nuestra seguridad”.
- “Debemos proteger su comercio, aminorarles los derechos, tolerarlos y preferirlos, aunque suframos algunas extorsiones; debemos hacer toda clase de proposiciones benéficas y admitir las que nos hagan... asimismo los bienes de la Inglaterra y Portugal que giran en nuestras provincias deben ser sagrados, se les debe dejar internar en el interior de las provincias, pagando los derechos como nacionales...”

### **3.4. Ocupación británica de las islas Malvinas. La cleruquía del Atlántico Sur**

El periodo comprendido entre 1810 (Independencia de Argentina) y 1833 (año de la ocupación británica de las Malvinas) resulta de tremenda importancia, ya que van a ocurrir una serie de hechos y tratados que van a involucrar a los principales actores de la futura guerra de 1982: Argentina, Inglaterra y los Estados Unidos; los cuales mostrarán lecciones de historia sobre el ethos de cada uno de ellos.

A continuación, analizaremos dichos hechos de forma exhaustivamente cronológica, para mostrar, de forma lo más clara posible, la concatenación de eventos y las causa-efecto creados, a la par que mostraremos las dos versiones de los hechos mantenidas por ambos contendientes hasta la actualidad.

#### **1810-11**

Pese a la Independencia de las Provincias del Río de la Plata, la banda oriental (Montevideo), y las Malvinas, aún estaban en posesión española. Con motivo de los enfrentamientos por dichas independencias, la guarnición española abandona las instalaciones de las Islas Malvinas en 1811 (aunque siguiendo dependiendo de su gobernador español). Dejan una placa testimoniando la pertenencia de las islas a la Corona Española.

No obstante ya el 30 de mayo de 1810, Cornelio Saavedra, Presidente de la triunfante Primera Junta de gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata así como también el primer presidente de la Junta Grande en la que se transformó, ordenó pagar el sueldo al comandante de Malvinas, considerando:

“En adelante el establecimiento de Malvinas como un buque navegando, y a todos los empleados en aquel destino como dependientes del mismo buque, debiendo seguirse la cuenta y razón por la Marina del mismo modo que la de las demás embarcaciones de guerra”<sup>53</sup>.

Sin embargo, la bibliografía anglosajona se limita a reseñar:

---

<sup>53</sup> Archivo General de la Nación. Sala X 2-10-9.

“El traslado de los asentistas españoles al continente, quedando la única administración y justicia la que administraban los capitanes de los buques de pesca de focas y ballenas que por allí pasaban”<sup>54</sup>.

Casualmente la mayoría anglosajones (británicos y estadounidenses) con lo que se da a entender de forma solapada que eran res nullius o que las administraban autoridades anglosajonas.

## 1814

Por el fin de la dominación española sobre las Malvinas en 1814, Argentina hace referencia al Derecho de Gentes al explicar que:

“Por aplicación del principio del *Uti Possidetis Juris* (Poseerás lo que tenías), como herencia de España, pasan a depender de ella”<sup>55</sup>.

Dependiendo su administración (dadas las dificultades del nacimiento de la nueva nación) de la provincia de Buenos Aires, tomándose medidas de forma modesta (permisos caza y pesca, etc.).

Aquí la bibliografía anglosajona<sup>56</sup> vuelve a negar la mayor, basándose en que el antiguo Virreinato español del Río de la Plata, no incluía solo a Argentina, sino también Uruguay, Paraguay, Bolivia, y partes de Chile y Perú, “lo que presenta el problema sobre la identidad del heredero” (aquí el argumento anglosajón no solo está reconociendo casi sin darse cuenta la soberanía española, y el derecho de reclamo de la misma por su estado heredero, sino que cae en la falacia de obviar las fechas y circunstancias en las que se formaron los otros estados que menciona), insistiendo en que “Argentina no heredó un reclamo unitario, a lo sumo sólo medio reclamo”. Luego parece estar reconociendo como legítimo tanto el reclamo como la soberanía española. Tampoco los anglosajones aceptan, en general, el principio de *Uti Possidetis Juris*, para ellos el criterio de soberanía está dado por la ocupación efectiva del territorio (lo cual encaja con los ethos enfrentados y su descripción y características)<sup>57</sup>.

## 1820

Preocupados por la explotación ilegal de ballenas y focas en los mares del Sur, el Gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata envía:

“Al Coronel David Jewett al mando de la “Heroína” que izó el pabellón argentino en las ruinas de Puerto Soledad en nombre de las Provincias

---

<sup>54</sup> HASTINGS, M. y JENKINS, S. *The battle for the Falklands*. Op. cit., p. 103.

<sup>55</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 293-294.

<sup>56</sup> PASCOE, Graham y PEPPER, Peter. Más allá de la Historia Oficial. Op. cit.

<sup>57</sup> Instituto Iberoamérica y el Mundo. Portal Iberoamérica y el Mundo. *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina* [en línea]. [Consulta: 19-06-15]. Disponible en <<http://www.argentina-rree.com/3/3-039.htm>>.

Unidas del Río de la Plata y otorgó concesiones de tierra y explotación de ganado”<sup>58</sup>

Y advirtió a los navíos focueros y pesqueros que sus actividades eran ilegales y que dañaban los recursos naturales locales. Debido a que estos buques eran en su mayoría provenientes de Estados Unidos y el Reino Unido, leyó una declaración bilingüe, en español e inglés, esta última legalizada por el cónsul británico en Buenos Aires<sup>59</sup>, siendo considerado por la bibliografía argentina el primer gobernador o comandante militar del gobierno argentino en las Malvinas.

## 1821

Esta toma de posesión por la Argentina fue publicada tanto en España como en los Estados Unidos en agosto de 1821, sin generar ninguna protesta de Inglaterra.

Se nombra nuevo gobernador argentino de las islas al entonces Teniente Coronel Guillermo Mason<sup>60</sup> desde mayo de 1821 hasta 1822.

## 1823

En 1823, para reforzar la soberanía, y a instancia de los comerciantes Pacheco y Vernet (interesados en asentarse en Malvinas) fue nombrado comandante militar o gobernador de las islas Malvinas D. Pablo Areguati<sup>61</sup>.

Este nombramiento está cuestionado/negado por la bibliografía británica<sup>62</sup>, asegurando que Areguati:

“No fue designado con rango alguno, ni se refirió a si mismo nunca como gobernador ni con ningún otro cargo oficial”.

También en este año los Estados Unidos proclamaban su famosa “Doctrina Monroe”, sintetizada en la frase “América para los americanos”, en la que se establecía que cualquier intervención de los Estados europeos en América sería vista como un acto de agresión que requeriría la intervención de los Estados Unidos (sin embargo, con apoyo y/u omisión por su parte, diez años más tarde las Malvinas serían ocupadas por Inglaterra).

---

<sup>58</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 295.

<sup>59</sup> HOFFMANN, Fritz L. y HOFFMANN, Olga M. *Soberanía en disputa. Las Malvinas/Falklands, 1493-1982*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1992, p. 94.

<sup>60</sup> BATTOLLA, Octavio C. *Los primeros ingleses en Buenos Aires: 1780-1830*. Sevilla: Renacimiento, 2004, p. 83.

<sup>61</sup> GOEBEL, Julius. *La pugna por las islas Malvinas. Un estudio de la historia legal y diplomática*. Yale: Yale University Press, 1983, pp. 114-115.

<sup>62</sup> PASCOE, Graham y PEPPER, Peter. *Historia falsa sobre las Falklands/Malvinas ante la ONU*. Op. cit., p. 3.

## 1825

En 1825 se firma el “Tratado de Amistad, Comercio y navegación” (aún en vigor) entre Inglaterra y las Provincias Unidas del Río de la Plata (actual Argentina), en la que a la vez se reconoció su independencia, y en ambos actos tampoco se hizo referencia alguna a la ocupación de las islas en 1820 por parte de Argentina.

Ese mismo año de 1825, Argentina concede a Jorge Pacheco y a su socio Luis Vernet el derecho a explotar ganado vacuno y pesca en la Isla Soledad. Un primer intento de Pacheco por establecerse en las islas fracasó.

## 1826

El segundo intento, realizado personalmente por Vernet, tuvo éxito en 1826. De modo que hasta esta fecha no había existido un establecimiento de las Provincias Unidas en las islas.

## 1828

Poco más tarde, a principios de 1828, a raíz de un informe enviado a Buenos Aires por Vernet, el gobierno de Buenos Aires le concedió el derecho exclusivo de pesca en las aguas adyacentes y amplió la concesión de Pacheco.

## 1829

El 10 de junio de 1829, Vernet fue nombrado con el cargo de Primer Comandante Político y Militar de las islas. El texto del decreto es importante porque en él se exponen claramente los presupuestos del gobierno del Río de la Plata que justifican la posesión del archipiélago:

“Cuando por la gloriosa revolución del 25 de mayo de 1810 se separaron estas provincias de la dominación de la Metrópoli, la España tenía una posesión material en las islas Malvinas, y de todas las demás que rodean al Cabo de Hornos, incluso la que se conoce bajo la denominación de Tierra del Fuego, hallándose justificada aquella posesión por el derecho del primer ocupante, por el consentimiento de las principales potencias marítimas de Europa y por la cercanía de estas islas al Continente que formaba el Virreynato de Buenos Aires, de cuyo Gobierno dependían. Por esta razón, habiendo entrado el Gobierno de la República en la sucesión de todos los derechos que tenía sobre estas Provincias la antigua metrópoli, y de que gozaban sus virreyes, ha seguido ejerciendo actos de dominio en dichas islas, sus puertos y costas a pesar de que las circunstancias no han permitido ahora dar a aquella parte del territorio de la República, la atención y cuidados que su importancia exige, pero siendo necesario no demorar por más tiempo las medidas que pueden poner a cubierto los derechos de la República, haciéndole al mismo tiempo gozar de las ventajas que pueden dar los productos de aquellas islas, y asegurando la protección debida a su población; el Gobierno ha acordado y decreta:

Artículo 1º: Las islas Malvinas y las adyacentes al Cabo de Hornos en el Mar Atlántico, serán regidas por un Comandante Político y Militar, nombrado inmediatamente por el Gobierno de la República”<sup>63</sup>.

En el momento del reclamo británico la caza de focas había alcanzado un grado tal de depredación que Vernet a partir del 30 de agosto de 1829 comenzó a comunicarles a los capitanes de los buques pesqueros en el área las nuevas disposiciones por medio de una circular. Es importante recordar que se le había otorgado a Vernet el derecho exclusivo de la caza de focas, por lo que una disminución en las loberías afectaba directamente sus intereses. Por este motivo, las actividades debían cesar de inmediato bajo amenaza de ser apresados y enviados a Buenos Aires para ser juzgados<sup>64</sup>.

Paradójicamente, al mismo tiempo que el gobierno argentino nombraba a Vernet gobernador, en las islas Británicas otros ingleses habían comenzado a interesarse nuevamente por las Malvinas:

En 1829 el Teniente Langdom de la Armada Real escribe la siguiente carta al señor Th. Potter Macqueen, sugiriéndole particularmente la ocupación de las Malvinas:

“...He podido comprobar la necesidad de instalar una Colonia en las Islas Malvinas, con el objeto de proporcionar agua y provisiones o reparaciones a los barcos que vuelvan por dicho camino, ..., lo cual podría llevarse a cabo con un plan similar y con menos costo que la que se fundó en la Isla Ascensión..., conozco su influencia en alguno de los miembros del gobierno de Su Majestad y presiento que su gestión será inmediatamente notada y llevada a la práctica”<sup>65</sup>.

También en 1829 una persona de apellido Beckington dirige una carta al Muy Honorable Robert Peel y por su intermedio a Lord Aberdeen que conviene reproducir en su totalidad para entender las motivaciones del ethos británico:

“Vd. sabe bien que mediante las estaciones, fortificaciones o puertos como Heligoland, Gibraltar, Malta, Cabo de Buena Esperanza, Bermuda, etc., Inglaterra domina las costas o entradas del Báltico, Mediterráneo, Levante, Oceano Índico, etc., Vd. no puede menos de saber que hace muchísimos años Inglaterra estableció una Colonia en las islas Malvinas que molestó a España y en consecuencia Inglaterra abandonó dicho lugar. No puede Vd. desconocer que en un pequeño lapso varis repúblicas se formaron en lo que en un tiempo eran territorios españoles, (...) con cuyos Estados este país mantiene un comercio considerable. Por consiguiente, ¿qué interés tiene España para objetar a ello, o qué poder tienen las jóvenes repúblicas para oponerse, o qué derechos tienen los Estados Unidos de Norteamérica para quejarse si Inglaterra erige de nuevo un nuevo depósito o Establecimiento marítimo en la entrada o cerca del Mar del Sur?

---

<sup>63</sup> Instituto Iberoamérica y el Mundo. Portal Iberoamérica y el Mundo. *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina*. Op. cit.

<sup>64</sup> *Ibíd.*

<sup>65</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 301-303.



La estabilidad del poder del Gran Bretaña reside en su comercio y Vd. debe saber que muchas de las autoridades de los Estados Unidos de Norteamérica desean ardientemente estar en guerra con este país y esperan con impaciencia la hora de algún daño o trastorno nuestro para lanzar sobre el océano sus numerosos corsarios;...., ahora le sugeriré que en la plenitud del poder y en la de paz, el Gobierno tan pronto como fuere conveniente tomare posesión de algún puerto con el modesto título de Depósito de Pesquería de Ballenas del Sur y cuya entrada – de ser posible – estuviere defendida contra la intrusión de una fuerza moderadamente fuerte y el cual pudiese, gradualmente transformarse en una pequeña Gibraltar del Sur: ya en las Malvinas, ya en la parte Sud del Continente o en la misma Tierra del Fuego.

Un puerto en esta posición podría quizás estar guarnecido en parte, por un destacamento procedente de algún Regimiento castigado; y en la estación de verano en tiempo de guerra ser el lugar de cita de unos cuantos buques de guerra capacitados para impedir el acceso o salida de buques mercantes y de corso de los Estados Unidos de Norteamérica u otros en los mares del Sur, sería en realidad como guardar el Mar del Sur y aún en la circunnavegación del mundo bajo llave y no estaría distante el día en que estas Repúblicas le tuvieren miedo, (...)

Creo Sr. que estas nuevas Repúblicas son poco más que pasivas en su comercio, pero Vd. ha oído mencionar Congresos Americanos en que los Estados Unidos de Norteamérica debían ser parte; quizás no esté distante el día en que los Estados Americanos se unan mediante una especie de Alianza Federal cuya política puede ser inamistosa con los intereses de este país.

Un establecimiento de esta naturaleza al cortar sus comunicaciones convertiría la política de tal alianza en algo sin importancia.

Yo no conozco lo que es la envidia entre los Estados, pero los Estados Unidos de Norteamérica han dado el ejemplo pues por la fuerza han tomado posesión de la Florida de los españoles y con ello han obtenido uno de los pasos hacia las Antillas. Por lo tanto no podrán quejarse que Inglaterra se posesionare de un puesto solitario en la zona más meridional de los territorios que pertenecían a España en la América del Sur y que limita el Atlántico en región no habitada por españoles”<sup>66</sup>.

También en julio de 1829, el general Wellesley, Duque de Wellington, entonces Primer Ministro escribió:

“He examinado los papeles referentes a las islas Malvinas. De ningún modo me resulta claro que alguna vez hayamos sido titulares de la soberanía sobre las islas”<sup>67</sup>.

---

<sup>66</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 301-303.

<sup>67</sup> *Ibidem*.

## 1831

Este año de 1831 va a resultar crucial para la historia de las islas Malvinas, ya que se va a producir el hecho que va a “justificar” el casus belli de la ocupación británica: la captura en 1831 de tres buques pesqueros norteamericanos, Harriet, Superior y Breakwater, por parte de las autoridades argentinas (Vernet) en las islas, debido a que hacían caso omiso de las restricciones de caza y pesca.

Ante este hecho, tanto el entonces cónsul de los Estados Unidos, George W. Slacum, como su sucesor, Francis Baylies, protestan enérgicamente ante el gobierno de Buenos Aires, y plantean los siguientes ejes fundamentales de actuación:

- No reconocer a Vernet como funcionario del gobierno argentino, calificando sus actuaciones como piratería (“sin embargo, en una carta “private&confidential” al Secretario Livingston, Baylies reconoce la existencia del decreto, conferido por el gobierno de Lavalle por intermediación del General Mansilla”)<sup>68</sup>.
- Reivindicación de completa libertad de acción de las naves pesqueras estadounidenses en todo el Atlántico Sur o “donde quisieran”<sup>69</sup>.
- Negar los derechos de soberanía argentinos basándose en el carácter de su gobierno y sus habitantes, cuyas características resume de la siguiente manera:

“Señor, es una verdad y una tristeza que la gente de estas regiones no tiene idea de ese sentimiento que nosotros llamamos amor al país, la tarea de gobierno es un trabajo y sus cargos son considerados como una clase de empleo para enriquecerse, una suerte de licencia para recibir sobornos. No hay ni consistencia, ni estabilidad, o libertad en esa República Argentina. Las revoluciones de esta gente son insurgencias, su saber son la chicanería y el engaño (chicanery and trick), su patriotismo una jactancia, su libertad una farsa, una tribu de Indios bien organizada tiene mejores nociones de ley nacional, derechos populares y política interna”.

Asegurando que:

“Sus opiniones no están basadas en prejuicios sino que son secundadas por el Señor Fox (representante inglés), por cada francés inteligente y aún por el representante del Brasil quienes (según el norteamericano) califican a los miembros del Gobierno como ¡bárbaros! Como era de esperarse, sus gestiones culminaron con la ruptura de las relaciones diplomáticas entre ambos países durante los siguientes once años”<sup>70</sup>.

---

<sup>68</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 301-303.

<sup>69</sup> *Ibídem*.

<sup>70</sup> Instituto Iberoamérica y el Mundo. Portal Iberoamérica y el Mundo. *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina*. Op. cit.

Estos incidentes van a sumarse a una reunión entre el cónsul estadounidense Slacum y el cónsul británico Parish, en la que este último le informó que “las Provincias Unidas no tenían derechos sobre las islas y que Gran Bretaña nunca había renunciado a sus derechos sobre las mismas” (esta versión de defensa inglesa es justamente la que le niegan a la Argentina en el punto 9 del principal documento justificativo del actual gobierno de las Malvinas)<sup>71</sup>, en vista de lo cual el estadounidense le comunicó a Henry Fox, nuevo representante británico en Buenos Aires que “su gobierno estaba dispuesto a reconocer la soberanía británica” a cambio del reconocimiento de derechos de libre pesca<sup>72</sup>.

A partir de entonces el tándem Slacum-Parish va a desencadenar una serie de respuestas que van a desembocar en la ocupación británica de las Islas Malvinas en 1833 siguiendo al pie de la letra el modelo imperialista comercial de la talasocracia ateniense: la fundación de una cleruquía.

La secuencia de eventos es la siguiente:

En primer lugar, el 19 de noviembre de 1831 el cónsul británico Parish eleva protesta formal contra la ocupación argentina de las Malvinas al ministro de relaciones exteriores Guido.

En segundo lugar, al mes siguiente, el 28 de diciembre de 1831, los Estados Unidos proceden a la primera “expulsión forzosa de los predecesores”, ya que “cada vez que se desciende bajo del nivel griego, un nivel de incendio prueba que la instalación de la colonia no se ha hecho pacíficamente”<sup>73</sup>, por mediación de su cónsul Slacum, al enviar a la corbeta Lexington (enarbolando bandera francesa) al mando del capitán Silas Duncan, a Puerto Soledad, donde una partida desembarcó y saqueó los bienes y propiedades:

“Hizo prisioneros a las personas dejadas a cargo por Vernet, confiscó las pieles, inutilizó mosquetes, munición y pólvora al igual que los cañones, dejando así, la población a merced de quien quisiese atacarlos. Todo en represalia por lo actuado por Vernet sobre las goletas norteamericanas. En un acto de “caballerosidad” inmensurable, el capitán Duncan ofrece “gentilmente” trasladar a quienes temiesen las “represalias de los marinos norteamericanos” que habían sido “perjudicados” por Vernet. Esta situación generó un clima de incertidumbre por el futuro de sus vidas y del asentamiento, por lo que muchos fueron “persuadidos por la exageración” del capitán, que de manera maliciosa y con la única intención de clavar una daga mortal para arrasar con el espíritu de la comunidad y malograr el asentamiento argentino, partió hacia el Río de la

---

<sup>71</sup> PASCOE, Graham y PEPPER, Peter. *Historia falsa sobre las Falklands/Malvinas ante la ONU*. Op. cit., p. 14.

<sup>72</sup> Instituto Iberoamérica y el Mundo. Portal Iberoamérica y el Mundo. *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina*. Op. cit.

<sup>73</sup> SANTIAGO ÁLVAREZ, Rosa Aracelia y GARDEÑES, Santiago. *Interacción de poblaciones en la antigua Grecia*. Op. cit., p. 12.

Plata dejando Puerto Luis con menos de 25 habitantes de los más de 100 que eran originalmente”<sup>74</sup>.

También la bibliografía británica afirma que la Lexington persuadió a unos 40 pobladores a abandonar las islas<sup>75</sup>. Antes de abandonar las islas, el Capitán de la Lexington declara a éstas libres de todo gobierno (*res nullius*) o “propiedad común de todas las naciones”.

## 1832

El día 8 de febrero de 1832 el buque norteamericano arribó al puerto de Montevideo con seis de los prisioneros engrillados y otros en calidad de pasajeros. Todos fueron luego liberados en el puerto.

Entre tanto, el gobierno de Buenos Aires nombró como nuevo gobernador de las Malvinas al Mayor Esteban Mestivier, con el objeto de establecer una colonia penal. Éste, acompañado por 25 soldados, viajó en la goleta “*Sarandí*” y se hizo cargo del gobierno de las Malvinas el día 15 de noviembre de 1832. Nueve días después, la misma nave, al mando de José María Pinedo, partió para realizar un viaje de inspección por los mares y costas de la región.

Mestivier al llegar se dedicó a restituir el orden quebrantado por el ataque estadounidense, reasignó alojamientos y distribuyó provisiones entre la media centena de colonos. Pero era muy estricto y penaba con azotes la falta de disciplina de sus soldados, produciéndose en diciembre un levantamiento de los soldados que culmina con el asesinato del gobernador Mestivier<sup>76</sup>.

La “*Sarandí*”, al regresar a puerto, pone fin a la sublevación y restablece el orden, siendo nombrado nuevo gobernador de Malvinas su capitán José María Pinedo.

Para los Estados Unidos, por boca de su cónsul Baylies, todos estos actos son “ineficaces” y una “negación directa” de los reclamos de Gran Bretaña”.

Por otra parte, Baylies también conjeturaba que:

“Esta medida obligaría a Gran Bretaña a actuar decisivamente dado que ésta no podrá renunciar a un derecho de carácter tan elevado y tan bien fundado como el suyo en favor de esta “pequeña” (*petty*) nación (Argentina) para que sea utilizada con fines de piratería”, ya que, a su juicio, “cualquier colonia que emanare de Buenos Aires y se establezca en las Falklands, se convertirá inevitablemente en pirata” (aunque para

---

<sup>74</sup> BRESCACIN, C.F. *La verdad histórica sobre los derechos de soberanía argentina en las islas Malvinas*. Op. cit.

<sup>75</sup> PASCOE, Graham y PEPPER, Peter. *Historia falsa sobre las Falklands/Malvinas ante la ONU*. Op. cit., p. 4.

<sup>76</sup> FITTE, Ernesto J. *Sangre en Malvinas: el asesinato del comandante Mestivier*. Buenos Aires, 1972, p. 133.

otros autores “la existencia de anarquía en áreas remotas durante el período formativo de un país no necesariamente conduce a la pérdida de soberanía nacional”, ya que sería tanto como decir que el “salvaje oeste” no era de los Estados Unidos)<sup>77</sup>.

No obstante, éste será también un argumento que los británicos alegarán como motivo de ocupación: el ser la única potencia que podía evitar la anarquía y traer el orden y la justicia a las islas, evitando que se convirtieran en un nido de piratas.

Consecuentemente con esto, Inglaterra va a dar el segundo paso para la fundación de la cleruquía: “la ocupación, expulsión del resto de población autóctona e implantación de clerucos-hoplitas”<sup>78</sup>, al solicitar el Almirantazgo británico al Foreign Office en agosto de 1832 enviar al almirante de la zona sudamericana, con el fin de ejercer el derecho de soberanía de la corona sobre las islas.

### 1833

El 2 de enero de 1833 y contando con la inhibición de los EE.UU., arriban a Puerto Soledad, procedentes de la estación naval británica del Brasil, las fragatas británicas Clio y Tyne al mando del capitán de fragata Oslow:

“Quien tras un intenso bombardeo obtiene la rendición de sus habitantes. Seguidamente se trasladan a Port Egmont donde se encontraba la fragata argentina “Sarandí”, cuyo comandante, el teniente coronel de Marina José María de Pinedo, debe rendirse ante su manifiesta inferioridad, siendo obligado a embarcar con toda la colonia argentina y dirigirse al continente”.

Gran Bretaña funda entonces Port Stanley (Puerto Argentino) y se hace de esta forma con el control de las islas<sup>79</sup>.

### 3.5. Principales argumentos de ambos bandos para una *iusta causa* desde 1833 hasta el inicio de la Guerra Fría en 1945

Aunque uno de los principales libros de la bibliografía anglosajona sobre las Malvinas manifiesta que “fue solo un fortuito acto de piratería americana lo que permitió la incautación británica”<sup>80</sup>, tras la protesta del ministro argentino de Relaciones Exteriores Maza en la que comunicó al representante británico que “el gobierno de Buenos Aires no podía ver en ellos sino un “gratuito ejercicio

---

<sup>77</sup> Instituto Iberoamérica y el Mundo. Portal Iberoamérica y el Mundo. *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina*. Op. cit.

<sup>78</sup> SANTIAGO ÁLVAREZ, Rosa Aracelia y GARDENES, Santiago. Interacción de poblaciones en la antigua Grecia. Op.cit., pp. 13-14.

<sup>79</sup> BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*. Op. cit., p. 40; LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 305.

<sup>80</sup> HASTINGS, M. y JENKINS, S. *The battle for the Falklands*. Op. cit., pp. 107-108.

del derecho del más fuerte...para humillar y rebajar a un pueblo inerme e infante”, las principales justificaciones de Inglaterra para la ocupación, aparte de las expresadas anteriormente, se pueden resumir en las siguientes<sup>81</sup>:

- Que Inglaterra continuaba con la jurisdicción que habían ejercido durante el siglo XVIII.
- Que nunca había reconocido derecho alguno del gobierno de Buenos Aires a los nombramientos de Vernet y Mestivier.
- Que las islas se habían convertido en *res nullius*, bajo ninguna autoridad, tanto por el abandono de las islas en 1811, como por la destrucción del asentamiento de Vernet por los norteamericanos en 1831. En consecuencia, ello “permitía la ocupación por parte de cualquier poder que pudiera sostenerla”.

Y aparte de estas explicaciones parciales, se debe mencionar el temor a la creciente competencia del nuevo poder talasocrático estadounidense, basado en la creencia de que los Estados Unidos podrían intentar la ocupación de las islas<sup>82</sup>, como un elemento decisorio más para la ocupación británica (el papel militar de las cleruquías también comprendía el control de los principales aliados de Atenas/Inglaterra), así como el importante papel que, al igual cualquier cleruquía ateniense, esta nueva colonia iba a tener en la vigilancia de las vías de comunicación marítimas y comerciales vitales para el Imperio Británico, empeñado por esas fechas también en la colonización de Australia (por ejemplo las cleruquías de Esciro, Lemnos, Imbros, y del Quersoneso constituían etapas de la ruta del trigo de Escitia Menor, vital para el reavituallamiento de Atenas).

A partir del 17 de junio de 1833 se estableció el patrón de discusiones diplomáticas entre ambos países para los años sucesivos. En esa fecha, Manuel Moreno, representante argentino ante el gobierno inglés, presentó la protesta de su gobierno en la forma de un largo documento escrito tanto en inglés como en francés, conocido como “La Protesta” y que desarrolla los argumentos argentinos expresados anteriormente.

Por parte británica, los principales argumentos de negación de las acusaciones argentinas son los siguientes<sup>83</sup>:

1. Inglaterra no expulsó a la población argentina de las islas, solo a la guarnición militar con sus familias (a las que no considera población genuina al llevar solo tres meses allí desde su llegada con Mestivier). De

---

<sup>81</sup> Instituto Iberoamérica y el Mundo. Portal Iberoamérica y el Mundo. *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina*. Op. cit.

<sup>82</sup> CAILLET-BOIS, Ricardo. *Una tierra argentina. Las Islas Malvinas. Ensayo basado sobre una documentación nueva y desconocida*. Buenos Aires: Peuser, 1948, p. 76; BRESCACIN, C.F. *La verdad histórica sobre los derechos de soberanía argentina en las islas Malvinas*. Op. cit.

<sup>83</sup> PASCOE, Graham y PEPPER, Peter. *Historia falsa sobre las Falklands/Malvinas ante la ONU*. Op. cit., pp. 4-14.

esta manera, discriminando la población según el tiempo de estancia en las islas y la condición o no de militar, no coinciden las cifras con las argentinas que afirman que:

“Con la llegada del pabellón británico, 38 hombres, 13 mujeres y 8 niños debieron partir, representando ni más ni menos, el 73% de los habitantes al día de llegada de la nave británica “Clío””.<sup>84</sup> También se usa la discriminación entre argentinos genuinos (los gauchos) y el resto de pobladores (de otros orígenes), para justificar que ningún argentino fue expulsado, cambiando así el objeto de la discusión, que es la expulsión de toda la colonia bajo soberanía argentina (fuera cual fuese el origen de sus colonos). Se reconoce que, después del acto del Lexington solo quedaban unos 25 habitantes, la mayoría gauchos, a los que, en vez de expulsar, se instó a quedarse para que ayudaran a atrapar el ganado y poder renovar las provisiones de las embarcaciones.

2. Fueron los Estados Unidos los que se llevaron a los colonos de las Malvinas (añadiendo de nuevo la discriminación de que la mayoría no eran argentinos sino de origen europeo).
3. Los habitantes argentinos no opusieron resistencia a los británicos, en referencia a los gauchos que quedaron en las Malvinas (aunque difícilmente se puede entender que 25 gauchos se enfrenten a dos buques de guerra británicos). El episodio posterior de violencia del gaucho Antonio Rivero y varios de sus compañeros es interpretado por los británicos como un asesinato por motivos económicos, mientras que parte de la bibliografía argentina lo considera una lucha por la recuperación de las islas, alegando que, de hecho, durante un año no existió presencia británica oficial en las islas<sup>85</sup>.
4. Inglaterra no reemplazó a los habitantes argentinos con ciudadanos británicos. (Aquí se vuelven a usar criterios de discriminación poblacionales y temporales para llegar a conclusiones predefinidas). En efecto los gauchos argentinos se quedaron y la consideración de ciudadano británico para los clerucos-hoplitas estaba en cuestión hasta en 1982, de hecho<sup>86</sup>.
  - a) Para los británicos, el cleruco-hoplita era un mal necesario para la ocupación física del lugar pero no merecía tener la ciudadanía británica.

“Por ello, los británicos residentes en el territorio nos tildaban de “Kelper” para marcar claramente la división social/intelectual existente entre el funcionario, personal jerárquico, el personal militar británico en

---

<sup>84</sup> BRESCACIN, C.F. *La verdad histórica sobre los derechos de soberanía argentina en las islas Malvinas*. Op. cit.

<sup>85</sup> *Ibídem*.

<sup>86</sup> BETTS, Alejandro. *Pensar Malvinas. Nuestro Mar* [en línea]. 2012. [Consulta: 06-11-2015]. Disponible en <<http://www.nuestromar.org/noticias/05-02-12/%E2%80%9Cpensar-malvinas%E2%80%9D-0>>.

Malvinas y la mayoría de los administradores de los campos malvinenses, oriundos del Reino Unido”, “Hasta 1983, el malvinense nativo no tenía ningún documento de identidad nacional, ni como británico, ni como argentino. Éramos indocumentados y huérfanos de Patria”.

- b) Es más, los hechos empíricos muestran que, según el censo de 2012, el 70 % de los isleños es descendiente de británicos, todos se consideran a sí mismos británicos, definen a la guerra de las Malvinas de 1982 como una “ocupación argentina”, recuerdan con “sensibilidad” el hecho, y cada 14 de junio (cuando la Argentina se rindió) reafirman su identidad británica en el «Liberation Day», es más, durante la guerra de las Malvinas de 1982 desarrollaron:

“Tareas de resistencia y llegaron a combatir contra los argentinos en Monte Longdon. Los kelpers fotografiaron las posiciones argentinas, sabotearon sus líneas telefónicas e instalaciones y los enfrentaron de los modos que pudieron, como negándoles a venderles comida en las tiendas locales. Terry Peck, fue el malvinense más destacado en la guerra por sus actos”<sup>87</sup>.

Comportándose como auténticos hoplitas de refuerzo al ejército británico/ateniense. Incluso el primer ministro británico en 2014, David Cameron, anunció en su mensaje navideño a las islas que los habitantes del territorio recibirían una medalla de honor por “su rol”, “coraje” y “resistencia” contra Argentina en la guerra.

5. Nunca se ha prohibido a los argentinos vivir en las Malvinas, pero casi nadie estaba dispuesto a hacerlo.

Frente a esto se alega:

“El carácter trasplantado de los isleños a través de un control migratorio cerrado y poco transparente con el único objetivo de mantener la ocupación ilegal de las islas, basado en promover la inmigración de población británica, de sus colonias, excolonias o miembros del Commonwealth (conjunto de naciones que comparten lazos históricos con el Reino Unido)”.

A través de<sup>88</sup>:

- a) Una política de enajenación de tierras con gran dependencia de Inglaterra y donde todas las tierras estaban a nombre de británicos (destacándose el monopolio de la Falkland Islands Company).

---

<sup>87</sup> Ibídem.

<sup>88</sup> BASTEIRO, Ariel. Malvinas: hablemos claro sin negar la realidad. *La Razón* [en línea]. 21-12-2014. [Consulta: 19-11-2015]. Disponible en <[http://www.la-razon.com/suplementos/animal\\_politico/Malvinas-Hablemos-claro-negar-realidad\\_0\\_2183781654.html](http://www.la-razon.com/suplementos/animal_politico/Malvinas-Hablemos-claro-negar-realidad_0_2183781654.html)>.



- b) Y el llamado “Falkland Status” al que alude el embajador Denny. Este último es concedido directamente por un colega suyo del Foreign Office, el “gobernador” colonial que representa a la Corona británica en las islas. Es este funcionario colonial quien concede esta categoría que permite residir, votar y hasta ser electo para cargos públicos. Todo ello hace que, en la práctica, el 90% de los habitantes sea de nacionalidad británica, miembros del Commonwealth o territorios dependientes del Reino Unido.
6. Uno de los principales argumentos británico para justificar su soberanía sobre las Malvinas, es la firma de la Convención de Paz de 1850 (también llamado el “tratado Arana-Southern” por los nombres de los firmantes), el cual puso fin al bloqueo y a la intervención armada inglesa en la zona del Río de la Plata (también conocido como Guerra del Paraná) tras:

“El heroico combate de la Vuelta de Obligado y posteriores acciones de armas en Acevedo, San Lorenzo, Tonelero, Quebracho y Ensenada, (donde) el pueblo argentino muestra claramente su decisión ante la intromisión extraña logrando, pese a perder su armada, derrotar políticamente a las potencias europeas”<sup>89</sup>.

El Bloqueo de las escuadras británica y francesa al Río de la Plata tuvo lugar entre el 2 de agosto de 1845 y el 31 de agosto de 1850, cerrando al comercio todos los puertos de la Confederación Argentina y los de la República Oriental del Uruguay, con excepción del de Montevideo.

“La diplomacia inglesa y francesa justificó el bloqueo por la participación del ejército argentino —dependiente del gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas— en la Guerra Grande en Uruguay. Según las potencias interventoras, esa participación era un ataque directo a la independencia de ese país, estaba acompañada de crueldades injustificadas, y perjudicaba los intereses comerciales de Francia y del Reino Unido en la cuenca del Río de la Plata. En la práctica, importaba mucho más a las potencias agresoras obligar a la Argentina y al Uruguay a reconocer a sus ríos interiores (Paraná y Uruguay) como no sujetos a su soberanía y permitirles comerciar libremente a través de estos ríos”<sup>90</sup>.

Según la bibliografía británica<sup>91</sup>, al no hacerse mención alguna de las Malvinas en dicha Convención de Paz, se concluye que este acuerdo internacional certifica que eran británicas, con el acuerdo de Argentina. Aducen también como refuerzo de dicha afirmación, tanto que:

---

<sup>89</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 310.

<sup>90</sup> PERICOLO, Melina. Bloqueo Anglo-Frances. *Lo Justo* [en línea]. 19-10-2015. [Consulta: 19-06-2015]. Disponible en <<http://melinapericolo.wixsite.com/urquiza/single-post/2015/10/19/Bloqueo-AngloFrances>>.

<sup>91</sup> PASCOE, Graham y PEPPER, Peter. *Historia falsa sobre las Falklands/Malvinas ante la ONU*. Op. cit., p. 11.

“El dictador argentino General Juan Manuel de Rosas quería comprar el fin de la intervención de Gran Bretaña en los asuntos del Río de la Plata cediendo el reclamo sobre las Falklands”, como que “el efecto negativo de la Convención de Paz también fue mencionado en el Congreso Argentino el 19 de julio de 1950 por un Diputado, Absalón Rojas, en un agitado debate por el reclamo argentino sobre las Falklands. Rojas culpó al General Rosas por la pérdida de las Falklands ante Gran Bretaña, y se quejó que la restauración de “perfecta amistad” entre Gran Bretaña y Argentina sin hacer mención de las Falklands había sido una grave omisión y una debilidad en el reclamo argentino”.

Como contestación al argumento británico, nada mejor que transcribir íntegra, dada la claridad y alcance de sus planteamientos, la respuesta que se le dio al diputado Rojas según el Diario de Sesiones del Congreso Argentino en 1950<sup>92</sup>:

“No es exacto que Rosas debió incluir en el tratado con Gran Bretaña una reserva sobre las Malvinas.

El tratado Arana-Southern no era un “ajuste general de cuentas”, como dice el señor diputado Rojas, sino un instrumento que servía para poner fin a los motivos que habían promovido el conflicto. El señor diputado Rojas, que no solo no condena, sino que aplaude a los argentinos que en esas trágicas circunstancias se aliaron a los extranjeros en guerra contra la Confederación Argentina, no tiene reparos en criticar a Rosas por la supuesta omisión de la reserva.

De ser exacta la tesis del señor diputado por Santiago del Estero, nuestra situación con Gran Bretaña se debilitaría, por haber dejado pasar una instancia apropiada para la reafirmación de nuestros derechos. Pero ello no es así. A la interpretación del doctor Rojas se opone:

- El artículo 1º, al referirse a las “diferencias” que se solucionan, dice que son aquellas “que han interrumpido las relaciones políticas y comerciales entre los dos países”. El conflicto de las Malvinas no había producido ese efecto.
- En el preámbulo, declara su majestad británica “no tener objeto alguno separado o egoísta en vista, ni ningún otro deseo que ver establecidas con seguridad la paz e independencia de los Estados del Río de la Plata”. No puede verse referencia alguna a las Malvinas.
- Evidencia lo sostenido en los puntos anteriores – que el tratado se refiere solamente a la solución de los problemas creados por la intervención armada, bloqueo, situación de guerra, etc.- el artículo 6º, del que resulta que el gobierno argentino ha estimado condición indispensable la conformidad de su aliado, el presidente Oribe.

---

<sup>92</sup> COOKE, John William. *Acción Parlamentaria*. Tomo 1. Buenos Aires: Colihue, 2007, p. 176. Una explicación parecida se puede encontrar en: BRESCACIN, C.F. *La verdad histórica sobre los derechos de soberanía argentina en las islas Malvinas*. Op. cit.

Si se interpreta que al no hacerse reserva expresa de los derechos argentinos sobre las islas Malvinas se declina la posición sostenida y se acepta tácitamente el derecho inglés, considerándose concluida la “diferencia” existente en ese conflicto, resultaría el absurdo de que tanto la renuncia de derechos argentinos como la consolidación de los derechos ingleses – que resultaría del tratado – quedarían supeditados a la conformidad del presidente Oribe, pues ella es para el gobierno argentino (artículo 6º) “condición indispensable en todo arreglo de las diferencias existentes”.

¿Se puede sostener que, también tácitamente, se le ha dado esa función de árbitro?

- Haciendo la misma argumentación por el absurdo, quien interprete que ha habido omisión al no incluir una reserva de derechos con respecto a las Malvinas, deberá también imputarle con respecto a todos los ríos de navegación interior de la Confederación Argentina, pues, en el artículo 4º, el gobierno de su majestad británica solo reconoce como interior la navegación de los ríos Paraná y Uruguay, con prescindencia del Negro, Colorado, Napostá, etc. Y no cito otros fundamentos, porque con estos es suficiente,

El señor diputado Rojas no atribuye valor alguno a la mención que Juan Manuel de Rosas hacía todos los años, en sus mensajes, al asunto de las Malvinas. Pero es lástima que, después de Caseros, se haya quebrado esa hermosa tradición.

En la época de Rosas, en contra de lo afirmado por el señor diputado Absalón Rojas, está la base jurídica de cualquier reclamación que se haga con respecto a las islas Malvinas. Basta destacar que, al renovarse la cuestión en 1884, treinta años de Caseros, se utilizó como base para sostener el derecho argentino un legajo rotulado “Importante sobre Malvinas”, de puño y letra de Rosas, donde estaban los documentos de la protesta argentina. Nada se agregó a los fundamentos que ya había opuesto Manuel Moreno en su oportunidad como lo establece Groussac en su conocida obra.

He querido traer estos datos al seno de la comisión como una colaboración que, restableciendo la verdad histórica, desvirtúe algunas expresiones suscritas por el señor diputado autor del proyecto a que hago referencia y puede servir de elemento de juicio para cualquier actividad que se desarrolle en defensa de la soberanía argentina sobre las islas retenidas por el imperialismo inglés”.

7. Argentina publicó varios mapas en la década de 1870 y 1880 que no mostraban a las Falklands como territorio argentino, siendo el más importante el de Latzina (Director de la Oficina Nacional de Estadísticas) de 1882, financiado por el tesoro argentino y emitido por el gobierno argentino<sup>93</sup>.

---

<sup>93</sup> PASCOE, Graham y PEPPER, Peter. *Historia falsa sobre las Falklands/Malvinas ante la ONU*. Op. cit., p. 13.

Sin embargo la bibliografía argentina<sup>94</sup> explica que:

“Tras finalizar el período de organización del Estado argentino, a finales de la década de 1870 y principalmente durante 1880, se dio comienzo a la proyección de esfuerzos para delimitar las fronteras con los países vecinos por lo que la necesidad de cartografía oficial comenzó a ser un requerimiento estratégico para que dejen de existir publicaciones particulares sin la certificación oficial del Estado”.

Es sobre 1879 cuando se crea oficialmente la “Oficina Topográfica del Ejército” y, en el ámbito civil, el “Instituto Geográfico Argentino” como: “Una sociedad de aficionados a las cuestiones de mensura o geográficas que, según recita en su acta fundacional, “procurara prestar a la Nación el servicio de trazar una carta de la República Argentina y una Geografía Nacional que salve las deficiencias de las que existen” pero de manera independiente en lo formal respecto al Estado argentino”.

En septiembre de 1884, el Congreso Nacional encomienda al Instituto Geográfico Argentino la conformación de un mapa de la República para ser aprobado y lograr convertirse así en mapa Oficial de la República Argentina. El Instituto dio a conocer la intención de publicar las islas Malvinas como territorio anexo al territorio del Tierra del Fuego. Tras noticiarse, el encargado de negocios británicos en el país, Sr. Monson presentó una carta de consulta fechada el 15 de Diciembre de 1884. En la contestación del 2 de Enero de 1885, el Ministro Ortiz informa que:

“El Gobierno de su Majestad Británica no debería hallar en esto un motivo fundado de protesta, desde que esa inclusión no modifica en nada el estado en que siempre se han considerado las Malvinas, cuya cuestión, como V.E. ha tenido la deferencia de manifestármelo, se halla pendiente y sujeta a la solución de los Gobiernos”.

Donde anexa un Memorándum sobre los antecedentes históricos referentes al caso. Este entredicho diplomático finaliza con la aprobación y oficialización del mapa presentado por el Instituto Geográfico Argentino.

Y con respecto al mapa de Latzina aclara que<sup>95</sup>:

“El Sr. Ricardo Latzina, miembro del Instituto Geográfico Argentino al igual que miembro honorario de la “Royal Statistical Society” de Londres, realizó diversas publicaciones particulares con resultados cartográficos “ambiguos”, ya que en el mapa de 1888 publicado bajo la edición de Felix Lajouane, las islas son incluidas como territorio de Tierra del Fuego, mientras que en otra publicación de 1890 sobre isoterma e isoyetas las coloca de color blanco. Esto puede entenderse como falta de información o consideración política. Más allá de toda especulación, no representan

---

<sup>94</sup> BRESCACIN, C.F. *La verdad histórica sobre los derechos de soberanía argentina en las islas Malvinas*. Op. cit.

<sup>95</sup> *Ibidem*.

publicaciones de ninguna institución oficial encargada del trazado de la cartografía de la República Argentina”.

8. Argentina sí dejó de protestar la posesión de las Falklands por Gran Bretaña.

La bibliografía británica<sup>96</sup> alega que:

“Argentina protestó cada año sin excepción durante 17 años, desde 1833 a 1849, contra la posesión de las Falklands por Gran Bretaña. La última protesta fue el 27 de diciembre de 1849. Después de la ratificación de la Convención de Paz el 15 de mayo de 1850 no hubo más protestas durante 38 años, hasta 1888, y por más de un tercio de siglo (1850 a 1884) Argentina ni siquiera mencionó las Falklands a Gran Bretaña, ni para protestar”, y que “la regularidad de las protestas anuales argentinas hasta 1849 enfatiza la radicalidad del cambio después de la Convención de Paz en 1850”.

No obstante la respuesta argentina aclara que la década 1850 fue una de las más vertiginosas en la historia de Argentina, prácticamente con una importancia similar a la de 1810, concluyendo en ella la etapa de formación y organización de la Argentina actual, mencionando como hecho relevante la Constitución que Urquiza logra convalidar en 1853 luego de la victoria de la batalla de Caseros del 3 de Febrero de 1852, ante lo que se pregunta:

“¿Qué hubiese ocurrido si la mayor preocupación del Estado Nacional no hubiese estado dentro de nuestras fronteras como para dedicarse a solicitar una restitución que todos sabemos no hubiese ocurrido jamás? ¿Acaso fuimos culpables por haber sido débiles al no poseer la maquinaria militar que le permitió al Reino Unido consolidarse como uno de los mayores imperios que la humanidad haya conocido?<sup>97</sup>”.

Además:

“El solo hecho de pretender una supuesta prescripción habla de la inmoralidad de quienes la esgrimen, ya que en el supuesto de haber existido 2 períodos, y estos no se suman, de 34 (1849-1884) y 53 años (1888-1941) cuando el Estado británico, lo hizo por 55 años desde 1774 hasta 1829. ¿Acaso el criterio de aquiescencia rige solo para una parte? ¿Aun cuando quien lo esgrime ha realizado una aquiescencia durante un periodo mayor? El solo hecho de mencionar la palabra prescripción usando como pretexto datos inexactos (en el mejor de los casos) y relativizando los sucesos, habla del grado de hipocresía existente, aun a sabiendas que Argentina era un país que se encontraba endeudada, atada y manejada económicamente mediante el control financiero por

---

<sup>96</sup> PASCOE, Graham y PEPPER, Peter. *Historia falsa sobre las Falklands/Malvinas ante la ONU*. Op. cit., p. 12.

<sup>97</sup> BRESCACIN, C.F. *La verdad histórica sobre los derechos de soberanía argentina en las islas Malvinas*. Op. cit.

parte de bancos dirigidos por capitales británicos dando como ejemplo al Banco de Descuentos”<sup>98</sup>.

### 3.6. Otras consideraciones varias. Uso de las islas durante la Segunda Guerra Mundial

Otras consideraciones al respecto de los dos contendientes son:

- El investigador norteamericano Dr. Julius Goebel Junior publicó en 1927 un estudio de historia legal y diplomática sobre “La pugna de las Malvinas” analizando exhaustivamente el descubrimiento del archipiélago, la ocupación en el derecho internacional, el sistema colonial y el derecho público, el desafío al monopolio español, la organización de las Islas Malvinas, la crisis diplomática y la promesa secreta franco-española, el convenio diplomático y la lucha por la soberanía durante el siglo XIX. En sus conclusiones expresa:

“El derecho que los Estados han forjado a costa de tantos esfuerzos para regir sus relaciones es una herencia demasiado preciosa para que sea corrompida con el fin de disfrazar los designios imperialistas de nación alguna”<sup>99</sup>.

- El bibliotecario del Ministerio de Asuntos Exteriores británico en 1910 era el erudito investigador Gastón de Bernhardt, quien fue comisionado por el Jefe del Departamento América de ese ministerio para realizar un análisis histórico de la disputa argentino-británica. Con fecha 7 de diciembre de ese año elevó su informe a su Jefe, el diplomático Gerald Spicer afirmando que:

“Inglaterra siempre se había negado a someter el caso al arbitraje internacional”. Spicer agregó “que la actitud argentina no está del todo injustificada y nuestra acción ha sido de algún modo un golpe de mano”.

El Jefe de ese departamento en 1936, John Troutbeck afirmaba:

“La dificultad de nuestra posición es que la ocupación de las Islas Malvinas en 1833 fue un procedimiento muy arbitrario y no sería fácil exponer nuestra posición sin presentarnos a nosotros mismos como bandidos internacionales”<sup>100</sup>.

Terminaremos este capítulo citando de nuevo al autor Fabrice Hadjad, al completar su definición de la lógica del mal al afirmar que el disfraz de virtud que debe usar un vicio para atraernos y convencernos:

---

<sup>98</sup> *Ibídem*.

<sup>99</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 312.

<sup>100</sup> *Ibídem*.

“Es tanto más fácil cuanto que no consiste en fingir virtud, sino, para que sigamos estando persuadidos de nuestra rectitud, en separar una virtud de su virtud cónyuge”<sup>101</sup>.

La virtud cónyuge de la soberanía es el Derecho de gentes y de la época en cuestión. Así, cuando la defensa británica recurre a lecturas parciales, a interpretaciones y analogías falsas, o cuando cambia los argumentos de su defensa por tres veces:

“Primero asegurando que Gran Bretaña afirmó una reclamación en 1765 y nunca ha renunciado a ella; en segundo lugar, y después de la II Guerra Mundial, afirmando la doctrina de la prescripción por el paso del tiempo; y la tercera es el principio de autodeterminación de los isleños a decidir a qué nación quieren pertenecer”<sup>102</sup>.

De tal manera que el “son nuestras, por eso las tomamos” se había transformado en “las tomamos, por eso son nuestras”, observan sagazmente los autores británicos Arthur Gavshon y Desmond Rice<sup>103</sup>.

De hecho, con este disfraz de virtud, con esta separación de virtudes, y:

“Contando con la inquebrantable voluntad de los habitantes de las Malvinas de seguir bajo la tutela británica y poseyendo el derecho al veto en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, Gran Bretaña sólo necesita, y es lo que hace, negarse a discutir la cuestión de la soberanía de las islas con Argentina” para mantener su dominio sobre ella<sup>104</sup>.

Finalmente, mencionar el uso provechoso que le dieron los ingleses a las islas Malvinas tanto durante la 1ª Guerra Mundial (para concentrar sus fuerzas navales y derrotar al Escuadrón Alemán del Pacífico al mando de Von Spee el 8 de diciembre de 1914), reseñando las presiones en paralelo al gobierno argentino para entrar en la guerra como aliado de Inglaterra, a lo que el entonces Presidente argentino Dr. Roque Sáenz Peña respondió:

“Devuelvan primero las Malvinas, después conversamos. Y si se demoran en la devolución dentro de algunas décadas seremos tan fuertes como ustedes y las recuperaremos por la fuerza”<sup>105</sup>.

Y ya durante la 2ª Guerra Mundial:

“Los buques ingleses del Escuadrón Naval de las Malvinas libraron la conocida batalla contra el acorazado de bolsillo alemán Admiral Graf Spee en el Río de la Plata. Poco tiempo después resolvió el envío de un

---

<sup>101</sup> HADJAD, F. La fe de los demonios. Op. cit., p. 155.

<sup>102</sup> HASTINGS, M. y JENKINS, S. *The battle for the Falklands*. Op. cit., pp. 107-108.

<sup>103</sup> MARTINEZ, Gabriel. *Historia Jurídica de las Islas Malvinas* [en línea]. [Consulta: 28-06-15]. Disponible en <<http://www.elmalvinense.com/derechos.html>>.

<sup>104</sup> BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*. Op. cit., p. 98.

<sup>105</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 315.

batallón de infantería de segunda línea para la defensa de las islas, cuya guarnición se mantuvo durante toda la guerra”<sup>106</sup>.

---

<sup>106</sup> *Ibíd.*



## **Capítulo 4**

### **De la guerra durante la Guerra Fría**



#### 4.1. Antecedentes y ethos hasta el final de la Segunda Guerra Mundial

El conflicto de la guerra de las Malvinas de 1982, objeto de estudio de esta tesis, se libró durante un período de la Historia conocido como “Guerra Fría”, un término: “utilizado para describir un estado de tensión elevado y continuado cuyo origen hay que situarlo en algún momento entre los años 1946 y 1948”<sup>107</sup>. Cuyos modelos previos para el estudio de este fenómeno pueden ser enfrentamientos geopolíticos anteriores: “como el de Atenas y Esparta en la época clásica, y los imperios británico y ruso en el siglo XIX”<sup>108</sup>, y que durará unos 45 años hasta la disolución de la URSS en 1991.

Sin embargo, y antes de entrar a analizar las principales características de este período histórico, y siguiendo la línea establecida y mencionada en el capítulo anterior por Tucídides, consideramos de tremenda importancia para la comprensión de los hechos históricos que van a dar lugar a la guerra de las Malvinas en 1982, hay que conocer lo que supuso la Guerra Fría. Esto nos servirá, además, para exponer una de las características especiales del periodo: el *ethos* tercerposicionista, sin el cual no se obtendría un estado de la cuestión completo y de la profundidad requerida, y al cual uno de los futuros países beligerantes (Argentina) pertenecerá de forma intermitente durante este período histórico.

#### 4.2. Guerra de bloques defensivos-simaquías

Si hay alguna característica especial que defina la Guerra Fría (aparte, entre otros, de la dialéctica nuclear y la guerra subversiva que se explicarán en el capítulo próximo) es un marco estratégico mundial de geopolítica de bloques, caracterizado por la conformación de alianzas defensivas desde tiempo de paz, con una estructura básica bipolar ortodoxa, con EE.UU. y la URSS como polos y hegemonías, con una profunda impermeabilidad inter-bloques y con una marcada asimetría intra-bloque (relación subordinada de los miembros respecto de la potencia hegemónica). El resto de países no alineados con ningún bloque, o con intentos de formación de nuevos bloques (como será el caso precisamente de Argentina) formaban el llamado tercer mundo, siendo el objetivo geoestratégico de alguno de los dos mencionados bloques.

Resulta de todo punto imprescindible analizar, aun sin entrar en profundidad, los caracteres que en la historia han tenido las “uniones defensivas”, tomando como ejemplo de mejor modelo occidental a la Liga de Delos ateniense del “siglo de Pericles” (caracterizado por el desarrollo de la democracia ateniense, su imperialismo talasocrático y la filosofía de los sofistas), la cual era una simaquía (συμμαχία -“luchar juntos”, en idioma griego) que, en el sentido original del término:

<sup>107</sup> MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Barcelona: Planeta, 2001, p. 214.

<sup>108</sup> *Ibidem*.

“Funciona como una «colaboración para el combate», siendo una alianza militar entre dos o más polis (ciudades-estado independientes) con el objetivo de ir a la guerra contra un enemigo común o proporcionarse socorro mutuo en caso de ataque contra uno de los aliados”<sup>109</sup>.

Teniendo en cuenta el tópico literario de origen bíblico (Eclesiastés, 1.9), atribuido al rey sabio Salomón, según el cual “Nihil novum sub sole”, es decir, “no hay nada nuevo bajo el sol”, esta pequeña relación de características de una simaquía nos ayudará a entender mejor las alianzas militares equivalentes que existieron durante la Guerra Fría, lo cual muchas veces ratificará el citado tópico, dejándonos una sensación de dejávu histórico<sup>110</sup>.

Las principales características históricas de la simaquía imperialista talasocrática ateniense son<sup>111</sup>:

- El mando de las fuerzas y la dirección de las operaciones eran confiadas a uno de los Estados miembros, generalmente el más poderoso, que era denominado el Hegemón ("jefe" o "conductor") de la simaquía.
- Las decisiones teóricamente eran tomadas por un Consejo común (Synedrion) formado por los representantes de los diferentes Estados.
- No era raro que esta alianza, concebida en su origen con fines militares, se extendiera a una organización cuyos miembros se reunieran regularmente para adoptar una posición común en política exterior o para cualquier otro asunto de interés para los socios de la alianza.
- Llegó el momento en que las necesidades de la guerra y la posición preeminente del Hegemón tuvieron por efecto desviar la simaquía de su orientación primera y transformar la colaboración en dominación del miembro más fuerte, tomando decisiones unilateralmente atendiendo a sus propios intereses políticos y económicos. Esto era debido entre otras cosas a:

“Que el equilibrio social que permitía el perfecto funcionamiento del régimen democrático ateniense, se realizaba en su mayor parte gracias al dominio ejercido sobre el mundo egeo mediante la liga ático-delia. De ahí surge la necesidad de mantener a toda costa ese dominio”<sup>112</sup>.

Esto explica expediciones de castigo que se llevaron a cabo por ejemplo contra Samos o contra los calcidios.

---

<sup>109</sup> SÁNCHEZ, Marcos C. *Relaciones internacionales y conflictos de un mundo globalizado: la humanidad ha muerto* [en línea]. [Consulta: 13-08-2015]. Disponible en <<https://datospdf.com/download/relaciones-internacionales-y-conflictos-de-un-mundo-globalizado-la-humanidad-ha-muerto-5a4bb838b7d7bcb74fc68eb4.pdf>>.

<sup>110</sup> MARTÍNEZ RIVAS, Alicia. El imperialismo ateniense. *Revista de Clases Historia* [en línea]. 2009, n. 34, p. 6. [Consulta: 28-06-2015]. Disponible en <<http://www.claseshistoria.com/revista/2009/articulos/martinez-imperialismoateniense.html>>.

<sup>111</sup> *Ibidem*.

<sup>112</sup> *Ibidem*.

- De hecho, era imposible abandonar voluntariamente la simaquía. El acto simbólico de anexión a la simaquía de: “arrojar cada Polis un hierro al mar y comprometerse fielmente a mantenerse unidos hasta que dicho hierro no aflorara a la superficie”. Indica para algunos autores que la simaquía: “se creó como una institución permanente y no sólo para afrontar mejor la amenaza de una nueva invasión persa”<sup>113</sup>.

Las frecuentes tentativas de defección de la liga fueron castigadas y controladas. A veces incluso la represión de estas revueltas no concluía con la recuperación de las “poleis” sino que como castigo incluso se modificaba el status de las mismas dentro de la coalición: por ejemplo Naxos pasó a depender de Atenas y Thasos perdió toda su flota que fue confiscada por Atenas, además, alas expediciones de castigo de las Polis desafectas debían contribuir financieramente los aliados, lo que explica que los griegos pasaran del estatus de aliados, al estatus de sometidos.

- Para mantener todo ello, el Hegemón procedía de manera masiva y regular al envío de población para fundar nuevos establecimientos: las cleruquías y las colonias, las cuales constituían guarniciones o bases militares de importancia crucial en el mantenimiento del Imperio ateniense, no solo para controlar a los principales aliados de Atenas, sino también para vigilar las vías de comunicación-comercio, y particularmente de la ruta del trigo de Escitia Menor cuya importancia era vital para el reavituallamiento de la ciudad: las cleruquías de Esciro, Lemnos, Imbros, y del Quersoneso constituían etapas de esta ruta. Algunas cleruquías son fundadas a petición incluso de los aliados que se aseguran así la ayuda militar ateniense cuando se sienten amenazados.
- Política y económicamente el dominio del Hegemón también se dejaba sentir con todo su peso. Así, por ejemplo<sup>114</sup>:
  - o A partir de año 454 a.C. las competencias de la Asamblea de Aliados pasaron al Consejo de los 500 atenienses.
  - o Atenas trató de imponer su propio sistema democrático de gobierno en los estados aliados, cosa que consiguió en la mayoría de los casos.
  - o En todos estos estados había supervisores y/o inspectores atenienses encargados de dirimir las diferencias surgidas en la aplicación de tratados y por la necesidad de llevar todos los pleitos ante los tribunales atenienses. El establecimiento de este sistema no se hizo bruscamente. En un principio Atenas estableció funcionarios atenienses, en los estados aliados, encargados de supervisar las actividades locales. Más tarde extendió esta responsabilidad a un

<sup>113</sup> Ibídem.

<sup>114</sup> Ibídem.

grupo de ciudadanos privilegiados con derecho de apelación en los tribunales atenienses en caso de juicio. Finalmente, Atenas enviaría a sus propios ciudadanos como funcionarios para garantizar el cumplimiento de los decretos referidos a los aliados, lo que convirtió en algo puramente formal su independencia política.

- o Se obliga a los estados aliados a adoptar los pesos, las medidas y la moneda de Atenas. La moneda griega dominará la cuenca egea y será buscada debido a su alto contenido en plata, permitiendo de esta forma que Atenas se hiciera con todos los productos indispensables.
- Estas medidas se hicieron más drásticas cuando la existencia del Imperio se vio amenazada también desde fuera. En este momento los conflictos internos de los aliados se resolvieron de forma cruel, recurriendo a la esclavización o a la masacre, tal y como ocurrió en la represión de la revuelta de Mitilene por Cleón en el 427 a.C.<sup>115</sup>

Las principales alianzas defensivas o simaquías existentes en la Guerra Fría son: la OTAN, el Pacto de Varsovia, el TIAR (Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca) y el nonato ABC, de los que vamos a reseñar sus más importantes características, con especial mención a aquellas que van a tener una mayor importancia en el futuro conflicto de 1982, lo cual nos permitirá confrontar valiosa información histórica y entender mejor las claves y razones últimas de los hechos históricos del periodo analizado.

### **OTAN y Pacto de Varsovia**

Siendo la Guerra Fría una situación principal de enfrentamiento de los dos ethos vencedores de la 2ª Guerra Mundial (liberalismo capitalista versus marxismo), las principales simaquías de este periodo serán las formadas en torno a los países Hegemonos que representaban dichos ethos: los Estados Unidos de Norteamérica (EE.UU.), que formará la simaquía llamada OTAN, y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (U.R.S.S.), que formará la simaquía llamada Pacto de Varsovia.

La primera de las dos en fundarse será la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte), creada en 1949 por el Tratado de Washington, con la intención de frenar disuasoriamente la expansión comunista (golpe de Praga, bloqueo de Berlín, etc...), y ante la incapacidad manifiesta de anteriores intentos europeos como los tratados de Dunkerque y Bruselas. Supone el compromiso de los Estados Unidos como Hegemón en la defensa militar de las principales democracias liberales capitalistas europeas (aunque contando también con el Portugal tercerposicionista como miembro fundador). Posee un marcado carácter talasocrático. Reseñar que en 1954 la Unión Soviética sugirió:

---

<sup>115</sup> Íbidem.

“Que debería unirse a la OTAN para preservar la paz en Europa, a lo que Estados Unidos y Reino Unido se opusieron, viéndolo como un intento de reducir la acumulación de fuerzas de la OTAN en Europa”<sup>116</sup>.

Al año siguiente, en 1955, y debido al hecho determinante del ingreso de la República Federal de Alemania (RFA) en la OTAN ese mismo año, se va a formar la simaquiá del Pacto de Varsovia, en la que la República Popular China asistió como estado observador. *“El pacto era dirigido por un comité político consultivo bajo tutela soviética. La preponderancia soviética era tan acentuada que este tipo de pactos se han denominado pactos por subordinación”*<sup>117</sup>. La U.R.S.S. era el Hegemón de todos los países socialistas de Europa del Este, y constituía una simaquiá de marcado carácter telurocrático.

“Cuando en 1954, después de la conferencia Dulles-Molotov, se renunció a una diplomacia fluida y de entendimiento, se militarizó el sistema de organizaciones y pactos defensivos que, a la postre, endureció el sistema internacional, como el siglo XVII lo hicieron las fortalezas respecto las fronteras de los estados. Así, surgieron organizaciones como la SEATO, CENTO, ASEAN, pacto chino-soviético etc., que velaban por el blindaje de ambos bloques”<sup>118</sup>.

“En definitiva, el sistema de cerco y contracerco se había regionalizado, lo que provocó que un conjunto de países tratase de desmarcarse de la confrontación y formaron el grupo de países no alineados, ratificando la conferencia de Bandung (1955) sus aspiraciones de descolonización y no alineación. Los líderes de aquel movimiento fueron el Presidente Nasser de Egipto y el Pandit Nehru de la India”<sup>119</sup>.

### TIAR y ABC

Sin embargo, no obstante la definición pura de Guerra Fría como un conflicto Este-Oeste entre los ethos capitalista-comunista, con Europa como principal escenario no bélico (aunque habría otros puntos geoestratégicos a nivel mundial en el que el enfrentamiento bélico sí se realizó, aunque a través de terceros países), es de reseñar que la primera simaquiá creada en orden cronológico de la Guerra Fría (y esto lo analizaremos en profundidad, ya que afecta plenamente a la zona geoestratégica del futuro conflicto por las Malvinas) va a tener por objeto a los países hispanoamericanos, con especial mención e incidencia a Argentina, que será el principal escollo para los planes norteamericanos con respecto a Hispanoamérica durante la Guerra Fría.

Será necesario en un principio retrotraernos en el tiempo y recordar algunas de las doctrinas y hechos de los Estados Unidos sobre el continente americano:

<sup>116</sup> CBC News Online. *NATO: Fastfacts* [en línea]. 21-12-2003. [Consulta: 18-08-15]. Disponible en <http://web.archive.org/web/20040225125521/http://www.cbc.ca/news/background/nato/>.

<sup>117</sup> MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Op. cit., p. 220.

<sup>118</sup> *Ibíd.*

<sup>119</sup> *Ibíd.*

- En 1823 los Estados Unidos proclamaban su famosa “Doctrina Monroe”, sintetizada en la frase “América para los americanos”, en la que se establecía que “cualquier intervención de los Estados europeos en América sería vista como un acto de agresión que requeriría la intervención de los Estados Unidos”, lo que, aún sin una simaquiá formada equivale a autoproclamarse Hegemón del continente americano, siendo conveniente remarcar la advertencia del comerciante y futuro Ministro de Estado chileno D. Diego Portales al respecto: “hay que tener mucho cuidado: para los americanos del norte, los únicos americanos son ellos mismos”<sup>120</sup>.
- En consonancia con su papel de autoproclamado Hegemón, los Estados Unidos van a intentar, al estilo ateniense, implantar su modelo de gobierno (república democrática liberal) en Hispanoamérica (con pueblos y países acostumbrados a la Monarquía como forma de gobierno): “declarando amenaza a cualquier sistema ajeno al que ellos habían adoptado”.

Comenzando con el apoyo al destronamiento del Emperador Agustín I de Méjico el mismo año de 1823, y sabotando todos los intentos de restauración de una monarquía tradicionalista católica ya que:

“No encontraban conveniente la ubicación de una monarquía tan cercana a ellos. Las razones parecían muy simples, las monarquías “se casan” entre sí, y con ello se hacen fácilmente con aliados y poder, cosa que no convenía a la política de expansión territorial estadounidense”.

Expansión que llevaría a cabo a costa del propio Méjico en la guerra de 1846-48 (y que arrebataría a Méjico la mitad de su territorio). Sin embargo, las políticas del presidente liberal Benito Juárez, motivaron una guerra civil mejicana en la que, debido a la Guerra de Secesión Americana, se pudo contar con el auxilio de potencias europeas (en especial la Francia de Napoleón III, interesada en apoyar un estado en América que compitiese con el creciente poderío e influencia estadounidense), derrotándose a la República y proclamándose nuevamente el Imperio Mejicano, que entregaría la corona al archiduque Maximiliano de Austria, de la Casa de Habsburgo. Para el liberalismo republicano protestante anglosajón estadounidense no podría haber sido peor elección. La creación de un Imperio católico tradicionalista, además de la Casa de Habsburgo, una de las casas monárquicas más antiguas de Europa, de tradición abiertamente católica, avalada también por el ejército francés del Emperador Napoleón III, recordaba demasiado a una reedición del recientemente desaparecido Imperio Español y su ethos (hay que recordar el antiguo acrónimo del AEIOU, “Austriæ est imperare orbi universo” o “El destino de los Austrias es gobernar el mundo”, para terminar de entender el potencial enemigo en ethos, poder e influencia

---

<sup>120</sup> FARIÑA VICUÑA, Carmen (ed.). *Epistolario de Diego Portales*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Diego Portales, 2007, p. 76.



que podría significar el Imperio católico Mejicano para el naciente imperialismo liberal estadounidense en el continente americano).

Pero la política de Maximiliano I resultó, en gran parte, contraria y decepcionante tanto a los intereses de Francia (que procedió a retirar su ejército) como a los sectores más conservadores (“se veía a sí mismo como una figura de integración nacional, siendo la justicia y el bienestar de todos sus objetivos más importantes”), lo cual, unido al apoyo de los Estados Unidos (finalizada ya su guerra civil) a la causa liberal republicana encabezada por Benito Juárez, decidió la suerte de Maximiliano I, el cual rehusó partir de Méjico y fue hecho finalmente prisionero por las tropas liberales, las cuales pese a que:

“Todas las cortes de Europa pidieron a Benito Juárez que perdonara su vida, incluso personalidades como el poeta Víctor Hugo y Giuseppe Garibaldi”.

Éste no cedería ante nada, ejecutándolo por fusilamiento en el Cerro de las Campanas de la ciudad de Querétaro, el 19 de junio de 1867<sup>121</sup>.

- En 1899 se proclamaba el “Corolario Rutherford Hayes” a la Doctrina Monroe, de conformidad con la idea de que el Caribe y Centroamérica formaban parte de la “esfera de influencia exclusiva” de los Estados Unidos, en el cual “para evitar la injerencia de imperialismos extra continentales en América, los Estados Unidos debían ejercer el control exclusivo sobre cualquier canal interoceánico que se construyese”, sentado así las bases para una posterior apropiación del Canal de Panamá.
- En 1904, se proclamaba el “Corolario Roosevelt” a la Doctrina Monroe, por el que “si un país americano amenazaba o ponía en peligro los derechos y propiedades de ciudadanos o empresas estadounidenses, el gobierno estadounidense estaba obligado a intervenir en los asuntos de ese país para “reordenarlo”, restableciendo los derechos y el patrimonio de su ciudadanía y sus empresas”, lo que suponía en la práctica, una carta blanca para la injerencia y la intervención de los Estados Unidos en toda Hispanoamérica. Dicho corolario provocó una gran indignación en los dirigentes europeos y en particular en el káiser Guillermo II<sup>122</sup>.
- “El 28 de septiembre de 1945 el presidente estadounidense Harry Truman, un mes después de lanzar las bombas atómicas sobre Japón y obtener la rendición de este país, anuncia la “Declaración Truman” donde establece la soberanía sobre los recursos existentes en la plataforma continental de su país, en una manifestación de soberanía marítima sin precedentes para la época (lógico de esperar por otra parte

<sup>121</sup> BELENKI, A. *La intervención extranjera*. México, Ediciones de cultura popular, 1976, p. 111.

<sup>122</sup> MAUK, David y OAKLAND, John. *American Civilization: an Introduction*. London: Routledge, 2008, p. 67.

de un imperialismo de tipo talasocrático). Era la gran potencia mundial, única nuclear, que ampliaba fuertemente sus recursos marinos”<sup>123</sup>.

Todo parecía indicar que, finalizada la 2ª Guerra Mundial y empezando la Guerra Fría, controlado ya Centroamérica y el Caribe, y ampliada la soberanía oceánica, había llegado la hora para los Estados Unidos de darle forma legal y estructura formal a lo que de hecho era una simaquía panamericana de facto, ampliando efectivamente el control del Hegemón a los países hispanoamericanos del Cono Sur en un tratado que se llamará TIAR (Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca). Pero aquí de nuevo se va a tener que enfrentar el ethos liberal anglosajón con sus más viejos temores: el intento de formación de un nuevo bloque de poder o simaquía económico-defensiva, de la mano y guía del General Perón en Argentina, el cual, según comentaba Luis Alberto Herrera, líder del Partido Nacional Blanco de Uruguay, cuarenta y ocho horas después del éxito electoral de Perón de 1946 que lo llevó a la primera Presidencia, le envió un telegrama que finalizaba con esta frase:

“Hay que realizar el sueño de Bolívar. Hay que formar los Estados Unidos de Sudamérica”. “El modelo sería la conformación de un núcleo duro de aglutinación que pivoteara sobre el triángulo isósceles invertido de Argentina, Brasil y Chile, impulsando una política de integración, apoyo y defensa común fue el eje de la primera política internacional explicitada y desarrollada por la Argentina en la época moderna. Todo ello enmarcado en un mundo polarizado por dos sistemas mundiales de dominación, que avanzaba aceleradamente hacia la superpoblación y superindustrialización. Anticipó con meridiana claridad, que las guerras del futuro serían económicas y despiadadas, por el control de los recursos naturales. Se desplegó entonces no solamente una activa política de integración regional, sobre la base del histórico ABC de 1910, que incluyó un sistema de Tratados de Complementación Económica e Industrialización de América del Sur, sino además una Doctrina de Defensa Nacional (DDN) inédita en nuestro país y en todo el continente con excepción de la gran potencia del norte. En conjunto significó, por primera vez en el espacio americano, la elaboración y puesta en marcha de una estrategia continental para el Atlántico Sur”<sup>124</sup>.

“Este experimento no implicaba por cierto desvincular económica, comercial o políticamente a los países miembros del ABC (o al proyectado Bloque) de las potencias de turno del mundo occidental capitalista, sino configurar un conglomerado que les proveyese la posibilidad de concebir y gestionar una unidad económica y política, en la parte austral de la geografía americana.

Se estimaba que la Argentina debía acumular recursos de poder, complementando racionalmente su economía con los Estados vecinos (en modo especial con Brasil y Chile), con el objeto de negociar en las condiciones menos desfavorables posibles con EUA, su ubicación en la bipolar y estratificada comunidad internacional de posguerra.

---

<sup>123</sup> LARRIERA, A.M. *Malvinas, Antártida y Atlántico Sur*. Op. cit., p. 125.

<sup>124</sup> *Ibidem*.

Es decir que propugnó una autonomía dentro del bloque occidental, pero permaneciendo en el mismo. La autonomía ortodoxa o secesionista es la que implementaron la Yugoslavia de Tito y la Cuba de Fidel Castro, ambos líderes se desvincularon de la política de sus respectivos hegemones (URSS y EUA). La secesión significa el desafío global. El país periférico corta el cordón umbilical que lo unía a la metrópoli sin tener en cuenta, espontánea u obligadamente, los intereses estratégicos de la potencia hegemónica del Bloque del cual se retira. La Argentina de Perón disfrutaba de cierta autonomía dentro del Bloque occidental, aunque nunca respecto de él. En este caso, la élite del país integrante de un Bloque si bien acepta la conducción estratégica de la potencia dominante, discrepa abiertamente con ella en tres cuestiones: a) el modelo de desarrollo interno, que puede no coincidir con las expectativas de la metrópoli; b) en las vinculaciones internacionales, que no sean de carácter estratégico para el Bloque; c) en el deslinde del interés nacional de la potencia hegemónica y el interés estratégico del Bloque”<sup>125</sup>.

Además, dicho ethos se encontraba también fuertemente influido por las ideas del mariscal alemán Colmar Von der Goltz, expuestas en su libro “La nación en armas”, y del que el General Perón era un admirador y estudioso total, pudiendo resumirse su aspecto principal en el hecho de que para él, el concepto de “nación en armas” formulado por Clausewitz ya no alcanzaba para explicar la guerra total en un entorno superpoblado y superindustrializado como el de la guerra fría, proponiendo un nuevo paradigma: La guerra requiere de todas las fuerzas morales y materiales de la nación. Esta doctrina, marcada por un fuerte nacionalismo, supone la construcción y mantenimiento de una industria nacional, ya que:

“Solo es libre el país que es capaz de fabricar sus propias armas, que mantenga a un ejército profesional y bien abastecido, pero (y aquí entra también el aspecto de Justicia Social peronista), de que el Estado promulgue leyes sociales que no exploten al trabajador, ya que un obrero explotado no será nunca un buen soldado ni defenderá su patria si no la considera propia, por lo cual hay que garantizar la educación y salud de los trabajadores, para poder contar luego con soldados sanos y alfabetizados”<sup>126</sup>.

Lo nacional con apoyo popular. Esta doctrina se oponía al liberalismo, proponiendo un Estado soberano económicamente para financiar la guerra, y la realización de censos para conocer la cantidad y calidad de sus habitantes.

La influencia de Von der Goltz llevó a la neutralidad de Argentina durante la 2ª Guerra Mundial, con la consiguiente irritación estadounidense (y

<sup>125</sup> SOSA, A.J. Argentina, Brasil y Chile (ABC): Peronismo y Unidad Latinoamericana. *Asociación Civil Amersur* [en línea] 1982, p. 4. [Consulta: 23-10-2016]. Disponible en <<http://historiadelperonismo.com/wp-content/uploads/ARGENTINA-BRASIL-Y-CHILE-ABC-PERONISMO-Y-UNIDAD-LATINOAMERICANA.pdf>

<sup>126</sup> MATEO, Graciela y CARRERAS DOALLO, Ximena A. La economía social en la Argentina peronista (1946-1955). Una mirada desde el discurso oficial. *E.I.A.L.* [en línea]. 2013, vol. 24, n. 2, p. 99 [Consulta: 23-10-2016]. Disponible en <<http://eial.tau.ac.il/index.php/eial/article/viewFile/661/622>>.

respuestas en forma de boicots y similares), a la vez que impulsará a Argentina a tratar de alcanzar una independencia económica (el ABC) y nacionalizar al máximo la industria argentina (la conocida como 2ª Independencia argentina). Con estos presupuestos será con los que Argentina acuda a las Conferencias de Río de Janeiro y Bogotá en la inmediata posguerra, y en la que obtendrá sonoros fracasos, como veremos más adelante.

En consonancia con esa posición y rescatando la doctrina Storni de 1916, y como respuesta equivalente a la Declaración Truman:

“El presidente Perón dicta el Decreto Nacional 14.708 del 11 de octubre de 1946 donde declara perteneciente a la soberanía de la Nación el mar epicontinental y el zócalo continental argentino, siendo el segundo país del hemisferio en proclamarlo. Se evidenció ya aquí, siguiendo la mejor tradición doctrinaria marítima argentina, la importancia que se le comenzó a dar a la proyección hacia los espacios marinos del sur, las Malvinas y la Antártida. Fue una sorpresiva afirmación de poder marítimo, evidenciando una clara visión geopolítica de los inmensos espacios marítimos del sur”<sup>127</sup>.

Y, añadido a todo lo anterior, dicho bloque (con claras intenciones tanto talasocráticas como industrializadoras) estaría inspirado en el ethos tercerposicionista argentino, siendo por lo tanto antiliberal e impregnado del sentido cristiano-católico de la justicia social.

Sí, de nuevo el fantasma de la Casa de Habsburgo y del ethos hispano-católico (y esta vez con pretensiones talasocráticas e industrializadoras), ya que, de hecho, el único antecedente de política conjunta hispanoamericana en América del Sur:

“Fue el lapso de la monarquía de los Habsburgo de 1580 a 1640. Hubo 60 años de un solo rey para toda la América hispano-lusitana. Felipe II de España fue Felipe I de Portugal. Hubo tres Felipes que gobernaron en las coronas de Portugal y de Castilla y en las Indias Occidentales en su conjunto. Fue un momento fugaz de 60 años, en él existió una política hispanoamericana de la monarquía, unificadora de todo el conjunto. Hubo un momento en que todos estuvimos envueltos en una política común”<sup>128</sup>.

“Esa unidad se rompe desde 1640 y comienza una era conflictiva, donde de alguna forma España y Portugal son secundarias y se ajustan éste a la política inglesa y aquél al pacto de familia borbónico francés. La segunda instancia en que se empieza a recuperar esa política de unidad es en el siglo XX con Perón. De alguna forma se retoma la vieja alianza peninsular de los “Trastámara” y los “Habsburgo”, entre Castilla y Portugal y se intenta recrear en una alianza continental sudamericana,

---

<sup>127</sup> LARRIERA, A.M. *Malvinas, Antártida y Atlántico Sur*. Op. cit., p. 125.

<sup>128</sup> METHOL FERRÉ, Alberto. *La integración de América en el pensamiento de Perón* [en línea]. [Consulta: 21-08-15]. Disponible en <http://www.metholferre.com/obras/conferencias/capitulos/detalle.php?id=7>.

desde la Argentina y Brasil. Es el recomienzo verdadero de una política latinoamericana”<sup>129</sup>.

Frente a estos dos peligros para el liberalismo imperialista capitalista estadounidense al inicio de la Guerra Fría:

- La caída de una Europa destruida tras la 2ª Guerra Mundial bajo la órbita comunista.
- La creación del ABC que vincularía el cono sur americano -a través de Brasil, Argentina y Chile- el centro, el Atlántico y el Pacífico, creando un conglomerado con una cierta autonomía en las decisiones, que permitiese a la Argentina negociar en mejores condiciones su participación en el hemisferio:

“Ya que tan solo la alianza argentino-brasileña hubiese configurado una masa geográfica que los ubicaba en el segundo sitio, en este aspecto, detrás de la Unión Soviética, con un gigantesco mercado y con importantes recursos de poder (principalmente naturales y humanos, (...)) aun no teniendo como objetivo “desalinearse” del bloque occidental, liderado por los Estados Unidos”<sup>130</sup>.

Los intereses del liberalismo estadounidense:

“Son globales y que, en esa instancia histórica, sus intereses y los propios de Europa Occidental eran convergentes, no así los intereses de EUA y los de determinados países de América Latina. Sus intereses globales requerían una Europa Occidental reconstruida y unida, así como una América Latina dividida para mantener y reproducir su supremacía hemisférica”<sup>131</sup>.

“Europa había sido escenario de enfrentamientos como los de 1870/71, 1914/18 y 1939/45. Su desgarramiento y postración debían evitarse, así como el expansionismo de la URSS. En virtud del Plan Marshall, EUA participó en la reconstrucción europea (desempeñando el rol de poder mentor exógeno) socorriendo financieramente a una Europa fragmentada que, por razones de vecindad, podía devenir fácil presa de la URSS. Por el contrario, una Europa unida y comunitaria era la fórmula ideal para derrotar el estancamiento y aventar la “acechanza soviética”. Así es que EUA mantuvo una actitud constructiva ante el condominio franco-germano. Sin embargo, en América Latina tuvo una conducta diferente cuando boicoteó la acción de la CEPAL que convocaba a los países latinoamericanos a seguir políticas de industrialización. En esta parte del mundo, desfavoreció el proceso de integración, contribuyendo a la desunión de Brasil y de Argentina. En Europa atacó las causas del descontento social, mientras que en América Latina, por intermedio de la

---

<sup>129</sup> Ibídem.

<sup>130</sup> SOSA, A.J. Argentina, Brasil y Chile (ABC). Op. cit., p. 19.

<sup>131</sup> Ibídem.

Doctrina de la Seguridad Hemisférica (el TIAR es el primer pacto militar de la guerra fría), procuró combatir los efectos”<sup>132</sup>.

De la importancia de evitar a toda costa esta “vieja amenaza Habsburgo-católica” eran plenamente conscientes los estadounidenses, y así lo manifestaba en 1946 el embajador estadounidense en Argentina, Messersmith, al plantear a su Secretario de Estado que:

“Un bloque regional, por supuesto, sería contraproducente para la unidad americana y no puede ser tolerado; es tan peligroso como la idea que persiste entre muchos latinoamericanos de que la colaboración latinoamericana viene primero [...] Estas ideas deben ser combatidas por todas las repúblicas americanas, pero si concretamos el Pacto de Defensa [...] cualquier pensamiento que pueda haber en la Argentina respecto a un Bloque Austral no será viable [...] [Perón] declaró enfáticamente que no piensa [hacer algo] en ese sentido. Personalmente, dudo que haya abandonado [la idea], pero [...], mientras tanto, podemos lograr concretar el pacto de defensa y eso servirá como un antídoto parcial para [la creación de] cualquier bloque regional en el hemisferio”<sup>133</sup>.

“El pacto de defensa, entonces, no solamente serviría para consolidar el poder de Washington frente a la Unión Soviética y otras potencias europeas con intereses en la región, sino también para evitar que la oleada de gobiernos nacionalistas latinoamericanos pudiera cuajar en un bloque que excluyera al país del norte”<sup>134</sup>.

Es en estas circunstancias, junto con una Europa destruida tras la 2ª Guerra Mundial y en peligro de caer bajo la órbita comunista al inicio de la Guerra Fría, cuando “en el año 1947 se reunió en Petrópolis, Brasil, la conferencia americana para discutir y aprobar un tratado de defensa hemisférico (TIAR) que EEUU impulsaba fuertemente”<sup>135</sup>, cónclave que se había pospuesto dos años “debido a las diferencias entre el gobierno de Truman y el de Perón”<sup>136</sup>, al año siguiente, en 1948 tendría lugar la Novena Conferencia Panamericana en Bogotá (que aprobará la OEA), que ratificará el TIAR aprobado el año anterior y atará económica e ideológicamente de modo inexorable a toda Hispanoamérica al Hegemón liberal.

Como podremos ver en las siguientes conclusiones de ambas conferencias, en las que se expondrán los principales puntos tratados y las estrategias de ambos bloques (representados sobre todo por los Estados Unidos y Argentina), podremos concluir que ni la Atenas de Pericles lo hubiera hecho mejor para dejarlo todo atado y bien atado durante la Guerra Fría.

---

<sup>132</sup> *Íbidem*.

<sup>133</sup> MORGENFELD, Leandro Ariel. Del TIAR a la OEA: Argentina, Estados Unidos y el sistema interamericano. *CONfinés de relaciones internacionales y ciencia política* [en línea]. Ago./Dic. 2010, vol. 6, n. 12. [Consulta: 21-08-15]. Disponible en <[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1870-35692010000200002](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-35692010000200002)>.

<sup>134</sup> *Íbidem*.

<sup>135</sup> LARRIERA, A.M. *Malvinas, Antártida y Atlántico Sur*. Op. cit., pp. 130-131.

<sup>136</sup> MORGENFELD, Leandro Ariel. Del TIAR a la OEA. Op. cit.

## **Conferencias de Río de Janeiro y Bogotá**

Ambas conferencias se realizaron en la inmediata posguerra y mostraron chispazos importantes entre las delegaciones de Estados Unidos y Argentina, aunque sin plantear un enfrentamiento abierto y un desafío por parte del gobierno de Perón por las circunstancias que en cada apartado se explicarán. Las principales conclusiones (y grandes triunfos del imperialismo talasocrático liberal angloestadounidense) fueron:

### **A) Fracaso de constitución del ABC**

Dos eran las causas que podían frustrar la formación del Bloque Meridional o ABC. Una de ellas era la tradicional rivalidad brasileño-argentina, heredada de la península ibérica y la otra la predominante presencia hemisférica de los Estados Unidos, interesados en mantener desunidos a los dos grandes de América del Sur. Este era el principal objetivo de los Estados Unidos: fortalecer su dominio continental y avanzar en instituciones que aseguraran su posición en su amplio “patio trasero”, en plena constitución del mundo bipolar.

Como punto de apoyo para hacer palanca y derribar el intento argentino de constituir el ABC, a los estadounidenses les bastaba con explotar las diferencias de comportamiento de ambos países durante la 2ª Guerra Mundial ya que, Brasil:

“Anunció la ruptura de las relaciones de Brasil con las potencias del Eje. Esta decisión separó a Brasil de la Argentina y la continuidad de los acontecimientos tornó inviable la iniciativa de constituir una unión aduanera y extenderla a los países limítrofes de América del Sur. Por su lado, la Argentina no estaba en condiciones de romper relaciones y menos de declarar la guerra al Eje, dado que la mayor parte de sus exportaciones tenían como destino a Europa y fundamentalmente a Gran Bretaña. Éste país aspiraba a continuar recibiendo los abastecimientos alimentarios de Argentina y que los barcos que los acarreaban no se viesen expuestos a las medidas retorsivas de los submarinos alemanes e italianos (...) esto había motivado que la Argentina de la segunda posguerra experimentaba, luego de la crisis de los años 30, y desde la óptica de los Estados capitalistas hegemónicos, una relativa “degradación de su personalidad política internacional”. La ruptura de la alianza privilegiada con el Reino Unido, sumado al “neutralismo” asumido durante la 2ª GM, la distanció de los “países aliados”<sup>137</sup>.

Por si fuera poco, Brasil había autorizado a los Estados Unidos:

“A instalar bases militares en el litoral Atlántico, luego de que el presidente Franklin Delano Roosevelt le garantizase (aproximadamente el 27/08/1941) el otorgamiento de un crédito de U\$S 20 millones de dólares para financiar a la empresa estatal (Compañía Siderúrgica Nacional),

---

<sup>137</sup> SOSA, A.J. Argentina, Brasil y Chile (ABC). Op. cit., p. 2.

Volta Redonda (Río de Janeiro), el mayor complejo siderúrgico de América Latina”<sup>138</sup>.

Con una política de desarrollo endeudada con los estadounidenses y con “cleruquías” del mismo en su propio territorio, junto con una cerril oposición política, el presidente brasileño Vargas terminó por no acompañar a Argentina en el proyecto unificador de una nueva simaquía hispana, abandonando la política del gobierno argentino de propiciar una política exterior autonomista heterodoxa (autonomía dentro del bloque pero no respecto del bloque) que no rompiese con el líder de Occidente y evitar el aislamiento en plena vigencia de la guerra fría.

“EUA, si bien se sintió “amenazado” por la existencia del Bloque Austral y su eventual desenvolvimiento, no se opuso de manera directa a la iniciativa justicialista. No hubo necesidad de ello. Fue suficiente con que el Brasil de Vargas continuase su política panamericanista y que la subsidiada, cuando no donada, colocación de los excedentes agrícolas de los EUA (que en desleal competencia efectuaba por medio de convenios bilaterales), excluyese a la producción de cereales de Argentina de los mercados consumidores y empeorase sus dificultades en la balanza comercial”<sup>139</sup>.

## **B) Subordinación económica al Hegemón**

En la Reunión de Río de Janeiro, más allá de las discusiones y las diferencias desarrolladas más arriba, lo cierto es que la delegación argentina tuvo una actitud más bien cooperativa que confrontativa hacia Washington, lo cual se explica, entre otros motivos principales, porque:

“Era su reingreso al sistema interamericano, luego de cinco años.

Ya no tenía el poder de invocar la solidaridad de otras naciones con su actitud desafiante. La mayoría de los países latinoamericanos, incluyendo a Argentina, dependían cada vez más de las importaciones estratégicas, de los préstamos financieros y de la compra de insumos militares de Estados Unidos, y por lo tanto, la capacidad de resistir el avance del país del norte se veía estructuralmente más limitada”<sup>140</sup>.

Además, la situación económica argentina era muy débil y delicada ya que:

“La relación triangular del comercio exterior argentino -exportaba al área de la libra esterlina e importaba del área del dólar- colocó a su economía (y a su política exterior) en una encrucijada, cuando Gran Bretaña decretó la inconvertibilidad de su moneda, vedándole la posibilidad de compensar su déficit en la balanza comercial con EUA.

---

<sup>138</sup> Íbidem.

<sup>139</sup> SOSA, A.J. Argentina, Brasil y Chile (ABC). Op. cit., p. 18.

<sup>140</sup> MORGENFELD, Leandro Ariel. Del TIAR a la OEA. Op. cit.



Partiendo de la premisa de que la negociación con EUA era inexorable, la misma debía producirse en las circunstancias menos desfavorables para Argentina. El país del norte era la potencia rectora del mundo occidental y la primera economía mundial. EUA a diferencia del Reino Unido no sólo no compraba productos agropecuarios argentinos, sino que por su condición de productor de alimentos de clima templado competía con la Argentina en el mercado mundial. Por otra parte, era el principal proveedor de bienes necesarios para la industrialización sustitutiva de la Argentina. Descartado el ejercicio de un poder negativo, por el debilitamiento del lazo con Gran Bretaña y la ausencia política soviética en el hemisferio, era lógico que la alternativa para la política exterior argentina pasara por la relación comunitaria con otros países de América del Sur y /o Latina. El presidente Perón entendió que la manera apropiada de llevar a cabo una política de relativa autonomía en el hemisferio americano, era a través de una alianza con Brasil, Chile y demás países de América Latina. La otra alternativa era abdicar de su antiguo y continuado rol de contradictor de EUA y de sus pretensiones de país *primus inter pares* en América Latina<sup>141</sup>.

Como hemos dicho, el intento de una unión económica austral, a través de convenios bilaterales, gradualistas, que se asentaban en la complementariedad económica, las desgravaciones arancelarias preferenciales, la compensación en los pagos y las transacciones a través de las permutas con el resto de países hispanoamericanos, oponiendo al multilateralismo de los Estados Unidos el bilateralismo, para preservar la amenazada individualidad del Estado argentino, disuelta (según Perón) en un organismo como el GATT, en el que la nación del Norte ejercía primacía, resultó en el fracaso del ABC por las razones arriba expuestas.

“Nuevamente primó en la política exterior argentina la esperanza de conseguir financiamiento estadounidense, luego del cimbronazo económico que había significado la inconvertibilidad de la libra unos meses antes. Éste fue un factor clave para entender la actitud cooperativa argentina en esta etapa. Perón sostuvo que, en realidad, él había hecho que Bramuglia “jugara un poco al póker”, es decir, que negociara con la delegación de Marshall, ya que mientras Estados Unidos buscaba el apoyo para un pacto anticomunista, Argentina tenía como principal objetivo incluir el reclamo histórico de las Islas Malvinas. Más allá de esta apreciación de Perón, entendemos que la Casa Rosada cedió mucho más de lo que consiguió en esta conferencia, permitiendo que se consolidara una organización supranacional (TIAR), bajo la clara hegemonía de Washington”<sup>142</sup>.

Solo le quedaba al tercerposicionismo argentino jugar la carta típica de exagerar “el peligro de avance de las fuerzas prosoviéticas en América, para convencer a la Casa Blanca de que América tenía que ser escenario de la estrategia de “contención” del comunismo, lo cual requería que Estados Unidos derivase fondos hacia la región”<sup>143</sup>, para lo cual no dudó en establecer

<sup>141</sup> SOSA, A.J. Argentina, Brasil y Chile (ABC). Op. cit., p. 18.

<sup>142</sup> MORGENFELD, Leandro Ariel. Del TIAR a la OEA. Op. cit.

<sup>143</sup> *Íbidem*.

relaciones diplomáticas y económicas con la Unión Soviética ni bien asumió su presidencia, planteando a los Estados Unidos que debía combatirse el comunismo en América a través del desarrollo de las estructuras económicas de los países latinoamericanos, es decir, lograr mayor apoyo económico estadounidense a través de un “Plan Marshall latinoamericano”. Ésta era la esperanza, en realidad, de muchos países del continente, no resignados al papel de meros abastecedores de bienes primarios.

Pero la delegación estadounidense era plenamente consciente de esta estrategia (“No hay duda de que buscan usar la amenaza del comunismo para presionarnos con la necesidad de cooperación entre los Estados Unidos y Argentina”) <sup>144</sup>, a lo que responderán “aprovechando la compleja situación externa argentina para establecer una “presión económica selectiva”, utilizando las expectativas de la Casa Rosada de lograr ser incluida en el Plan Marshall para obtener concesiones” <sup>145</sup>, así, en consonancia con su ethos y sus intereses globales anteriormente descritos, rechazó dicha propuesta argumentando que la conferencia sólo debía resolver cuestiones vinculadas con la defensa y que se debían dejar los temas económicos para la futura reunión de Bogotá. Y que:

“El problema de los países de este hemisferio es de diferente naturaleza y no puede resolverse por los mismos medios y con los mismos enfoques que estamos contemplando para Europa. Aquí (en América Latina) se necesita una colaboración económica a largo plazo. Ésta es un tipo de colaboración mucho mayor a ciudadanos y grupos privados de lo que sucede en el programa elaborado para ayudar a los países europeos a recuperarse de la destrucción de la guerra (New York Times, 1947, 15 de agosto)” <sup>146</sup>.

También es importante resaltar que, en esta conferencia de Río:

“Las naciones latinoamericanas propusieron la creación de un Banco Interamericano (antecedente del BID), destinado a financiar su desarrollo económico, con la cooperación (o no) de EUA. El proyecto es chileno y el gobierno argentino fue su principal co-patrocinador. El gobierno norteamericano dictaminó, en la eventualidad, que con el Eximbank, el BIRF y la entonces proyectada Corporación Financiera Internacional, amén de los capitales privados, era posible satisfacer todos los requerimientos latinoamericanos. Por ello, estimó superflua la creación del Banco Interamericano para el Desarrollo. La propuesta debió esperar mejores épocas para su alumbramiento. La circunstancia de que algunos gobiernos de América Latina tuviesen sus reservas en dólares, comprometidas con el Fondo Monetario Internacional o bien invertidas en bonos en el Banco Mundial, conspiró contra la realización del plan chileno. En esta Conferencia (Quitandinha), Argentina criticó la ley de excedentes agrícolas de EUA, porque entendía que la misma permitía que la producción primaria agrícola de dicho país compitiera deslealmente (con precios de dumping) en el mercado mundial, con el trigo y el maíz argentinos. En este tema, Argentina no pudo concertar una

---

<sup>144</sup> Íbidem.

<sup>145</sup> Íbidem.

<sup>146</sup> Íbidem.

política conjunta con Uruguay, en virtud del “desencuentro diplomático” vigente entre ambos países<sup>147</sup>.

Conseguido el objetivo primario y estratégico de la firma del TIAR y la demolición del ABC con la desunión y balcanización de los países hispanos, la conferencia de Bogotá será la que terminará de afianzar el control económico del Hegemón estadounidense sobre el Cono Sur. Los planes económicos estadounidenses para Hispanoamérica (su “Plan Marshall”) van a consistir en<sup>148</sup>:

- Profundizar los fundamentos de un mercado libre y abierto en la línea de lo que se había establecido en la Carta del Atlántico con Gran Bretaña. Desde su perspectiva, había que combatir el nacionalismo económico, el bilateralismo y las barreras arancelarias que dificultaban el intercambio comercial internacional.
- Elaborar un informe sobre las demandas hispanoamericanas (asistencia financiera, abastecimiento de maquinaria e insumos industriales y asistencia técnica), en el que, luego de describir las prioridades de ayuda estadounidense a Europa, se planteaba que las medidas que podría tomar Estados Unidos se limitaban a:
  - o Liberalizar el programa de préstamos estadounidenses a través del Eximbank.
  - o Apoyar el establecimiento de una maquinaria interamericana para estudiar los problemas de desarrollo, expandir los subsidios para salud, educación, sanidad y cultura, e incrementar la ayuda técnica para formar expertos en varios campos que pudieran visitar los diferentes países de la región.

Por último, la delegación presidida por Marshall buscaba establecer mejores condiciones para la radicación de capitales estadounidenses en América Latina, de acuerdo con los intereses de los inversionistas de su país.

Es decir, lo que realmente trajo la firma del convenio económico de Bogotá fue<sup>149</sup>:

- Fomentar la inversión extranjera, lo que en términos concretos implicaba incentivar la radicación de capitales estadounidenses en América Latina, uno de los objetivos de la política exterior de Marshall.
- Reafirmar el papel del Fondo Monetario Internacional (FMI) y del Banco Mundial para la cooperación financiera interamericana, oponiéndose los estadounidenses a la propuesta argentina de creación de un banco interamericano, argumentando que:

<sup>147</sup> SOSA, A.J. Argentina, Brasil y Chile (ABC). Op. cit., p. 8.

<sup>148</sup> MORGENFELD, Leandro Ariel. Del TIAR a la OEA. Op. cit.

<sup>149</sup> Ibidem.

“Ya existían el Banco Mundial y el Eximbank, y, que por lo tanto, una nueva institución sería innecesaria y se superpondría con las anteriores”.

- Eliminar las políticas nacionalistas y de cierta regulación estatal sobre los capitales extranjeros que se venían desplegando en América Latina en esos años. Había que darles igual trato a las inversiones extranjeras y a las nacionales, evitar cualquier nacionalización, no gravarlas impositivamente de más, ni regular su remisión de utilidades. No hay duda de que se trataba de un marco jurídico que permitiría un salto en la inversión estadounidense en la región, que se materializó fundamentalmente desde la década de 1950.

“Quedaba claro que la estrategia de Estados Unidos era “ofrecer” sus capitales privados, en vez de la ayuda gubernamental que reclamaban los gobiernos latinoamericanos. Este convenio económico consolidó el proceso de exportación de capitales desde el país del norte hacia el resto del continente, aumentando la “seguridad jurídica” de estas inversiones.

La denuncia argentina de que las propuestas estadounidenses de reducir las barreras aduaneras tenían el objetivo de obstaculizar la industrialización latinoamericana, así como su defensa de la política estatista del gobierno peronista, su condena en duros términos al capitalismo del país del norte, y su propuesta de que se reconociera la integración con los países vecinos como uno de los medios más adecuados para lograr una eficaz cooperación económica fueron desoídos”<sup>150</sup>.

Y al final Argentina también terminó votando las principales iniciativas de Marshall.

### **C) Implantación global sistema político Hegemón**

Uno de los objetivos prioritarios de toda simaquía es implantar su sistema de gobierno en todos los países sometidos. En este sentido, en la Conferencia de Bogotá, Argentina, pese a hacer una defensa y un razonamiento de su tercerposicionismo como vía superadora del binomio liberal capitalismo-marxismo, con unos razonamientos claramente cristiano-católicos de justicia social, va a terminar votando las principales iniciativas de Marshall:

“Incluyendo la resolución de defensa de la “democracia”, que fue el primer documento abiertamente anticomunista del sistema panamericano”<sup>151</sup>.

Bellísimos en forma y fondo, aunque luego serán muy impracticables y Argentina terminaría firmando todo lo que le pusieron sobre la mesa, son los

---

<sup>150</sup> MORGENFELD, Leandro Ariel. Del TIAR a la OEA. Op. cit.

<sup>151</sup> Ibidem.

planteamientos argentinos tercerposicionistas ante esta resolución, al destacar que<sup>152</sup>:

- Más que los efectos, lo que debía atacarse eran las causas que impulsaban al desarrollo de la actividad subversiva comunista en el continente, ya que antes que combatir consecuencias, es preferible prevenir las causas.
- Se reafirmaban en su decisión de mantener y estimular una efectiva política social y económica, destinada a elevar el nivel de vida de sus pueblos, así como su convicción de que sólo en un régimen fundado en la garantía de las libertades y derechos esenciales de la persona humana, es posible alcanzar este propósito.
- Se señalaba que la lucha ideológica contra los extremismos (entendidos como el capitalismo y el comunismo) debía realizarse con otras ideas y otras medidas.

En este sentido, y para aprender lecciones históricas para el futuro del conflicto de las Malvinas, destacar la postura pro-estadounidense y anti-tercerposicionista de la delegación chilena, la cual:

“Llevó la voz cantante en la avanzada anticomunista, exigiendo a los países latinoamericanos que abandonaran la posición de “neutralidad” en la Guerra Fría, señalando que era un momento decisivo y que no había lugar para “terceros frentes”, en obvia alusión a la posición esgrimida por Argentina. La acción chilena, que trabajaba codo a codo con los delegados estadounidenses, logró imponer la oposición maniquea democracia-comunismo, estableciendo que este último era incompatible con la primera y, por lo tanto, inaceptable en América. Así, en la Resolución XXXII, denominada de “Preservación y Defensa de la Democracia en América”, se declaraba:

Que por su naturaleza antidemocrática y por su tendencia intervencionista, la acción política del comunismo internacional o de cualquier totalitarismo es incompatible con la concepción de la libertad americana, la cual descansa en dos postulados incontestables: la dignidad del hombre como persona y la soberanía de la nación como Estado, (y resolvía) condenar los métodos de todo sistema que tienda a suprimir los derechos y libertades políticos y civiles, especialmente la acción del comunismo internacional o de cualquier totalitarismo (y) adoptar, dentro de sus territorios respectivos y de acuerdo con los preceptos constitucionales de cada Estado, las medidas necesarias para desarraigar e impedir actividades dirigidas, asistidas o instigadas por gobiernos, organizaciones o individuos extranjeros, que tiendan a subvertir, por la violencia, las instituciones de dichas Repúblicas, a fomentar el desorden en su vida política interna, o a perturbar por presión, propaganda subversiva, amenazas o en cualquier otra forma, el

---

<sup>152</sup> Ibidem.

derecho libre y soberano de sus pueblos a gobernarse por sí mismos de acuerdo con las aspiraciones democráticas”<sup>153</sup>.

Obvia decir que Argentina, al firmar esta resolución estaba (quizás sin darse del todo cuenta) condenando y demonizando a su tercerposicionismo de corte humanista cristiano-católico y justicialista (con sus defectos y virtudes como todo sistema), ya que, cuando el liberalismo habla de democracia, hay que entender solo la democracia liberal capitalista de partidos políticos y la adopción del ethos liberal como religión de estado. No hay otra fórmula válida.

#### **D) Ámbito geográfico Simaquía y situación territorios colonizados (Islas Malvinas)**

La cuestión del ámbito geográfico que debía abarcar la simaquía del TIAR fue otro motivo de enfrentamiento entre los Estados Unidos y Argentina (otra vez apoyada por Méjico, un ejemplo más de que la unión de los países hispanos hubiera supuesto un contrapoder en ethos y recursos tremendamente importante y decisivo para la época). El hecho es que:

“La Casa Blanca pretendía incluir dentro del mismo a las zonas que estaban bajo su control fuera del continente americano, la Casa Rosada se opuso con resolución a esa excesiva extensión geográfica de la jurisdicción del tratado. Sí plantearon, sin embargo, los delegados argentinos que debían incluirse las Islas Malvinas y las del Atlántico Sur. México compartía esta visión, y terminó imponiendo su posición de restringir el área de seguridad alcanzada por el tratado a la del continente americano, incluyendo las bases militares y los territorios que formaran “parte integral” de los países americanos (se excluía, por ejemplo, la parte de Alemania que estaba bajo control estadounidense)”<sup>154</sup>.

Asimismo, se discutió el tema del colonialismo, el cual era fundamental y así lo había hecho saber la delegación argentina liderada por Bramuglia, que presentó un documento en el que dejaba sentado, una vez más, su legítimo reclamo sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur y la Antártida Argentina. Era una virtual respuesta a un memorándum que estaba haciendo circular Gran Bretaña entre las delegaciones, en contra de las pretensiones “descolonizadoras” argentinas. Ese documento inglés presentaba un estudio histórico que avalaba la posesión británica de las Islas Malvinas, y también contenía un reclamo por una porción de la Antártida. Este tema ponía en tensión la alianza anglo-estadounidense, ya que Gran Bretaña no estaba dispuesta a que se pusieran en discusión sus posesiones en América, entre la que se destacaban las Malvinas y Belice.

“El influyente senador estadounidense y delegado Vandenberg, luego de que Bramuglia pidiera incluir en el Tratado a las Islas Malvinas, insistió en que Argentina podía hacer cualquier declaración unilateral que deseara, pero que el Tratado no tocaba ningún cambio de soberanía en la zonaque

---

<sup>153</sup> MORGENFELD, Leandro Ariel. Del TIAR a la OEA. Op. cit.

<sup>154</sup> Ibidem.

abarcaba, por lo cual no se verían afectadas situaciones de hecho. En ese sentido, cuando se firmó el Acta Final, Estados Unidos hizo la siguiente salvedad:

Con relación a las reservas formuladas por otras Delegaciones sobre los territorios situados en la Región delimitada en el tratado, sus límites y la soberanía ejercida sobre los mismos, la Delegación de los Estados Unidos de América desea definir su posición declarando que el Tratado de Río de Janeiro no tiene efectos sobre la soberanía o sobre el status nacional o internacional de cualquiera de los territorios en la Región delimitada en el artículo 4 del Tratado (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina, 1948: 141).

Con esta reserva, Washington dejaba salvaguardada su alianza estratégica con Gran Bretaña, cuyos dominios en el continente americano eran cuestionados por distintos países latinoamericanos<sup>155</sup>.

Resumiendo, la intervención argentina fue un “brindis al sol” que dejó a las Malvinas en la misma situación en la que estaba, no terminando de entender el mundo hispanoamericano en general y Argentina en particular que, sobre todo a partir de la Guerra Fría, el ethos liberal capitalista de los Estados Unidos e Inglaterra, formaban, parafraseando una frase del político español José Antonio Primo de Rivera, “una unidad de destino en lo universal”. Un error de apreciación que en el futuro Argentina pagará muy caro.

### **E) No abandonar la Simaquía**

Es interesante notar otra similitud escalofriante con las simaquías antiguas. Nos referimos al periodo de vigencia de la misma, el cual se estableció en la tercera parte del pacto de la OEA:

“Que fuera indefinido (también para el TIAR), y que los Estados que pretendieran renunciar al pacto debían esperar dos años para que los efectos de éste sobre ellos cesaran”<sup>156</sup>.

Solo les faltó el detalle de “arrojar al agua un trozo de hierro y comprometerse a permanecer unidos hasta que aflorase a la superficie”.

### **F) Aislamiento de Hispanoamérica y subordinación total al Hegemón estadounidense**

Con la firma del Tratado Americano de Soluciones Pacíficas (“Pacto de Bogotá”), Hispanoamérica quedaba aislada de la ONU en cuanto al tratamiento de los conflictos que ocurrieran en la simaquía en la que se había introducido, ya que dicho tratado establecía los procedimientos y las instancias de

---

<sup>155</sup> MORGENFELD, Leandro Ariel. Del TIAR a la OEA. Op. cit.

<sup>156</sup> Íbidem.

resolución regionales, antes de apelar a los organismos más universales como la ONU.

Estados Unidos, como Hegemón:

“Garantizaba así que resolvería los conflictos en el ámbito regional y en caso de que llegaran a plantearse en la ONU, estos serían ya hechos consumados sobre los que poco podría intervenir el Consejo de Seguridad. Este tema era fundamental en el marco de la naciente Guerra Fría, entre otros motivos, por el peso que la Unión Soviética tenía en el Consejo de Seguridad de la ONU, incluyendo el poder de veto. Al ser ya una potencia global, el país del norte no estaba dispuesto a someterse directamente a una corte internacional de justicia que pudiera delimitar su política exterior.

Esto significaba más poder para Washington y para éste país que reforzaba que América era su continente, sometido sólo en segunda instancia a las Naciones Unidas”<sup>157</sup>.

En vez de profundizar la estrategia de una unión latinoamericana, Argentina firmó sin reserva los 112 artículos del Tratado, junto a los demás países, plegándose a la iniciativa estadounidense de consolidar una organización americana (TIAR y OEA), bajo su comando, que incluso pudiera resolver conflictos en el continente sin necesidad de apelar a la ONU, en la que la Unión Soviética (y China, Francia y Gran Bretaña) tenían derecho de veto. Esta fue la forma con la que Estados Unidos consiguió, en los años siguientes, mantener su hegemonía en el continente, conforme a los acuerdos y métodos americanos, al margen de la ONU.

Este logro era importante para el Hegemón estadounidense ya que su principal preocupación en plena Guerra Fría era una potencial revolución en un país americano con apoyo de alguna potencia extracontinental (en clara referencia a la URSS). Finalmente, tras arduos debates:

“El Secretario de Estado logró imponer su criterio: se acordó que, en caso de conflicto dentro del continente, se buscaría resolverlo por medios pacíficos, pero solamente en una primera instancia, tras lo cual podía emplearse la fuerza militar conjunta. Con esta pequeña concesión, Estados Unidos dejó establecido un criterio que, en el futuro, sería un instrumento para intervenir en otros países, con al aval de la organización interamericana”.

El último detalle para tener la hegemonía total era neutralizar el “derecho de veto” de los países hispanos dentro de la simaquéa a la hora de decidir aplicar sanciones colectivas (una vez que ya se había librado del derecho de veto de los miembros de la ONU”).

Para Washington, este punto era fundamental: no estaban dispuestos a volver a pasar por la situación de enero de 1942, cuando Welles debió

---

<sup>157</sup> MORGENFELD, Leandro Ariel. Del TIAR a la OEA. Op. cit.



sacrificar lo fundamental de la propuesta estadounidense, en pos de conseguir la aprobación argentina y poder sostener la unanimidad continental, evitando una fractura en la Unión Panamericana<sup>158</sup>”.

Para ello Estados Unidos planteó en inicio un sistema de mayoría simple de votos para tomar las decisiones, a lo que Argentina reivindicó el principio de unanimidad (tradicional hasta entonces en el sistema interamericano), con lo cual cualquier país gozaría del derecho de “veto”, siendo en realidad la estrategia estadounidense partir desde esa posición contraria para, apareciendo ceder las dos partes, llegar a lo que realmente era el objetivo: que bastaran los dos tercios de los votos de los países signatarios, cosa a lo que finalmente se avino Argentina.

“En este punto, Argentina claramente debió ceder, renunciando a lo que, hasta ese entonces, había sido un virtual poder de veto en el sistema interamericano. Como concesión para la delegación de Bramuglia, se estableció que ningún Estado podía ser obligado a emplear sus fuerzas armadas en las acciones colectivas sin su expreso consentimiento, situación exigida por Bramuglia para consentir su aprobación y que lo resuelto estuviera de acuerdo a lo que estipulaba la Constitución argentina<sup>159</sup>”.

### **G) Synedrion conjunto para la defensa militar**

En este punto de las negociaciones es el único en el que los estadounidenses van a tener que ceder ante la resistencia de Argentina y Méjico, ya que:

“Washington aspiraba a que se creara un órgano militar permanente (un Synedrion comandando por él). Buenos Aires, en cambio, se opuso enfáticamente a esta iniciativa al considerar que las actividades militares eran privativas de cada país, de acuerdo con su soberanía nacional, por lo que crear un Consejo Militar sería como instituir un super-Estado, al cual Argentina se oponía, siendo apoyada por Méjico y la Junta Americana de Defensa quedó solamente con funciones asesoras. Por este motivo, Estados Unidos no logró concretar su anhelo de crear un Estado Mayor hemisférico bajo su control<sup>160</sup>”.

Una victoria pírrica para Argentina visto todo lo que había perdido, cedido y firmado anteriormente.

Prueba de que Estados Unidos había tenido que ceder es que volvería a insistir con un órgano militar permanente y con atribuciones supranacionales en la Cuarta Reunión de Cancilleres de 1951.

No obstante:

<sup>158</sup> MORGENFELD, Leandro Ariel. Del TIAR a la OEA. Op. cit.

<sup>159</sup> *Ibíd.*

<sup>160</sup> *Ibíd.*

“Estados Unidos consiguió casi todo lo que fue a buscar y la delegación argentina no fue un escollo importante para su estrategia. A pesar de la política de la “tercera posición” que planteaba una mayor autonomía respecto al país del norte, las condiciones económicas y la expansión del capitalismo estadounidense restringieron la capacidad de confrontación del gobierno peronista.

Si en los orígenes de la Unión Panamericana, Estados Unidos había tenido que confrontar los distintos gobiernos conservadores argentinos y cedido en función de las resistencias que generaban sus proyectos, ahora que las economías de los países latinoamericanos dependían mucho más de su ayuda financiera y recibían sus capitales, la hegemonía parecía ser más difícilmente contestable. Una vez que Europa había retrocedido significativamente en la región, Washington logró concretar una organización americana que controlaría en las décadas siguientes. Argentina, por su parte, aún con un gobierno nacionalista y con una política exterior que mostraba rasgos de mayor autonomía, tuvo pocas posibilidades de trabar el avance panamericano impulsado por la potencia del norte”<sup>161</sup>.

### 4.3. Estrategia, táctica y logística en la Guerra Fría

#### 4.3.1. Introducción

La guerra fría, debido al invento de la bomba atómica, fue un periodo histórico que configuró un entorno estratégico que condicionó enormemente el arte militar.

“En contadas ocasiones, en la evolución del arte militar, el armamento y los medios han tenido la preponderancia de la que han gozado durante esta época. El arma nuclear, la bomba atómica, produjo un fenómeno de revolución militar similar al que en el siglo XV produjo la pólvora de disparo. La bomba parecía dejar obsoleto el enorme dispositivo militar generado durante la segunda guerra mundial. Ya no sería necesario, por más tiempo, acumular medios, formar frentes, profundizar en el despliegue enemigo, alcanzar los objetivos del terreno después de un fuerte desgaste. Ahora, se llevarían a la práctica las teorías de Douhet. Se bombardearían las ciudades y los centros de producción, destruyendo la moral y privando al enemigo de la alimentación sostenida de los frentes. Pero sus enormes posibilidades de destrucción no se mostraron utilizables y así, en su primer test, la guerra de Corea, los políticos concluyeron que había que introducir un factor de moderación en el uso de los medios. Su implicación iba más allá de la estrategia, de la utilización efectiva del poder militar para resolver el conflicto. Los conductores militares no debían tener libre acceso al arma nuclear, ya que su uso tenía connotaciones de carácter político y moral de mayor calado que la simple destrucción del enemigo. La moderación en los medios había conducido a un nuevo carácter limitado de la guerra”<sup>162</sup>.

---

<sup>161</sup> Íbidem.

<sup>162</sup> MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Op. cit., pp. 232-233.

Destacan asimismo en el nuevo carácter limitado de la guerra, tres medidas estratégicas que se tomaron sobre todo en la década de los sesenta:

- Alcanzar una solución que, no solo garantizara la supervivencia de un ataque atómico enemigo (con medidas de defensa pasiva como refugios para la población o la dispersión de arsenales), sino que hiciera posible, al menos aparentemente, lanzar un segundo golpe y de esta manera disuadir y hacer improbable e irracional la acción primera del enemigo, ya que la respuesta sería igualmente devastadora. El instrumento que garantizaba esta situación era la tríada estratégica.

“Consistiría en disponer de ICBM enterrados en silos protegidos (que podrían alcanzar territorio enemigo en unos treinta minutos), submarinos armados con SLBM, preferiblemente submarinos nucleares, más silenciosos y con más autonomía (y que adecuadamente situado y por su baja detectabilidad podía hacer blanco en territorio enemigo en ocho o diez minutos), y los bombarderos estratégicos con posibilidades de mantener algunos de ellos en vuelo permanente”<sup>163</sup>.

- Por si fuera poco, uno de los primeros retos que afrontaron los países occidentales fue cómo afrontar una desventaja convencional aportando mejor tecnología y evitando el incremento en gastos militares.

“La solución la encontraron en la fabricación de armas nucleares tácticas (ANT) que la miniaturización había hecho posible. De esta manera, en un combate más fluido y con estas armas de uno o dos kilotones, instaladas en municiones de artillería, cohetes, misiles o minas terrestres, se incrementaba la capacidad de fuegos y el nivel de destrucción sin recurrir al concepto tradicional de masa por el número de piezas de artillería, blindados y divisiones”<sup>164</sup>.

- Conscientes de la nueva era que acababa de comenzar, y del poder que otorgaba a la nación que dispusiera de la tecnología y armamento nuclear, “en 1968 los países que ya contaban con armamento nuclear firmaron el Tratado de No Proliferación Nuclear (TNP) para vetar el acceso al resto de naciones”<sup>165</sup>. Los firmantes fueron: Estados Unidos, URSS, Gran Bretaña, Francia y China.

Este obligado uso limitado del potencial armamentístico nuclear, aparte de subordinar por completo la conducción militar a la dirección política, va a obligar a los dos ethos en oposición (el liberalismo capitalista anglosajón y su hijo legítimo el marxismo soviético), a utilizar estos tres caminos bélicos para tratar de lograr la supremacía mundial sin recurrir al uso de la bomba atómica:

- La dialéctica nuclear, a modo de amenazas y contra-amenazas veladas, amenazando con el uso o la instalación de lanzaderas de bombas atómicas en puntos clave y cada vez más cercanos al territorio del ethos

<sup>163</sup> Ibídem.

<sup>164</sup> Ibídem.

<sup>165</sup> Ibídem.

contrario, en un movimiento de cerco y contra-cerco cada vez más estrecho, y que conllevó la creación de unidades específicas (Unidad de cohetes específicos, misiles superficie aire SAM, etc.), pero siempre siendo lo más importante la disuasión y las falsas alertas de preparativos de dispositivos nucleares, lo que a su vez llevó a una cada vez mayor importancia de los órganos político-civiles (tipo consejo de seguridad nacional) frente a los tradicionales Estados Mayores militares.

- Las guerras convencionales limitadas en zonas periféricas, y a través de terceros países, en lo que se conoció como guerra de representantes. Esta opción fue utilizada por ambas partes aunque fue la favorita del ethos capitalista anglosajón, que, aún con una escala de valores degradada, mantenía siquiera la apariencia de unos ciertas limitaciones según las leyes del Derecho de la guerra (respeto población civil, separación frente y retaguardia, etc...), prefiriendo dominar a los países objetivos mediante la implantación del sistema liberal parlamentario, el control económico y la propaganda masiva a favor del partido afín a sus intereses geoestratégicos. Si finalmente debe intervenir militarmente lo hará con un ejército convencional al estilo de las lecciones aprendidas en la segunda guerra mundial.
- Y, por último, las conocidas como guerras revolucionarias (alimentadas por la expansión comunista y la descolonización), a través de la estrategia indirecta, con la subversión y la guerra prolongada de guerrillas en su caso. Esta fue la opción predilecta del ethos marxista, el cual, con una escala de valores aún más degradada si cabe, practicaba una:

“Estrategia sin tiempo o guerra sucia, que no se ajusta al Derecho y es utilizada por la revolución mundial para dominar las mentes y llegar mediante el terror a la toma del poder. La guerra sucia constituye el caballo de Troya para el dominio del mundo, (...) la toma del hombre en cuerpo y alma para la revolución mundial, afectando profundamente al ser como unidad biopsicoespiritual, degradándolo en su escala de valores y minimizando su proyección trascendental”<sup>166</sup>.

“Así, mientras Occidente (sobre todo el liberal protestante, no tanto el católico) se apoyaba en la calidad, cantidad y modernidad de sus armamentos, Oriente (el marxismo) lo hacía en sus masas populares,..., cada combatiente – no importa la edad o el sexo – debe comprender por qué se libra la guerra y cuál es su participación en el conflicto, con lo cual ya no existe la noción de frente y retaguardia, combatiente militar y civil, etc..., todo esto es necesario ya que sin el apoyo de la población la subversión no podría mantenerse”<sup>167</sup>.

Frente a estas tres opciones estratégicas, vale la pena rescatar las palabras y el pensamiento del General argentino Marini en época tan cercana a

---

<sup>166</sup> MARINI, A. *Estrategia. Los principios opuestos*. Buenos Aires: Editorial Rioplatense, 1979, p. 113.

<sup>167</sup> *Ibidem*.

la guerra de las Malvinas como el año 1979, como un indicador de que aún, en parte, permanecía en la Argentina el ethos tercerposicionista hispano-católico:

“¿Qué hacemos para unirnos, para defendernos con unidad de criterio, doctrina y concepción? ¿Qué esperamos para rescatar una filosofía y una doctrina que le enseñe al hombre a vivir y a morir luchando por la libertad? Es evidente que el Dios Padre está muy disconforme con esta humanidad. En este mundo convulsionado y de violencia, lo que realmente es necesario para la vida de los pueblos es la verdadera y esperada revolución espiritual, nueva maravillosa, interesante, suprademocrática y no débil; revolución que sirva a las necesidades políticas, económicas, psicosociales y también religiosas del hombre, y a la vez, que dentro de un criterio unificador se encuentre ubicada mucho más acá de las extremas izquierdas y mucho más acá de las extremas derechas.

En síntesis, se trata de la búsqueda permanente de una nueva expresión para una nueva humanidad, donde lo más importante y en forma definitiva sea el hombre, hecho verdaderamente a semejanza de Dios”<sup>168</sup>.

#### **4.3.2. Guerras convencionales**

De los tres caminos bélicos expuestos como utilizados en la Guerra Fría, nos detendremos a analizar más profundamente los que más afectaron al de las “Guerras Convencionales”, al ser el modelo al que se ajustará la Guerra de las Malvinas de 1982, sobre todo aquellos que tengan que ver con un tipo de guerra predominantemente aeronaval, anfibia y con la infantería como elemento principal de combate terrestre, dada la imposibilidad de aplicar los conceptos de “batalla profunda” y el profuso uso de carros de combate debido a las especiales características geográficas del territorio malvinense.

En este sentido, los principales cambios en el arte de la guerra durante la Guerra Fría van a venir, por una parte, de las lecciones aprendidas de la 2ª Guerra Mundial, y por otra, del importantísimo desarrollo tecnológico bélico que tuvo lugar en la época y a la que la logística no fue en modo alguno ajena, antes bien fue una de las ramas del Arte de la Guerra que más evolucionaron en este periodo. Dichos cambios principales fueron:

##### **A) Organización Cuarteles Generales**

Tuvo lugar una auténtica revolución en la organización de los Cuarteles Generales de los ejércitos, debido sobre todo al intenso ritmo de la 2ª Guerra Mundial y a las múltiples novedades tecnológicas que van a alterar en gran manera las distancias y los tiempos de combate de los múltiples teatros de operaciones en los que se luchó, lo cual va a llevar a una mayor interacción entre las operaciones terrestres, marítimas y aéreas no solo de un único país, sino del conjunto de países alienados en cada bloque enfrentado, lo cual terminó con la habitual supremacía terrestre, entendiéndose que la

---

<sup>168</sup> Ibídem.

complementariedad era la relación ideal para el éxito militar, naciendo así los Cuarteles Generales Conjuntos Internacionales, en los que:

“Se hacía imprescindible que los cuarteles generales tuvieran una composición no sólo conjunta (representantes de todas las ramas de las fuerzas armadas de un solo país), sino también combinada (con representantes de todos los países implicados en la operación), lo cual convertía a estos cuarteles generales en enormes monstruos tremendamente complejos. Para hacer frente a esta complejidad hubo que recurrir a crear toda una serie de procedimientos, normas y documentos normalizados, pese a lo cual se el funcionamiento de los cuarteles generales conjunto combinados era (y continúa siendo) más bien lento y farragoso. Quizá el cuartel General supremo de las fuerzas aliadas en Europa al mando de Eisenhower fuera el mejor ejemplo de estas nuevas y gigantescas organizaciones de mando”<sup>169</sup>.

Por otro lado, a causa del concepto de “batalla profunda” y del reconocimiento aéreo, los cuarteles generales debieron pasar de ser prácticamente estáticos, a tener que cambiar frecuentemente de asentamiento para evitar ser destruido o capturado.

“Para evitar estas eventualidades se desdoblaron los puestos de mando en uno fijo y otro móvil situado sobre vehículos (e incluso aviones en algunos casos) que permitiesen un seguimiento continuo de las operaciones. También comenzó la tendencia a desdoblar el puesto de mando fijo en dos núcleos: uno adelantado, que atendía a las operaciones, y otro más retrasado con la misión de atender a la compleja logística que requerían las nuevas unidades acorazadas y mecanizados”<sup>170</sup>.

“La consecuencia de estos complejos problemas fue un aumento considerable personal, de los vehículos y de los recursos destinados a los puestos de mando y a los cuarteles generales de las unidades. Este aumento, unido al del personal necesario para atender la logística, fue provocando una disminución porcentual del personal directamente implicado los combates”<sup>171</sup>.

Es por eso que el cálculo ideal entre el tamaño del “cerebro” de un ejército y su “músculo” fue, y sigue siendo, una cuestión muy discutida en el ámbito militar.

Es interesante reseñar que el ejemplo que se usa como modelo de Cuartel General más complejo es el SHAEF anglo-norteamericano, futuros contendientes y suministrador principal respectivamente, del contingente militar que habrá de enfrentarse a las Fuerzas Armadas argentinas.

---

<sup>169</sup> MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Op. cit., p. 240.

<sup>170</sup> *Ibídem*.

<sup>171</sup> *Ibídem*.

## **B) Apoteosis del Poder Naval**

### **- Portaviones y Estrategia Anfibia**

Otro de los puntos importantísimos que revolucionaron el arte de la guerra durante este periodo, y que influirá de forma importante en la futura guerra de las Malvinas, fue sin duda el extraordinario desarrollo de la Estrategia Anfibia, la apoteosis del poder naval, ya que:

“Tradicionalmente el poder naval se había mostrado muy eficiente a la hora de bloquear a un enemigo continental y asfixiar su economía, o bien para agotarlo mediante la constante apertura decente secundarios. Sin embargo siempre habían existido limitaciones a la hora de proyectar ese poder marítimo sobre tierra. Las fuerzas expedicionarias que la flota podía transportar eran habitualmente pequeñas y ligeras, y muy rara vez podía emprender operaciones decisivas contra un ejército continental. En la segunda guerra mundial, este hecho cambio por varias razones. La más importante fue la aparición del portaaviones, que se convirtió en el buque principal de línea y rey del mar en sustitución del acorazado. Los portaaviones permitían proyectar una considerable potencia de fuego a cientos de kilómetros tierra adentro, gracias a sus aviones embarcados, mientras que los buques convencionales sólo podían actuar dentro de limitado radio de acción de sus piezas de artillería. Esto permitía crear una sombrilla muy amplia y eficiente, capaz de asegurar el desembarco de una gran fuerza y la ocupación de una amplia cabeza de playa.

La segunda razón fue el perfeccionamiento de los medios de desembarco. Destaca en este aspecto la aparición de los buques de asalto anfibio, capaces de transportar a las tropas, a sus vehículos y a sus medios desembarco y provistos de diques desde los cuales estos medios podían partir con facilidad hacia las zonas de desembarco. También hay que señalar el perfeccionamiento de los vehículos anfibios. Estados unidos fabricó y utilizó, sobre todo en el pacífico, vehículos acorazados anfibios capaz de transportar a las tropas hasta las playas y de apoyar las después con el fuego de sus armas.

Por último, el desarrollo de la estrategia anfibia fue posible, especialmente en estados unidos, gracias a la existencia de unidades diseñadas para materializarla. El cuerpo de Infantería de Marina se convirtió en la unidad más aventajada en este aspecto. Encuadrando a cientos de miles de hombres y dotado de carros de combate, artillería e incluso, más tarde, aviones propios, los marines fueron convirtiéndose en el mejor instrumento para proyectar el inmenso poder norteamericano hacia zonas terrestres. De hecho, hoy en día los grupos de portaaviones y las unidades de infantería de marina continúan siendo el principal vector de proyección del potencial norteamericano en el mundo”<sup>172</sup>.

De nuevo reseñar que los países pioneros (principios de los años 20) en construir los primeros portaaviones con cubierta de vuelo en la que pudieran aterrizar y despegar aviones convencionales fueron los Estados Unidos con el

---

<sup>172</sup> MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Op. cit., p. 243.

Langley, Japón con el Hosho y Gran Bretaña con el Hermes. Cuando se firmó el tratado de Washington en 1922, la construcción del portaaviones salió muy beneficiada ya que el cupo de construcción concedido a los portaaviones fue muy amplio, surgiendo portaaviones como el Akagi japonés de 40.000 toneladas o los impresionantes Lexington y Saratoga norteamericanos de 45.000 toneladas y con un grupo aéreo de 70 aparatos.

A lo largo del conflicto, y en una muestra de la importancia del aspecto logístico-económico que el ethos anglosajón demuestra también en el ámbito militar, aparecieron los pequeños portaaviones de escolta, con un desplazamiento de entre 8.000 y 12.000 toneladas y un grupo aéreo de 20- 30 aparatos, con lo que tenían un tamaño y un bajo coste que permitía su fabricación en gran número (especialmente en Estados Unidos), y se mostraron muy útiles para la escolta de convoyes y para las incursiones sobre las islas enemigas.

Al final del conflicto, el portaaviones había sustituido totalmente al acorazado como buque principal y, en la inmediata posguerra, los grupos aeronavales (TaskForce) norteamericanos, compuestos por un portaaviones y sus unidades de escolta y apoyo, dominaron los mares.

#### - Misiles

Como complemento al poder naval es importantísimo destacar el desarrollo tecnológico de los misiles a partir de finales de los 50, basados sobre todo en las técnicas desarrolladas por los alemanes durante la 2ª Guerra Mundial. En concreto se debe destacar:

“El gran impacto de los misiles en la guerra naval, ampliamente demostrado durante la guerra de las Malvinas. Los misiles antibuque como el Exocet o el Harpoon, con alcances de hasta cien kilómetros, guiados por radar y que pueden ser transportados por buques pequeños representan una terrible amenaza para las unidades de superficie”<sup>173</sup>.

También tendrán gran importancia en las guerras de este periodo los misiles anticarro, los aire-aire (tanto de seguimiento infrarrojo como a través de un radar autónomo, lo que le dotaba de mayor alcance), y los misiles antiaéreos (“desde los grandes proyectiles guiados por radar y capaces de alcanzar blancos a más de diez kilómetros de altura hasta los pequeños misiles portátiles con día infrarroja como el SA-7 soviético o el Stinger norteamericano, que podían derribar aviones y helicópteros a muy baja altura”<sup>174</sup>).

---

<sup>173</sup> MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Op. cit., pp. 244-245.

<sup>174</sup> *Ibidem*.



## - Cazas

Durante la guerra fría la supremacía tecnológica de los cazas norteamericanos hizo que se convirtieran en el pilar de la supremacía aérea, complementando a la perfección la tríada portaviones-misiles-cazas.

A destacar en el ámbito naval el caza F-14 Tomcat, diseñado a finales de los sesentas.

“Este avión fue pensado para disparar los potentes misiles aire aire Phoenix de sesenta kilómetros de alcance y además se lo dotado de una excepcional maniobrabilidad gracias a sus alas de geometría variable (pueden variar su forma y ángulo de ataque a voluntad del piloto). El F-14 paso a prestar servicio con la armada como avión de superioridad aérea (caza) en todos los grupos de portaaviones”<sup>175</sup>.

“El ejército del aire desarrolló una versión similar al F-14 pero prescindiendo de las alas de geometría variable y equipando lo para el combate a gran distancia. Se lo denominó F-15 Eagle y se convirtió en el más avanzado del mundo. Podía llevar hasta seis misiles Sparrow de largo alcance y cuatro SideWinder de corto alcance. Además, su radar y su ordenador de tiro, muy avanzados, permitía localizar y atacar varios bancos a la vez, incluso sí volaban a muy baja cota.

Pero el F-15 era muy caro y complejo y se pensó en complementarlo con otro aparato más barato y especializado en el combate cercano. Se presentaron dos prototipos, el YF- 16 y el YF-17. Finalmente, fue elegido el primero, que se convirtió en el caza F-16 FightingFalcon, un avión monomotor pequeño y extremadamente ágil, pero que podía llevar una carga de armas de tres toneladas. No obstante, el YF-17 continuó su desarrollo y acabó convirtiéndose en el F-18, adquirido inicialmente por la armada como avión de ataque, pero que pronto demostró su valía como caza, y fue adquirido por el ejército del aire y por otros varios países. El F-18 tiene la ventaja sobre el F-16 de poseer dos motores, con mejor capacidad de supervivencia, además de una mayor capacidad de carga lo que facilita su modernización mediante la instalación de equipos y armas nuevas. Estos cazas se mantienen todavía servicio y, de momento, no han encontrado un rival capaz de amenazar su supremacía”<sup>176</sup>.

## - Submarinos nucleares

Desde antes de la 2ª Guerra Mundial, los submarinos eran considerados muy útiles desde el punto de vista militar naval por ser difíciles de detectar y destruir cuando navegan a gran profundidad, ya que se presta mucha atención a que su desplazamiento bajo el agua sea lo más silencioso posible para evitar su detección, siendo muy útiles tanto para labores de hundimiento de buques enemigos como para espionaje e infiltración.

<sup>175</sup> Ibídem.

<sup>176</sup> MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Op. cit., p. 246.

Con el advenimiento de la era nuclear y la guerra fría, los nuevos submarinos a propulsión nuclear (lo que les otorgaba mayor autonomía al poder permanecer sumergidos durante meses seguidos y mayor capacidad de camuflaje sonoro) y armados con misiles balísticos con cabezas nucleares que se podían lanzar desde el mismo submarino (SLBM, Submarine Launched Ballistic Missile), ampliaban las ya de por sí extensas capacidades ofensivas de los mismos, al poder atacar objetivos estratégicos como ciudades o silos de misiles en cualquier lugar del mundo, y van a desempeñar un importante papel en la estrategia de disuasión mutua de la Guerra Fría.

“El arma atómica submarina juega ahora un papel esencial del mantenimiento del statu quo entre las grandes fuerzas antagonistas, de manera que los partidarios del mar le harán prevalecer al menos en cuanto a la estrategia militar. En la hipótesis – mantenida largo tiempo por plausible a pesar de su inverosimilitud – de un conflicto de exterminio entre las potencias política y socialmente antagonistas, el ejército submarino a propulsión nuclear y lanzamisiles es y será mucho tiempo instrumento de una estrategia de disuasión mutua. Casi simultáneamente, desde los años 60, las dos grandes potencias han invertido ampliamente el armamento nuclear marino y submarino. La unión soviética, con 330 barcos de superficie y submarinos lanza proyectiles nucleares, y los estados unidos, con un centenar, son respectivamente capaces de destruir a distancia 5.500 objetivos (Estados Unidos) y cerca de 4.400 (U.R.S.S). Las fuerzas navales de las cinco potencias nucleares poseen un total de 15.600 proyectiles atómicos, de los que cerca de 60 por cien están a bordo de submarinos. Todas las opiniones concuerdan: a pesar de los esfuerzos desplegados por una y otra parte para detectar, localizar y destruir los submarinos de propulsión atómicos, esta arma permanece poco menos que invulnerable, o más bien, no sería posible neutralizar simultáneamente una fuerza submarina relativamente importante – por ejemplo, una docena de unidades -. Siempre en el cuadro de la hipótesis que precede, el armamento submarino será durante mucho tiempo todavía el instrumento que indicara quien domina en las grandes guerras”<sup>177</sup>.

“De Salamina a Midway, durante los 25 siglos que separan las dos famosas batallas navales, la discontinuidad de las técnicas navales, de las estrategias y de las tácticas en la mar ha sido menor que la ruptura producida por el empleo militar del átomo. De Tucídides a los años que precedieron al nombramiento del Gorshkov a la cabeza de la marina soviética (1956), todos los que trataron en sus escritos de la mar y de sus estrategias preveían una lenta evolución de las técnicas navales, de manera que a pesar de las querellas de escuela y de la llegada del blindaje, de la propulsión de vapor, del torpedo y del submarino clásico, sus concepciones y de la estrategia y la táctica siguen siendo las tradicionales y los mismos temas se vuelven a considerar en sus debates. No se podía imaginar que un día, a la panoplia naval, se añadiese un arma tan temible como el submarino nuclear lanzamisiles, capaz por sí solo, y a distancia de las tierras, de dominar un continente”<sup>178</sup>.

---

<sup>177</sup> GALLOIS, P.M. *Geopolítica. Los caminos del poder*. Madrid: Servicio de Publicaciones del EME, 1992, p. 114.

<sup>178</sup> *Ibidem*.

Señalar que la Armada británica contaba en 1982 con 16 submarinos nucleares, no contando la Armada Argentina con ningún tipo de submarino nuclear.

### - Helicópteros

Durante la segunda guerra mundial, se comprobaron tanto las posibilidades como las vulnerabilidades de las fuerzas aerotransportadas lanzadas en paracaídas o embarcadas en planeadores. Para solventar dichas vulnerabilidades “se pensó en el diseño de un vehículo capaz aterrizar y despegar en espacios muy cortos y con posibilidades de transportar una carga de cierta entidad”<sup>179</sup>. Aunque habría que esperar a la experimentación en masa de su uso en la Guerra del Vietnam y al desarrollo tecnológico de los años 80, con la aparición de los más potentes y seguros motores de turbina, y un aumento de su armamento y blindaje, para que las prestaciones de uso de los helicópteros aumentaran su capacidad de carga, maniobra y combate, y permitieran entre otras misiones y capacidades:

- o Su utilización para transporte de unidades de infantería a zonas situadas en la retaguardia enemiga o bien para reforzar posiciones amenazadas o cercadas.
- o También podía transportar suministros a zonas mal comunicadas o incluso colaborar en los cambios de posición de la artillería, cargando las piezas externamente mediante cables.
- o La observación, el enlace entre unidades, el rescate de pilotos abatidos y, sobre todo, para evacuaciones médicas de urgencia, tarea en la que se demostró su valor para sacar heridos graves de zonas montañosas y selváticas.
- o Penetrar en las filas enemigas, enfrentarse a la defensa antiaérea y destruir objetivos como unidades acorazadas, puestos de mando, fortificaciones o concentraciones de tropas.
- o Pero la mayor importancia a efectos del conflicto objeto de nuestro estudio, es que el helicóptero:

“Pronto se convirtió en un arma indispensable para la lucha antisubmarina gracias a su capacidad para patrullar minuciosamente una zona durante largo tiempo. También ha demostrado su utilidad para transporte de un buque otro o para desembarco terrestre, sustituyendo parcialmente a las antiguas lanchas de desembarco”<sup>180</sup>.

<sup>179</sup> MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Op. cit., p. 250.

<sup>180</sup> *Ibidem*.

En definitiva, el helicóptero se ha convertido en un vehículo insustituible en el campo de batalla moderno y con un gran campo de desarrollo futuro, incluso algunos aventuran que puede construir el futuro relevo del carro de combate, a pesar de que en la actualidad constituye su complemento ideal.

## **B) Arsenal del infante**

El arsenal del infante sufrió un aumento vertiginoso en calidad y cantidad en la guerra fría, lo cual afecta a nuestro estudio al ser la mayoría de combates terrestres en las Malvinas combates de infantería.

Básicamente los cambios tendieron a una mayor potencia de fuego de las unidades al generalizarse el uso del subfusil, las ametralladoras ligeras y los fusiles de asalto. Asimismo, para hacer frente a la amenaza de los carros de combate, se dotó también a la infantería de lanzagranadas (como el RPG-7 soviético o el LAW desechable norteamericano) dotados de cohetes que, a 100-200 metros de distancia podían, gracias a su configuración en forma de cono hueco, fundir y penetrar los blindajes. También se podían usar contra fortificaciones ligeras (utilizando un lanzagranadas de 40 mm que disparan un pequeño proyectil hasta unos 200 metros de distancia y que pueden acoplarse en la parte inferior de los fusiles de asalto).

“A toda esta panoplia de armamento, la infantería debe añadir otra serie de ingenios como botes de humo, granadas incendiarias, visores nocturnos (que tendrán gran incidencia en la futura guerra de las Malvinas), fusiles de francotirador, escopetas para combate a corta distancia y algunos más que complican en extremo su instrucción y sobrecargan su equipo a cambio de convertir a los fusileros en auténticos sistemas de armas”<sup>181</sup>.

## **C) Guerra electrónica**

La guerra electrónica surge con la invención de la radio y el radar, y experimentó una espectacular ampliación durante la guerra fría, siendo sus misiones principales:

- Interceptar las emisiones de radio enemigas para obtener información o bien, simplemente, perturbar el enlace.
- Cegar o confundir los radares enemigos de localización aérea.
- Localizar puestos y órganos de mando.
- Impedir enlace entre unidades enemigas.
- Anular sus radares.
- Confundir al enemigo con emisiones falsas que le hagan suponer la asistencia de unidades ficticias y otras muchas.

---

<sup>181</sup> MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Op. cit., p. 252.

“También se tomaron medidas como la adopción de la criptografía, es decir del establecimiento de claves secretas que sólo permitieran la interpretación del mensaje a aquel que poseyera el código adecuado, así como la radiogoniometría, es decir, la capacidad para localizar el punto de origen de una emisión de radio, lo que permitirá determinar la situación de los puestos de mando enemigos o de posibles agentes y espías infiltrados en la retaguardia, cuando intentaban transmitir la información obtenida.

En los años de la posguerra, las medidas y contramedidas de guerra electrónica experimentaron una espectacular ampliación. Los campos de batalla se llenaron de emisiones electromagnéticas: transmisiones entre puestos de mando y unidades, radares de localización aérea y terrestre, radares de control de tiro, enlaces por satélite y otros varios tipos de emisiones. Se crearon unidades específicas para la guerra electrónica y se ampliaron sus misiones”<sup>182</sup>.

“Paralelamente, se ha trabajado la tarea de proteger las comunicaciones ante la eficacia de las medidas de guerra electrónica. Concretamente, se han recuperado las comunicaciones por cable, muy difíciles de interceptar, para los enlaces más importantes o sensibles. En las comunicaciones por radio, se ha recurrido utilizar emisiones de microondas que sólo se propagan en una dirección determinada, lo que dificulta su localización y, sobre todo, aparatos de radio dotados de dispositivos del salto de frecuencia que permiten transmitir en una sucesión continua de frecuencias diferentes, impidiendo la recepción a quien no conozca dicha sucesión. Finalmente, los enlaces vía satélite se están imponiendo en el mundo de las transmisiones, especialmente para los enlaces estratégicos, por su seguridad y dificultad de interceptación”<sup>183</sup>.

“Desde el final de los años 50, las tierras emergidas, con preferencia a las de pequeñas dimensiones, y convenientemente situadas en el globo, presentaron un interés para las grandes potencias: resultan indispensables para la prospección y utilización del cosmos. Únicamente la Unión Soviética se basta a sí misma con amplitud. Su inmenso territorio casi la mitad del hemisferio norte, le ofrece posiciones de observación, de lanzamiento y de protección de los objetos que sitúa en órbita, repartidos en una extensión suficiente. El sistema global de navegación que los Estados Unidos instalan en el espacio exige un control simultáneo de emisiones de satélites a partir de estaciones repartidas alrededor del globo. Cuando Estados Unidos no dispone de emplazamientos convenientes, los alquilan firmando acuerdos de cooperación que les permite su empleo. La estrategia naval, la estrategia aérea y la de cables de comunicación han estado, y en parte, siguen estando todavía fundadas sobre la libre disposición de bases y de puntos de apoyo situados en zonas geográficas bien determinadas.

Las grandes democracias han demostrado un renovado interés por los micro territorios, por los picos que emergen de las cadenas montañosas

<sup>182</sup> Ibídem.

<sup>183</sup> MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Op. cit., pp. 256-257.

marítimas, los “guijarros” de los océanos- aunque estuviesen desguarnecidos -, para instalar en ellos los instrumentos de medida necesarios para la exploración del espacio extraterrestre, para la evaluación de las nuevas armas y para la exploración de los fondos marinos. No hace mucho olvidadas, estas ingratas tierras se han convertido en importantes elementos científicos y técnicos para grandes potencias. Desde ellos se sigue la órbita de los objetos espaciales; desde ellos se sonda los quasars y desde ellos se ensayan los láseres destinados a la defensa antimisil<sup>184</sup>.

### 4.3.3. Logística

Dedicamos un subcapítulo específico al ámbito logístico, no solo por ser el ámbito de estudio histórico principal de la tesis, sino porque fue uno de los que más cambios sufrieron, sobre todo a partir de la 2ª Guerra Mundial, a raíz sobre todo de que:

Los ejércitos se fueron dotando de equipos y armas cada vez más complejos y pesados que exigían enormes esfuerzos de transporte, abastecimiento y mantenimiento. Y, más importante aún, la enorme movilidad de las operaciones y la amplitud de las zonas de conflicto, en las que fuerzas de gran entidad debía ser trasladadas a miles de kilómetros de distancia y abastecidas a través de líneas de comunicaciones que atravesaban océanos, desiertos y junglas.

Si los estrategas y lo tácticos tuvieron que amoldarse y cambiar la filosofía y las formas de la guerra, fueron los planificadores logísticos los que más quebraderos de cabeza tuvieron, hasta el punto de que la expresión “colapso logístico” se hizo cada vez más frecuente para denominar los atascos en las operaciones, provocados por la capacidad de mantener abastecidas a las tropas.

El cambio más significativo, y al que dedicaremos más atención, fue el cambio en la prioridad de suministros logísticos, debido sobre todo al desarrollo tecnológico y a la motorización de la función logística del transporte.

Así, si en la antigüedad el recurso prioritario de un ejército eran los alimentos (en especial el forraje de la caballería), con lo que le resultaba más práctico estar en movimiento para no agotar o esquilmar los recursos alimenticios de la zona por la que transitaba o combatía, las municiones se habían convertido en el recurso prioritario de un ejército del siglo XIX, lo cual había cambiado la naturaleza de la logística militar, al ser ahora preferible un ejército estacionario que permitiera el transporte de la munición desde las fábricas en la retaguardia hasta el frente con los anticuados medios de transporte de la época (carretas y tracción animal).

---

<sup>184</sup> GALLOIS, P.M. *Geopolítica*. Op. cit., pp. 117-118.

“Cuando los armamentos se fueron complicando, el consumo de municiones fue cada vez mayor y también aumentó espectacularmente el consumo de piezas de repuesto y de lubricantes. Todos estos productos eran imposibles de tener por medio de la requisita o la compra sobre terreno ya que se trataba de artículos específicos que sólo utilizaban los ejércitos. Por añadidura, el aumento en el tamaño de las fuerzas armadas hacía también muy difícil la obtención de alimentos y forraje suficiente sobre el terreno, por lo que había que recurrir a su transporte desde largas distancias. Como pudo verse en capítulos anteriores, el ferrocarril y las conservas enlatadas ayudaron a solucionar en parte estos problemas, pero lo cierto es que si en 1810 un ejército podía vivir prácticamente sobre el terreno, en 1918 esto era imposible”<sup>185</sup>.

Al iniciarse la segunda guerra mundial se confiaba en solventar los principales problemas logísticos del medio de transporte terrestre por excelencia a largas distancias, el ferrocarril (sobre todo el transporte desde las terminales de descarga hasta las unidades que combatían en el frente, la excesiva rigidez de las líneas de ferrocarril, y el ser víctimas fáciles de los ataques aéreos), gracias a:

- La complementación con un nuevo medio de transporte: los vehículos motorizados, ya que los camiones podían rodar por infinidad de carreteras y caminos alternativos y podían llegar hasta la propia zona de combate, descargando en las inmediaciones de la unidad de destino.
- El espectacular aumento de la red de carreteras en Europa (sobre todo en Alemania con sus famosas redes de autopistas).
- Y el que las columnas de camiones, ante ataques aéreos, podían dispersarse, camuflarse y utilizar múltiples itinerarios.

Todo esto motivó que, en muchos casos, la utilización de los ferrocarriles fuera imposible, y se estableciera el dominio del camión, lo cual trajo a su vez nuevos problemas logísticos:

- Los camiones consumían una enorme cantidad de carburante y su mantenimiento resultaba bastante caro.
- Su capacidad de carga era limitada y era necesario un gran número para conseguir abastecer a grandes unidades.
- La motorización no sólo afectaba la logística, las unidades estaban igualmente dotadas de vehículos de combate y transporte, entre ellos los vitales carros de combate.

“Así se llegó a la situación predominante a medida que avanzaba la 2ª guerra mundial y durante la guerra fría: el carburante sustituyó a la munición como recurso logístico prioritario. De hecho, los grandes colapsos logísticos del conflicto se produjeron por la imposibilidad de

---

<sup>185</sup> MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Op. cit., p. 260.

proporcionar el suficiente combustible a las unidades. Quizá el ejemplo más significativo lo constituya la detención de las fuerzas aliadas en septiembre de 1944, cuando prácticamente el frente alemán estaba hundido. Las desproporcionadas necesidades de carburante del primer ejército motorizado de la historia (el de los Estados Unidos) provocaron una crisis que impidió mantener un avance de 300 kilómetros; una distancia que los parcialmente motorizados ejércitos alemanes de 1940 habían cubierto sin dificultad en sentido inverso”<sup>186</sup>.

#### 4.3.4. Ingenieros

Como el resto de las armas, los ingenieros deberán adaptarse al enorme aumento de la movilidad en las operaciones. Sus misiones típicas de abrir brechas en líneas fortificadas y construir fortificaciones para las tropas propias pasaron a un segundo plano ante la imperiosa necesidad de<sup>187</sup>:

- Facilitar la movilidad a las fuerzas acorazadas y mecanizadas mediante la construcción de puentes, acondicionamiento de carteras, franqueó de obstáculos y demoliciones.
- Encargarse tanto del tendido de campos de minas propios como de levantamiento de los enemigos, ya que las minas terrestres, aunque ya se conocían en la primera guerra mundial, comenzaron a utilizarse de forma masiva en la segunda y al poco tiempo se convirtieron en el método principal para obstaculizar los movimientos enemigos.

Para asumir sus nuevas misiones, los ingenieros se dotaron de un amplio y variado parque de vehículos y artefactos:

- Los más utilizados fueron los carros de zapadores, contruidos a partir de carros de combate y equipados con palas empujadoras.
- Cabestrantes.
- Cañones de demolición e incluso lanzallamas.
- Pero también se construyeron carros con dispositivos barreminas, vehículos lanzapuentes para atravesar zanjas y vehículos especiales de recuperación.

“Los norteamericanos introdujeron un ingenio que se convertiría en esencial a partir de entonces: el bulldozer. Básicamente se trataba de un tractor sobre cadenas con una pala empujadora que le permitía remover tierras y realizar explanaciones con múltiples finalidades: desde construir pistas de aterrizaje hasta preparar asentamientos para carros o artillería.

La versatilidad de los ingenieros les hizo cada vez más imprescindibles, y se convirtió en práctica habitual agregar pequeñas unidades de zapadores del tipo sección a los batallones de carros o de infantería”<sup>188</sup>.

---

<sup>186</sup> Ibídem.

<sup>187</sup> Ibídem.

<sup>188</sup> Ibídem.



#### 4.3.5. Las Malvinas en la estrategia de la Guerra Fría

Una vez expuestas las principales claves estratégicas, tácticas y logísticas del arte de la guerra durante la guerra fría, es preciso replantearse el papel geoestratégico y geopolítico que pueden jugar en un hipotético conflicto entre los dos bloques-ethos enfrentados, replanteándonos la afirmación de que “las Malvinas y el sistema de islas, son tierras sin valor. (Sino que más bien) esos “peñascos” son claves en la estrategia mundial”<sup>189</sup>. Las principales conclusiones a las que se llega son<sup>190</sup>:

- 1) Las Malvinas son la llave que controla el pasaje de Drake y su conexión con Tierra del Fuego argentina, Magallanes y el canal de Beagle, y el acceso directo a la Península Antártica, que reemplazan paulatinamente al Canal de Panamá, debido al cada vez mayor tamaño y autonomía de los buques.
- 2) Además de todo ello, en la guerra del futuro, los satélites que naveguen en órbitas longitudinales, el “bombardeo orbital fraccional ruso” y los sistemas ASATS de láser contra misiles balísticos, que requieren conducción y control longitudinal desde los polos, transforman a la península Antártica, más precisamente a la tierra de San Martín, en centro de Defensa Espacial cuyo dominio es decisivo para la victoria.
- 3) Pero el sector no solo es clave en la guerra terrestre, también lo es en el mar. La Antártida e islas son lugares ideales para cubierta de buques y submarinos estratégicos que transporten misiles intercontinentales. Es también, un lugar especial, y tal vez único, para colocar grandes antenas para comunicarse con submarinos sumergidos y sónares de largo alcance para su detección. Dos de las “Planicies Abisales” y en particular la de Belling-Shausen, que son áreas claves para determinar con precisión a través de una red de radares, el orden de batalla submarino enemigo, se hallan a ambos costados de la tierra de San Martín. Se dice también que la superficie helada – más sólida en la superficie – otorgará abrigo a esos grandes submarinos que serán decisivos en una eventual guerra en el futuro.

#### 4.4. Guerra de recursos. Partes interesadas

Comenzábamos el Estado de la Cuestión planteándonos el porqué del estallido del conflicto de 1982 cuando las principales fuentes historiográficas de ambos bandos coincidían (aunque en fechas diferentes) en la legitimidad del reclamo argentino, disertando después, y tomando como ejemplo por sus paralelismos, a la Guerra del Peloponeso, sobre las dos maneras que han existido como *iusta causa* para hacer la guerra, que se podían resumir en dos: la fuerza de la razón y la justicia, o la razón de la fuerza.

<sup>189</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 322-325.

<sup>190</sup> *Ibidem*.

Mucho se ha escrito sobre el origen de la violencia en el ser humano y cuáles son sus causas, pero nosotros, siguiendo la más básica antropología humanística cristiana determinaremos que el origen o las causas de la violencia siempre serán la práctica de alguno de los 7 pecados capitales, a saber: lujuria, gula, avaricia, pereza, ira, envidia y soberbia; siendo sus manifestaciones más actuales los llamados 7 pecados sociales: No realizarás manipulaciones genéticas, no llevarás a cabo experimentos sobre seres humanos, incluidos embriones, no contaminarás el medio ambiente, no provocarás injusticia social, no causarás pobreza, no te enriquecerás hasta límites obscenos a expensas del bien común, y no consumirás drogas. Y para última relación de causas de la violencia la archiconocida relación de las siete cosas que Dios aborrece (relacionadas en el libro de los Proverbios 6:16-19): la mirada que se enaltece, la lengua mentirosa, las manos que matan gente inocente, la mente que hace planes malvados, los pies que se apresuran para hacer el mal, el falso testigo que dice y esparce mentiras, y el que siembra discordia entre hermanos y amigos.

Siendo este nuestro punto de partida, ¿pudo ser la avaricia la causa del conflicto de 1982? ¿La soberbia? ¿Mentes que hacen planes malvados? ¿Enriquecerse hasta límites obscenos a costa del bien común? Pero si fuera la avaricia, ¿qué podría causarla en unas islas prácticamente deshabitadas y localizadas en un extremo del mundo? ¿Qué tienen esas islas que puedan despertar la avaricia o el interés de uno o varios de los principales actores del conflicto de 1982?

Obviamente ya hemos hablado de la envidiable situación geoestratégica de las Malvinas como cleruquía perfecta para el imperialismo talasocrático británico, e incluso estadounidense, al estar posicionadas en el único acceso marítimo hasta entonces conocido entre el océano Atlántico y el Pacífico, situación que había cambiado a partir del 15 de agosto de 1914, con la construcción y apertura del Canal de Panamá, con el cual, por ejemplo, “la flota de guerra norteamericana podía desplazarse rápidamente de un océano a otro en pleno Hemisferio Norte, dejando la sensación de que la navegación por el Cabo de Hornos parecía haber pasado a la historia”<sup>191</sup>, así que debían existir otras razones para codiciar la posesión de las Malvinas en plena guerra fría y período de descolonización.

#### **4.4.1. Análisis DAFO del General Perón sobre los recursos en la Guerra Fría**

La primera de las pistas sobre las posibles razones para codiciar las Malvinas (aparte de la mencionada situación geoestratégica) debemos buscarla en el famoso discurso del General argentino Perón en la Escuela Nacional de Guerra, en Buenos Aires, el 11 de noviembre de 1953, en la que se dan unas claves básicas y casi podríamos decir que “premonitorias” sobre la situación del mundo en la Guerra Fría, la especial situación del continente sudamericano, y

---

<sup>191</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 322-325.

las motivaciones principales (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) para despertar alguna de las causas de las guerras mencionadas anteriormente, y que resumiremos en los siguientes puntos básicos<sup>192</sup>:

- Para Perón, “las organizaciones humanas, a lo largo de todos los tiempos, han ido, indudablemente, creando sucesivos agrupamientos y reagrupamientos”, aventurando que en el mundo moderno (y presenta el horizonte del año 2.000) “las agrupaciones menores serán los continentes.” Es el famoso concepto de “continentalismo” de Perón que le llevará a plantear el bloque o simaqué ya mencionada del ABC.
- El mundo actual está “superpoblado y superindustrializado”, por lo que:
  - o “La lucha fundamental en un mundo superpoblado es por una cosa siempre primordial para la humanidad: la comida. Ese es el peor y el más difícil problema a resolver”.
  - o “El segundo problema que plantea la industrialización es la materia prima: valdría decir que en este mundo que lucha por la comida y por la materia prima, el problema fundamental del futuro es un problema de base y fundamento económicos, y la lucha del futuro será cada vez más económica, en razón de una mayor superpoblación y de una mayor superindustrialización”.

Llegando por ello a la conclusión de que:

“El futuro del mundo, el futuro de los pueblos y el futuro de las naciones estará extraordinariamente influido por la magnitud de las reservas que posean: reservas de alimentos y reservas de materias primas”.

- Viendo el problema práctica y objetivamente:

“La zona del mundo donde todavía existen las mayores reservas de estos dos elementos fundamentales de la vida humana: el alimento y la materia prima es el continente sudamericano, en razón de su falta de población y de su falta de explotación extractiva”.
- Pero esta situación halagüeña y promisorio en un principio para el porvenir de los países del cono sur, es también precisamente:

“Nuestro mayor peligro, porque es indudable que la humanidad ha demostrado - a lo largo de la historia de todos los tiempos - que cuando se ha carecido de alimentos o de elementos indispensables para la vida, como serían las materias primas y otros, se ha dispuesto de ellos quitándolos por las buenas o por las malas, vale decir, con habilidosas

---

<sup>192</sup> PERÓN, Juan Domingo. *Discurso en la Escuela Nacional de Guerra* [en línea]. Buenos Aires, Escuela Nacional de Guerra, 11 de noviembre de 1953. [Consulta: 06-11-2015]. Disponible en <<http://archivoperonista.com/discursos/juan-domingo-peron/1953/discurso-en-escuela-nacional-guerra/>>.

combinaciones o mediante la fuerza. Lo que quiere decir, en buen romance, que nosotros estamos amenazados a que un día los países superpoblados y superindustrializados, que no disponen de alimentos ni de materia prima, pero que tienen un extraordinario poder jueguen ese poder para despojarnos de los elementos de que nosotros disponemos en demasía con relación a nuestra población y a nuestras necesidades. Ahí está el problema planteado en sus bases fundamentales, pero también las más objetivas y realistas”.

La verdad es que el General argentino Perón podía hablar más alto, pero no más claro, ni con mayor sentido de aprendizaje histórico, sentenciando dicho discurso con el siguiente párrafo:

- “Si subsistiesen los pequeños y débiles países, en un futuro no lejano podríamos ser territorio de conquista como han sido miles y miles de territorios desde los fenicios hasta nuestros días. No sería una historia nueva la que se escribiría en estas latitudes; sería la historia que ha campeado en todos los tiempos, sobre todos los lugares de la tierra, de manera que ni siquiera llamaría mucho la atención. Pienso yo que el año 2000 nos va a sorprender o unidos o dominados... (ya que) los grandes imperios, las grandes naciones, han llegado desde los comienzos de la historia hasta nuestros días, a las grandes conquistas, sobre la base de una unidad económica. Y yo analizo que si nosotros soñamos con la grandeza - que tenemos obligación de soñar - para nuestro país, debemos analizar primordialmente ese factor en una etapa del mundo en que la economía pasará a primer plano en todas las luchas del futuro”.

Resumiendo, para el General Perón, el motivo básico para iniciar una guerra en la época de la guerra fría, superpoblada y superindustrializada, va a ser la avaricia económica de los países fuertes por el control de los recursos principales que poseen todavía en abundancia los países desunidos del Cono Sur: comida y materias primas para la industria.

Que no andaba muy descaminado el General Perón lo prueban el informe de la geógrafa política estadounidense Doctora Lucile Carlson que, en 1958 escribía:

“El Río de la Plata hace a la Argentina estratégicamente importante. La Argentina es el blando bajo vientre de América del Sur, el Río de la Plata permite la penetración intrincada desde el Atlántico hacia todas partes del continente interior. Todo lo que pase allí, es altamente significativo al resto del mundo, más de lo que pudiese ocurrir en los países del Pacífico Latino Americano”.

Así como el informe relativo a la situación relativa de la República Argentina en el mundo, realizado durante la 2ª Guerra Mundial por el Ejército de los Estados Unidos, bajo la dirección del geógrafo político de gran renombre mundial Dr. Isaiah Bowman, el cual emitió en 1944 un documento militar titulado “ASFM-M103-3 Geographical Foundations of National Power”, en el que relaciona las siete regiones más importantes del mundo. En concreto se nombra como una de ellas a la región Sudeste de Sudamérica, la cual:

“No tiene territorio controlado por las Grandes Potencias, pero abarca el de los dos principales países de Sudamérica: Argentina y Brasil”<sup>193</sup>.

Pero, ¿tanta comida y materias primas pueden facilitar las islas Malvinas para justificar una guerra de altísimo coste tanto económico como en vidas humanas?

#### **4.4.2. Recursos marítimos y de las plataformas continentales. Nuevas perspectivas**

Para terminar de comprender la avaricia como causa de guerra que pueden despertar las islas Malvinas, es preciso mirar no solo en su superficie o situación geoestratégica, sino justo debajo de ellas: en sus recursos marinos y los de su plataforma continental, ya que si, antes de la era industrial, “se creía que los fondos marinos no justificaban las difíciles, peligrosas y costosas expediciones que habrían permitido explorarlos, e incluso sacar de ellos unos pobres productos”<sup>194</sup>, con el desarrollo de la oceanografía como ciencia a mediados del siglo XIX, y las prospecciones submarinas realizadas desde 1872 por el Challenger británico y hasta 1929 por el resto de grandes potencias (Francia, Estados Unidos, Rusia y Alemania), se aportó:

“Tal cantidad de información que las nociones tan rudimentarias que tenían los terrícolas del mundo marino fueron completamente cambiadas”<sup>195</sup>.

En plena Guerra Fría, y dentro del año geofísico internacional de 1958:

“La comunidad de las naciones fue invitada a explorar sistemática y conjuntamente el ámbito oceánico. Con este motivo, unos 20 estados organizaron hace expediciones marítimas. Las dos grandes potencias, estimuladas por su rivalidad estratégica y pensando en su economía futura, dedicaron importantes medios a la investigación oceánica. Los estados unidos se dedicaron a ello más de 20.000 millones de dólares y, durante los últimos 20 años, solamente la Unión Soviética ha realizado en todos los mares casi tantas expediciones de investigación marítima como todas las demás potencias interesadas en sondear los océanos juntas”<sup>196</sup>.

Todo esto llevó al levantamiento de una carta detallada de los fondos marinos que:

“Lejos de despreciar los recursos conocidos, supuestos o incluso problemáticos, se disputa por ellos y la querella relanza la geopolítica, porque podría ser tan violenta como los antagonismos creados por la conquista de los espacios terrestres”<sup>197</sup>.

---

<sup>193</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 328.

<sup>194</sup> GALLOIS, P.M. *Geopolítica*. Op. cit., p. 187.

<sup>195</sup> *Ibídem*.

<sup>196</sup> GALLOIS, P.M. *Geopolítica*. Op. cit., p. 188.

<sup>197</sup> *Ibídem*.

Es obvio el reconocimiento y la disputa por el control de este nuevo espacio submarino entre los dos *ethos* contendientes en la guerra fría. Lo que resulta en extremo curioso es que, una potencia típicamente telurocrática como la Unión Soviética, que había encontrado en el almirante S.G. Gorshkov el equivalente al Mahan estadounidense, el que en su obra fundamental: “The sea power of the State”, sea el que aventurase cifras para esos dos motivos de avaricia como causa bélica reseñados por el General Perón: la comida y las materias primas.

Así, sobre la comida se estimaba en 1976 que<sup>198</sup>:

- “La riqueza conocida y probable de los mares es inagotable. La humanidad, no solamente podía sacar de ellos unos 120 millones de toneladas anuales de productos haliéuticos, sino que además podría extraer plancton y vegetación marina para, de esta manera, disponer de una enorme reserva de proteínas, ..., También es fuente de agua dulce mediante desalinización.”

Y sobre las materias primas para la industria se estimaba que:

- “Solamente en un metro cúbico de agua de mar, escribía, se contienen 30 kilos de sal, 1,3 kilos de magnesio, 66 gramos de Bromo (del que el 99 porción de la reserva se encuentran en el océano), y habría podido añadir trazas de otros muchos minerales. Contados en miles de millones de toneladas, el océano encierra 90 de yodo, cinco de uranio, tres de magnesio, vanadio níquel, 0,3 de agua pesada y también diez millones de toneladas de oro”.

Y por supuesto, uno de los recursos logísticos para la industria que, según vimos en el capítulo anterior, se ha elevado al primer puesto de consumo, es el combustible, sobre el cual se afirma que:

- “Descendiendo solamente a 300 metros bajo nivel del mar, las reservas de petróleo offshore son de unos 420.000 millones de toneladas. Si se sitúan sobre una representación cartográfica del mundo, proyección mercator por ejemplo, los principales lugares donde se han encontrado yacimientos de minerales con fuentes de energía fósiles, se comprueba que en las decenas de millones de kilómetros que mide el litoral de los continentes y de las islas, casi no se pueden localizar mil kilómetros que carezcan totalmente recursos preciosos para el hombre, ....La plataforma continental, mañana al alcance del hombre, que representa del 5 a 6 por ciento de las tierras emergidas (algo menos que la superficie de Asia), ..., (¿no están próximas al litoral las dos terceras partes de las tierras de las que se extrae el petróleo y el gas?). En 1970, el 20% de la producción mundial provenía de explotaciones offshore. Los expertos estiman que al final de siglo el 50% de las riquezas petrolíferas mundiales serán extraídas del mar. Sin rebasar los 200 metros de profundidad, se pueden obtener de la plataforma continental el 85 por cien de los productos haliéuticos marítimos”.

---

<sup>198</sup> Ibídem.

Pero no solo los océanos pueden suministrar la comida y las materias primas necesarias en esa época superpoblada y superindustrializada, sino que también:

- “De energía por exportación del movimiento de las mareas o por transformación, en fábricas helio-talásicas, de la energía solar que absorbe; y de más en elegida sacando provecho de las diferencias de temperatura entre la superficie y el fondo puente de fondo y la atmósfera. Utilizando un movimiento de las olas, la fuerza cinética de las corrientes y la reacción debida al encuentro de las aguas dulces con el agua salada en la desembocadura de los grandes ríos. Por electrólisis suministrar hidrógeno, etcétera”<sup>199</sup>.

Pero, ¿dónde se han localizado semejantes recursos, tanto vivientes como minerales?, pues principalmente en dos sitios<sup>200</sup>:

- “Entre la superficie de los mares y una profundidad de alrededor de una de 1.500 metros, es decir, en los flancos de la placa continental y del talud, zócalo de la plataforma continental”.
- “Por último, en las grandes profundidades, en los dos atlánticos y más especialmente en el pacífico, está situado los campos de nódulos polimetálicos que hace más de un siglo fueron detectados por el Challenger”.

Y respecto al potencial de dichos depósitos de minerales:

“En 1971 un equipo de oceanógrafos de la Columbia University estimaban que después de algunos años explotación al ritmo de un millón de toneladas anuales, ulteriormente sería posible sacar a la superficie 252 millones de toneladas de manganeso, 11.900.000 toneladas de níquel, 10.500.000 de toneladas de cobre 0,2 millones 400000 de cobalto y millares de kilos de molibdeno, que vanadio, de cinc, de plata y de platino. La explotación comenzaría en 1980 y, cinco años más tarde, se extrae bien del fondo de los océanos quince millones de toneladas de nódulos metálicos. Estos brillantes resultados no se han alcanzado, pero numerosas empresas americanas, canadienses, japonesas, alemanas y francesas reúnen poco a poco documentación y medios técnicos a fin de realizar un día estos ambiciosos proyectos”<sup>201</sup>.

#### **4.4.3. La descolonización de la Guerra Fría y el efecto de los micro-países. El giro copernicano del imperialismo talasocrático**

La segunda guerra mundial y la posterior guerra fría, han trastocado las relaciones tierra-mar. Muchos fenómenos nuevos, políticos, sociales, técnicos y estratégicos justifican la atracción de la tierra por el mar y los esfuerzos de la primera por apropiarse y explotar intensamente los recursos, hasta entonces insospechados, de la segunda. Éstos acaban de ser desvelados por el desarrollo acelerado de técnicas inconcebibles hace medio siglo. Pero sólo

<sup>199</sup> GALLOIS, P.M. *Geopolítica*. Op. cit., p. 192.

<sup>200</sup> *Ibidem*.

<sup>201</sup> GALLOIS, P.M. *Geopolítica*. Op. cit., pp. 193-194.

después de la segunda guerra mundial, la mayor parte de los países costeros exigen que su soberanía sea reconocida oficialmente sobre una porción cada vez más grande de las aguas adyacentes.

Todo ello sumado a otro gran efecto que ocurrió durante la guerra fría, que fue el de la descolonización, la cual, a los efectos de propiedad de los recursos marinos “multiplicó las soberanías, fragmentó el poder de decisión e hizo infinitamente complejas las relaciones interestatales”<sup>202</sup>, ya que, para afirmarse, los nuevos estados esperan llevarse su parte del patrimonio marino y apropiarse también el de futuros descubrimientos.

“Los países en vías de desarrollo, y no son los únicos, ven en la aprobación de estas riquezas la mejora de su condición. Esta situación es nueva. La técnica legítima, y la necesidad de las poblaciones exigentes extienden al océano el área explotable”<sup>203</sup>.

Pero será, tal y como se ha comentado en un capítulo anterior, la potencia mundial estadounidense, la que dé el primer paso en la apropiación y nacionalización de las plataformas continentales con la declaración Truman del 28 de septiembre de 1945 (menos de dos meses después de Hiroshima).

“Se trataba de un asunto de relativa poca importancia, desde el punto de vista de sus consecuencias: asegurarse la propiedad de las prolongaciones submarinas de los yacimientos petrolíferos explotados en Texas, pero de hecho, “la declaración Truman cambió profundamente la noción de frontera marítima, e incitó a otros países a extender su jurisdicción a la plataforma continental antes de dar satisfacción, finalmente, a la espera general”<sup>204</sup>.

Todos estos cambios de soberanía, descubrimientos, adelantos técnicos, etc., va a llevar a un cambio drástico y a un giro Copernicano en la consideración y el tratamiento que las grandes potencias reservaban a los pequeños islotes y tierras emergidas ya que:

“Antes de que acabara el proceso de descolonización, se prefería dotar a estas bases demás tierras interiores controladas por el colonizador. Posteriormente, en una segunda fase, se impuso el criterio inverso: era preferible poseer un mínimo enclave terrestre sin que nadie pudiera discutirlo, dependiente de un estado que estuviera feliz con su joven soberanía”.

Y, en aplicación de la regla decidida por la Convención de Montego Bay en diciembre de 1982 (justo meses después de la guerra de las Malvinas) aplicar unas relaciones económicas y geográficas en cuanto a la extensión de su espacio terrestre y sus derechos soberanos sobre espacios marítimos, totalmente desproporcionados, poniendo como ejemplo de ello<sup>205</sup>:

---

<sup>202</sup> Ibídem.

<sup>203</sup> Ibídem.

<sup>204</sup> Ibídem.

<sup>205</sup> GALLOIS, P.M. *Geopolítica*. Op. cit., p. 195.



- “Así es como la isla Mauricio (un millón de habitantes) prolonga su jurisdicción sobre una extensión de océano 562 veces mayor que su territorio;
- Para el estado de Tonga (menos de 100.000 habitantes) esta extensión de océano es 850 veces mayor;
- Y finalmente, para las Malvinas (menos de 20.000 habitantes), 3.210 veces; imagínese las codicias que suscita semejantes anomalías y la naturaleza de las transacciones a las que conducen”.

Es el mismo texto el que nombra como fruto de la codicia a la desproporción arbitraria de tierra/población/mar, y como fuente de sucesos de todo tipo que pudieran darse, y abunda más en el ejemplo de las islas Malvinas al afirmar (y hacer una también una apología a la legalidad de la soberanía británica) que:

“Gran Bretaña gastó más de 30.000 millones de francos para restablecer su soberanía sobre las islas Malvinas. Es evidente que Londres no podía tolerar que una tierra inglesa, cuyos habitantes se consideraban integrantes de la corona, fuera ocupada por fuerzas extranjeras, aunque fueran de un país vecino, con una plataforma continental común. Pero, sobre todo, Londres no admitía la pérdida de una escala bien situada sobre las rutas del continente antártico y sobre las del Pacífico, a la vez que unas aguas favorables para la pesca y millares de kilómetros cuadrados de océano de su zona económica exclusiva. Por su parte, los Estados Unidos habrían visto con inquietud a los argentinos, ya próximos al canal de Beagle, controlar además la única ruta marítima hacia el pacífico que le queda abierta a la US Navy si llegara a ocurrirle alguna desgracia al canal de Panamá”<sup>206</sup>.

Dicha convención beneficiaba claramente a las grandes potencias, al otorgar:

“A los Estados Unidos cerca de 16 millones de kilómetros cuadrados de océano de la comunidad internacional, Gran Bretaña 10,5 millones, Francia 10.200.000 y la URSS cerca de 4,5 millones de kilómetros cuadrados”, reseñándose que fue “la más exhaustiva y la más compleja de las negociaciones de la Historia... al menos fue la más singular, la más original y la más indisciplinada de las normas del género”, ratificando un conjunto de disposiciones que transformaron el derecho del mar tal como se ha desprendido de la costumbre y tal y como se ha practicado desde hace siglos”<sup>207</sup>.

En fin, un nuevo remedo actualizado del famoso cuius regio, eius religió.

“Un bello ejemplo de multipolaridad – excesiva – es el de la emergencia por decenas de los micro-Estados. Las Naciones Unidas reúnen a los representantes de unos 160 Estados soberanos, de los que 38 están

---

<sup>206</sup> Ibídem.

<sup>207</sup> Ibídem.

poblados, cada uno de ellos, por menos de un millón de habitantes. En su origen, la organización internacional contaba con 51 Estados. La rivalidad soviético-americana y la búsqueda por cada una de estas dos respectivas potencias de Gobiernos soberanos a alinear en sus campos respectivos, la descolonización y también el recurso a la noción de Estado soberano, cuando fórmulas menos irracionales aparecían inaceptables, han terminado por multiplicar por tres el número de soberanías reconocidas. Poblaciones numéricamente inferiores a los efectivos de una división de infantería – aproximadamente 15.000 hombres – ahora se han erigido en Estado, y según un principio de igualdad, que satisface las conciencias pero que desafía a la razón, participan por sus delegados en los debates relativos a la gestión general de los asuntos del mundo.

Tal como lo ha escrito Sheila Harden: “... los micro-Estados, bien posean todos los atributos de soberanía, o bien sean todavía clasificados en la categoría de Estados dependientes, pueden ser origen de macro-desórdenes en las Naciones Unidas y en las grandes capitales. La crisis de las Falkland y un poco más tarde la debacle de Granada evidencian el hecho de que, cronológicamente, las grandes potencias subestiman los problemas que suscitan los micro-Estados”<sup>208</sup>.

#### **4.4.4. Las Malvinas en los recursos de la Guerra Fría**

“Malvinas es la llave de la Antártida, con los siguientes potenciales futuros (reales o hipotéticos): un desarrollo real de la tecnología aplicada, el tratamiento de extensos espacios con suelos de mantos limitados de hielo y nieve, las grandes existencias de metano, de krill, de pesca, de carbón, de guano, de arena, granito, mármol, minerales no metálicos como amianto, fosfatos, hierro, cromo, bronce, titanio, plata, níquel, cobalto, platino, vanadio, molibdeno, litio y colombio, y la energía producida además por el carbón y petróleo por fuentes geotérmicas, junto con la gran cantidad de hidrocarburos y el noventa por ciento de los depósitos de agua dulce del mundo, el yacimiento de carbón más extenso conocido, la posibilidad que otorga a la especie humana para el estudio de la era glacial, el turismo y la eventual siembra de nubes para alterar y controlar desde allí el clima de toda la tierra, señalan su importancia y dejan claro que lo que está en juego es más que peñascos sombríos y un continente helado y solitario”<sup>209</sup>.

#### **4.4.5. La estrategia del General Perón respecto a los recursos. La Segunda Independencia Argentina**

En 1946 (pese a la fuerte influencia en contra del embajador estadounidense Spruille Braden) fue electo presidente Juan Domingo Perón con apoyo de los sindicatos organizados en el Partido Laborista. Perón, acompañado por su esposa Evita, encabezó un nuevo movimiento que puso el acento en la justicia social, la soberanía política y la independencia económica

---

<sup>208</sup> GALLOIS, P.M. *Geopolítica*. Op. cit., p. 198.

<sup>209</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 329.

(notándose ampliamente el ethos tercerposicionista hispano-católico y la influencia del Mariscal alemán Von der Goltz). Bajo su gobierno se estableció el sufragio femenino en 1947, la igualdad de hombres y mujeres en el derecho familiar, la igualdad de los hijos nacidos dentro o fuera del matrimonio, la gratuidad de la enseñanza universitaria, se erradicó el paludismo, etc. A través de la Fundación Eva Perón, Evita desarrolló una ayuda social sin precedentes en el país, brindando apoyo económico a los sectores más vulnerables. También se nacionalizaron los ferrocarriles y el comercio exterior, y se generó un fuerte proceso de industrialización, promoviendo la industria pesada.

La motivación o ethos de estos hechos está claramente expresada el 9 de julio de 1947 en la llamada “Declaración de la Independencia Económica” (también llamada la Segunda Independencia de Argentina), reflejando una clara visión estratégica que apuntaba a la consolidación de la independencia nacional de los poderes y organismos internacionales, en un país sin deuda externa, con una pujante industria nacional abasteciendo al mercado interno, y con los resortes económicos estratégicos en poder del Estado, un acto decisivo y significativo, que luego sería señalado por el mismo presidente Gral. Juan Perón como trascendental para “romper los vínculos dominadores del capitalismo foráneo enclavado en el país”. Como decía el Gral. Baldrich: la independencia política sin independencia económica, no es más que una ilusión. Esta opinión también era compartida por el General Perón, quién expresaba que “sin Independencia Económica, no hay posibilidad de Justicia Social”. Se podía decir más alto pero no más claro, valiéndose la pena transcribir las palabras preliminares del General Perón al Acta de Declaración de la Independencia Económica en el libro “La Nación Argentina Justa, Libre y Soberana”:

“Ferrocarriles y transportes en general, usinas, puertos, energía, etc., todo lo que constituye en fin un servicio público ha sido nacionalizado y ahora, donde regían los dictados del interés extranjero, tiene plena vigencia la voluntad argentina.

Lo que otros vendieron, nosotros lo hemos recuperado. Al afán mercenario de otrora, sucede el espíritu hondamente patriótico que ha sabido sacar del esfuerzo y hasta del sacrificio el vigor necesario para acometer la magna empresa de nuestra total recuperación.

Está a salvo la dignidad argentina y nuestros hijos, dueños de la riqueza que la providencia les entregó, deben ser celosos guardianes de todo cuanto hemos devuelto a la Nación para que nadie, jamás, vuelva a intentar la empresa suicida de uncirnos a la conducción foránea.

Ahora, cuando todo lo que es fundamento de nuestro porvenir está en nuestras manos cuando pisamos tierra nuestra, absolutamente nuestra, cuando disponemos a nuestro albedrío de todo lo que constituye el patrimonio argentino, podemos decir que la libertad política se ha complementado con la independencia económica, proclamada solemnemente en la histórica Tucumán, que conoció la aurora de nuestra nacionalidad y que ha sido propicia sede a la consolidación de la

Argentina socialmente justa, económicamente libre y políticamente soberana.

Si en 1810 fuimos libres políticamente gracias a esos héroes que siempre recordamos, no podemos afirmar lo mismo de los que les sucedieron que, lejos de conquistar nuestra independencia económica, han perdido el tiempo y nos han entregado a una situación de verdadero coloniaje como nunca el país había soportado antes”.

Todo esto, unido a la neutralidad argentina durante la Segunda Guerra Mundial constituía un alejamiento y debilitamiento tanto del imperialismo inglés como de los intereses comerciales y económicos de los Estados Unidos en Argentina. No obstante, varios golpes de estado y detenciones, nuevamente en 1951, Perón fue reelegido para un nuevo período presidencial con el 62,5 % de los votos. Tras nuevos incidentes y golpes de estado, en 1973 el peronismo fue legalizado y volvió a triunfar por tercera vez en las elecciones presidenciales.

Fallecido Perón al año siguiente, lo sucedió su vicepresidenta y tercera esposa, María Estela Martínez de Perón, cuyo gobierno se caracterizó por un acelerado deterioro de la situación interna, producto de la crisis del petróleo de 1973 y la generalizada violencia política<sup>210</sup>.

#### **4.4.6. Respuesta y acciones británicas y estadounidenses con respecto a los recursos y Segunda Independencia Económica Argentina y a los recursos malvinenses**

Con respecto a las Malvinas, a partir de 1969, el Gobierno británico había comenzado a percibir la resonancia política que podía generar la posible existencia de petróleo alrededor de las Malvinas, concluyendo que, en aquella oportunidad, sería mejor no hacer nada al respecto por temor a provocar un aumento en la tensión política entre Gran Bretaña y la Argentina al punto de empujar a esta última a ocupar las islas por la fuerza.

Más tarde, el Gobierno británico decidió realizar sus propias exploraciones en las aguas de las Malvinas para constatar si efectivamente había allí petróleo. Para ello, a partir de 1970 se llevaron a cabo relevamientos en la zona. Hacia mediados de los 70 se habían acumulado pruebas que sugirieron que probablemente existía petróleo en la región.

De inmediato, varias empresas petroleras se interesaron en la zona y, según manifestaciones del Secretario Principal del Territorio de Gran Bretaña, se estaban esperando los resultados de un informe que había sido encargado a un equipo de investigadores de la Universidad de Birmingham.

---

<sup>210</sup> DUEÑAS, Ana Cecilia. Alternancia de golpes de estado y regímenes democráticos. *Argentina* [en línea]. 05-11-2012. [Consulta: 19-11-2015]. Disponible en <<http://rincondeargentina.blogspot.com/2012/09/alternancia-de-golpes-de-estado-y.html>>.

El informe titulado "Geology of the Region around the Falkland Islands" fue preparado por el Departamento de Ciencias Geológicas de esa universidad y sus autores fueron P.F. Barker, J. Burrell, P. Simpson y D.H. Griffiths y presentado en marzo de 1975. Según el informe existían ciertas y grandes posibilidades de encontrar petróleo en las Islas y en el mar adyacente.

El 19 de marzo de 1975, la Cancillería argentina emitió un Comunicado de Prensa en respuesta de las intenciones británicas. Según este texto, la Argentina no reconocía el ejercicio de ningún derecho en materia de exploración o explotación de recursos naturales:

"Teniendo en cuenta que las Islas Malvinas y dichas áreas forman parte integrante del territorio nacional, el Gobierno Argentino de María Estela Martínez manifiesta que en ellas no reconoce ni reconocerá la titularidad ni el ejercicio de ningún derecho relativo a la exploración y explotación de minerales o hidrocarburos por parte de un gobierno extranjero. Por consiguiente, tampoco reconoce ni reconocerá y considerará insanablemente nulos cualquier actividad, medida o acuerdo que pudiera realizar o adoptar Gran Bretaña con referencia a esta cuestión que el gobierno argentino estima de la mayor gravedad e importancia".

No obstante, la firme postura argentina, en 1976, unilateralmente, Gran Bretaña envía la misión Shackleton de exploración, que provoca la reacción de la Cancillería el 2 de enero de 1976 (gobierno constitucional: Sra. de Perón): advirtiéndole que:

"Su gobierno, juntamente con las FFAA... actuarán sin precipitación, pero con toda la persistencia, la prudencia y la energía que sean necesarias para lograr justicia".

La Organización de los Estados Americanos sostuvo que la exploración del potencial económico de las Islas constituía una amenaza a la seguridad hemisférica. También el 16 de enero, el Comité Jurídico Interamericano de la OEA declaró en Río de Janeiro que la Argentina tenía un inobjetable derecho de soberanía sobre las Islas Malvinas. Calificó a la misión Shackleton como una "innovación unilateral" que violaba las Resoluciones de las Naciones Unidas 2.065 (XX) y 3.160 (XXVIII) y que amenazaba la paz internacional y la de toda América Latina; por último, que todas esas acciones implicaban un esfuerzo hostil para silenciar los reclamos argentinos y obstaculizar el progreso de las negociaciones solicitadas por la Asamblea General.

Con posterioridad, Gran Bretaña rechazó, en una nota presentada a la Comisión de Descolonización de las Naciones Unidas, la declaración de la Comisión Jurídica de la OEA. El 13 de enero se produce el retiro de embajadores, alcanzándose el pico de la crisis el 4 de febrero cuando el destructor de la Armada Argentina ARA Almirante Storni, se dispuso a detener al buque de investigación oceanográfica británico RRS Shackleton que navegaba a 78 millas al sur de Puerto Stanley. Desde el destructor se ordenó: "Detenga las máquinas o abriré fuego". El motivo esgrimido por la nave

argentina fue que los británicos se hallaban dentro del límite de la jurisdicción argentina de las 200 millas alrededor de las Islas.

La Presidente de la Nación dio venia al posible ataque. Según algunos informes, también se creía que Lord Shackleton se encontraba a bordo. El capitán del buque británico, actuando bajo órdenes radiales del gobernador de las Malvinas, Neville French, no detuvo la marcha, se rehusó a recibir un grupo de abordaje o seguir al Storni al puerto de Ushuaia. Con el fin de aumentar la presión, las acciones del destructor fueron apoyadas por un avión de reconocimiento marítimo Neptune de la Armada. El destructor entonces hizo varios disparos sobre la proa del Shackleton que a pesar de ello prosiguió su ruta hacia Puerto Stanley. El buque argentino no persistió en su accionar, pero siguió a la nave inglesa hasta seis millas de ese puerto donde finalmente emprendió el retorno.

De resultas de la importancia del hecho, el 17 de marzo de 1976, a iniciativa de la Señora Presidente de la Nación, el Congreso reunido acordó que la misión Shackleton fue un atentado para con la soberanía argentina, por lo que había que tomar cartas en el asunto de dos formas:

- Se desconocería o replantearía que su Majestad Británica arbitre entre Argentina y Chile: pues esta disposición la propicio el gobierno de facto de Agustín P. Lanusse, el cual carecía de autoridad democrática para tomar tamaña resolución.
- Se citaba al Canciller inglés a resolver la cuestión de Malvinas, en reunión del Congreso "A puertas cerradas" so pena de ruptura total de relaciones internacionales con Gran Bretaña.

Sin embargo, tan solo una semana más tarde (¿Casualidad o Causalidad?), el 24 de marzo de 1976 se produjo un nuevo golpe militar, autodenominado Proceso de Reorganización Nacional, comandado por militares formados en la "Escuela de las Américas" (Emilio Massera, Jorge Rafael Videla, Leopoldo Galtieri, Roberto Eduardo Viola) que duraría casi ocho años y abarca el conflicto de la Guerra de las Malvinas. Durante el mismo se implantó un régimen de terrorismo de estado (que afectó a prácticamente toda Hispanoamérica y conocido como Plan Cóndor) que llevó a cabo un plan sistemático de secuestro y tortura de personas simpatizantes o sospechosas de comunismo, causando una gran cantidad de desaparecidos, contando con el beneplácito de los EEUU en la figura sobre todo del Secretario de Estado Kissinger.

Pese al argumento explícito de los militares de que perseguían el propósito de terminar con el "desgobierno", la "corrupción" y el "flagelo subversivo", otros analistas afirman que dicha justificación encubría la voluntad de imponer en el país un régimen económico neoliberal, a tono con los requerimientos y exigencias que planteaban en esos momentos el Fondo Monetario Internacional y los Estados Unidos a los países latinoamericanos

(recordemos: no es posible salirse de la Simaquiá). El escritor e integrante de la organización Montoneros (peronistas de izquierdas) Rodolfo Walsh escribió:

“Dictada por el Fondo Monetario Internacional según una receta que se aplica indistintamente al Zaire o a Chile, a Uruguay o Indonesia, la política económica de esa Junta sólo reconoce como beneficiarios a la vieja oligarquía ganadera, la nueva oligarquía especuladora y un grupo selecto de monopolios internacionales encabezados por la ITT, la Esso, las automotrices, la U.S.Steel, la Siemens, al que están ligados personalmente el ministro Martínez de Hoz y todos los miembros de su gabinete”. (Rodolfo Walsh - Carta Abierta a la Junta Militar- Marzo de 1977).

Hay que recordar que, en 1976, Argentina era el único país del Cono Sur que mantenía un régimen democrático, en tanto que todos los países vecinos estaban gobernados por dictaduras militares (Banzer en Bolivia, Geisel en Brasil, Augusto Pinochet en Chile, Stroessner en Paraguay y Bordaberry en Uruguay), sostenidas por Estados Unidos en el contexto de la Doctrina de la Seguridad Nacional.

En el ámbito internacional, el golpe fue previsto por la inteligencia estadounidense y anticipado por William P. Rogers al Secretario de Estado de Estados Unidos, Henry Kissinger, en su reunión semanal el día 24 de marzo de 1976. Este expresó su apoyo expresando el interés de Estados Unidos en el golpe ("the quicker you succeed the better" y "If you can finish before Congress gets back, the better" son las frases más conocidas que se han desclasificado), y su deseo de alentarlos y no hostigarlos, a pesar de las advertencias de William P. Rogers acerca del probable baño de sangre y las matanzas no sólo a terroristas sino a disidentes en sindicatos y partidos políticos.

El plan económico del Proceso de Reorganización Nacional fue diseñado básicamente por José Martínez de Hoz, quien se desempeñó como ministro de Economía hasta el 29 de marzo de 1981. Martínez de Hoz siguió los, en ese momento, nuevos lineamientos económicos de la Escuela de Chicago (genéricamente incluida en el concepto de neoliberalismo), que habían sido implementados por primera vez por la dictadura de Augusto Pinochet en Chile, instalada en 1973. Con posterioridad esa orientación económica se volvería hegemónica en el mundo occidental, a partir de las reformas económicas del presidente Ronald Reagan en Estados Unidos ("reaganomics") y la Primer Ministro Margaret Thatcher, en Gran Bretaña. Lo acompañaron en el equipo económico, empresarios y abogados estrechamente relacionados con los grupos más conservadores, como Guillermo Walter Klein, Adolfo Diz (presidente del Banco Central), Juan Alemann, Cristian Zimmermann, Enrique Folcini, Jorge Zorreguieta y Francisco Soldati. Durante esta etapa, hubo un importante aumento de la deuda externa nacional, que condicionará a los siguientes gobiernos, y se dio carácter especulativo al sistema financiero.

El resultado combinado de las políticas económicas internas y la situación financiera internacional de abundantes capitales buscando plazas de inversión, impulsó un nivel de endeudamiento récord. La deuda externa, que

fue producto, incluso, de la estatización de deuda externa privada,<sup>75</sup> se elevó de 7.875 millones de dólares al finalizar 1975, a 45.087 millones de dólares al finalizar 1983.<sup>76</sup> El proceso de endeudamiento constituyó esencialmente una operación delictiva ejecutada por empresas nacionales y extranjeras, militares y agentes económicos, según se comprobó en el importante fallo de 196 hojas dictado el 13 de julio de 2000 en el caso «Alejandro Olmos c/ Martínez de Hoz y otros s/ Defraudación».

Resumiendo, la Simaquía ha devuelto al redil al país díscolo y lo ha vuelto a someter financiera y espiritualmente con el abandono del tercerposicionismo y la vuelta al sistema liberal, aunque no sea con el modelo democrático, sino con una dictadura títere o gobierno tipo Kissling.

#### **4.5. ¿El gran juego? Aspectos geoestratégicos y partes interesadas**

“El “Gran Juego” es el término utilizado para describir la rivalidad entre el Imperio ruso y el Reino Unido, en su lucha por el control de Asia Central y el Cáucaso, durante el siglo XIX. El término fue acuñado por Arthur Conolly, agente del Servicio de inteligencia británico y popularizado por el escritor Rudyard Kipling, en su novela *Kim*, publicada en 1901”<sup>211</sup>.

Esta rivalidad entre Rusia y Reino Unido fue denominada por los rusos como “El Torneo de las Sombras”, y junto con la acepción de “agujero negro”, son utilizadas por los especialistas internacionales para analizar la actuación de las grandes potencias en las regiones que, como Afganistán, se encontraban en medio de dos grandes imperios que veían en él tanto un beneficio con su control, como una amenaza si lo dominaba el imperio contrario, provocando una rivalidad que se mantuvo siempre en un estado de Guerra Fría por lo que tuvieron un gran protagonismo exploradores, agentes de inteligencia, agentes comerciales y diplomáticos aunque la zona no se vio exenta de guerras. En la figura 4.1 podemos ver una representación gráfica de la época que refleja claramente la delicada situación de Afganistán en aquellas circunstancias.

---

<sup>211</sup> BAENA, José. La amenaza islamista en Siria y Egipto, dos historias paralelas (2). *El Saco del Ogro* [en línea]. 055-08-2013. [Consulta: 26-11-2015]. Disponible en <<http://elsacodelogro.blogspot.com/2013/08/enel-nombre-de-ala-siria-y-egipto.html>>.





"SAVE ME FROM MY FRIENDS!"

**Figura 4.1:** Ilustración de la revista Punch, relativa al Gran Juego, en la que se representa el emir afgano Sher Ali rodeado por el oso ruso y el león británico y el texto "Sálvenme de mis amigos". **Fuente:** SIEGEL, Jennifer. El Gran Juego<sup>212</sup>.

Esta introducción de este concepto histórico de guerra fría en el siglo XIX, no ha sido elegido al azar, sino una vez más para demostrar que la Historia se repite una y otra vez y que es maestra de la vida, así, y una vez expuestas en los anteriores capítulos las principales claves estratégicas, tácticas y logísticas de las Malvinas, en las que ha quedado claro que, tanto a nivel geoestratégico como geopolítico, son un sistema de islas claves en la estrategia mundial y una fuente de recursos de gran valor e importancia para una época y unas naciones desarrolladas, superpobladas y superindustrializadas, y cuya situación como región o zona que se encontraba en los 80 en medio de un terreno que los dos grandes ethos y simaquiás de la guerra fría veían en él tanto un beneficio con su control, como una amenaza si lo dominaba el contrario, será preciso llegado el momento de presentar tanto los principales cambios que van a ocurrir en las décadas de los 70 y 80, como a todas la partes interesadas que van a participar en el conflicto de 1982, como un primer e importante paso para comprender este "Gran Juego" de guerra fría del siglo XX.

#### 4.5.1. Cambios geoestratégicos y políticos en la década de los `70 y `80

##### 4.5.1.1. Fin de los ethos tercerposicionistas

Lo primero de todo es remarcar que, en la década de los 70, vieron su fin de forma forzada o natural (quién sabe si para resurgir en un futuro como el grano de mostaza citado en los Evangelios), los ethos tercerposicionistas de

<sup>212</sup> SIEGEL, Jennifer. El Gran Juego. Guerra fría en Asia Central. *Desperta Ferro*. 2014, n. 11, p. 17.

inspiración hispano-católica que habían sobrevivido a la Segunda Guerra Mundial:

- La incruenta Revolución de los Claveles del 25 de abril de 1974 provocó la caída en Portugal del Estado Novo, y la implantación de la democracia liberal.
- En España el asesinato del Almirante Carrero Blanco y la posterior muerte del General Franco en 1975, junto con el denominado “*hara-kiri*” del Movimiento Nacional, determinó el auto abandono del proyecto de la democracia orgánica y la implantación incruenta también de una democracia liberal o parlamentaria de partidos políticos.
- Finalmente, el golpe de estado de 1976 acababa con el gobierno democrático liberal presidido en ese momento por la viuda del General Perón (con su postura tercerposicionista y nacionalista), y la implantación de una dictadura militar con el visto bueno de los Estados Unidos, para los que Argentina se convirtió en uno de sus más fieles aliados de la simaquiá del TIAR y de la lucha contra la guerra revolucionaria del ethos marxista en Hispanoamérica, liderando el esfuerzo anticomunista contra los soviéticos, cubanos y sandinistas.

Ya solo quedaban como opciones en liza por el dominio mundial el ethos liberal “WASP” (White Anglo Saxon Protestant), y su hijo legítimo, el ethos marxista/comunista/socialista. Materia contra materia, hombre-económico individualista versus hombre-económico colectivista.

#### 4.5.1.2. ¿Una Esparta/Pacto de Varsovia talasocrática?

Una lección que da la historia de la guerra es que, casi siempre, una talasocracia vencerá en una guerra a una telurocracia (salvo que la telurocracia, como la antigua Esparta, se convierta también en talasocracia y gane las batallas navales y el control marítimo). Es por ello de gran importancia reseñar que:

“Los años 70 vieron prosperar ideas desorbitadas de grandeza y poder militar en la Unión Soviética. Conocedores de la rivalidad clásica de Atenas y Esparta, los soviéticos pretendieron adquirir ventaja allí donde los norteamericanos se habían mostrado intratables: la guerra oceánica. Recordando los oficiales de Siracusa y Egospótamos, los soviéticos se lanzaron a la instalación de bases navales alrededor del mundo y a la creación de una potente flota de alta mar, indudable símbolo de prestigio, construyendo dos portaaviones tipo almirante Kustnesov, cuatro de la clase Kiev y modernos cruceros de la clase Kirov”<sup>213</sup>.

Contra las acciones de cerco (Rimland) de la ballena (talasocracia anglosajona), el oso (Unión Soviética telurocrática) va a reaccionar con una

---

<sup>213</sup> GALLOIS, P.M. *Geopolítica*. Op. cit., pp. 201-202.

estrategia de creación de una potente flota de alta mar y la creación de bases aeromarítimas desde la década de los 50:

“Usando únicamente los medios de los que disponía; la agitación político-social, la condena de las bases terrestres extranjeras, el apoyo a los movimientos de liberación, el anticolonialismo y las cesiones de armas a los “partidos hermanos”<sup>214</sup>.

El encargado de crear la flota de alta mar fue el joven almirante S.G. Gorshkov, quién en 1956 comenzó una misión que le llevaría en solamente 20 años, a que la mayor de las potencias terrestres pasara a ser una potencia marítima capaz de rivalizar con las más fuerte de ellas (los Estados Unidos).

“La empresa parecían verdaderamente difícil puesto que el litoral soviético no está a la altura de este gigantesco país, sus accesos al mar son limitados y mediocres y su historia no se ha forjado en los océanos. Sin embargo parece que haya tenido éxito”<sup>215</sup>.

La URSS creó una serie de bases marítimas de apoyo o cleruquías que, junto a:

“Las facilidades que detentaba en Finlandia, en Spitzberg y en Cuba, a los territorios que controlaba en Europa en el cuadro del Pacto de Varsovia, añadió la presencia que ejercía bajo formas diversas: acuerdos comerciales, asistencia técnica, ayuda militar, afinidades ideológicas en Yugoslavia, Malta, Siria, Argelia, Malí, Benin, Guinea, Congo, Angola, Mozambique, Etiopía, Uganda, Yemen del Sur, Seychelles, Mauricio, Irak, India, Vietnam, Camboya, Laos y Corea del Norte. Además sus flotas tocarán Socotra, el archipiélago de Dakkar en el mar Rojo, las islas Chagos y dispondrán de múltiples puntos de anclaje en el Mediterráneo y en el océano Índico. Buscando arreglos comerciales con los micro-estados del Pacífico Sur”<sup>216</sup>.

“Esta rápida y sorprendente expansión marítima de Rusia es un hecho histórico sorprendente y capital. Invalida las teorías generalmente admitidas sobre los imperativos del dominio de los mares. En cambio justifica las aprensiones de Mackinder, en cuanto a las consecuencias geopolíticas de un mismo poder que detente a la vez el dominio de las tierras y el de los océanos. Si Stalin fue para Rusia el gran conquistador terrestre, Brejnev, bajo el régimen del cual la URSS proyectó su influencia a distancia, pasará por el conquistador de los mares”<sup>217</sup>.

Aunque pueda sorprender, el almirante estadounidense Mahan y el almirante soviético Gorshkov tienen más de un rasgo en común; ambos han promovido una ardiente campaña para hacer de su país una gran potencia marítima; ambos han alcanzado su objetivo, cada uno en su tiempo, ayudados por la coyuntura. Para Gorshkov, pese a una geografía ingrata, la URSS puede

<sup>214</sup> Ibídem.

<sup>215</sup> Ibídem.

<sup>216</sup> Ibídem.

<sup>217</sup> Ibídem.

y debe llegar a ser una gran potencia marítima, y le atribuye a la propulsión nuclear una modificación tan profunda de las características y de las cualidades de los barcos y de los submarinos, que harán desaparecer parcialmente los impedimentos geográficos que siempre ha sufrido la marina rusa.

“En efecto, el submarino de “caldera” atómico – cuyo radio de acción es teóricamente infinito en relación con el medio en que evoluciona-, bordea los obstáculos naturales que durante mucho tiempo han frenado la expansión marítima de Rusia. Esta nueva arma figura a hora en cabeza de los diversos componentes de la marina soviética. Cualquiera que sea su posición, el submarino lanzamisiles hace pesar una imparable amenaza sobre cualquier zona terrestre. En menos de 20 años, los técnicos de las dos potencias rivales han logrado aumentar considerablemente el alcance de los misiles que llevan sus submarinos. Gorshkov cita a título de ejemplo la evolución de los ingenios balísticos americanos, que alcanzaban 2.000 kilómetros (misil Polaris) en 1960, y 12.000 kilómetros (misil Trident) en 1978. Espectacular esta última mejora, no solamente tiene una significación política, sus implicaciones son de orden geopolítico; en adelante, las aguas territoriales de las dos grandes potencias poseerán medios de aniquilación mutua. Si llegaran a tal extremo, no tendrían necesidad de pedir prestado el dominio marítimo internacional y todavía menos el de otras naciones que se han apropiado. Posiciones geográficas, islas, estrechos mares estrechos, cabos y penínsulas, pasos obligatorios – chokepoints de los anglosajones – desaparecerían de esta estrategia de intimidación. Ya no se pretende el dominio de los océanos para su uso o para la destrucción de la flota enemiga, sino más bien para la destrucción de su territorio y directamente, de las fuentes de su poder, soporte material de su existencia.

Gorshkov tiene la marina de superficie por el mejor de los instrumentos de irradiación nacional. Su presencia en todos los mares, sus escalas en los grandes puertos, desenclavan a la Unión Soviética, aislada del resto del mundo por su gran extensión y por sus muy raros accesos a alta mar. Con la aviación de transporte de largo radio de acción, la marina de superficie soviética sirve la estrategia de expansionismo anunciada por el mariscal Grechko, cuando invitaba en 1972 a los países socialistas a luchar contra el imperialismo “en cualquier distante región que se manifieste”.

El almirante Gorshkov permanecerá en la memoria de los marinos cualquiera que sea su país. En un cuarto de siglo ha dado a la URSS la más numerosa, más diversificada y, sin duda, la más potente de las fuerzas navales. También ha contribuido al desarrollo de las marinas soviéticas de comercio, de pesca y de exploración. Durante el mismo período la URSS ha llegado a ser la más fuerte de las potencias militares terrestres, y con más amplitud que su rival americana se ha instalado en el cosmos; en fin, gracias a Gorshkov puede que también domine los espacios marítimos. De estas tres imponentes manifestaciones de poder, la última ciertamente es la menos esperada y la más ambiciosa”<sup>218</sup>.

---

<sup>218</sup> GALLOIS, P.M. *Geopolítica*. Op. cit., p. 205.

#### 4.5.1.3. ¿Una “Plan Anaconda” talasocrático soviético en el Atlántico Sur? Revalorización de las Islas Malvinas y del Atlántico Sur como zona de conflicto

“El que el Atlántico Sur haya sido durante mucho tiempo prácticamente un “océano olvidado de la historia”, va a cambiar drásticamente durante la guerra fría, principalmente por dos hechos importantes : el cierre del Canal de Suez en 1967 y la aparición de navíos soviéticos en el Golfo de Guinea al año siguiente, siendo incuestionable que la importancia de la zona sudatlántica ha aumentado mucho y va a seguir aumentando por dos razones; primero porque el atlántico sur ha vuelto a ser una arteria vital en las comunicaciones; y segundo porque está bordeado por países importantes para occidente”<sup>219</sup>.

“El Canal de Suez contemplaba cada año el paso de 42 millones de toneladas en el sentido norte-sur, y 200 millones de toneladas, de las que el 80% eran de petróleo, en el sentido sur-norte. De golpe, todo este tráfico debe volver a tomar la vieja ruta del Cabo, que vuelve a ser de repente la arteria vital del mundo desarrollado.

Pese a su reapertura en 1975 no se restablece el status quo anterior, y se ha quedado pequeño para permitir el paso de los superpetroleros, con lo que se asiste a un reparto más equilibrado entre el Canal y el Cabo, cada uno de los cuales ve pasar de 20 a 25.000 navíos anuales.

En 1980, el 60% del petróleo importado por Europa y el 25% del petróleo importado por los Estados Unidos han transitado por el Atlántico Sur”<sup>220</sup>.

Tal y como se muestra en la figura 4.2, en la que se puede observar la importancia del Atlántico Sur como vía o “yugular” logística del ethos liberal occidental.

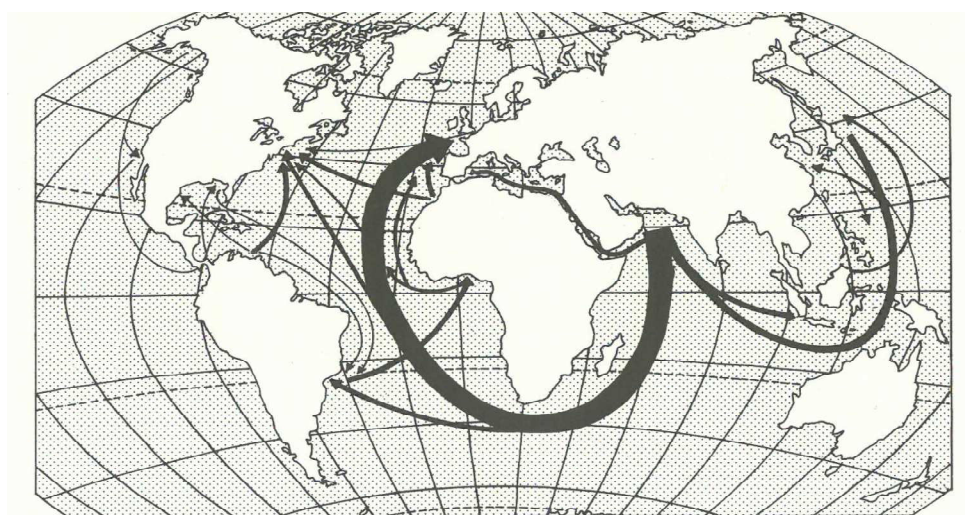


**Figura 4.2:** Rutas del Petróleo. **Fuente:** COUTAU-BÉGARIE, H. *Geoestrategia del Atlántico Sur*<sup>221</sup>.

<sup>219</sup> COUTAU-BÉGARIE, H. *Geoestrategia del Atlántico Sur*. Madrid: Servicio de Publicaciones del EME, 1989, p. 121.

<sup>220</sup> *Ibidem*.

“Por otra parte no es solo el petróleo lo que cuenta. Los productos tropicales de África y sobre todo, hay materias primas estratégicas de las que Europa y los Estados Unidos tienen una necesidad vital, especialmente los minerales del Zaire y de África del Sur. La ruta del Cabo ha llegado a ser una arteria vital del mundo industrializado.

La zona sudatlántica es, ante todo, una fantástica reserva de materias primas. La lista de las que Occidente no puede aprovisionarse en cantidades suficientes fuera del bloque soviético es significativa:

1. Antimonio. De los cuatro países con mayor producción, los dos primeros pertenecen a la zona sudatlántica: Bolivia y África del Sur. Los otros dos son la Unión Soviética y China.
2. Bauxita: seis de los once primeros productores mundiales pertenece a la zona sudatlántica. Fuera de esto, solo Australia (en primer lugar) y Grecia (en séptimo lugar) no pertenecen al bloque soviético.
3. Cromo. En África del Sur se obtiene un tercio de la producción mundial de este mineral indispensable para las aleaciones de uso militar. El único país capaz de hacerle la competencia es la Unión Soviética.
4. Cobalto. Metal estratégico por excelencia, proviene esencialmente de dos países africanos: Zaire, que asegura más de la mitad de la producción mundial, y Zambia, cuya producción es exportada, bien por Angola, bien por África del Sur.
5. Diamante. De los quince mayores productores, todos pertenecen a la zona sudatlántica salvo la Unión Soviética.
6. Litio. Empleado en la industria nuclear, este raro mineral se explota sobre todo en los Estados Unidos y en la Unión Soviética. Pero también Zimbabwe, Brasil y Bolivia, son también importantes productores.
7. Manganeseo. La Unión Soviética es el primer productor, seguido de África del Sur, Brasil y Gabón.
8. Platino. Cerca de los dos tercios de las reservas conocidas están situadas en África del Sur, que es actualmente el segundo productor detrás de ... la Unión Soviética.
9. Uranio. Tras los Estados Unidos y Canadá, se encuentran África del Sur, Níger y Namibia. Serían muy importantes las reservas de África Occidental.
10. Oro. Más de los dos tercios de la producción mundial no comunista (en 1981, 657 toneladas sobre 942) provienen de África del Sur.

Incluso aunque su importancia no alcance la del Océano Índico o la del Pacífico, el Atlántico Sur tiene un importante puesto en la estrategia marítima. Pero hasta una fecha reciente, únicamente los soviéticos parece que son plenamente conscientes de esto<sup>222</sup>.

---

<sup>221</sup> COUTAU-BÉGARIE, H. *Geoestrategia del Atlántico Sur*. Op. cit., p. 122.

<sup>222</sup> *Ibidem*.



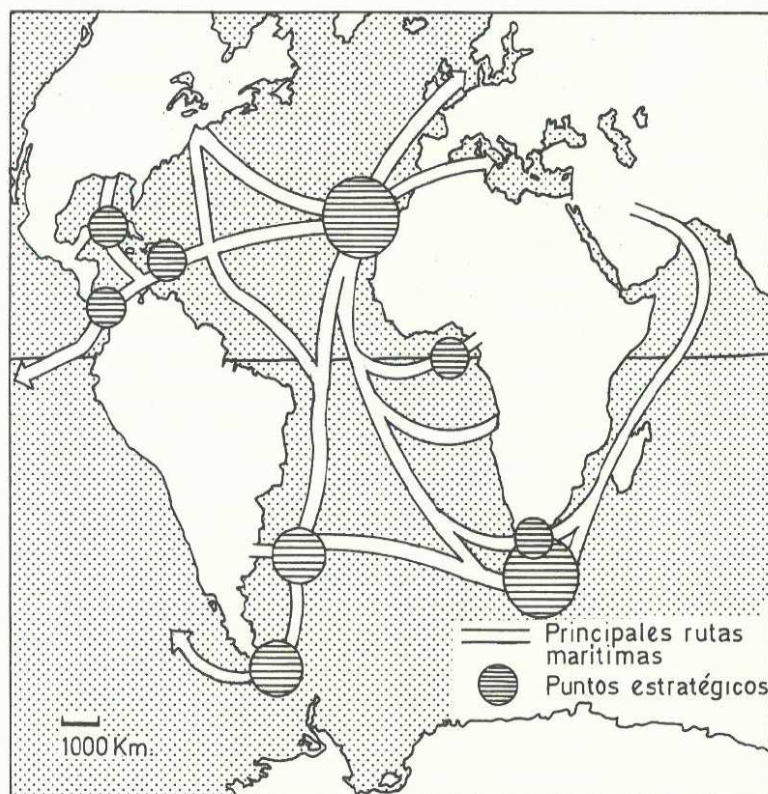


**Figura 4.3:** Puntos estratégicos principales del Atlántico Sur. **Fuente:** COUTAU-BÉGARIE, H. *Geoestrategia del Atlántico Sur*<sup>223</sup>.

“De todos los principales puntos estratégicos (no por geografía, sino por concentración del tráfico marítimo), el “Mediterráneo Atlántico” es la región en la que la concentración del tráfico es más fuerte (ver figura 4.3 arriba anexa), pero es la que podría ser más fácilmente defendida a partir de bases instaladas en sus islas. El atacante podría entonces, estar tentado de descender más al sur, donde la vigilancia sería mucho menor. Sus blancos preferidos podrían ser, en el lado americano, el Estuario de La Plata, punto de encuentro de los buques de la ruta del Cabo de Hornos y de los países de La Plata, o incluso, más al sur todavía, los estrechos entre el Pacífico y el Atlántico. Estos son tres: el Estrecho de Magallanes entre el continente y la Tierra de Fuego, el canal de Beagle entre la Tierra de Fuego y las islas Navarino y de Hoste, y el Estrecho de Drake entre el Cabo de Hornos y la península Antártica. Sólo este último es relativamente ancho (200 millas), pero las condiciones climáticas son allí muy duras y la navegación no se realiza más que en caso de extrema necesidad.

Los submarinos dispondrían en este sector de condiciones favorables.

Este breve vistazo es suficiente para demostrar que la coalición occidental debe conservar el dominio de los mares en el Atlántico Sur”<sup>224</sup>.

<sup>223</sup> COUTAU-BÉGARIE, H. *Geoestrategia del Atlántico Sur*. Op. cit., p. 127.

<sup>224</sup> *Ibidem*.

En cuanto a la ya mencionada importancia geoestratégica de las Islas Malvinas:

“Debe tenerse en cuenta que en la actualidad el aumento de tonelaje de los grandes portaviones norteamericanos y de los superpetroleros, así como el secreto del desplazamiento de los submarinos nucleares ha vuelto a revalorizar estratégicamente a la vía por el Cabo de Hornos, de donde las Malvinas interesan ahora militarmente a la Armada de los Estados Unidos”<sup>225</sup>.

“A diferencia del litoral occidental del continente americano en el que los pasos marítimos son numerosos, la estrategia de los estrechos está aquí simplificada hasta el extremo: Bering, Panamá y Magallanes o Beagle. No hay vía marítima de recambio. Si el canal de Panamá no pudiera cruzarse, la US Navy debería conformarse con la separación física de sus dos flotas. En las Américas, Panamá juega el mismo papel que Gibraltar con las marinas francesa y española, repartidas cada una en dos fachadas marítimas. La diferencia estriba en que el comportamiento del gobierno de Panamá es menos previsible que el de Gran Bretaña. Se comprende que la ruta del Sur todavía sea objeto de atenciones por parte de la diplomacia americana, y que sea importante que las Falkland permanezcan en manos amigas”<sup>226</sup>.

Es de destacar que, para el escritor francés, la Argentina no se considere “manos amigas” de los Estados Unidos, cuando en aquella época la dictadura de generales que gobernaba Argentina, formados en su mayoría en la Escuela de las Américas, había convertido a Argentina en el más fiel aliado y colaborador del ethos liberal democrático en el continente sud y centroamericano, dentro del marco del TIAR. Pero claro, solo basta releer los hechos históricos y saber que provienen de ethos diferentes, para darse cuenta del porqué de la preferencia estadounidense de la posesión de las Malvinas por manos anglosajonas (marco OTAN).

“La penetración soviética en el Atlántico Sur se realiza en dos etapas:

1. De 1969 a 1975, los soviéticos actúan con gran prudencia y plantan sus jalones. Apoyándose en Cuba y Guinea, afirman su presencia en el Caribe y en el Atlántico Sur, pero su margen de maniobra es limitado, pues no controla a sus aliados y la reacción de los Estados Unidos es enérgica.
2. A partir de 1970, la Unión Soviética trata de ganarse aliados en la costa sudatlántica africana, mostrando apoyo a Conakry, donde desde 1971 se localiza su presencia permanente y zona de despliegue. El aumento del volumen de barcos-día soviéticos que navega frente a Guinea pasa de 44 en 1969 a 633 en 1975. Al lado de la dimensión política, aparece una preocupación estratégica: una amenaza se cierne sobre las líneas de comunicaciones occidentales.

---

<sup>225</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 332-334.

<sup>226</sup> GALLOIS, P.M. *Geopolítica*. Op. cit., p. 208.



3. Pero será la guerra de Angola en 1975 la que dará a los soviéticos la posibilidad de instalarse definitiva y más sólidamente en la zona, organizando un puente aéreo hacia Brazzaville, para proporcionar armas al MPLA, uno de los grupos que luchaban por el poder tras la descolonización portuguesa, lo que, sumado a los errores cometidos por los estadounidenses, van a llevar a un deslumbrante éxito en 1976 para la Unión Soviética. En el terreno diplomático la ganancia es evidente, además, la intervención soviético-cubana es bastante bien acogida en África y el impacto es muy importante en los países que tienen inclinaciones hacia el bloque comunista: han podido constatar que el apoyo soviético no es solamente moral, sino que puede ser decisivo en circunstancias difíciles. Las inclinaciones del Congo y de Benin hacia los soviéticos se van a revitalizar. Pero la ganancia principal es de orden estratégico, con la adquisición de facilidades en Angola.
4. Desde febrero de 1977, los bombarderos TU95 Bear operan a partir de Luanda. Su radio de acción les permite alcanzar las costas de América del Sur. Igualmente tienen facilidades en Lobito y Moçamedes.
5. No obstante, desde 1977 (con 4.970 barcos/día), pasando por 1979 donde llegan a posicionarse hasta submarinos soviéticos, los informes del secretario de defensa estadounidense informan de un importante declinar del nivel de presencia (2.600 barcos/día en 1980)<sup>227</sup>.

“La presencia naval soviética en el Atlántico Sur tiene un evidente alcance militar. Hace pesar una triple amenaza contra las comunidades occidentales: en superficie, la más visible, pero puede que sea la menos temible; bajo la superficie, más peligrosa, pues los submarinos por naturaleza son difícilmente localizables y pueden permanecer emboscados en cualquier parte; sobre la superficie, por último, con los bombarderos de largo radio de acción equipados con misiles antinavío. El estratega alemán Wolfgang Hopker, desde 1975 llamó la atención, sobre la barrera establecida en el punto de paso más estrecho del Atlántico Sur por los vuelos regulares de aviones de reconocimiento TU 95 Bear entre Cuba y Conakry o Luanda, y la amenaza podría aumentarse por la utilización del Backfire cuyas posibilidades son muy superiores a las de sus predecesores.

Existe división de opiniones en cuanto a si los efectivos soviéticos tendrían la capacidad suficiente para interrumpir el tráfico occidental cuando lo deseen, aunque un ataque soviético a las líneas de comunicación parece técnicamente realizable y estratégicamente interesante en el marco de una campaña de conjunto. Aunque el peligro de un ataque soviético directo contra las comunicaciones es débil, hay que tomárselo en serio, ya que comporta un menor riesgo de escalada. Siendo plenamente consciente de ello la estrategia de la Unión Soviética, que comporta un segundo aspecto, mucho más ambicioso y temible: busca el control de las materias primas.

<sup>227</sup> COUTAU-BÉGARIE, H. *Geoestrategia del Atlántico Sur*. Op. cit., p. 125.

Desde 1975, el General A.N. Lagorsky sugería explotar el punto débil de los países occidentales que es su dependencia de las materias primas del Tercer Mundo. Moscú trata hoy de hacer pasar a su órbita a los principales países productores de materias primas. La realización de este objetivo le proporcionaría un medio colosal de influencia”<sup>228</sup>.

Evidentemente no es posible atacar de frente a varias decenas de Estados. Pero tampoco es necesario: bastaría a los soviéticos controlar a los dos principales productores (Zaire y África del Sur), para influir en los mercados de manera decisiva. La figura 4.4 puede ilustrar este propósito, muestra la parte de la URSS y de África Austral reunidas en la producción y las reservas de algunas materias estratégicas. Sería como un “Plan Anaconda” soviético a los recursos del occidente liberal.

|           | URSS + África del Sur<br>% de la producción | URSS + África del Sur + Zimbabwe + Namibia<br>% de reservas |
|-----------|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Platino   | 95                                          | 97                                                          |
| Oro       | 80                                          | 72                                                          |
| Vanadio   | 69                                          | 95                                                          |
| Cromo     | 57                                          | 97                                                          |
| Manganeso | 57                                          | 86                                                          |
| Amianto   | 52                                          | Desconocido                                                 |
| Diamantes | 49                                          | 92                                                          |

**Figura 4.4:** Porcentajes de producción de materias primas indispensables bajo la órbita de la URSS. **Fuente:** COUTAU-BÉGARIE, H. *Geoestrategia del Atlántico Sur*<sup>229</sup>.

#### 4.5.2. Partes interesadas e intereses en el “Gran Juego”

Normalmente tendemos a pensar que en toda guerra solo hay dos actores: los dos ejércitos o países contendientes, pero la auténtica realidad suele ser mucho más compleja, existiendo a menudo terceras o varias partes más involucradas de forma directa o indirecta, cada una con sus intereses (nobles o innobles) propios.

En la guerra de las Malvinas de 1982 podemos encontrar, según diversos autores, a los siguientes:

##### 4.5.2.1. La Falkland Island Committee (FIC)

Hubo un tercer actor en esta lucha que, según la estrategia argentina Virginia Gamba en su libro “El Peón de la Reina”, sería posible decir que fue el principal causante de la tensión que desembocó en la guerra: el Falkland Islands Committee o grupo de presión de las islas Falklands. Nos encontraríamos aquí con una versión típica del “hombre-económico” liberal, cuius regio, eius religio.

<sup>228</sup> Ibídem.

<sup>229</sup> COUTAU-BÉGARIE, H. *Geoestrategia del Atlántico Sur*. Op. cit., p. 128.

“Es un grupo de personas con altísimas conexiones políticas y con muchos recursos económicos que siempre aspiraron a que se consolide el Imperio Británico en el Atlántico Sur. El grupo fue creado en Londres en 1968 por un influyente abogado y ex funcionario de Estado, William Hunter Christie. Informado éste de que por esas fechas estaba a punto de firmarse la cesión de la soberanía, movilizó sus altísimos contactos y creó un grupo de personas con intereses compartidos con su visión del futuro del imperio. Ese compacto y poderoso grupo se llamó el Falkland Island Committee y estuvo pagado y conformado por los directivos y dueños de la única compañía monopólica de las islas: la Falkland Islands Company (FIC). Entre sus dueños e interesados estaban miembros de la aristocracia, como ser Lord Buxton y Lord Shackleton, pero también había miembros del servicio civil inglés (funcionarios de carrera afectados a varios ministerios como ser Defensa y Relaciones Exteriores). Además, Hunter Christie se alió con un periódico conservador, el Daily Express, para difundir las acciones del grupo en la prensa.

Con miembros del comité controlando en su totalidad la economía de las islas (ya que la FIC era la única empleadora en las islas, a pesar que sus dueños vivían en Londres), con entrada tanto en la Cámara de los Comunes como en la de los Lores, y con un diario sirviendo de apoyo a sus maniobras, Hunter Christie orquestó un escándalo en el Parlamento inglés en 1968 con el objetivo de arruinar la negociación por la soberanía con la Argentina y lo logró. Es gracias a él que el Foreign Office informó a nuestra embajada en Londres que “debido a la tormenta mediática y la política acaecida (en el Parlamento), el gobierno inglés abandonaba la postura de negociar con los intereses de los isleños en mente y se abocaría ahora sólo a cumplir sus deseos.” Creándose, además, un comité destinado a actuar en el Parlamento; comité que se ampliaría en 1973, pasando a llamarse United Kingdom Falkland Islands Defense Committee.

En mayo de 1981 el Grupo de Presión contaba con nuevos y poderosos miembros y aliados: el gobernador de las Malvinas Rex Hunt y el capitán del HMS Endurance N. Barker, los Lores Buxton, Shackleton, Mottistone y Farr entre otros, el Almirante Henry Leach. También se puede pensar que algunos funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores como Richard Luce y el secretario de la embajada británica en Buenos Aires, Sr. Hickson, eran igualmente favorables a sus designios. Además, todavía sostenían la alianza estratégica con los periódicos conservadores ingleses en general y con el Daily Express en particular. Para esa fecha se había establecido firmemente el control del Grupo de Presión tanto en las islas como en Londres. La mayoría de los miembros permanentes del grupo eran también dueños o poseían acciones de la Falkland Island Company y tenían intereses especiales en el desarrollo de la campaña antártica inglesa a través de los directivos del British Antarctic Survey (BAS). El enlace con el grupo de presión en las islas estaba manejador por los encargados de la compañía monopólica FIC y de otros miembros que viajaban con asiduidad a las islas”<sup>230</sup>.

<sup>230</sup> BERNAL, Federico. Entrevista a Virginia Gamba. *Malvinas: “Memoria, Verdad y Soberanía”* [en línea]. 14-03-2013. [Consulta: 14-03-2015]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2013/03/si-londres-hubiese-aceptado-que-los.html>>.

#### 4.5.2.2. La Royal Navy

Sí, en efecto, la Royal Navy británica es otro de los actores interesados en el Gran Juego, ya que, según la nueva concepción de la defensa de Europa, expuesta por el “grupo de estudios avanzados” del Mando de la OTAN, entonces instalado en Francia, en Rocquencourt.

“En tierra, ante una eventual agresión soviética, los aliados resistirían cuarenta y ocho horas, incluso hasta setenta y dos horas. Durante este período, los aviones de bombardeo americanos y británicos golpearían tan duramente las retaguardias del enemigo que éste capitularía antes. Después de tres días de un intercambio de golpes asestados con proyectiles clásicos, pero también nucleares, un combate organizado no podía continuar, ninguna organización militar resistiría más tiempo a una prueba parecida”<sup>231</sup>.

Todo esto disminuía la tradicional importancia que una talasocracia ha dedicado siempre a su Armada, ya que, según dicho “grupo de estudios avanzados” los refuerzos necesarios llegarían en un momento en el que los barcos hospitales resultarían más útiles que los convoyes marítimos de carros y cañones. La potencia de destrucción disponible en adelante habría hecho que se decidiera el combate antes de que un solo barco hubiese alcanzado el teatro europeo de operaciones.

“Esto conllevaba una ruptura de la estrategia tradicional cuyas consecuencias eran casi inadmisibles tanto para la US Navy como para la Royal Navy. De Salamina a Midway, durante los 25 siglos que separan las dos famosas batallas navales, la discontinuidad de las técnicas navales, de las estrategias y de las tácticas en la mar ha sido menor que la ruptura producida por el empleo militar del átomo que caracteriza la guerra fría del siglo XX”<sup>232</sup>.

Teniendo en cuenta que:

“La mayor responsabilidad por la defensa de las Malvinas descansaba sobre la Royal Navy, la institución más desconsolada por la retirada imperial. A medida que se borraban las manchas rojas del imperialismo inglés en los mapamundis, desaparecían también las necesidades de aviones de transporte, buques anfibios de desembarco y bases de ultramar. El advenimiento de las armas nucleares de largo alcance y la demanda de mayor tiempo para el diseño de las unidades favorecían un pronóstico pesimista para la estrategia naval.

La superioridad naval inglesa durante la década de los 60 y los primeros años de la siguiente, estaba obsesionada por el destino de los portaviones. Estas unidades no simbolizaban sólo la majestuosidad del poder naval, sino la aptitud de la Armada Real para tender una red de operaciones en escala mundial. La existencia de los portaviones demostraba la vigencia de Inglaterra como gendarme mundial, sin ellos

---

<sup>231</sup> GALLOIS, P.M. *Geopolítica*. Op. cit., pp. 210-211.

<sup>232</sup> *Ibidem*.

Gran Bretaña solamente sería gendarme poniéndose de acuerdo con los Estados Unidos.

La Armada Real perseveró en su campaña durante la década del 70, consiguiendo al menos un “mini-portaviones”, el Invencible, destinado al Atlántico Sur, mientras un segundo, el Illustrious, comenzó a asomarse en el astillero de Tyne. Gran Bretaña contaba también con el viejo portaviones Hermes, ahora designado como plataforma para aterrizaje de helicópteros<sup>233</sup>.

Sin embargo:

“Debido a la crisis política y económica inglesa de 1981, en mayo de ese año, la debilitada primer ministro Thatcher adoptó decisiones repudiadas por su propio partido: reducir considerablemente la Armada Británica (incluyendo su portaaviones HMS Invencible que fue vendido a Australia), retirar en forma permanente al British Antarctic Survey de las Georgias del Sur, y retirar al HMS Endurance de las Falklands, junto a sus dos buques de apoyo y sin remplazarlos. Es claro que los intereses políticos y económicos de la industria militar naval británica, de la Armada Real y del BAS, fueron amenazados por estos recortes. Esto los hacía potenciales aliados del grupo de presión de Hunter Christie. Este grupo, ahora ampliado por comunes intereses, consideraba que el tiempo se les estaba acabando porque después de mayo de 1982 no podrían recuperar la presencia perdida en el Atlántico Sur. El grupo se puso como objetivo asegurar que cualquier movida británica diplomática no sólo estuviese en función de la autodeterminación de los isleños sino también en función de fortalecer (en vez de debilitar) la presencia militar y científica de Inglaterra en los mares del Atlántico Sur. Todo ello debía lograrse antes del anunciado retiro de las fuerzas navales y científicas de la zona de Malvinas y Georgias. Subrayo: “antes”<sup>234</sup>.”

Como refuerzo de lo anterior, es importante nombrar la opinión del secretario naval estadounidense (así como la de la mayoría de almirantes de la US Navy) durante la presidencia de Ronald Reagan en los 80, el Sr. John Lehman, para el cual, tras los primeros hundimientos de los buques británicos como el Sheffield, era obvio que:

“Por supuesto que a los británicos se los había privado de fondos y que no se invirtió en armas de defensa eficaces como las ametralladoras Gatling CIWS, perturbadores (Jammers, dispositivos de interferencia), sistemas de armamento de proximidad sofisticados y modernos (CIWS: Close-in Weapon System) y escudos antimisiles, de los que estaban dotados los barcos estadounidenses”<sup>235</sup>.

Asimismo, mencionaba que:

<sup>233</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 332-334.

<sup>234</sup> BERNAL, Federico. Entrevista a Virginia Gamba. Op. cit.

<sup>235</sup> NATALIZIO, Juan y BERNAL, Federico. Entrevista a John Lehman. *Malvinas: Memoria, Verdad y Soberanía* [en línea]. 16-04-2014. [Consulta: 14-03-2015]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2014/04/entrevista-john-lehman.html>>.

“Dicho ahorro había hecho que los ingleses olvidaran las lecciones de la Segunda Guerra Mundial en materia de seguridad a bordo de las naves de combate, al haber utilizado material menos costoso pero más tóxico (mobiliario comercial, la ropa de cama y la construcción), y que se encontraba en toda la flota británica, lo cual había causado muchas bajas entre las tripulaciones de los buques británicos. Así como que el ahorro en equipamiento sofisticado, la inteligencia y las comunicaciones basadas en la tecnología moderna, eran esenciales para la guerra naval moderna, siendo gracias a la asistencia de los Estados Unidos el que pudieran contar con dicho equipamiento, con lo cual se demuestra que sin la ayuda estadounidense Gran Bretaña no podría haber ganado la guerra”<sup>236</sup>.

#### 4.5.2.3. La OTAN y la dupla Reagan-Tatcher

Si hay algunos actores destacados en este Gran Juego, sin duda son los dirigentes políticos de los países implicados. En concreto nos centraremos en los líderes que, a principios de los 80 dirigían los gobiernos estadounidense y británico, nos referimos a la dupla Reagan-Tatcher y a su nueva estrategia para derrotar al ethos marxista. Así:

“Los años 80 están dominados por un resurgimiento geopolítico y estratégico norteamericano. Superando el síndrome de Vietnam y contemplando el desgaste soviético en Afganistán, el Presidente Reagan se decía “Americais back”, en el sentido del relanzamiento de la influencia de estados unidos en el mundo. Combatió la insurgencia comunista con su doctrina del conflicto de baja intensidad (CBI), y lanzó al mundo el mensaje de la iniciativa de defensa estratégica (SDI), conocida popularmente con el nombre de guerra de las galaxias. La idea podía ser doble: un sistema de defensa antimisil que destruyera los misiles balísticos enemigos durante el vuelo, apoyado en un sofisticado sistema de satélites, todavía en fase de investigación. Este proyecto podría dejar obsoleto todo el arsenal atómico soviético. La segunda finalidad estribaba en someter a la unión soviética a un nuevo duelo tecnológico y armamentístico extremadamente caro, y soportable para la economía soviética”<sup>237</sup>.

Sin embargo, a principios de los 80 la principal amenaza para el ethos liberal anglosajón y sus dos líderes más carismáticos y principales provenía del despliegue de nuevos misiles nucleares de alcance intermedio (inferior a 5.500 kilómetros) que la OTAN denominó con el código SS-20, que la URSS desplegó en la Europa central y oriental durante los 70.

“Estaban claramente dirigidos a intimidar a la Europa occidental, amenazándola de una guerra limitada en la que Washington no se atrevería a intervenir ante la amenaza de los misiles estratégicos soviéticos. Moscú buscaba a largo plazo la neutralización de Europa occidental, alejándola de EE.UU., lo que de haberlo conseguido hubiera

---

<sup>236</sup> Ibídem.

<sup>237</sup> MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Op. cit., p. 271.

convertido a la URSS en la única gran potencia militar europea. Para conseguir sus fines, los soviéticos confiaban en la fuerza de la opinión pacifista en los países europeos occidentales, especialmente en Alemania.

Fue el canciller alemán Helmut Schmidt el que propuso en 1977 que los EE.UU. negociaran con la URSS un acuerdo sobre lo que la prensa empezó a denominar "euromisiles" o, en caso de no alcanzar un compromiso, que Washington desplegara en Europa occidental unos misiles que compensaran el desequilibrio causado por la colocación de los SS-20.

Siguiendo esta propuesta la OTAN adoptó en diciembre de 1979 lo que se denominó la "doble decisión": si no se alcanzaba un acuerdo con la URSS sobre la retirada de los SS-20, la OTAN desplegaría en diciembre de 1983 572 misiles norteamericanos de alcance intermedio (Pershing y Cruise) en Gran Bretaña, Bélgica, Holanda, Italia y la RFA. Reagan propuso la "opción cero", es decir, la retirada de las SS-20 a cambio del no despliegue de los "Pershing" y "Cruise" norteamericanos<sup>238</sup>.

Sin embargo, las masivas protestas pacifistas en toda la Europa occidental (una herramienta de guerra revolucionaria específica del ethos marxista), especialmente en Alemania, donde se llegó en algún caso a la defensa de un neutralismo radical, motivó que solo Gran Bretaña, gobernada por el partido conservador de Margaret Thatcher consintiera en instalar en territorio europeo los misiles norteamericanos.

Pero en la época en que Reagan fue elegido, Thatcher parecía estar a punto de ser defenestrada. Su política de intentar sacar a Gran Bretaña del Estado de bienestar y transformarla en una economía de mercado todavía no se había enraizado, convirtiéndola en "la primera ministra más impopular" desde el comienzo de las encuestas, con una aceptación de apenas el 23%. Las previsiones de las elecciones británicas vaticinaban un descalabro del partido conservador ya que:

"Según las encuestas de opinión, el pueblo inglés se hartó de la "dama de hierro", Margaret Thatcher, y para desplazarla apoyaría al partido Laborista. Éste propiciaba como plan de gobierno el retiro de los misiles intercontinentales Pershing, instalados por la OTAN en territorio británico, con ojivas nucleares apuntadas hacia Moscú y las principales ciudades de la ex Unión Soviética. El triunfo del laborismo conduciría a la desarticulación del sistema defensivo de la OTAN, basado en la principal arma estratégica que tenía para enfrentar la "guerra fría", que entonces se hallaba en proceso de intensificación creciente"<sup>239</sup>.

<sup>238</sup> OCAÑA, Juan Carlos. Ley de Préstamo y Arriendo. *Historia de las Relaciones Internacionales durante el siglo XX* [en línea]. [Consulta: 02-02-16]. Disponible en <<http://www.historiasiglo20.org/GLOS/prestamoarriendo.htm>>.

<sup>239</sup> BARTOLOMÉ, M. C. El Conflicto del Atlántico Sur: la hipótesis de una guerra fabricada. *Boletín Centro Naval*. 1997, n. 786, p. 318.

Resumiendo: se podría decir que a la OTAN le convenía que algo ocurriera para que la popularidad de la Sra. Thatcher subiera como la espuma y siguiera en el poder ganando las próximas elecciones.

#### 4.5.2.4. ¿Toque de deuda al Tercer Mundo?

En la historia no es la primera vez que las exigencias de indemnizaciones o deudas de un gobierno europeo a otro hispanoamericano sea un motivo más que válido para crear un “casus belli” e invadir el país deudor (basta con recordar la invasión de Méjico citada en capítulos anteriores). Esta parece ser también la opinión del historiador germano-estadounidense William Engdahl, uno de los principales analistas geopolíticos a nivel mundial, el cual en su libro “A Century of War”, dedica muchas páginas a los posibles móviles británicos para entrar en el conflicto, reseñando que:

“La intención británica era desencadenar una crisis que colocara todo el poderío militar de la OTAN en respaldo del pago de la deuda del Tercer Mundo,... todo ello dada la desproporcionada respuesta británica del gobierno británico de Thatcher, que contaba con pleno respaldo de la administración Reagan, ya que fue la operación anfibia más importante desde el desembarco de Inchon en 1950; se trató de una cadena estratégica de más de 7.000 millas y un área de combate inercial a 3.300 millas de la base amiga más cercana, en la Isla Ascensión”<sup>240</sup>.

Para el historiador no hay duda de que:

“La abrumadora respuesta británica descrita antes, tenía el propósito de enviar en ese momento una señal tajante a todos los países deudores de América Latina en el sentido de que el poder reside en el Norte, no en el Sur. Los indicios sobre la existencia de grandes cantidades de petróleo y gas alrededor de las islas Malvinas fueron tal vez un factor en ese momento, quiero decir, que podrían haber contribuido a la decisión de responder al 2 de abril con el uso de la fuerza, pero creo que fue un móvil de orden secundario”<sup>241</sup>.

Asimismo termina incriminando a los Estados Unidos como principales instigadores (conclusión a la que también veremos que llegan otros investigadores e historiadores) del conflicto, siendo:

“La Administración Reagan la que comenzó a preparar un “ejemplo” a ser dado a los países deudores que pudieran llegar a considerar el no pago de sus deudas a los principales bancos estadounidenses y británicos, ... (ya que) los círculos de influencia alrededor de Thatcher durante aquel verano de 1982, cuando ya se suponía que los países deudores latinoamericanos estaban a un paso de explotar y de no poder hacer frente a sus deudas, eran los siguientes: el secretario de Estado

---

<sup>240</sup> BERNAL, F. Entrevista a William Engdahl. *Malvinas: “Memoria, Verdad y Soberanía”* [en línea]. 14-03-2013. [Consulta: 01-11-2012]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2012/09/la-argentina-fue-conducida-una-accion.html>>.

<sup>241</sup> *Ibidem*.



Alexander Haig, el vicepresidente George Bush y el director de la CIA William Casey. En este sentido, se explica la visita de Thomas Enders en marzo de 1982 a Buenos Aires. Aparentemente, tal visita incluso se había mantenido en secreto al mismísimo Reagan<sup>242</sup>.

Aquí tenemos pues, expuesto otro de los posibles motivos que pesaron en las decisiones del Gran Juego de la guerra de las Malvinas.

#### 4.5.2.5. ¿Una Argentina atómica?

No podía faltar, en plena guerra fría, el asunto de la nuclearización y de la no proliferación de nuevos países a este mortífero arsenal. Conscientes de la nueva era que acababa de comenzar, y del poder que otorgaba a la nación que dispusiera de la tecnología y armamento nuclear, en 1968 los países que ya contaban con armamento nuclear firmaron el Tratado de No Proliferación Nuclear (TNP) para vetar el acceso al resto de naciones. Los firmantes fueron: Estados Unidos, URSS, Gran Bretaña, Francia y China.

Sin embargo, con el paso de los años, varios países intentarían hacerse con la tecnología suficiente para obtener energía atómica tanto para fines civiles como militares. Fue el General Perón el que, en 1950:

“Con la creación de la Comisión Nacional de Energía Atómica, los progresos nacionales del sector nuclear recorrieron un rápido y exitoso camino. La Argentina, previo a la Guerra de Malvinas, había alcanzado el dominio de diversas tecnologías del ciclo de combustible nuclear que posicionaban a la nación en la vanguardia mundial<sup>243</sup>.

Los Estados Unidos eran conscientes de esto, ya:

“El 1-8-77, un documento del Departamento de Estado al Secretario Todman para ponerlo en situación con motivo de su visita a la Argentina arranca así: “Punto 1. Definición del problema - La no proliferación es uno de los mayores intereses de los EE UU en nuestro país. Argentina cuenta con importantes reservas de uranio y un ambicioso programa de energía nuclear. Tiene la capacidad nuclear más avanzada en toda Latino América y es el país con mayor potencial para alcanzar la autonomía completa en el ciclo de combustible nuclear. Los esfuerzos estadounidenses para prevenir la proliferación en Brasil, y América Latina en general, dependen fundamentalmente de la aceptación de la Argentina a todas las salvaguardias (a las que Argentina muestra reticencias) y el aplazamiento de su programa de reprocesamiento de combustible del sistema. La Argentina ha firmado el tratado de Tlatelolco pero no lo ha ratificado<sup>244</sup>.

<sup>242</sup> Ibídem.

<sup>243</sup> GÓMEZ, Diego. *Abortar el avanzado Plan Nuclear Argentino ¿otra de las patas que nos llevaron a la Guerra de Malvinas* Malvinas: “Memoria, Verdad y Soberanía” [en línea]. 30-04-2014. [Consulta: 18-12-2015]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2014/04/abortar-el-avanzado-plan-nuclear.html>>.

<sup>244</sup> Ibídem.

A mayor abundamiento, el documento elaborado con motivo de la visita del embajador estadounidense Gerard Smith a Argentina en marzo del 80, aparte de remarcar que:

“Los esfuerzos soviéticos por estrechar lazos con Argentina tomando ventaja de las tensiones entre EE UU y Argentina por cuestiones de Derechos Humanos y en el campo nuclear se han intensificado (...) una invitación soviética para enviar a Moscú una delegación para tratar políticas nucleares (...) posible oferta de avanzado equipamiento militar e incremento de la cooperación nuclear (...) una delegación de la CNEA estará en Moscú durante su visita a la Argentina (...) debemos buscar la forma de reabrir canales de diálogo en el problema de la proliferación nuclear”, termina aventurando incluso que “Argentina podría dominar en forma autónoma el ciclo de combustible nuclear tan pronto como para 1983”<sup>245</sup>.

De la misma opinión es el profesor de Historia y Asuntos Internacionales de la Universidad George Washington, Richard Thornton, para el cual el rol estadounidense en la guerra, poseía un claro interés por dismantelar el programa nuclear argentino, ya que:

“En efecto, bajo la Junta militar, Argentina estaba en camino de desarrollar armamento nuclear cuando estalló la guerra, igual que (dicha guerra) puso fin también a la proliferación de armas nucleares en Brasil, que también había emprendido un programa parecido al argentino”<sup>246</sup>.

Aunque ya la simaquiá del ABC había sido bloqueada, el tercerposicionismo hispano-católico argentino eliminado por un golpe de estado militar que había convertido a Argentina en la aliada número uno de Estados Unidos en la lucha del ethos liberal anglosajón contra el ethos marxista en el continente americano, y las ideas talasocráticas e industrializadoras habían sido saboteadas:

“Los documentos desclasificados del Departamento de Estado norteamericano revelan que, previo a la Guerra de Malvinas, abortar el avanzado Plan Nuclear Argentino se había transformado en una verdadera obsesión para los Estados Unidos. El impulso que el vicealmirante Castro Madero, durante sus años a cargo de la CNEA, estaba impartiendo al sector y su convicción de no ceder un tranco de pollo en cuanto a la autodeterminación argentina en política nuclear ante las presiones foráneas, se habían vuelto un verdadero dolor de cabeza para Washington. En todo informe referido a la Argentina que elaboraba EE UU por aquellos años la cuestión nuclear se encuentra en el foco de los intereses”<sup>247</sup>.

---

<sup>245</sup> Ibídem.

<sup>246</sup> BERNAL, Federico. Entrevista a Richard Thornton. *Malvinas: “Memoria, Verdad y Soberanía”* [en línea]. 30-04-2014. [Consulta: 14-03-2015]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2014/04/entrevista-richard-thornton.html>>.

<sup>247</sup> GÓMEZ, Diego. *Abortar el avanzado Plan Nuclear Argentino*. Op. cit.

Basta con las palabras del vicealmirante Carlos Castro Madero cuando salía en defensa del Plan Nuclear Argentino al sostener que:

“Las obras de la represa Yaciretá y el plan nuclear argentino no deben considerarse competitivos sino complementarios y en consecuencia deben ser armonizados en el contexto del desarrollo eléctrico del país”.

Y agregaba que:

“Algunos países de la comunidad internacional no parecen perdonarle a nuestro país su voluntad de autodeterminación en materia de energía nuclear, la Argentina ha expresado claramente su decisión de utilizar la energía nuclear exclusivamente para fines pacíficos, pero de ninguna manera se puede atar a ningún compromiso ni a ningún tratado”<sup>248</sup>.

“La estrategia de Estados Unidos hacia América Latina en general, durante el período que abarca a todos los presidentes desde la Segunda Guerra Mundial, ha sido promover la democracia (liberal por supuesto) y evitar la proliferación nuclear. Fue Carter quien descubrió inicialmente el programa de armas nucleares de la junta en 1979. Fue entonces cuando revirtió la política hacia la Argentina y trató en vano de persuadir al régimen de Videla de cambiar el rumbo. Reagan intentó hacer lo mismo con Viola a comienzos de 1981. Cuando éste tampoco lo aceptó, Reagan cambió de táctica y apoyó a Galtieri contra Viola”<sup>249</sup>.

Resumiendo, podemos decir que era prioritario para los Estados Unidos que Argentina no llegara a poseer armas nucleares en 1983.

#### **4.5.3. Dos versiones para el inicio del conflicto**

Una vez presentados, siquiera someramente, tanto los principales actores como las principales motivaciones para el inicio del conflicto de 1982, a continuación, vamos a exponer las dos versiones al respecto que a día de hoy se manejan.

##### **4.5.3.1. Versión con aspectos endógenos argentino. ¿Un golpe de efecto propagandístico de la Dictadura Argentina?**

Esta versión es la “versión oficial” del conflicto (ya se sabe que la historia la escribe normalmente el vencedor), y se podría definir más o menos de la siguiente manera (los comentarios entre paréntesis son para algo que todo historiador debe tener en cuenta: comprender la intrahistoria y todos los factores determinantes, de forma tal que no caiga en mera propaganda o falacias y trate de descubrir la verdad, que ya se sabe suele ser la primera víctima de cualquier guerra):

---

<sup>248</sup> Ibídem.

<sup>249</sup> BERNAL, Federico. Entrevista a Richard Thorton. Op. cit.

El 2 de abril de 1982, la dictadura militar argentina (formada en su mayor parte por militares formados en la Escuela de las Américas estadounidense), que había derrocado la única democracia liberal que quedaba en el Cono Sur en 1976 (contando para ello con el apoyo tácito del gobierno de los Estados Unidos, ya que casualmente gobernaba en Argentina la viuda del General Perón, que trataba de mantener una opción tercerposicionista en la guerra fría, a la vez que una política firme en cuanto al contencioso de las Malvinas), alegando la violencia política, que se venía incrementando significativamente desde fines de los años sesenta como la principal justificación para el derrocamiento (violencia subversiva y revolucionaria entre grupos guerrilleros o paramilitares de tendencias marxistas y otros anticomunistas dentro del contexto de la guerra fría en un país del tercer mundo y no alineado), así como el propósito de terminar con el "desgobierno", la "corrupción" y el "flagelo subversivo", (inaugurando una etapa de acción represiva en la línea del terrorismo de Estado conocida mundialmente como la «guerra sucia», coordinada con otras dictaduras instaladas en los países sudamericanos mediante el Plan Cóndor, que contó con el apoyo de los principales medios de comunicación privados e influyentes grupos de poder civil, la protección inicial del gobierno de los Estados Unidos y la pasividad de la comunidad internacional, así como una política económica neoliberal de la Escuela de Chicago, calcada de Reagan y Thatcher, que provocó un proceso de importaciones masivas y un efecto desastroso sobre la industria, bajada de salarios, créditos hipotecarios impagables, y una caída del nivel de vida y aumento de la pobreza de la población sin precedentes hasta 1982, etc..)<sup>250</sup>, el gobierno militar, a cargo del presidente Leopoldo Fortunato Galtieri, decide ocupar por sorpresa militarmente las Islas Malvinas, cuya soberanía había sido ocasión de diferendos con Gran Bretaña desde el siglo XIX; como un golpe de efecto propagandístico y de desvío de la atención de la insatisfecha población a sus problemas económicos y de "guerra sucia", dando así comienzo a la Guerra de las Malvinas donde, gracias al inicial éxito de la operación, se provocó un apasionado fervor nacionalista que hizo que decenas de miles de argentinos se manifestaran en apoyo a la Junta en la Plaza de Mayo, cambiando así por un tiempo la tendencia a la creciente impopularidad del régimen. Esta es la principal y casi única versión oficial del inicio del conflicto, aunque solo tiene en cuenta los aspectos endógenos de la Argentina de aquel entonces.

#### **4.5.3.2. Versión con aspectos exógenos de la Guerra Fría. ¿Una guerra fabricada?**

Seguidamente, para completar el enfoque del conflicto, se van a terminar de relacionar los principales aspectos geoestratégicos de la época hasta el inicio del mismo, aprovechando para ello las últimas investigaciones sobre el aspecto exógeno de la guerra, las cuales han creado la hipótesis según la cual:

---

<sup>250</sup> Escuela 8 de 8 "Antonio Schettino". 24 de marzo de 1976: *Día Nacional de la Memoria por la Verdad y la Justicia* [en línea]. 20-03-2011. [Consulta: 29-12-2015]. Disponible en <<http://bibliotecaescuela8de8.blogspot.com/2011/03/24-de-marzo-de-1976-dia-de-la-memoria.html>>.

“No puede descartarse que el Conflicto del Atlántico Sur acontecido en 1982 haya sido el resultado de la deliberada creación de una crisis, susceptible de ser escalada al plano bélico, por parte del gobierno británico con el apoyo de los EE.UU. y la OTAN, con los objetivos no declarados de asegurar el liderazgo político del primero y facilitar la presencia de los restantes en la región, en el marco del conflicto Este-Oeste.”<sup>251</sup> “En resumen, “el golpe de las Falklands (Falklands Sting, en original en inglés) fue una “guerra de la derecha”, en el momento adecuado y en el lugar correcto”<sup>252</sup>.

Los principales objetivos que perseguiría esta línea de acción, basados en sus correspondientes factores geoestratégicos y geopolíticos, serían los siguientes:

- Proteger las líneas de control (logísticas) marítimas más importantes de las que dependía Occidente, que eran las que transportaban petróleo y minerales críticos desde Medio Oriente y Sudáfrica, amenazadas por la presencia aeronaval soviética en territorio africano desde los años 50, siendo agravada esa presencia o amenaza, desde el punto de vista occidental, por la ausencia de fuerzas propias en el área del Cabo de Buena Esperanza (la llamada “yugular de Occidente”), por donde cada 24 horas transitaban 55 buques con este fin (cerca del 90% de los insumos occidentales), por lo que:

“Según un estudio publicado en esos momentos, tres meses, e incluso menos, bastarían para que Europa tuviera que ponerse de rodillas, si se le cortara ese cordón umbilical, a través del cual recibe sus materias primas y su energía”<sup>253</sup>.

- Mantener:

“La necesidad vital de estrategia de la OTAN, enfrentada en la guerra fría contra Moscú asegurando a Margaret Thatcher en el gobierno inglés y evitar la retirada de los misiles intercontinentales Pershing, instalados por la OTAN en territorio británico, con ojivas nucleares apuntadas hacia Moscú y las principales ciudades de la ex Unión Soviética, ya que, el triunfo del laborismo conduciría a la desarticulación del sistema defensivo de la Organización.”<sup>254</sup> “Todo esto obtendría para los Estados Unidos el fortalecimiento de la relación especial con Gran Bretaña y el firme emplazamiento de un puente con relación a Europa”<sup>255</sup>.

- Desmantelar el desarrollo de armamento nuclear de la Junta Militar Argentina, y la de Brasil también, impidiendo la proliferación nuclear. Además, al esperarse una rápida victoria en caso de guerra (sería una “Little War” en todo caso), se podría poner fin a la dictadura militar argentina e implantar de nuevo el modelo del Hégemon: la democracia

<sup>251</sup> BARTOLOMÉ, M. C. El Conflicto del Atlántico Sur. Op. cit., p. 319.

<sup>252</sup> BERNAL, Federico. Entrevista a Richard Thorton. Op. cit.

<sup>253</sup> BARTOLOMÉ, M. C. El Conflicto del Atlántico Sur. Op. cit., p. 319.

<sup>254</sup> *Ibidem*.

<sup>255</sup> BERNAL, Federico. Entrevista a Richard Thorton. Op. cit.

liberal (pero ya prácticamente “liberada” del tercerposicionismo peronista)<sup>256</sup>.

- Reforzar la presencia militar de la OTAN en el Atlántico Sur para prever y contrarrestar la cada vez mayor capacidad y presencia militar soviética en dicha zona. De hecho, la victoria final anglosajona “revirtió la decisión del recorte del presupuesto militar barajado en 1981. Gran Bretaña retendría y fortalecería la capacidad de la fuerza de proyección de la Royal Navy (una de las partes más interesadas en el conflicto) en las zonas de interés nacional. Todas las pérdidas de la guerra fueron reemplazadas y se adquirieron nuevos armamentos, aviones y buques. El gasto anual en materia de defensa aumentó un 3%. Y en las islas, la decisión implicó justamente pasar a una política de “Fortaleza Falklands”. ¿Cómo? En primera medida, con una guarnición permanente, sumado a un escuadrón de F-4 Phantoms adquiridos a EE UU. En segundo lugar, el HMS Endurance quedaría en las islas, de la misma manera que los buques de asalto anfibio HMS Fearless y HMS Intrepid. Uno de los cambios más importantes fue la de mantener 3 portaaviones en lugar de 2. Las fragatas y destructores se mantuvieron en 55 cuando antes de 1982 se pensaba reducirlos por debajo de 50<sup>257</sup>. En consonancia con los objetivos anteriores:

“EE.UU. individualmente y la OTAN en su conjunto, asignaron durante la década del 70 y hasta inicios del siguiente decenio una creciente importancia a la presencia soviética en el Atlántico Sur, existiendo indicios (declaración de Wake Forrest, creación del Comando Electrónico de Seguridad, realización de los ejercicios Safe Pass y la visión de la OTAN de que aquellos miembros que estuviesen en capacidad debían fortalecer su presencia en el Atlántico Sur) de la búsqueda de una alteración a esa desfavorable situación. Así se desprende el “Plan para los Océanos libres” (Free Oceans Plan), un documento aprobado por el Consejo de Seguridad Nacional de EE.UU. en enero de 1980. El mismo, no contemplado en anteriores análisis sobre el conflicto y de una importancia tal que es incluido en la historiografía oficial soviética sobre el CAS, señala<sup>258</sup>:

“Aun cuando los EE.UU. pueden contar con un apoyo efectivo y duradero de la Unión Soviética y de la República de Chile y eventualmente de la Argentina, que facilita la ejecución de sus planes para el extremo Sur de los tres océanos, es indispensable contar con el apoyo de Gran Bretaña. Esta debe ser nuestra principal aliada en esa área, no sólo porque es nuestra amiga más confiable en el orden internacional sino porque todavía ocupa diversas islas en el Atlántico Sur que en caso de necesidad podrían convertirse en bases aeronavales, de acuerdo con el modelo de Diego García, o en puntos de apoyo logístico como la Isla Ascensión. Gran Bretaña debe ser alentada a mantener aquellas islas bajo su soberanía ante cualquier circunstancia, incluso en los casos que

---

<sup>256</sup> Ibídem.

<sup>257</sup> Ibídem.

<sup>258</sup> BARTOLOMÉ, M. C. El Conflicto del Atlántico Sur. Op. cit., p. 320.

la Argentina reclama para sí, como las Falklands, las Sandwich y las Georgias del Sur...<sup>259</sup>

Por lo tanto:

“Es posible y probable que a comienzos de la década del 80 EE.UU. y la OTAN aspiraran, aun extraoficialmente, a contar con algún dispositivo de defensa hasta ese momento inexistente, en el Atlántico Sur; registrándose en el caso norteamericano particular interés por las Islas Malvinas como lugar de ubicación de tal dispositivo”<sup>260</sup>.

Esta hipótesis de instalación demandaría, como requisito previo, la resolución de la disputa que en torno a la posesión de esas islas y sus dependencias sostenían Argentina y el Reino Unido. Evidentemente, este diferendo debía ser solucionado a favor de la Corona británica (dada la desconfianza que generaba que nuestro país no aceptaría). Así, la única alternativa posible para Gran Bretaña, EE.UU. y la OTAN era proceder a un congelamiento unilateral del diferendo, curso de acción que implicaba una escalada en el conflicto diplomático anglo-argentino que podría desembocar, de acuerdo con la respuesta argentina, en el uso de la fuerza militar.

Dicho de otro modo, la estrategia de Londres para arribar al congelamiento de la soberanía, paso previo a la militarización de las Islas Malvinas, no debía descartar la ocurrencia de una guerra limitada contra Argentina.

“El valor del Free Oceans Plan y las declaraciones del secretario Hidalgo tienen una lógica completa con el aporte que realizó Arturo Frondizi, ex presidente constitucional argentino (1958-1962) a la comprensión del conflicto sudatlántico. En tres oportunidades durante el año 1989 ese político efectuó declaraciones de gran importancia sobre la cuestión Malvinas. Las mismas se realizaron en un claustro académico, en la TV y ante la prensa escrita respectivamente, y fueron las siguientes: en el año 1981 lo había visitado un general norteamericano, quien le había pronosticado que EE.UU. propiciaría un desembarco argentino en las Islas Malvinas; EE.UU. apoyaría nominal y fácticamente a Gran Bretaña en la recuperación del archipiélago, a efectos de congelar el pleito de la soberanía; el motivo de tal actitud sería la necesidad de instalar una base militar en las islas; finalmente, que su país no podía contar con la Argentina, porque era considerado poco confiable por su falta de estabilidad política.

La importancia de esas declaraciones motivó la realización de una entrevista con el ex mandatario, ocasión en que el mismo ratificó lo antedicho y agregó que el militar norteamericano en cuestión era el General Vernon Walters, cuya presencia en la Argentina durante 1981 está por demás constatada. En una de esas investigaciones, Roberto Russell detectó que uno de esos viajes tuvo lugar en el mes de abril, en tanto el estudioso británico Tam Dalyell aseguró que Walters habría

---

<sup>259</sup> Ibídem.

<sup>260</sup> Ibídem.

visitado nuestro país en forma intermitente entre octubre de 1981 y febrero de 1982; en esas ocasiones habría planteado la necesidad sobre estructuras defensivas en el Atlántico Sur. Un tercer autor, Edgardo Semberoiz, también identificó a Walters como el negociador de un apoyo argentino a la estrategia de contención a la URSS que en esos momentos articulaba Reagan<sup>261</sup>.

Si esta hipótesis o versión fuera la verdadera, los Estados Unidos tuvieron que elegir la que se conoce como la estrategia número 11 del libro “Las 36 estrategias chinas”<sup>262</sup>, estrategia recomendada y enmarcada en el capítulo 2 que trata sobre las “Estrategias de Confrontación”, es decir, cuando implica a dos oponentes (el liberalismo capitalista anglosajón frente a su hijo díscolo el marxismo soviético) que tienen más o menos una fuerza equivalente, por lo que inclinar la balanza hacia un lado exige más argucias y, por lo tanto, más complejidad.

El nombre de la onceava estrategia es “Sacrificar el ciruelo por el melocotonero”, lo que implica que a veces hay que hacer sacrificios parciales (Argentina era en esos momentos el principal aliado estadounidense en la simaquéa del TIAR contra la insurgencia guerrillera marxista) en aras de la victoria total (Gran Bretaña era el principal aliado estadounidense en la simaquéa de la OTAN y, según los datos que hemos aportado, en esos momentos la clave de la lucha en la guerra fría estaba en Europa y en la crisis de los misiles SS-20), por lo que Estados Unidos debió, de ser cierta esta hipótesis, sacrificar a su principal aliado en Hispanoamérica, en aras de beneficiar a su principal aliado en Europa, todo en el contexto de lograr la victoria final en la guerra fría.

#### **4.6. El hipotético “casus belli” Davidoff y su escalada hacia la guerra. El victimismo anglosajón y la prensa amarilla**

En este capítulo vamos a desarrollar toda la trama de eventos (con sus actores e intereses respectivos) que van a desembocar en una crisis que terminará en el conflicto bélico objeto de la tesis. A tal efecto, y a fin de exponer los hechos de forma clara, vamos a utilizar la línea cronológica elaborada por la estrategia argentina Victoria Gamba en su libro “Señales de Guerra”, en la que otorga el mayor papel culpable de la guerra y desestabilizador de las negociaciones a la Falklands Islands Committee (FIC), al afirmar que:

“Lo que sí se puede decir es que sin el fósforo de la presión de la Falkland Island Committee en Londres a mediados de marzo de 1982, con seguridad hubiesen existido muchas más posibilidades de controlar y desinflar cualquier incidente”<sup>263</sup>.

---

<sup>261</sup> BARTOLOMÉ, M. C. El Conflicto del Atlántico Sur. Op. cit., p. 321.

<sup>262</sup> YUAN, Gao. *Las 36 estrategias chinas*. Madrid: EDAF, 2006, p. 125.

<sup>263</sup> BERNAL, Federico. Entrevista a Virginia Gamba. Op. cit.



Aunque no debemos perder de vista todas las circunstancias y motivaciones exógenas de los capítulos anteriores como posible causa del inicio del conflicto. Además:

“El Foreign Office era ajeno a esta maquinación de lobby FIC-Royal Navy, ya que Thatcher había ordenado a su Gabinete, al tomar el poder en 1980, que se desactivaran las situaciones coloniales, entre ellas las Islas Malvinas”<sup>264</sup>.

Comenzábamos el Estado de la Cuestión disertando sobre la necesidad en el ser humano de una *iusta causa* que justifique un *bellum iustum* que arrastre a todo un pueblo a creer en la justicia de la causa por la que va a la guerra. Ese “casus belli” va a tener nombre y apellidos: el empresario argentino Constantino Davidoff y su negocio civil de recogida de chatarra en las islas Georgias del Sur y, como siempre, la verdad será la primera víctima de la guerra, al más puro estilo del periodista y magnate de la prensa estadounidense, inventor de la llamada prensa amarilla o sensacionalista William Randolph Hearst (San Francisco, 1863 - Beverly Hills, 1951), llegando de nuevo los anglosajones a la misma conclusión: “Si no pasa nada, tendremos que hacer algo para remediarlo: inventar la realidad” o “You provide me with the photographs, and I'll provide you with the war” (“Usted suminístreme las ilustraciones, que yo le suministraré la guerra”). La anterior frase fue la contestación de Hearst al dibujante del Journal, Rémington, quien tras varios días de estancia en La Habana a finales de 1897 telegrafió a su jefe diciéndole: “Todo está en calma. No hay problemas. No habrá guerra”.

La cronología de los principales hechos entre el 9 y el 31 de marzo de 1982 sería la siguiente<sup>265</sup>:

1. Una primera fase que abarca del 9 al 25 de marzo, cuando se desarrolla la crisis de las Georgias del Sur, partiendo de un hecho manipulado y exacerbado desde Londres y Puerto Stanley.

“La FIC se puso como objetivo asegurar que cualquier movida británica diplomática no sólo estuviese en función de la autodeterminación de los isleños sino también en función de fortalecer (en vez de debilitar) la presencia militar y científica de Inglaterra en los mares del Atlántico Sur. Todo ello debía lograrse antes del anunciado retiro de las fuerzas navales y científicas de la zona de Malvinas y Georgias. Por lo que “algo” debía suceder “antes”, entre los meses de septiembre de 1981 a mayo de 1982 a los efectos de revertir esa indeseable situación. Y ese “algo” tendría que ser lo suficientemente fuerte como para que la Dama de Hierro diera el brazo a torcer en relación a Malvinas. Ese “algo” no era

<sup>264</sup> BERNAL, F. Entrevista al Comodoro Rubén Oscar Moro. *Malvinas: “Memoria, Verdad y Soberanía”* [en línea]. 03-04-2013. [Consulta: 01-11-2012]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2013/04/la-comision-rattenbach-se-sintio.html>>.

<sup>265</sup> GAMBA, Virginia. Marzo de 1982: del Incidente Davidoff en las Georgias al uso de la fuerza militar. *Malvinas: “Memoria, Verdad y Soberanía”* [en línea]. 05-03-2013. [Consulta: 14-03-2015]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2013/03/marzo-de-1982-del-incidente-davidoff-en.html>>.

provocar a la Argentina a una guerra, sino más bien fortificar las Islas Malvinas militarmente (Fortaleza Malvinas), hacerlas totalmente independientes de contacto con la Argentina, y negociar con los vecinos de Argentina una línea logística alternativa. No se debía volver a aceptar ninguna negociación con nuestro país fuera de la autodeterminación isleña. Es más, las negociaciones deberían reanudarse recién cuando las islas hubiesen sido reforzadas militarmente, de tal manera de evitar cualquier reacción militar de Argentina frente a la marcha atrás de tantos años de negociación”<sup>266</sup>.

Dentro de este primer periodo o fase crucial, destacar que:

“Todos los objetivos políticos y económicos del Comité de Presión de las Falklands se vieron cumplidos el 23 de marzo de 1982. Ese día, el escándalo que ellos habían generado en el Parlamento alrededor de la visita de Davidoff del 20 de marzo a Leith surtió efecto, puesto que se logró forzar al gobierno de la señora Thatcher a renunciar a toda negociación futura con la Argentina, cortar comunicaciones con nuestro país, establecer una base militar permanente con una pequeña flota de unos cuatro buques y un submarino alrededor de las islas, y construir un aeropuerto internacional capaz de evadir todo contacto con la Argentina. Lo curioso es que el debate del 23, insisto, no fue sobre Georgias sino sobre el objetivo real del Grupo de Presión: revertir la política británica en la cuestión Malvinas”<sup>267</sup>.

2. Una segunda fase, de brutal escalada bélica entre el 20 y del 26 de marzo, en el que el enfoque de la cuestión para los argentinos ya no se concentró más en la situación de las Georgias, sino en la preparación de la Operación Rosario (desembarco en Malvinas).

En la misma línea de interpretación anterior se posiciona el Comodoro Rubén Moro (veterano piloto argentino durante la guerra y uno de los principales autores del Informe Rattenbach), al manifestar que:

“El meollo de la cuestión son los “deseos” de los kelpers, convenientemente alentados y promovidos en 1982 por dos enemigos declarados del cambio de soberanía (que la primera ministro deseaba negociar): la Royal Navy y la Falkland Islands Company. Urdieron un complot para motorizar mediante un grupo de presión (lobby), enviar la Fuerza de Tareas (Task Force) y resolver el conflicto por la fuerza. Los deseos de los isleños son el caballito de batalla de la diplomacia del Foreign Office desde entonces. Surge que el verdadero oponente para las aspiraciones argentinas ha sido –y siguen siendo– los kelpers y sus proclamados derechos, cuya defensa enarboló la señora Thatcher para justificar el envío de la Task Force, aunque los verdaderos propósitos fueran otros. Como se

---

<sup>266</sup> BERNAL, Federico. Entrevista a Virginia Gamba. Op. cit.

<sup>267</sup> *Ibidem*.

desprende del Informe Franks, ha sido la irreductible resistencia de una población trasplantada la causa fundamental del conflicto”<sup>268</sup>.

También aclara que la decisión final del desembarco argentino en las Malvinas:

“No se trató de un desatino, de un despropósito o de algo sin sentido, sino de una reacción adoptada ante una situación de emergencia producida por una crisis política internacional en el Atlántico Sur. Tengamos presente que este tipo de crisis están configuradas por cuatro características básicas:

- a) Acción sorpresiva de un oponente: la desmesurada reacción del Reino Unido al desembarco de un grupo de obreros argentinos civiles del empresario Davidoff en las Islas Georgias del Sur, pese a tener un contrato reconocido y legalizado por las autoridades británicas.
- b) Percepción de una clara amenaza: la reacción en el Parlamento Británico y de la Royal Navy de enviar una gran flota naval y un submarino nuclear al Atlántico Sur.
- c) Inaceptable condición para la inacción propia: la necesidad de proteger a los obreros de Davidoff antes de ser expulsados y evitar una acción arbitraria y prepotente que afectaría a la dignidad nacional y dejaría mal plantado al gobierno ante público interno o externo.
- d) Necesidad de una pronta respuesta: se debía actuar con urgencia para evitar que la expulsión de los obreros se llevara a cabo, ya que el gobernador de las Islas Malvinas había enviado un buque de guerra desde Puerto Stanley –luego Puerto Argentino– a efectuar esa tarea”<sup>269</sup>.

Es de destacar que:

“El buque *Endurance* de estación en Puerto Stanley, fue movilizadopor el gobernador Hunt con el aval de la Royal Navy, no por el Foreign Office o el gobierno que eran sus comandos naturales, y que la noticia del movimiento del submarino nuclear *Superb* se “filtró” de la cartera de defensa, secretaría naval. Estos dos hechos fueron determinantes para la decisión que tomó la Junta Militar de ocupar las islas”<sup>270</sup>.

Para el Comodoro Moro pues:

<sup>268</sup> MORO, Rubén O. Malvinas: reflexiones de la guerra, 30 años después. *Malvina: “Memoria, Verdad y Soberanía”* [en línea]. 06-05-02014. [Consulta: 14-03-2015]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2014/05/malvinas-reflexiones-de-la-guerra-30.html>>.

<sup>269</sup> BERNAL, F. Entrevista al Comodoro Rubén Oscar Moro. Op. cit.

<sup>270</sup> Ibídem.

“La Junta Militar resolvió ocupar las Islas Malvinas antes de la llegada de los buques británicos, porque una vez que esto sucediera sería imposible recuperarlas, con la idea original de dejar un gobernador con una pequeña guarnición y procurar negociar luego. Cuando Londres decidió el envío de una poderosa Fuerza Naval, la Junta se vio en la necesidad de cambiar de planes de manera improvisada, resolviendo reforzar las islas para intentar disuadir de que sean recuperadas por la fuerza, y negociar luego. Ignoraban que Gran Bretaña adoptaría la solución más peligrosa para las aspiraciones nacionales: no negociar e imponer la solución militar”<sup>271</sup>.

“Téngase presente que la Junta debió enfrentar en situación de crisis de extrema gravedad iniciada por un enemigo poderoso, ante la cual se le presentaban las siguientes opciones: 1º) Si aceptaban retirar los obreros de Davidoff de la isla San Pedro en Georgias del Sur, convalidaba un ultimátum con todo su significado político interno y externo; 2º) Si accedían a las solicitudes británicas para normalizar su presencia, se aceptaba una arbitrariedad de la administración británica en un territorio técnicamente en disputa; 3º) Si permitía que los obreros fueran expulsados por los propios británicos, se afectaba la dignidad nacional demostrando una inaceptable debilidad política del gobierno argentino ante una arbitrariedad manifiesta, que ningún gobierno podía aceptar; 4º) Si no actuaba de inmediato en su defensa convalidaba la consumación de una agresión y la militarización de la región, que era lo que deseaban los grupos de presión británicos, postergando así las aspiraciones argentinas; y 5º) El mayor error que cometió la Junta fue creer que poblando las islas de soldados disuadiría al Reino Unido a tomarlas por la fuerza, y considerar que EE UU actuaría neutralmente. El Informe Franks (El “Rattenbach” británico, pero subjetivo) consideró que la Junta Militar no planificó con premeditación la recuperación del archipiélago (a pesar de ello, entes y personas argentinas menos calificadas siguen difundiendo la idea contraria). También reconoció que el desembarco en Georgias del Sur no fue urdido por la Argentina y que los obreros de Davidoff no formaban parte de plan alguno al respecto. Y por último, dejó constancia que el empresario Davidoff cumplió con todos los requerimientos que le requirió el gobierno británico antes de ir a las islas”<sup>272</sup>.

Otra interpretación del inicio del conflicto nos la brinda el profesor Richard Thorton, para el cual:

“La guerra estalló principalmente como una lucha entre facciones durante la administración del presidente Reagan (Reagan contra su Secretario de Estado Alexander Haig), a su vez intensificando otra lucha en Gran Bretaña (Margaret Thatcher contra Francis Pym). Ambas luchas se entrelazaron con la política de la guerra. Para Thorton pues, la dupla Reagan-Tatcher era sumamente proclive a una escalada bélica de los acontecimientos, mientras Haig y Pym trataban de contener la situación y estabilizarla, sin contar con la

---

<sup>271</sup> Ibídem.

<sup>272</sup> MORO, Rubén O. Malvinas. Op. cit.

habilidad y la tenacidad del presidente y de la primera ministra, quienes terminaron frustrando los esfuerzos de los primeros. Aunque proclamaba neutralidad, Reagan apoyaba a Thatcher desde el principio “incluso antes de que la Fuerza de Tarea zarpara”, con un programa de asistencia militar secreto y masivo en la isla de Ascensión. Haig y Pym se enteraron de su existencia recién dos semanas después de haberse iniciado el conflicto, momento en que Haig intentó detenerlo, ..., llevando a cabo varios intentos para desbaratar la política declarada por Thatcher de restablecer el gobierno británico en las Falkland. De todos ellos me ocuparé de los dos más importantes: la propuesta “estadounidense” del 24 de abril y la “iniciativa peruana” del 2 de mayo<sup>273</sup>.

Pero veamos paso a paso la concatenación de eventos:

- **El 9 de marzo:**

El empresario argentino Constatino Davidoff:

“Tenía un contrato suscripto en 1978 que recién había podido entrar en ejecución en 1981. En ese momento negoció una renovación del contrato (del '81 al '84). Esto no convenía al Grupo de Presión porque significaría que desde mayo del '82 en adelante la única presencia en Georgias del Sur sería argentina, al irse el BAS y no contar logística de apoyo las Georgias desde Malvinas. Ya había argentinos en las Islas Sándwich desde 1976, por lo que el retiro de los tres buques del área (dos de la BAS y el Endurance, además del desmantelamiento de la BAS en Georgias) presuponía que la única presencia activa en Georgias y Sándwich sería únicamente argentina. Esto contradecía toda la estrategia del Grupo de Presión en el Atlántico Sur porque haría más difícil retener el interés inglés en las Malvinas. Antes de relatar la semana crucial del incidente de las Georgias, es bueno recordar que no era la primera vez que los chatarreros argentinos iban a las Georgias. Lo habían hecho en diciembre del '81 y en febrero del '82, siguiendo el procedimiento de informar a la embajada británica el día de zarpada y el buque que los llevaría<sup>274</sup>”.

Así pues, el empresario informa a la embajada británica en Buenos Aires que sus hombres zarparan a Georgias dándoles la fecha de zarpada, el buque con el que irían y anunciando su llegada para el 20 de marzo en Georgias.

- **El 10 de marzo:**

El secretario de Embajada Hickson (que además era consejero especial del consejo de las islas y gran amigo del Grupo de Presión y del gobernador Hunt), viajó a las Malvinas y procedió a reunirse a puertas cerradas con el gobernador, el Secretario Colonial Dick Baker, todos los miembros del Falkland Island Committee local, el comandante de las milicias locales y el comandante del destacamento militar inglés en ese momento. A los pocos días se uniría a

<sup>273</sup> BERNAL, Federico. Entrevista a Richard Thorton. Op. cit.

<sup>274</sup> BERNAL, Federico. Entrevista a Virginia Gamba. Op. cit.

este grupo Lord Buxton proveniente de Londres y el capitán Barker del Endurance.

- **El 17 de marzo:**

Hunt ordena al HMS Endurance que deje su puesto en las Islas Georgias del Sur y navegue a Malvinas. Este es un dato curioso porque esa misma semana, el HMS Endurance tuvo que reprimir a un grupo de franceses que estaban disparando armas y matando renos en Georgias del Sur.

“El Grupo de Presión claramente tomó la decisión entre el 10 y el 17 de marzo de hacer posible el desembarco argentino. ¿Por qué? Fundamentalmente porque necesitaban que ese desembarco ocurriera para poder montar todo lo demás. No le servía a Hunt ni a Buxton que el HMS Endurance actuara en forma disuasoria quedándose en las Georgias hasta el 20 de marzo, porque no les daba tiempo a armar el escándalo en la prensa y el Parlamento en Londres como para revertir la política de la primera ministra de dejar las islas sin buques y sin estación científica. Tenía que haber un incidente –real o fabricado– para alertar a Londres y para usar en la resolución de esa “crisis” justamente los tres elementos que se habían eliminado del presupuesto inglés: el HMS Endurance, los buques del BAS y los científicos de la BAS en Georgias. Todo esto tenía que pasar, porque se debía mostrarle a Londres una amenaza que sólo pudiese ser solucionada con las mismas fuerzas que habían sido desechadas un año antes y que tenían que marcharse definitivamente del Atlántico Sur (para mayo de 1982)<sup>275</sup>”.

- **El 18 de marzo:**

Los hombres del British Antarctic Survey (BAS) en Grytviken, Georgias, salen a recorrer la isla en “busca de los argentinos”. Es obvio que estaban esperando su llegada por la información dada por Hickson a Hunt el día 10 de marzo y retransmitida al BAS y al Endurance por Hunt.

“Lo curioso es preguntarse por qué el gobernador no deja al Endurance en Georgias y ordena prohibir el desembarco de los argentinos. Esto hubiese sido posible ya que el buque inglés estaba en las Georgias hasta el 17 de marzo y ya había tenido un rol parecido ese mismo día disuadiendo a los franceses mencionados previamente. En pocas palabras, es como si Hunt deseaba que los argentinos pudiesen desembarcar sin ningún tipo de oposición<sup>276</sup>”.

- **El 19 de marzo:**

El HMS Endurance arriba a las Islas Malvinas y su capitán se reúne con todos los miembros activos del comité de las Falklands en Malvinas. También llega a Malvinas uno de los miembros fundadores del grupo de presión, Lord

---

<sup>275</sup> BERNAL, Federico. Entrevista a Virginia Gamba. Op. cit.

<sup>276</sup> *Ibidem*.

Buxton, que se reúne con los mismos. Esta reunión tuvo lugar un día antes que desembarcaran los argentinos en Georgias.

- **El 20 de marzo:**

El grupo de Davidoff llega a las Georgias y desembarca observados por el BAS que dialogan con ellos y les piden que no coloquen ningún símbolo argentino en el espacio de las balleneras; los argentinos cumplen con todos los pedidos de la BAS. El mismo día y casi a la misma hora, el comité de las Falklands en Malvinas manda instrucciones a sus colegas en Londres y en la embajada en Buenos Aires pidiendo acción enérgica para expulsar a los argentinos”.

Se logra así la primera mención sensacionalista en los periódicos ingleses de ese día, prácticamente al mismo momento del desembarco en Georgias. Los diarios entonces hablan de “invasión a territorio inglés”. Esa misma noche, un grupo de malvineros ataca la oficina de LADE en Puerto Stanley como “represalia” a la “invasión” de las Georgias. Esa noche llega el ARA Isla de los Estados en su visita habitual a Malvinas y el jefe de policía de Stanley lo aborda para inspeccionarlo, procedimiento poco frecuente en las visitas de ese buque a la isla<sup>277</sup>.

Según palabras del propio empresario Davidoff:

“El 19 de marzo desembarca mi gente y el 20 el British Antarctic Survey (Servicio Antártico Británico) comunica a Malvinas que había habido un desembarco de civiles y militares. Esto es transmitido directamente a Londres y ahí es donde la prensa londinense le comunica a todo el pueblo británico que los argentinos habían desembarcado y no decía Georgias del Sur, decía en el titular la palabra Falklands. Usted sabe que muchas veces la gente ve el título y no lee la nota completa. (...) En ese buque no había militares sino siempre marinos mercantes<sup>278</sup>”.

“Además, yo hice un documental que muestra todas las autorizaciones habidas y por haber y cómo Canal 13 pasaba una película de un canal de Inglaterra tergiversando las fechas: ponen a mi gente izando la bandera con Astiz, pero que en realidad fue del 3 de abril, después de haber recuperado Malvinas. Sin embargo, Canal 13 la puso como si fuera del 19 de marzo. Esto por supuesto fue visto por el pueblo inglés. Es decir, se manipularon las imágenes intencionalmente. La foto del izamiento se manipuló. Esa foto la proyectó Canal 13. En mi documental está [se refiere al documental elaborado por el mismo Davidoff, titulado Malvinas. 1982. Dos pueblos, una traición, donde relata la historia del conflicto de 1982, partiendo del incidente del 19 y 20 de marzo]<sup>279</sup>”.

De la misma opinión es el Comodoro Moro, para el cual:

<sup>277</sup> GAMBA, Virginia. Marzo de 1982. Op. cit.

<sup>278</sup> NATALIZIO, Juan; y BERNAL, Federico y LOZADA, Santiago. Entrevista a Constantino Davidoff. *Malvina: “Memoria, Verdad y Soberanía”* [en línea]. 16-04-2014. [Consulta: 14-03-2015]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2013/02/los-culpables-de-la-guerra-de-malvinas.html>>.

<sup>279</sup> *Ibidem*.

“El incidente Davidoff fue una trampa urdida por el lobby de las Falkland Island Company (FIC) y la Royal Navy, que se perjudicaban con una transferencia de soberanía en favor de la República Argentina; por esa causa exageraron el incidente Davidoff... el lobby actuaba con todo su poder influyendo en los medios y círculos políticos londinenses para lograr lo contrario. Ellos fueron los que prendieron la mecha del conflicto y consiguieron su propósito de llevar dos naciones a la guerra con el saldo de miles de víctimas que fueron heridos y muertos en combate.”<sup>280</sup> “Un enemigo superior, militar y políticamente, que supo disimular con eficacia las falencias del basamento jurídico de sus derechos: ocultar la verdadera causa del conflicto y transformar una agresión colonial en una expedición punitiva y restablecer el “orden internacional” alterado por un “acto de agresión”. La transformación de su postura primigenia de “agresor” en “agredido”, fue mediáticamente la más brillante victoria de su insidiosa diplomacia”<sup>281</sup>.

- **El 21 de marzo:**

A la mañana, zarpa el HMS Endurance con órdenes de Hunt de echar a los argentinos de las Georgias (ver Señales de Guerra, página 73). A bordo, el Endurance lleva un contingente de soldados y aparentemente también a un comandante inglés que arribó de Londres el día anterior, el comandante Francis Ponsonby del Ministerio de Defensa. Asimismo, se empiezan a movilizar los dos buques de la BAS, uno desde Punta Arenas y otro desde Montevideo. El buque BAS de Montevideo sirve como carguero militar trayendo a Malvinas un segundo contingente de tropas británicas que estaban en Uruguay en ese momento. El gobernador Hunt informa por radio popular a todos los isleños que la Argentina había desembarcado en Georgias en forma ilegal y que los argentinos se estaban portando en forma impropia, disparando armas de fuego y matando renos en dicha isla (recordar que esto fue textualmente lo que hicieron los franceses unos días antes. Es decir, no lo hicieron los argentinos, pero se usaron esos hechos etiquetándolos a los hombres de Davidoff, ofreciéndonos un nuevo ejemplo de prensa inventada o amarilla). Hunt también informa a la población local de Malvinas que se había pedido a la Argentina que retirara al Bahía Buen Suceso de las Georgias en las próximas 24 horas y que el HMS Endurance había zarpado esa mañana para asegurar que así se hiciera. El Endurance demoraría 48 horas en llegar por lo que la evicción se esperaba para el día 23 de marzo.

- **El 22 de marzo:**

El ARA Buen Suceso abandonó las Georgias al haber cumplido con el desembarco de los obreros. No había militares argentinos en ese desembarco.

“En Londres ya aparecían los primeros matutinos con noticias con títulos como “Los barcos eliminados navegan para proteger la soberanía”. Esto

---

<sup>280</sup> BERNAL, F. Entrevista al Comodoro Rubén Oscar Moro. Op. cit.

<sup>281</sup> MORO, Rubén O. Malvinas. Op. cit.



era necesario para generar la presión que conducirá al debate sobre Malvinas (y no Georgias) en el Parlamento al día siguiente”<sup>282</sup>.

- **El 23 de marzo:**

Los miembros conservadores del Grupo de Presión en el Parlamento inglés levantaron el lema de los diarios y discutieron la cuestión Malvinas (no las Georgias) ese día. Se consiguieron así 91 votos parlamentarios exigiendo al gobierno la revalorización del Atlántico Sur, la permanencia del *Endurance* y de la BAS en ese territorio “británico”, el aumento de la fuerza militar en las Malvinas para incluir por lo menos cuatro buques y un submarino nuclear, la construcción de una pista de aterrizaje adecuada a vuelos trasatlánticos y la ruptura definitiva de toda negociación con la Argentina que no contemplase la autodeterminación de los isleños. En vista de lo ocurrido, el Foreign Office avisó a la Argentina que estaba obligada a reconfirmar la orden de evicción de los argentinos de las Georgias utilizando el HMS *Endurance* y que esto se haría en las próximas 48 horas. No importó mínimamente que el Buque ARA Buen Suceso se hubiera ido de las Georgias el día anterior. La Junta Militar se reunió la noche del 23 de marzo en Buenos Aires y ordenó el desvío del ARA Bahía Paraíso, buque que estaba transportando barriles de gasolina a las Orcadas del Sur donde existía un contingente de unos diez marinos desde hacía un tiempo (la Argentina había estado en bases en la zona desde 1976). La instrucción fue tratar de llegar antes del HMS *Endurance* para proteger a los trabajadores argentinos.

- **El 24 de marzo:**

El ARA Bahía Paraíso recogió a los pocos militares que estaban en las Orcadas y navegó a las Georgias arribando en la medianoche del 24, seis horas antes de que el *Endurance* pudiese cumplir con su cometido de evicción. La demora con el *Endurance* se debió a que el mismo paró en Grytviken por órdenes de Londres para tratar de controlar la escalada. Pero esto no se logró ni en Londres ni en Buenos Aires. La oferta inglesa era: esperar en Grytviken por unas horas a que los argentinos retiraran los obreros; la oferta argentina era que los obreros caminaran a Grytviken y sellaran sus Tarjetas Blancas. La contraoferta de Londres fue que sellaran sus pasaportes. Esto último era inaceptable. En ese momento llegó el Bahía Paraíso, que se interpuso ante el *Endurance* para proteger a los trabajadores y desembarcó a sus militares a tal efecto. A todo esto, y como relatamos en Señales de Guerra, existían frenéticas negociaciones entre Buenos Aires y Londres para intentar controlar la situación, pero los tiempos y las escaladas en la prensa y en el parlamento inglés no dieron espacio de maniobra a la diplomacia. Es decir, no se podía actuar libremente con todo lo negociable saliendo a la prensa en Londres a través de informadores dentro de los ministerios que servían a los intereses del Grupo de Presión de las Islas Malvinas y que no tenían ninguna intención de darle espacio a la diplomacia para resolver el incidente en forma digna para ambas partes.

---

<sup>282</sup> GAMBA, Virginia. Marzo de 1982. Op. cit.

- **El 25 de marzo:**

La prensa europea comienza a generar información de que está zarpando de Gibraltar una flota inglesa hacia las Malvinas y que los primeros dos submarinos nucleares habrían zarpado ya al área. En camino estaban las naves del BAS de Montevideo y Punta Arenas que habían zarpado dos días antes.

- **El 26 de marzo:**

La Junta Militar pidió la opinión de todos los jefes del Estado Mayor de las FF AA acerca de la posibilidad inmediata de una intervención en las Malvinas. La respuesta fue unánime y positiva siempre que la intervención fuera breve y considerara una lucha demasiado prolongada en el tiempo una vez recuperadas las islas. Se tomó pues la decisión y se dio la orden de zarpada a la flota con efectividad 48 horas después, el tiempo que los jefes operativos habían establecido como mínimo para poder reunir la flota de la recuperación. El día de la zarpada automáticamente quedó sentado para el 28 de marzo. El objetivo era arribar a las Malvinas el día 1 de abril o en su defecto el 2 de abril. El último momento para poder detener la fuerza que convergía sobre Malvinas eran las 18:00 horas (Buenos Aires) del 31 de marzo de 1982. Si la situación diplomática se distendía aún se podría evitar la toma de Malvinas por la fuerza.

- **27 al 31 de marzo:**

Desde Londres surgen varias noticias, algunas de las cuales se escaparon del control de los ministerios de Relaciones Exteriores y de Defensa, y entraron en la prensa local. Todas ellas confirmaban la zarpada de elementos de una fuerza de tarea considerable, buques logísticos y submarinos hacia las Malvinas (no las Georgias) a partir del 25 de marzo. En Londres, al comienzo hubo preocupación por la filtración de las novedades a la prensa, pero luego se juzgó que quizás serviría para desalentar a la Argentina de cualquier uso de la fuerza y mostraría resolución del gobierno inglés frente a su propio electorado por lo que ninguna de esas filtraciones fueron negadas por los medios oficiales. Era claro para ambos actores –Argentina y Gran Bretaña– que a partir del 24 de marzo la crisis no se estaba enfocando en las Georgias, sino que se había trasladado a las Malvinas. La última opción negociadora en Georgias había sido negada por el gobierno inglés (el sellado de las Tarjetas Blancas de los obreros de Davidoff, descripto más arriba); no hubo luego otra opción de ninguna de las dos partes. Es posible decir que ambos lados del conflicto concentraron su atención en una maniobra del uso de la fuerza militar en las Malvinas. Se convirtió en una carrera en el tiempo, a ver quién llegaba primero...

- **2 de abril:**

Las Fuerzas Armadas argentinas desembarcan en las Islas Malvinas y las recuperan para su soberanía:

“Algo que la prensa y el gobierno británico presentó como una sorpresa, aunque en realidad estaban bien preparados. El 12 de octubre de 1979, por ejemplo, Lord Carrington, secretario de Relaciones Exteriores del gobierno de la señora Margaret Thatcher, envió un memorándum al subcomité de Gabinete, el Comité de Defensa de exterior, advirtiéndolo que continuar las conversaciones con los argentinos sin hacer concesiones sobre la soberanía conllevaba una seria amenaza de invasión (Blakeway 1992: 13). En 1981 la impaciencia argentina iba en aumento debido a la falta de progreso en las conversaciones sobre la soberanía. Y las autoridades británicas estaban bien conscientes de que esto podría detonar acciones militares (Parsons 2000: 22-3). En julio de 1981, el Comité de Inteligencia Conjunta informó: “Si Argentina considera que no hay perspectiva alguna de una eventual transferencia de la soberanía, podría tomar acción militar, rápido y sin previo aviso, pudiendo llegar hasta la invasión a gran escala de las Islas Malvinas.” El 2 de marzo de 1982, el coronel Stephen Love, agregado militar británico en Buenos Aires, escribió al gobernador de las Malvinas, Rex Hunt, con copia al Ministerio de Defensa y Relaciones Exteriores, alertando sobre la invasión argentina (b.i.d: 25). Además, sir Henry Leach, jefe del personal naval y primer lord del mar (1979-1982), recordó cómo conoció a Thatcher, al secretario de Defensa y a otros militares principales y funcionarios del gobierno en la Cámara de los Comunes el 31 de marzo, dos días antes de la invasión. Dijo a las personas reunidas: “Sobre la base del último informe de inteligencia creo que debemos asumir que las Islas Malvinas serán invadidas, y que esto sucederá en los próximos días” (Dale 2002: 58). También estuvo muy claro para Harold Briley, corresponsal de la BBC para América Latina entre 1979 y 1983. “Tres meses antes de la invasión les advertí a todos los editores de noticias de la BBC que preveía problemas al acercarse el 150º aniversario de lo que, según la Argentina, era la incautación de las Islas Malvinas por los británicos en enero de 1833. El golpe militar del general Leopoldo Galtieri en Argentina en diciembre pasado, su ambición de crear una ‘gran Argentina’ mediante la recuperación de las Malvinas, y la designación del Dr. Costa Méndez como secretario de Relaciones Exteriores, enviaron señales claras sobre la posibilidad de un conflicto” (Dale op cit: 114). Sir John Nott, el secretario de Defensa, también confirmó: “Nuestros servicios de inteligencia interceptaron una serie de señales que dejaron pocas dudas acerca de que se estaba planeando una invasión para la mañana del viernes 2 de abril” (b.i.d: 212)”<sup>283</sup>.

#### 4.6.1. *Timeos danaos et dona ferente*

“Timeos danaos et dona ferentes”, es una frase latina de la Eneida de Virgilio (libro II, 49). Significa «Temo a los dánaos (griegos) incluso cuando traen regalos». Esta frase tiene su origen en la mitología griega vista por los romanos, y más concretamente en la guerra de Troya.

<sup>283</sup> LANCE KEEBLE, Richard. El conflicto de las Falklands/Malvinas: militarismo y medios de comunicación británicos. *Malvinas: “Memoria, Verdad y Soberanía”* [en línea]. 04-03-2013. [Consulta: 14-03-2015]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2013/03/el-conflicto-de-las-falklandsmalvinas.html>>.

Si algo nos ha enseñado este estado de la cuestión hasta el momento es que los argentinos/troyanos telurocráticos debían desconfiar de los griegos/anglosajones talasocráticos en todo lo relativo a las Malvinas, incluso cuando trajeran regalos (promesas estadounidenses de no intervención o “hands off” en caso de conflicto, por ejemplo).

Pero está claro que el hombre es el único animal que tropieza dos veces en la misma piedra, así, la invasión de los “argies” (nombre en clave: Operación Rosario):

“Fue perfecta para fines de propaganda. Gran Bretaña, el Estado vulnerable, podría presentarse como víctima de una agresión repentina, no provocada. Y, pese a que en ese momento, Argentina estaba estrechamente aliada a los Estados Unidos, involucrados de lleno en el apoyo al terrorismo de los Contras en Nicaragua durante la administración Reagan, (...) como registra una historia oficial del conflicto, publicada por Marshall Cavendish, durante la presidencia de Reagan, la república Argentina, criticada por la administración Carter a causa de su horroroso historial de Derechos Humanos, fue “recibida de vuelta en el redil”. Comenzó un tráfico de ida y vuelta entre generales y otros dignatarios: Galtieri realizó dos visitas a Washington; el general Vernon Walters, “solucionador de problemas” del presidente, el general David Meyer, jefe del ejército y la Sra. Jeanne Kirkpatrick, embajadora de la ONU, fueron a Buenos Aires. Tal vez incluso sin el conocimiento del presidente Reagan, el subsecretario de Estado de Asuntos Latinoamericanos Thomas Enders viajó a Buenos Aires en marzo de 1982 con el fin de asegurar en forma privada al gobierno de Galtieri que la disputa entre Argentina y Gran Bretaña por Malvinas no derivaría en la participación de los EE UU.

Asimismo, un documento secreto de los archivos del Consejo de Seguridad Nacional en Washington, desclasificado en marzo de 1992, reveló que los EE UU buscaban convencer a Gran Bretaña de declarar un alto el fuego antes de la toma de Puerto Stanley. El presidente Reagan consideraba que la Junta militar dirigida por el general Galtieri era más aceptable que cualquier peronista de izquierda que pudiera asumir el gobierno. Sugestivamente, Jeane Kirkpatrick, la embajadora de Reagan ante la ONU, mantenía contactos regulares con los miembros del gobierno de Galtieri para transmitirles detalles sobre las últimas intenciones diplomáticas de su gobierno. Por tanto, era necesaria una campaña de propaganda masiva para demonizar al inesperado nuevo “enemigo” y para glorificar la heroica respuesta del gobierno británico”<sup>284</sup>.

El historiador argentino Rubén Moro es de los pocos que han logrado captar en toda su profundidad el ethos liberal anglosajón (*cuius regio, eius religio*), explicado en los capítulos anteriores y que tantas vidas hubiera salvado si se hubiera tenido en cuenta, al calificar el papel de los Estados Unidos en el conflicto al afirmar que:

---

<sup>284</sup> Ibídem.

“El pragmatismo con que se manejan las relaciones internacionales anteponiendo los intereses a múltiples y proclamados principios, debió hacer suponer cuál habría de ser la reacción de Washington al ver peligrar la estabilidad del gobierno conservador británico, su único respaldo en la OTAN por aquel entonces. Y ya que estamos extrayendo enseñanzas, seguramente lo volvería a ser en un caso similar. Porque hipócritamente los principios se respetan, siempre y cuando no afecten los intereses en juego... La dimensión del apoyo de EE UU al Reino Unido se detecta con claridad: la Task Force jamás hubiese podido operar en el Atlántico Sur de no haber sido por el apoyo casi irrestricto que los EE UU le brindaron en su esfuerzo bélico. Fue artífice de ello su secretario de Defensa Weinberger, tal como lo reconoció el secretario de Marina John F. Lehman Jr. en una entrevista con la BBC de Londres, en mayo de 1988, cuando afirmó: que “Gran Bretaña se hubiese retirado de las Falkland si los EE UU le hubiesen cortado su ayuda” (Philadelphia Inquirer. 30/05/88, Pág. 3. Quienes no tuvieron la oportunidad de acceder a dicha publicación, está la excelente entrevista a Lehman incluida en el fascículo Nº 13 del 19 de mayo). Washington dio el primer paso de la escalada bélica al permitir el uso irrestricto de la base de Wideawake en la Isla de Ascensión. Sin estas facilidades, la Task Force no hubiese podido operar en el Atlántico Sur. El combustible de buques, aviones y helicópteros británicos era en su mayor parte de origen estadounidense porque Gran Bretaña se hallaba imposibilitada de suministrarlo en esas latitudes. Sin el misil Sidewinder, la Task Force hubiese perdido la batalla aérea y la supremacía en el mar. Los requerimientos formulados por el Almirantazgo al Pentágono fueron enormes. Resultaba así evidente la exactitud de lo expresado por la revista alemana Der Spiegel: “Sin Caspar Weinberger, Inglaterra quizá pierde la guerra.” Hoy podemos afirmar que sin esa ayuda, no hubiese habido guerra”<sup>285</sup>.

Para el historiador estadounidense Lowell Gustafson:

“El gobierno de Thatcher, el cual había sido siempre consciente “al seguir una política de alto riesgo hacia las Islas Falkland [...]. Siempre supimos que no podíamos defender las islas”. El hecho de que ante cada acción prepotente de la Junta nos viéramos obligados a organizar una Armada o a sostener por ello una fortaleza permanente, sería altamente costoso. La invasión argentina, obviamente, cambió estos puntos de vista en Gran Bretaña, creando el consenso que previamente había faltado. Quizá la única manera de ganar el apoyo doméstico y de los aliados para mantener la soberanía británica en las Falklands, pasó por dejar que una Junta fascista ataque las islas para así movilizar todo el apoyo requerido”<sup>286</sup>.

<sup>285</sup> MORO, Rubén O. Malvinas. Op. cit.

<sup>286</sup> BERNAL, F. Entrevista al historiador estadounidense Lowell Gustafson. *Malvinas: “Memoria, Verdad y Soberanía”* [en línea]. 21-04-2014. [Consulta: 01-11-2012]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2014/04/entrevista-al-historiador.html>>.

#### **4.6.2. La escalada imparable británica hacia la guerra y el papel estadounidense**

Tras la Operación Rosario y la recuperación de las Malvinas por las fuerzas argentinas, el mes de abril es el escenario de distintos “ferentes” u “ofertas de intermediación” y neutralidad en caso de conflicto por parte de los Estados Unidos a Argentina”, aunque:

“Reagan y Thatcher eran muy amigos y el Reino Unido había sido un aliado clave de los Estados Unidos en las tensas relaciones este-oeste de principios de la década de 1980. Si bien los Estados Unidos se mostraban imparciales antes del estallido de la guerra, se informó que hubo mucha cooperación privada intermilitar”<sup>287</sup>.

Estas ofertas lo que en realidad provocaron fue dar tiempo a la Fuerza de Tareas británica a prepararse para la guerra y a los Estados Unidos a consolidar su apoyo logístico a Inglaterra, mientras los argentinos aún confiaban en una solución negociable y en la palabra dada.

Esto, unido a la necesidad de que la opinión pública evolucionara favorablemente para el gobierno de Thatcher (y los objetivos de la OTAN), como así ocurrió entre abril y junio a raíz de las encuestas realizadas en dicho periodo.

El profesor Paul Rogers en su libro “The Unnecessary War”, pone como ejemplo que:

“El Sunday Times creo que iniciado el 30 de abril publicó paradójicamente el mismo día en el que el Belgrano iría a ser hundido, que 1 de cada 7 de los encuestados pensaban que el conflicto de las Falklands era lo suficientemente serio como para garantizar poner en riesgo a 100 o más vidas”.

Posiblemente fueron las principales causas por las que los británicos inician una escalada imparable hacia la guerra con dos hechos principales: El hundimiento del crucero General Belgrano y el ataque aéreo al aeropuerto de Stanley.

Además:

“Thatcher estaba muy preocupada por la connivencia entre Haig y Pym. Así se explica que, en lo sucesivo, la presión militar aumentara por cada paso que se diera en dirección a nuevas negociaciones. En efecto, antes de la partida de Pym, obtuvo la aprobación del gabinete de guerra para que las fuerzas británicas retomaran las Georgias del Sur. Como las Georgias del Sur se encontraban fuera de la zona de exclusión que rodeaba a las Islas Falkland, decidió emitir también una advertencia

---

<sup>287</sup> BERNAL, F. Entrevista a Paul Rogers. *Malvinas: “Memoria, Verdad y Soberanía”* [en línea]. 21-04-2014. [Consulta: 01-11-2012]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2013/04/los-militares-del-reino-unido-escalaron.html>>.

general el 23 de abril, mientras Pym estaba en Washington, declarando que “cualquier aproximación por parte de buques de guerra argentinos, incluso submarinos, unidades navales auxiliares o aeronaves militares” en cualquier lugar del Atlántico Sur, será considerado una amenaza para la Fuerza de Tareas y objeto de ataque. Por su parte y en Washington, Haig y Pym habían llegado a un compromiso que guardaba poca relación con los términos de Thatcher. La denominada “propuesta estadounidense”, solicitaba la dispersión de la Fuerza de Tareas tras el alto el fuego, descartaba un retorno al statu quo ante y acordaba la administración conjunta de las islas hasta que concluyeran las negociaciones.

A pesar del hecho de que el 29 de abril Thatcher había declarado la finalización de la mediación y Reagan había señalado que Gran Bretaña “no tenía otro remedio que continuar con la acción militar”, Haig rápidamente ideó otro plan de paz, esta vez con el presidente del Perú, Belaúnde Terry, para actuar como intermediario entre la Argentina y Gran Bretaña. Haig se puso en contacto con Pym, quien voló a Washington el 1 de mayo y elaboró en secreto una nueva propuesta que ambos planeaban proponerle a Galtieri al día siguiente. Mientras tanto, los dirigentes argentinos se preparaban para defender su conquista. Habían decidido no desafiar a la Task Force en alta mar, sino atacarla cuando fuera más vulnerable, cuando Gran Bretaña intentara desembarcar sus tropas en las islas. La Fuerza Aérea Argentina era una preocupación importante y superaba ampliamente a los veinte Harriers británicos que viajaban a bordo del Invencible y el Hermes. En la reunión del gabinete de guerra del 30 de abril, se tomó la decisión de ejecutar el plan de reducción de amenazas del almirante Sandy Woodward, que lo describió como un “ejercicio de desgaste”, pero que en realidad era una trampa elaborada. Él enviaría buques a las islas fingiendo un desembarco que provocaría una gran respuesta de la Argentina y, a continuación, les tendería una emboscada cuando llegaran.

La trampa era necesaria porque la flota argentina estaba afuera de la Zona de Exclusión Total (ZET). Recordemos que la flota se había desplegado en tres grupos, con la orden general de “encontrar y destruir a los británicos si atacaban las islas o el continente”. El portaaviones 25 de Mayo y sus cuatro escoltas estaban desplegados inmediatamente por fuera del límite norte del perímetro de la ZET y a unos cuatrocientos kilómetros de la Fuerza de Tareas situada en su límite oriental. El segundo grupo, el crucero Belgrano y sus dos destructores escoltas, se hallaban en el límite sur de la ZET a lo largo del pasaje de Drake; un tercer grupo de tres corbetas se había desplegado en el Golfo de San Jorge, como fuerza de reserva. Pues bien, el cebo de la trampa ideada por Woodward consistiría en ataques aéreos y bombardeos navales a los aeródromos e instalaciones militares cercanos a Stanley y Darwin. Los submarinos Splendid y Conqueror se desplegaron a posiciones de bloqueo entre el grupo de portaaviones del norte y el grupo del Belgrano al sur, respectivamente. El plan fue explícitamente diseñado para satisfacer la advertencia general emitida el 23 de abril de que “cualquier aproximación” por parte de las fuerzas argentinas sería considerada una amenaza a la fuerza de tarea y objeto de ataque. La acción británica sería una respuesta defensiva legítima ante cualquier “aproximación” a la Fuerza de Tareas por parte de buques de guerra argentinos, en cualquier

lugar del Atlántico Sur. Aunque el gabinete de guerra había decidido tender la trampa el 1 de mayo, no logró unificarse con tal propósito. Thatcher vio el ataque como un paso hacia su objetivo de un desembarco y recuperación de las islas. Pym vio el ataque como la única manifestación del poder británico que conduciría rápidamente a la retirada argentina y a una solución negociada, pero no a la recuperación argentina de las islas. Pym, ante la nueva maquinación bélica de Thatcher, se opuso a la trampa tendida al portaaviones 25 de Mayo, argumentando que Gran Bretaña debía advertir en forma fehaciente a la Argentina que sus buques podrían ser atacados fuera de la ZET. Antes de viajar a Washington, presentó lo que equivalía a una disidencia formal exigiendo que Londres advirtiera al gobierno argentino que limitara los movimientos del portaaviones “para mantenerse [la Task Force] dentro de un rango estricto”. Además, insistió en que las fuerzas británicas no debían iniciar los ataques argentinos, sino sólo responder a ellos. A esto, Thatcher se mantuvo firme y declaró que “no se requerían más advertencias” y se negó a limitar la Fuerza de Tareas a una posición puramente defensiva. Cuando Pym se marchó a Washington, su objeción de atacar al portaaviones quedó debidamente notificada, pero las reglas de combate continuaron siendo las establecidas en el comunicado general del 23 de abril. “Cualquier aproximación” realizada por las fuerzas argentinas daría lugar a un ataque británico. Gran Bretaña podía disparar primero, aunque no si los buques argentinos se mantenían alejados. Era una distinción crucial que poco después precipitó una crisis en el gabinete de guerra.

El ejercicio de “desgaste” del 1 de mayo decepcionó a los líderes británicos porque al parecer, los argentinos no habían caído en la trampa. Sólo media docena de aviones volaron sobre las islas para contrarrestar la acción británica. Cuatro de ellos fueron derribados. No obstante, en realidad el alto mando argentino sí había caído en la trampa. Había intentado enviar sus fuerzas navales primero para atacar después en forma masiva con cincuenta aviones e impedir lo que pensaron que era un desembarco. Pero los salvó su propia incompetencia. Una tercera parte de los aviones perdieron la conexión con la cisterna de reabastecimiento de combustible y debieron regresar. De los más de treinta aviones que alcanzaron las islas, sólo seis hicieron contacto con el enemigo. En el mar, tampoco les fue mejor. Los tres grupos navales, incluyendo al submarino San Luis, se trasladaron hacia la costa oriental de las islas donde supuestamente se encontraba la Fuerza de Tareas británica. Sin embargo, el poco viento de frente impidió todo lanzamiento de aviones desde el portaaviones 25 de Mayo, y las fallas en el equipo impidieron disparar los torpedos del submarino. Y lo que es más importante, por la tarde los argentinos comprendieron que no se estaba realizando desembarco alguno. Al percibir la trampa, se ordenó suspender el ataque y a las 6 de la mañana del 2 de mayo, las fuerzas navales argentinas habían invertido su curso. El Belgrano recibió la orden de regresar a las aguas relativamente poco profundas del extremo sur de Argentina, había completado el cambio de rumbo y se dirigía hacia el oeste, en dirección contraria a las islas. Y ahí vino el gran dilema de Thatcher que, al amanecer del 2 de mayo, temió que hubiera surgido la peor de todas las situaciones posibles. El plan para interceptar y destruir elementos sustanciales de la Fuerza Aérea y la Armada argentinas, había fracasado. Las principales amenazas a la Fuerza de Tareas permanecían



intactas. Al mismo tiempo, una amenaza más ominosa se desarrollaba en Washington donde Thatcher temía que Haig y Pym estuvieran tramando insistir con la iniciativa de paz de la semana anterior. Todo hacía pensar que Pym volvería a Londres con otra propuesta de paz en la mano. ¿Seguirían llegando propuestas de paz una y otra vez hasta perder la oportunidad de realizar un desembarco? Se estaba acabando el tiempo, ya que el invierno se acercaba rápidamente. ¿Qué hacer? Tan pronto como Pym llegó a Washington el 1 de mayo, se reunió con Haig para ponerse en contacto con Belaúnde Terry con el fin de elaborar lo que se conocería como la iniciativa peruana, pero que en realidad era, como señaló Jean Kirkpatrick, “una nueva misión encubierta de Haig” o, como también dijo, “Haig vestido con un poncho”. Habiendo aprendido la lección de la semana anterior, esta vez Pym no se comunicaría a través de la Embajada, sino que intentaría coordinar sus esfuerzos con el gabinete de guerra.

La iniciativa peruana consistía en una propuesta de siete puntos que Haig y Pym elaboraron en forma conjunta la noche del 1 de mayo. Además del alto el fuego, la retirada y la eliminación de las sanciones –comunes a todas las propuestas– solicitaba también que las islas fueran administradas por terceros hasta alcanzar un acuerdo. Las negociaciones se celebrarían bajo los auspicios de un grupo de contacto integrado por los Estados Unidos, Brasil, Alemania y Perú, cuyos miembros tomarían en cuenta los puntos de vista y los intereses de los isleños, aunque no sus deseos. La propuesta de siete puntos representaba la posición de los “wet” dentro de la administración Thatcher, y era la antítesis de aquello a lo que ella había apostado como primera ministra. No se produciría el retorno de la administración británica, no habría autodeterminación para los isleños y se tendría la garantía de que el problema se resolvería en abril de 1983. La Junta difícilmente podría haber deseado una oferta mejor. La propuesta de siete puntos era un mecanismo para transferir la soberanía a la Argentina. De haber sido aceptada, esta solución hubiera significado la victoria para la Argentina y la Junta militar, a la vez que una derrota para Gran Bretaña y la caída del gobierno de Thatcher. Probablemente Pym hubiera sido su sucesor.

Belaúnde Terry llamó a Leopoldo Galtieri esa noche bien tarde para transmitirle la propuesta. Su plan era negociar un acuerdo de paz en secreto a la mañana siguiente, el 2 de mayo, en una conferencia telefónica tripartita entre Washington, Lima y Buenos Aires. De esta forma, al amanecer el 2 de mayo, Thatcher se enfrentó con el dilema del que hablamos antes. Por un lado, la Argentina había eludido la trampa de la Royal Navy y sus fuerzas estaban preparadas para asestar un golpe letal cuando comenzara el desembarco. Por otro lado, sabía por una conversación interceptada que Haig, Pym, Belaúnde Terry y Galtieri se preparaban para negociar un acuerdo de paz más tarde esa mañana a las 10 am, hora de Washington, (3 pm hora de Londres). Si bien reducir la capacidad de la Argentina para impedir un desembarco llevaría su tiempo, las maniobra “entre bastidores” entre Pym y Haig debía ser neutralizada en forma inmediata de. La propuesta de siete puntos era una oferta que Galtieri no podía rechazar y Thatcher no podía aceptar. Pues bien, el gran interrogante era cómo hacer fracasar la estratagema de Pym. La respuesta estuvo en los despliegues del día anterior para atrapar a la Armada argentina. El Splendid y el Conqueror estaban todavía en

posición. La decisión de Thatcher fue escalar por la vía militar el camino que había comenzado la semana anterior en las Georgias del Sur. Como Pym se había opuesto a un ataque contra el portaaviones, Thatcher decidió ordenar un ataque sobre el próximo objetivo más redituable, el Belgrano.

En primer lugar, tenía que convencer a sus colegas sobre la necesidad de tomar una decisión inmediata, y tomarla en ausencia de Pym. En segundo lugar, tenía que justificar el ataque al Belgrano en lugar del objetivo más peligroso, el portaaviones 25 de Mayo. Y tercero, la primera ministra tenía que alterar las reglas de combate para poder atacar un objetivo que no estaba aproximándose. Fue así que invitó al gabinete de guerra a almorzar antes de una reunión plenaria con los jefes del Estado Mayor que se realizaría por la tarde, basó su argumentación en un mensaje que acaba de recibir del almirante Woodward. Thatcher argumentó que era inminente un ataque de pinzas sobre la Fuerza de Tareas y que debían decidir inmediatamente qué hacer. Woodward informó que el portaaviones 25 de Mayo había eludido al *Splendid*, pero el *Conqueror* tenía al Belgrano en su mira. Podría evitar el movimiento de pinzas, dijo, si atacaba rápidamente al Belgrano, antes de que también pudiera eludir al *Conqueror*. El gabinete de guerra lo aceptó y a la 1:30 pm. Northwood envió la orden de atacar al capitán Wreford-Brown a bordo del *Conqueror*, el cual respondió que la señal era “confusa”. El *Conqueror* había tenido algunos daños en su mástil y dificultades de comunicación el día anterior. Aunque eso haya sido verdad, muy probablemente Wreford-Brown apuntaba a una ratificación del mensaje enviado desde Londres, lo que daría tiempo a reconsiderar su contenido. Para dar más elementos a la reflexión, a las 3 pm utilizó la franja disponible en el satélite de comunicaciones de EE UU para subrayar que el Belgrano había “invertido su curso”, un mensaje que de hecho implicaba que la señal inicial no había llegado tan distorsionada. Por supuesto y como mínimo, la información de que el Belgrano había invertido su curso significaba que no existía el movimiento de pinzas y por lo tanto, que no había necesidad de precipitarse a tomar una decisión apresurada. Había tiempo suficiente de esperar hasta después del almuerzo para que el gabinete de guerra y los jefes consideraran las implicaciones más generales que resultarían de la acción prevista. Sin embargo, Margaret Thatcher, no estaba dispuesta a admitir más demoras. Dos horas después de recibir del *Conqueror* el mensaje de “inversión del curso”, a las 5 p.m., Northwood envió la confirmación del mensaje anterior ordenando el ataque. Y así fue como el hundimiento del Belgrano hundió también la propuesta Haig-Pym...

Resulta instructivo yuxtaponer el orden cronológico de la decisión de Thatcher con el avance de la iniciativa peruana. Dicha yuxtaposición explica claramente la urgencia de la Primera ministra, a pesar de su declaración: “los que tomamos la decisión en Chequers en ese momento no conocíamos en absoluto las propuestas peruanas”. Esto era cierto, pero ella en realidad estaba al tanto de la inminencia de las negociaciones. Lo que la había alertado fue el llamado de Belaúnde Terry a Galtieri (temprano en la mañana del 2 de mayo en Londres) para transmitirle la propuesta de siete puntos.

Según Thatcher, no había tiempo que perder. Galtieri dijo que la Junta consideraría la propuesta peruana esa tarde a las 19 hs y respondería rápidamente. Había pocas dudas sobre cuál sería su respuesta. Pero con una sola palabra que obstaculizaba el acuerdo, Pym retornaría a Londres y le presentaría a Thatcher un hecho consumado. Por ese motivo, ella debía interrumpir la negociación sin demora. El mediodía de Washington eran las 5 de la tarde en Londres, momento en que la primera ministra reconfirmó la orden al Conqueror de hundir el Belgrano. Pym no fue consultado ni informado acerca de esta decisión. El resto, como se sabe, ya es historia. El Conqueror hundió al Belgrano y el ataque también hizo volar en mil pedazos la confabulación de Haig y Pym de presentarle a Thatcher un acuerdo de paz satisfactorio<sup>288</sup>.

Según el profesor Paul Rogers el Belgrano:

“(Que se encontraba alrededor de unas 200 a 240 millas de las unidades de la Task Force, según el mapa que nosotros mostramos en las jornadas de noviembre de 1986, mapa además basado en la presentación del Ministerio de Defensa, además el Belgrano se encontraba al suroeste de la Zona de Exclusión. Y esta último contemplaba un radio de 200 millas desde las Falklands. Es importante señalar lo registrado por el diario de un tripulante del Conqueror, al manifestar su frustración por el curso seguido por el Belgrano fuera de la Zona de Exclusión), fue hundido en el momento en que el gobierno del Reino Unido estaba decidido a avanzar con el conflicto tan rápido como fuera posible, después de los ataques al aeropuerto de Stanley con armas antipersonales. Tan pronto como las fuerzas se establecieron en su lugar, los militares del Reino Unido escalaron rápidamente el conflicto; el hundimiento del Belgrano fue parte de eso. Sabemos ahora que el Gabinete de Guerra envió, creo que el 26 de abril, un mensaje a los submarinos del Atlántico Sur afirmando que la diplomacia está terminada y que se anticipa una solución militar”<sup>289</sup>.

Además:

“La misión Haig que culminó el 30 de abril, siguió con las iniciativas de paz de los peruanos y prosiguió con las de las Naciones Unidas. Nosotros sabemos, como señalamos en las jornadas del Belgrano Enquiry de 1986, que la orden de hundir el portaaviones [el 25 de Mayo] fue dada el 30 de abril. Lo interesante es que el gobierno alegó haber recibido la iniciativa de paz peruana (más precisamente peruana/americana) recién dos horas o más después del hundimiento del Belgrano, lo cual es sumamente interesante porque cuando el Conqueror avisó a Northwood que había torpedeado al Belgrano a la tarde del 2 de mayo, recibió de Londres un comunicado instruyendo continuar con su patrulla anti buques y atacar cualquier barco de superficie argentino adentro o afuera de la Zona de Exclusión. Y este comunicado fue enviado a todos los buques de la Task Force. El punto clave es que esta instrucción no fue contrarrestada por Londres, incluso ni siquiera cuando

<sup>288</sup> BERNAL, Federico. Entrevista a Richard Thorton. Op. cit.

<sup>289</sup> BERNAL, F. Entrevista a Paul Rogers. Op. cit.

según dice el gobierno, se enteró de los detalles del plan de paz peruano, el día 3 de mayo<sup>290</sup>.

Esto deja bien claro que el único camino que iban a seguir los británicos era el de la guerra a toda costa:

“La innecesaria e infame orden de hundir al crucero General Belgrano” con la falsa excusa de que era un peligro inminente para la Task Force fue la mayor falsedad de los almirantes en la guerra, a la cual el gabinete de guerra adhirió prontamente, porque como lo dijo Clive Ponting – funcionario de carrera de la Secretaría de Defensa del Reino Unido– “los intereses de la Royal Navy y de los políticos viajaban en la misma nave”<sup>291</sup>.

Para mayor escalada en el conflicto, y previniendo el uso de la pista de aterrizaje de Puerto Argentino por la aviación argentina, antes del hundimiento del Belgrano ocurrió el bombardeo sobre Puerto Argentino el 1 de mayo por el grupo de batalla de los portaaviones de la Task Force:

“Particularmente a la pista de aterrizaje, así como a las posiciones argentinas alrededor de Stanley. El Ministerio de Defensa informó a la prensa británica que tales ataques fueron parte de una política de “mínima fuerza” (otro uso de la prensa amarilla), ya que “el primero de los ataques a Stanley fue un vuelo desde la Isla Ascensión del bombardeo Vulcan que arrojó un tipo muy particular de bombas a la pista de aterrizaje. En realidad, fueron 21 bombas. Las primeras tres y las últimas tres de estas bombas no fueron anti-pista de aterrizaje sino bombas racimo. Tres horas después del Vulcan, se lanzó un ataque masivo por todos los aviones Harrier y Sea-Harrier del Hermes y del Invencible. Algunos sirvieron de patrulla aérea; otros atacaron Stanley y Goose Green. Las municiones utilizadas fueron bombas de alta explosión, pero bombardeando a baja altitud [toss-bombed] y adaptadas para que explotaran en el aire barriendo la superficie de la pista y sus facilidades. El otro tipo de munición empleada fue la bomba racimo BL755 (en realidad no se trata de una bomba, sino básicamente de un container que en el caso particular de la BL755 incluye 147 bombas pequeñas, cada una de las cuales explota produciendo un efecto similar a las granadas, liberando unos 2.000 fragmentos. Estas bombas explotan sobre un área de 1 acre y medio [unos 6000 metros cuadrados], cayendo como lluvia sus fragmentos y a toda velocidad. Provocan un efecto devastador contra lo que la literatura militar eufemísticamente llama de “blancos suaves”, es decir, las personas. Estas bombas fueron muy utilizadas en los ataques a Stanley y a Goose Green.) Cuatro horas después de los Harriers, tres buques de la Task Force se desprendieron para bombardear las facilidades de Stanley. En fin, existió un ataque a la pista de aterrizaje, sí, pero como parte de una masiva redada antipersonal que causó considerables bajas. Murieron 19 argentinos y 37 resultaron heridos en dicha operación. Todo esto sugiere que el imperativo militar era prioritario, incluso 36 horas antes del hundimiento del Belgrano”<sup>292</sup>.

---

<sup>290</sup> Ibídem.

<sup>291</sup> MORO, Rubén O. Malvinas. Op. cit.

<sup>292</sup> BERNAL, F. Entrevista a Paul Rogers. Op. cit.

Por último, y como muestra de la precaución militar británica, el profesor Paul Rogers señala que los británicos pudieron enviar armas nucleares al Atlántico Sur (en previsión del apoyo soviético a la Argentina):

“Siendo básicamente de tres tipos. Los misiles estratégicos Polaris de los submarinos Polaris. La bomba nuclear de caída libre que puede ser arrojada desde los Harriers que operaban desde el Hermes o el Invencible. Y la tercera, una bomba de profundidad anti-submarinos que puede ser liberada por helicópteros. Sobre esta última, recordemos que todas las fragatas y los destructores de la Royal Navy –entonces unos 50 buques– podían embarcar helicópteros anti-submarinos”<sup>293</sup>.

#### **4.7. Peso específico Doctrina Guerra Anfibia y Logística en ambos contendientes**

En este capítulo del Estado de la Cuestión, nos centraremos en la historia y evolución de la doctrina de la guerra anfibia y la logística en los dos ejércitos contendientes aunque, como comprobaremos a lo largo del estudio, tanto la creación y evolución de una doctrina de guerra anfibia y de una logística que la haga posible tiene, a partir de la Segunda Guerra Mundial y a lo largo de la Guerra Fría, a un único país como referente: los Estados Unidos, de lo cual se beneficiará en gran parte la Armada británica como principal aliado durante dichas guerras y bloques (Bando Aliado y OTAN respectivamente).

Como introducción diremos que, si algo había ratificado la segunda guerra mundial era<sup>294</sup>:

- “La necesidad de creación de unos Cuarteles Generales conjuntos, no solo inter-armas, sino inter-ejércitos, ya que se exigía un comando conjunto. Evidentemente esto implicaba un considerable aumento tanto en el volumen, como en la complejidad de los cuarteles generales. Para hacer frente a esta complejidad hubo que recurrir a crear toda una serie de procedimientos, normas y documentos normalizados algo en lo que los ejércitos estadounidense y británico tenían gran experiencia acumulada durante la pasada guerra, es decir, la creación de una nueva Doctrina.
- La supremacía industrial de la guerra, en la que los aliados, amparados en un aporte casi inagotable de recursos humanos y materiales, y habiendo orientado todo su esfuerzo industrial hacia la guerra, concibieron operaciones en las que hicieron un máximo uso del desgaste. Los sacrificios fueron grandes, pero el resultado final estaba asegurado”.

A cada uno de estos dos aspectos que, como veremos, son inseparables, le dedicaremos un capítulo para profundizar más aún en la

<sup>293</sup> Ibídem.

<sup>294</sup> MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Op. cit., pp. 292-293.

experiencia histórica de ambos contendientes en el entorno de una guerra aeronaval como las Malvinas.

#### **4.7.1. Doctrina Anfibia**

“Una doctrina, cualquiera sea el tema, podemos considerar que es la opinión que comúnmente profesa la mayoría de los autores que se han referido sobre una misma materia, constituyendo un conjunto coherente de enseñanzas o instrucciones, hecho que genera un vínculo entre el pensamiento y la acción, orientando la conducta de cada integrante de la organización para la cual se ha generado esa doctrina.

En el campo bélico, la doctrina puede ocupar espacios en todos los niveles de conducción, desde el plano político-estratégico al táctico. Evidentemente que la doctrina naval es un factor preponderante para el desarrollo de la doctrina anfibia, dado que es la estrategia naval quien se ocupa de todos los aspectos relacionados con el mar, es su preocupación por naturaleza. Así entonces, si la estrategia no considera la realización de operaciones anfibias en ninguna de sus formas y la política no se lo exige, por las razones que haya lugar, es difícil que se pueda tener una doctrina anfibia.

En cada momento de la historia, según la realidad de la época, es factible contar con un contenido doctrinario académico, pero es insuficiente para validar una doctrina, ya que se deben tener en cuenta:

- la evolución de las relaciones entre la política y la estrategia, particularmente, la marítima,
- así como, con el desarrollo tecnológico, que han sido factores de cambio para la doctrina anfibia. Y, sin duda, lo seguirán siendo en el futuro,
- y el ejercicio práctico que permita operar coordinadamente, desde el mar a tierra, a fuerzas navales y de desembarco, como un todo eficaz.

La guerra anfibia es un factor contribuyente a la guerra de maniobra, toda vez que concibe el empleo de los medios utilizando el mar como espacio de maniobra para proyectar el poder militar en la costa adversaria en un punto que no se conocerá con certeza, obligando al enemigo a mantener sus fuerzas en condiciones de defender más de un área. Una fuerza anfibia puede zarpar sin revelar su destino y puede permanecer fuera de la zona de operaciones prevista, hasta que se tome la decisión de su empleo, aprovechando los atributos del poder naval de flexibilidad, graduabilidad y versatilidad. El problema se presenta cuando teniendo a la vista los fines y medios, se elige realizar una operación anfibia sin considerar la doctrina y se termina en un fracaso que se le atribuye a este

tipo de operación militar, sin comprender y respetar la naturaleza naval que ésta tiene”<sup>295</sup>.

#### **4.7.2. Doctrina Anfibia Segunda Guerra Mundial. La “MaterialSchlact” estadounidense**

“A fines del siglo XIX e inicios del siglo XX, la guerra anfibia estaba relegada a un segundo plano y la doctrina existente estaba obsoleta. Después de Gallipoli, las operaciones anfibias quedaron prácticamente invalidadas. En el año 1939, para J. F. C. Fuller, “eran casi imposible” habida consideración del armamento y la tecnología existente.

Sin embargo, desde hacía un tiempo la Infantería de Marina de EE.UU. (USMC) venía trabajando en una doctrina anfibia para enfrentar una eventual guerra con Japón. La Armada de los EE.UU. (US Navy) visualizaba cada vez más cercana esta posibilidad y también entendía que de acuerdo a las capacidades de la época, sería vital para las operaciones, contar con posiciones avanzadas en el Pacífico, por lo cual, a los infantes de marina le correspondería capturar islas donde se construirían estas bases.

Cabe destacar que estas ideas tuvieron como sustento el trabajo realizado en 1921, pocos años después de la Primera Guerra, por el Teniente Coronel USMC Earl H. Ellis, quien desarrolló un plan que fue la base para la doctrina anfibia consolidada el año 1939, como Doctrina de Operaciones Anfibias (OA) de la Armada de EE.UU. El Ejército de los EE.UU. (US. Army), en 1941, hizo suyo gran parte del contenido y lo convirtió en un reglamento de OA”<sup>296</sup>.

“Dejando un poco de lado los aspectos tácticos de dicha doctrina (equipos de demoliciones submarinas, reconocimiento y organización de la playa, coordinación y apoyo del fuego naval a las fuerzas en tierra y empleo de observadores para corregir y controlar el tiro naval, uso de la aviación para reconocimiento y apoyo de fuego en la playa, organización de la fuerza de desembarco y fundamentalmente, la necesidad de unidad de mando, etc...), debemos tener en cuenta que dicha doctrina preveía la necesidad de estructurar fuerzas para luchar con un adversario de una alta capacidad de combate y por sobre todo, motivado, por lo cual, habría que enfrentar una defensa tenaz en las islas del Pacífico, de ahí que la doctrina consistiera en el modelo (y paradigma) que se dio en llamar de “fuerza abrumadora”, lo cual hacía necesario que los recursos destinados para las operaciones anfibias fueran gigantescos, ya que se debía:

- Enviar una fuerza abrumadora sobre las defensas enemigas, lanzado un asalto en una proporción 5:1.
- Mantener el control del aire y control del mar.

<sup>295</sup> ACEVEDO GONZÁLEZ, E. Las Operaciones Anfibias hasta el siglo XX. *Revista de Marina de Chile* [en línea]. 2010, vol. 2, p. 139. [Consulta: 15-01-16]. Disponible en <<http://revistamarina.cl/revistas/2010/2/acevedo.pdf>>.

<sup>296</sup> Ibídem.

- Apoyo de fuego naval y aéreo provisto por la aviación embarcada en portaaviones y
- con un sistema de apoyo logístico desde los buques, completo, oportuno y ampliamente móvil.

En la Operación Anfibia “Detachment”, sobre Iwo Jima, se aplicó a cabalidad la doctrina anfibia antes descrita. Aquí, se evidenció la madurez del concepto anfibio de la Armada e Infantería de Marina de los EE.UU., desde su perspectiva doctrinaria apoyada en una potente fuerza de combate sustentada en la singular capacidad industrial y económica del país. Ellos se habían preparado para conquistar islas con defensas de gran densidad y con defensores excepcionalmente motivados. El ejemplo de Gallipoli no sería un problema para una fuerza anfibia con medios apropiados y muy bien entrenada, y además, con una logística técnica y tácticamente bien adaptada.

El Plan de la Operación fue excelente y bien ejecutado.

Las operaciones anfibias de la Segunda Guerra Mundial y Guerra de Corea, más tarde, dejaron un modelo doctrinario admirable de “fuerza abrumadora”, pero solamente factible de realizar por una potencia similar a los EE.UU. de Norteamérica, y nuevamente, se pasó a la etapa de analizar fines y medios y la guerra anfibia quedó en un segundo plano para muchos países”<sup>297</sup>.

Los alemanes también experimentaron en primera persona los efectos de la doctrina de “fuerza abrumadora” en la operación anfibia Overlord, es decir, el desembarco en las costas francesas en 1944:

“Lo resumía así un soldado alemán capturado mientras pasaba al lado de uno de los muchos depósitos de suministros a los lados de la carretera que salpicaban el paisaje de Normandía a raíz de la invasión: “Ya sé cómo nos derrotasteis. Almacenasteis los suministros y luego los dejasteis caer sobre nosotros.” Tenía razón. La guerra en Europa fue lo que los alemanes llamaron una MaterialSchlacht, o guerra de material, la de mayor escala que ningún otro conflicto bélico. Fue una carrera o competición entre las capacidades industriales de Alemania y de los Estados Unidos”<sup>298</sup>.

“Como colofón a los efectos de esta doctrina anfibia de “fuerza abrumadora”, citaremos el ejemplo de una de las más famosas divisiones acorazadas alemanas, la División PanzerLehr, mandada por el General Fritz Bayerlein, “que experimentó en 1944, en el apogeo de la lucha en Normandía, el peso completo de la fuerza técnica de los aliados. La desventurada división, reducida después de 49 días de continua lucha tan solo a 2.200 hombres y 45 carros de combate, mantenía sus posiciones defensivas tres millas al sur del pueblo del St. Lô. Se encontraban justo

---

<sup>297</sup> Ibídem.

<sup>298</sup> GROPMAN, A. *The Big L. American Logistics in World War II* [en línea]. Washington DC: National Defense University Press, 1997. [Consulta: 18-12-2015]. Disponible en <<http://www.ibiblio.org/hyperwar/USA/BigL/>>.



en el camino de fuerzas estadounidenses abrumadoramente superiores preparadas para romper el frente alemán (Operación Cobra).

En la mañana del 25 de julio oleadas de cazabombarderos estadounidenses Thunderbolt barrieron a la división, cada dos minutos, de cincuenta en cincuenta. Lanzaron bombas con alto poder explosivo y con napalm incendiario. Fueron seguidos por cuatrocientos bombarderos de tipo medio cargando bombas de quinientas libras. Después, por el norte, vino el sonido que todo soldado alemán más temía, el potente zumbido de los grandes bombarderos (1.500 Flying Fortresses y Liberators). De sus hinchados depósitos de bombas, 3.300 toneladas de bombas borraron casi todo lo existente en el suelo. Finalmente, la línea alemana, o lo que había quedado de ella, fue golpeada por trescientos aviones Lightnings que descargaron más bombas de fragmentación y también de las incendiarias.

Fue un impresionante despliegue de poder, desorientador y terrorífico tanto para los soldados como para los civiles franceses que lo sufrieron. Un superviviente recuerda que “todo temblaba tanto que era como estar en el mar con un vendaval de fuerza 10”.

Casi la mitad de lo que quedaba de la PanzerLehr, pereció en el bombardeo. Cientos más fueron masacrados o heridos graves por los disparos de los más de 10.000 cañones americanos que abrieron fuego en cuanto el último avión estadounidense desapareció de la vista. Bayerlein les dijo después a sus captores que la experiencia de esa mañana fue la peor que nunca había visto en batalla. En frente de él se extendía un escenario parecido a la superficie lunar, tan lleno de polvo que los artilleros alemanes se vieron forzados a disparar a ciegas al enemigo que avanzaba. Todas las comunicaciones estaban destruidas. No se podía ver vida humana allá donde las bombas habían caído... Bayerlein comunicó en la noche del día siguiente la absoluta destrucción de su División. La misma noche el General estadounidense Hobbs, comandando el asalto, notificó su victoria: “Esto ha sido completamente reventado”<sup>299</sup>.

De hecho, la mayor preocupación del Mariscal Rommel, consciente de esta MaterialSchlack, y al mando de las fuerzas alemanas en Normandía, no era saber si sus defensas iban a aguantar o no el ataque aliado, sino por dónde se rompería su línea de frente. Es decir, tenía meridianamente claro que, por muy buenas que fueran sus unidades y por muy bien que combatieran sus hombres, solo era cuestión de tiempo el que los aliados rompieran el frente por algún lado, dada la tremenda disparidad de fuerzas y recursos enfrentados.

#### 4.7.3. Revolución en la logística militar estadounidense

“Los grandes contingentes que había que transporta y abastecer en las operaciones y la amplitud de estas obligaron a efectuar una reestructuración completa de los servicios logísticos, especialmente de aquellos que abastecían a un “teatro de operaciones”. El problema era

<sup>299</sup> OVERY, R. *Why the Allies Won*. New York: W.W. Norton & Company, 1995, p. 125.

cómo convertir la abundancia de recursos que se usaban para propósitos empresariales y pacíficos, en equipamientos militares de toda clase necesaria.

Los norteamericanos introdujeron una visión empresarial que hizo avanzar en gran medida el arte logístico. Al revés que en Alemania y la Unión Soviética, el crecimiento de la economía militar dependía de llegar a un amplio acuerdo con el total del espectro político, desde los republicanos a los demócratas, hasta que el ataque japonés a Pearl Harbour le dio al presidente Roosevelt la oportunidad perfecta para apartar de un golpe todas las objeciones a una movilización económica militar. No obstante, hasta 1941, y con una tercera victoria presidencial a sus espaldas, Roosevelt se sintió con el suficiente apoyo popular para impulsar un auténtico rearme conocido como el "Victory Programme" que empezó a materializarse lentamente en 1942.

Cuando estalló la guerra, los Estados Unidos eran todavía una economía predominantemente civil, con un pequeño aparato de Estado, bajos impuestos, y un contingente militar que solo había llegado a las estribaciones de su reequipamiento. América se enfrentaba a Estados que se habían estado rearmando fuertemente durante ocho o nueve años, y que tenían más de la mitad de su Producto Interior Bruto dedicado a los costes de la guerra. Los líderes americanos eran conscientes de cuán lejos tenían que llegar. Los gigantescos planes logísticos bélicos aprobados por Roosevelt y el Congreso en las primeras semanas de guerra no eran solo el resultado de las ingentes cantidades de recursos de que disponía América, sino que también reflejaban un miedo real derivado de la inferioridad militar.

En cuatro años dichos planes transformaron a una América débilmente armada en una superpotencia militar. La industria americana proveyó al menos dos tercios de todo el equipamiento militar aliado fabricado durante la guerra: 297.000 aviones, 193.000 piezas de artillería, 86.000 tanques, dos millones de vehículos de transporte militares. En cuatro años, la producción industrial americana, que ya era la mayor del mundo, duplicó su tamaño.

La producción para maquinaria necesaria para la fabricación de armamento se triplicó en tres años. El balance entre los Estados Unidos y sus enemigos cambió prácticamente de la noche al día. Donde a cualquier otra gran potencia le llevó cuatro o cinco años para desarrollar una considerable economía militar, a los Estados Unidos le llevó solo un año.

En 1942, mucho antes de que sus enemigos lo hubieran creído posible, América ya superaba la producción conjunta de los tres Estados del Eje, 47.000 aviones contra 27.000, 24.000 carros de combate contra 11.000, y seis veces mayor número de artillería pesada.

En la guerra naval las cifras son todavía más remarcables: 8.8000 buques de superficie y 87.000 vehículos de desembarco en cuatro años. Por cada gran buque de superficie construido en los astilleros japoneses, América producía dieciséis.

Una producción a esta escala convertía la victoria aliada en una posibilidad, aunque de ningún modo de forma automática. Pese a las obvias ventajas, recursos y lejanía de los campos de batalla, el rearme de América a esta escala y con tanta velocidad no se podía dar por descontado. En las primeras semanas de entrada en la guerra, la Administración luchó por producir una coherente determinación de necesidades de “donde” y “cuando” se podría disponer de los suministros militares. El 5 de enero de 1942, el industrial del automóvil, William Knudsen, elegido por Roosevelt para dirigir la agencia de rearmamento de preguerra, la Oficina de Gestión de Producción, llegó al extremo de juntar en una habitación a la mayor cantidad posible de empresarios a los que les leyó una larga lista de productos militares a fabricar, pidiendo después simplemente voluntarios para producirlos. Por más que pueda parecer esta curiosa informalidad, en realidad fue una táctica muy bien calculada para trabajar con el sector industrial, a los que les desagradaba recibir órdenes y que prosperaba y/o se estimulaba con los desafíos técnicos.

La urgencia de la movilización dejó al gobierno con la sola opción de confiar en la iniciativa y el estilo técnico de la industria americana. Los puntos fuertes de la tradicional industria americana (la amplísima experiencia en la producción en masa, la gran profundidad de sus habilidades técnicas y organizativas, el deseo de “pensar en grande”, el ethos de la competencia bajo presión, etc...), eran justo las características necesarias para transformar la producción americana en una emergencia.

Incluso antes del estallido de la guerra, Roosevelt había empezado a tender puentes entre su administración demócrata y la abundante élite empresarial republicana. La postura liberal, pro-laboral del gobierno de Roosevelt se disminuyó. Necesitaba la cooperación política de la industria, porque sabía que no podía simplemente imponer una economía estatal de guerra. Así, cuando la guerra estalló, buscó su apoyo construyendo una estructura de planificación y supervisión para tiempo de guerra ampliamente comandada por empresarios. Esto tenía mucho sentido práctico. Los jefes de corporaciones tenían tanta, o más, experiencia en la clase de planificación y coordinación necesitada en tiempo de guerra que los oficiales del gobierno, cuya única experiencia fue el malhadado New Deal. Ellos preferían una estrategia donde la empresa tuviera una gran parte de responsabilidad en llevar a cabo el trabajo. Las nuevas agencias –la War Production Board, dirigida por el director de Sears-Roebuck, Donald Nelson, el Controlled Materials Plan, la Manpower Commission – se encargaban solo de aquellas tareas que el mercado común sólo podía dirigir de modo imperfecto en una guerra.

Hubo una gran demanda de voluntarios para los contratos de guerra, en los cuales las grandes corporaciones estaban en una posición más fuerte, en parte porque los directivos de dichas grandes corporaciones se sentaban al lado con los oficiales que asignaban los pedidos.

Para cuando la primera oleada de pedidos hubo terminado, cuatro quintas partes de los mismos habían sido adjudicados a las cien compañías más grandes del país. Las plantas de producción americanas eclipsaron en tamaño incluso a las gigantescas factorías de los Urales.

Algunas de ellas eran tan grandes que eran capaces de llevar a cabo tareas bélicas en una escala que ninguna otra economía podía igualar.

Solamente la compañía General Motors abastecía por sí sola un décimo de toda la producción americana de guerra, y subcontractaba tres cuartos de millón de trabajadores durante la guerra para conseguir esto.

La gran escala y tamaño de la producción americana de pre-guerra, gracias al tamaño y riqueza de su mercado doméstico, permitió el uso generalizado de las más modernas técnicas de producción en masa. Aunque existieron algunos círculos de militares escépticos sobre la viabilidad de producir armas técnicas y complejas con los métodos usados para un Cadillac, incluso los productos más grandes, como superbombarderos y barcos, en última instancia resultaron aceptables. Ninguna historia exhibe mejor el “genio para la producción en masa” convocado por Roosevelt que la historia de los barcos Liberty<sup>300</sup>.

#### **4.7.3.1. El ethos liberal capitalista como estímulo logístico en tiempo de guerra**

“Sin las oportunidades del tiempo de guerra, la población americana hubiera presumiblemente cumplido sus deberes patrióticos con más o menos entusiasmo. Pero, ¿puede dudarse de que el oportunismo económico estimuló el esfuerzo bélico tanto como la cruda desesperación a la población soviética?

A lo largo de la guerra más de medio millón de nuevas empresas se crearon en América. Como los méritos soviéticos, los nuevos emprendedores fueron aclamados como ejemplos del economicismo individualista a la hora de trabajar. Pero en América durante la guerra, un trabajador podía realmente convertirse en Jefe de la noche a la mañana. El hijo de un inmigrante sirio, Tom Saffody, trabajaba como maquinista al comienzo de la guerra para una industria de Detroit. Durante el transcurso de su trabajo inventó una máquina para medir metal en el garaje de su casa. Dejó su trabajo, construyó una fábrica utilizando tuberías de segunda mano tuberías soldadas entre sí, y para 1943 manejaba un negocio con una facturación anual de cuatro millones y medio de dólares.

El ideal emprendedor no explica la actuación de la economía de guerra americana tanto como la emulación socialista explica la de la Unión Soviética, pero sería un error ignorar del todo su poder motivador. Gran parte del esfuerzo económico americano fue voluntario; por lo tanto, todo lo que era más importante es que debería ser próspero. “Si está intentando ir a una guerra o prepararse para una en un país capitalista”, escribió Henry Stimson, el Secretario para la Guerra de Roosevelt, con inusual franqueza en su diario, “usted tiene que conseguir que el negocio le de dinero al final del proceso, o el negocio no funcionará”<sup>301</sup>.

---

<sup>300</sup> Ibídem.

<sup>301</sup> Ibídem.

#### **4.7.3.2. Nuevos inventos logísticos de manutención, almacenaje y distribución**

“En realidad, su victoria en la guerra se apoyó casi siempre en su capacidad para mantener contingentes mayores y mejor dotados que sus enemigos en todas las operaciones, y esto era una consecuencia directa de su capacidad logística.

Desde el siglo XIX se había producido una progresiva especialización de los artículos destinados al abastecimiento de las fuerzas militares. Ya vimos en el capítulo correspondiente a este siglo como los recursos prioritarios habían pasado de ser los alimentos y el forraje, fáciles de conseguir en los lugares por donde pasaban las tropas, a las municiones, que exigían una fabricación en industrias apropiadas y el transporte hasta la zona de combate. Cuando los armamentos se fueron complicando, el consumo de municiones por cada vez mayor y también aumentó espectacularmente el consumo de piezas de repuesto y de lubricantes. Todos estos productos eran imposibles de tener por medio de la requisa o la compra sobre terreno ya que se trataba de artículos específicos que sólo utilizaban los ejércitos. Por añadidura, el aumento en el tamaño de las fuerzas armadas hacía también muy difícil atención de alimentos y forraje suficiente sobre el terreno, por lo que había que recurrir a su transporte desde marcar distancias. Como pudo verse capítulos anteriores, el ferrocarril y las conservas enlatadas ayudaron a solucionar en parte estos problemas, pero lo cierto es que si en 1810 un ejército podía vivir prácticamente sólo terreno, en 1918 esto era imposible.

Al iniciarse la segunda guerra mundial se confiaba mucho en las posibilidades de nuevo medio de transporte: los vehículos motorizados. Con ellos se podía solventar los dos problemas tradicionales que planteaba los transportes ferroviarios; por un lado, el transporte desde las terminales de descargar hasta las unidades que combatían en la frente y, por otro, la excesiva rigidez de las líneas de ferrocarril. Los camiones podían rodar por infinidad de carreteras y caminos alternativos y podían llegar hasta la propia forma de combate, descargando en las inmediaciones de la unidad de destino.

La red de carreteras en Europa había aumentado espectacularmente, e incluso algunos lugares (Alemania, por ejemplo) se habían construido completas redes de autopistas. Esto, y fomentar cada vez en mayor medida la importancia de los transportes motorizados respecto al ferrocarril, pretendió inicialmente la sustitución de un medio por otro; pero el ferrocarril continuaba teniendo un mayor rendimiento en transportes a larga distancia, y ya solo se esperaba que los transportes motorizados lo complementasen.

Pero los ferrocarriles fueron víctimas de las nuevas capacidades aéreas. Sus instalaciones fijas eran un blanco muy fácil para los cazabombarderos enemigos. Las columnas de camiones, sin embargo, podían dispersarse, camuflarse y utilizar múltiples itinerarios. En muchos casos, la utilización de los ferrocarriles era imposible, y se estableció el dominio del camión.

Pero el transporte motorizado también tenía sus limitaciones. Los camiones consumían una enorme cantidad de carburante y su mantenimiento resultaba bastante caro. Además, su capacidad de carga era limitada y era necesario un gran número para conseguir abastecer a grandes unidades. Pero la motorización no sólo afectaba la logística, las unidades estaban igualmente dotadas de vehículos de combate y transporte, entre ellos los vitales carros de combate. La consecuencia más inmediata de esta tremenda motorización fue que el carburante sustituyó a la munición como recurso logístico prioritario. De hecho, los grandes colapsos logísticos del conflicto se produjeron por la imposibilidad de proporcionar el total de combustible a las unidades. Quizá el ejemplo más significativo lo constituya la detención de las fuerzas aliadas en septiembre de 1944, cuando prácticamente el frente alemán estaba hundido. Las desproporcionadas necesidades de carburante del primer ejército motorizado de la historia provocaron una crisis que impidió mantener un avance de 300 kilómetros; una distancia que los parcialmente motorizados ejércitos alemanes de 1940 habían cubierto sin dificultad en sentido inverso.

El abastecimiento de un teatro de operaciones se realizaba desde un conjunto de instalaciones que se denominaban Base Logística. Estas instalaciones solían incluir puertos, aeropuertos y terminales de ferrocarril. La base logística se desdoblaba frecuentemente; la parte retrasada se encargaba de la recepción y almacenaje de abastecimientos procedentes del territorio nacional y de su carga enorme de transporte propios del teatro de operaciones: camión y ferrocarril. La base logística avanzada se situaba más próxima a las fuerzas de primera línea y distribuía sus abastecimientos entre las unidades logísticas de nivel de ejército.

Pronto se comprobó que los mayores problemas eran la capacidad de carga y descarga de los terminales y la lentitud de este proceso. Para solventarlo se idearon procedimientos y equipos que son comunes hoy en día pero que supusieron una revolución en su época:

- Carretillas elevadoras.
- Palets de carga.
- Contenedores normalizados.
- Almacenes prefabricados.
- Muelles artificiales móviles.
- Etc...

Todas estas innovaciones convertían a la logística norteamericana en una organización adelantada su época. Además, se contaba con enorme capacidad industria del país. En estados unidos se fabricaban a decenas de millares buques, aviones y vehículos de transporte. Los abastecimientos se enviaban siempre por encima de las necesidades reales. El despilfarro era perfectamente asumible y preferible a la escasez.

Las magníficas prestaciones logísticas del ejército norteamericano no hubieran sido posibles sin los medios de transporte (Distribución) que la industria nacional puso a su disposición. El transporte marítimo, terrestre y aéreo se beneficio de unos diseños que se convertirían en clásicos

hasta en nuestros días: el buque tipo Liberty, el camión GMC y el avión de transporte DC-3:

- Los buques Liberty desplazaban unas 10.000 toneladas de carga y muchas de sus piezas eran prefabricadas, lo que permitía que su ensamblaje se realizase en pocos días. En navegación se mostraron muy fiables y, habitualmente, llevaban a armamento antiaéreo defensivo instalado de fábrica.
- El camión GMC (General Motors Carrier) podía transportar unas tres toneladas de carga o un pelotón de doce hombres completamente equipados. Su excepcional robustez los convirtió en una auténtica leyenda y hoy en día aún es posible encontrarlos funcionando en los lugares más recónditos e inhóspitos del planeta.
- Algo similar puede decirse del avión Douglas DC-3 Dakota. Con una capacidad de 28 paracaidistas o cuatro toneladas de carga, su aptitud para aterrizar en pistas rudimentarias lo hizo muy útil para el abastecimiento en terrenos difíciles. Tras la guerra fue uno de los primeros aparatos normalizados de las líneas aéreas comerciales de todo el mundo<sup>302</sup>.

#### 4.7.4. Ley de Préstamo y Arriendo

Acabamos de ver que, tanto la creación de una doctrina anfibia, como la necesaria y complementaria revolución en la metodología logística tuvieron a un único y principal protagonista: los Estados Unidos.

Otro factor importante a analizar, ya que en el conflicto de las Malvinas serán los Estados Unidos los principales proveedores logísticos de los británicos, es si ya existía experiencia y metodología previa en cuanto a facilitar ayuda logística a terceros países por parte de los Estados Unidos, lo cual nos lleva irremediablemente a hablar de la Ley de Préstamo y Arriendo (Lend-Lease en inglés), que es el nombre del programa en virtud del cual los Estados Unidos de América suministraron al Reino Unido, la Unión Soviética, China, la Francia libre y otras naciones aliadas (excepto justamente a Argentina por su tercerposicionismo y su negativa a declarar la guerra a las potencias del Eje), grandes cantidades de material de guerra entre 1941 y 1945. Se inició con la aprobación por el Congreso de Estados Unidos en marzo de 1941 de la Ley de Préstamo y Arriendo propuesta por el presidente Franklin D. Roosevelt, y constituyó un paso decisivo en la implicación de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial.

“La Ley de Préstamo y Arriendo fue el mayor programa jamás implementado y concebido en tiempo de guerra para la ayuda extranjera. No cabe duda de que los materiales que los Estados Unidos facilitaron a sus aliados con este programa contribuyeron sustancialmente a la derrota de las potencias del Eje durante la II Guerra Mundial. El Departamento de Comercio estimó que los Estados Unidos habían transferido aproximadamente 48,4 billones de dólares en bienes y servicios durante

<sup>302</sup> MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Op. cit., p. 294.

la guerra. Aún hoy, después de más de 50 años de inflación, es difícil medir la enormidad de este gasto. Considerando que el gasto total promedio del Gobierno Federal durante dicho período fue de 63,3 billones de dólares por año, ayuda a poner en perspectiva la escala del programa de Lend-Lease. La riqueza material y el poder industrial de los Estados Unidos dieron a los Aliados una enorme ventaja sobre el Eje. En 1944 los Estados Unidos producían sobre el 60% de todas las municiones de los Aliados. Desde que los Estados Unidos declararon la guerra hasta la rendición japonesa, produjo dos veces más municiones que Alemania y Japón juntas<sup>303</sup>.

El camino para aprobar dicha ley no fue fácil, porque las leyes de neutralidad, aprobadas por el Congreso unos años antes a propuesta de los aislacionistas, impedían que se prestara ayuda, ni siquiera material, a los países en guerra, pero:

- “La rápida victoria de Alemania sobre Polonia en septiembre de 1939 le permitió a Roosevelt abrir una primera brecha en las leyes de neutralidad cuando consiguió que el Congreso aprobara la ley conocida como cash and carry que permitía vender armas y otros bienes a los países envueltos en una guerra si éstos pagaban en efectivo (cash) y se encargaban ellos mismos de transportar lo comprado por sus propios medios asumiendo así todos los riesgos (carry). Esto hizo posible que Francia y Gran Bretaña pudieran comprar en Estados Unidos las armas que necesitaban.
- Tras la derrota de Francia en 1940, el presidente Roosevelt se convenció de la necesidad de ayudar a Gran Bretaña en su lucha contra la Alemania nazi. Roosevelt dio un segundo paso mucho más importante en la implicación de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial. Se trató del acuerdo de destructores por bases que fue firmado el 2 de septiembre con Gran Bretaña según el cual la Armada de Estados Unidos transfería a la Marina Real Británica y a la Marina Real Canadiense cincuenta destructores «sobrantes» a cambio de la instalación de bases norteamericanas en Terranova, Nueva Escocia, las islas Bermudas y en distintos puntos del Caribe, todos ellos territorios bajo dominio británico<sup>304</sup>.
- “Mientras tanto los problemas económicos de Gran Bretaña para sostener el esfuerzo bélico aumentaban y a finales de 1940 se encontraba ya al borde de la bancarrota. Con fecha de 8 de diciembre de 1940, el primer ministro británico Winston Churchill le envió al presidente Roosevelt una de las cartas más importantes que había escrito en su vida, como recordó más tarde. En ella le pedía «un acto decisivo de no beligerancia constructiva» que consistía fundamentalmente en que la Armada de Estados Unidos participara en la escolta y protección de los convoyes de abastecimiento de las

---

<sup>303</sup> GROPMAN, A. *The Big L. American Logistics in World War II*. Op. cit.

<sup>304</sup> KERSHAW, Ian. *Fateful choices. Ten decisions that changed the world, 1940-1941*. Londres: Allen Lane, 2007, p. 147; MURRAY, Williamson y MILLET, Allan R. *La guerra que había que ganar. Historia de la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Crítica, 2005, p. 177; GROPMAN, A. *The Big L. American Logistics in World War II*. Op. cit.



Islas Británicas que atravesaban el Atlántico y que estaban siendo atacados por los U-boot alemanes y que además Estados Unidos le proporcionara buques mercantes que sumaran tres millones de toneladas para reponer las pérdidas navales sufridas —hasta ese momento los submarinos alemanes habían hundido barcos por un valor de más de dos millones de toneladas brutas—. También solicitaba el envío de dos mil aviones al mes. La carta acababa abordando el punto más importante, la «cuestión financiera». Churchill le comunicó al presidente que las reservas británicas de dólares y de oro estaban a punto de agotarse y que los últimos pedidos realizados de acuerdo con la ley cash and carry superaban ya «varias veces el total de los recursos en divisas de que aún dispone Gran Bretaña»<sup>305</sup>.

Roosevelt recibió la carta el 9 de diciembre e inmediatamente comprendió la gravedad de la situación de Gran Bretaña y en seguida se planteó la forma de sortear las leyes de neutralidad para hacer llegar a los británicos la ayuda que necesitaban. Así fue cómo surgió la idea del «préstamo y arriendo» (Lend-Lease).

Para justificar la aprobación del Lend-Lease (y una más que probable entrada en la guerra de los Estados Unidos), el presidente Roosevelt utilizó los siguientes argumentos de iusta causa para apoyar el bellum iustum que mantenían los países atacados por el Eje<sup>306</sup>:

- “En una conferencia de prensa el 17 de diciembre, explicó su idea del Lend-Lease al público norteamericano mediante la parábola de la manguera del jardín (the garden hose parable). A un vecino que tiene su casa en llamas, lo que pone en riesgo la tuya, dijo Roosevelt, no le vendes tu manguera del jardín, sino que se la prestas para que una vez que haya apagado el incendio te la devuelva. En cuanto se aprobara la ley, el presidente Roosevelt quedaría facultado para «prestar o arrendar» «artículos de defensa» a los «gobiernos de cualquier país que el Presidente considere vital para la defensa de los Estados Unidos».
- Dos semanas después, en la primera fire chat (charla al amor de la lumbre) desde su reelección emitida por la radio el 30 de diciembre, Roosevelt volvió a defender el Lend-Lease, alegando que «Si Gran Bretaña cae, las potencias del Eje controlarán los continentes de Europa, Asia, África, Australasia y los mares —y estarán en posición de disponer de enormes recursos navales y militares contra este hemisferio», dijo. «No podemos salvar nuestra propia piel cerrando los ojos al destino de otras naciones», añadió. Y concluyó con una frase que tendría una enorme repercusión: «Debemos ser el gran arsenal de la democracia». Según las encuestas tres de cuatro norteamericanos habían escuchado el discurso y cerca del 70% estuvieron de acuerdo con lo que el presidente había dicho.

<sup>305</sup> KERSHAW, Ian. *Fateful choices*. Op. cit., p. 147; MURRAY, Williamson y MILLET, Allan R. *La guerra que había que ganar*. Op. cit., p. 177; GROPMAN, A. *The Big L. American Logistics in World War II*. Op. cit.

<sup>306</sup> *Ibidem*.

- Unos pocos días después, el 6 de enero de 1941, el presidente pronunciaba su discurso anual del Estado de la Unión ante el Congreso, que sería conocido como el Discurso de las Cuatro Libertades, en el que expresó los objetivos de Estados Unidos para el mundo de posguerra sintetizados en «cuatro libertades humanas esenciales»: la libertad de expresión, la libertad religiosa, la libertad de vivir sin penuria y la libertad de vivir sin miedo (freedom of speech, freedom of religion, freedom from want and freedom from fear).

Churchill, por su parte, dijo ante la Cámara de los Comunes que la propuesta del Lend-Lease «era el acto más desinteresado de la historia de cualquier país», pero en privado consideró que las condiciones que acabó imponiendo la Ley de Préstamo y Arriendo eran durísimas, ya que Estados Unidos no concedería ninguna ayuda hasta asegurarse de que Gran Bretaña hubiera agotado completamente sus reservas de oro y divisas —de hecho un buque de la Armada norteamericana fue a Ciudad del Cabo a recoger la última reserva de oro británico—, y además obligaba a vender prácticamente a precio de ganga las empresas de propiedad británica existentes en Estados Unidos —algunas de ellas serían revendidas más tarde a un precio muy superior—. Churchill atribuía la imposición de estas duras condiciones a la necesidad que tenía el presidente Roosevelt de vencer la oposición al Lend-Lease por parte de los sectores aislacionistas que insistían en que Gran Bretaña todavía no había acabado de pagar las deudas contraídas durante la Primera Guerra Mundial. De todas formas, Churchill consideró al programa Lend-Lease como un «momento decisivo» en el esfuerzo bélico británico y un «punto de no retorno» en la implicación de Estados Unidos en la guerra.

La Ley de Préstamo y Arriendo fue aprobada por el Congreso el 8 de marzo de 1941 cuando fue votada a favor por el Senado de Estados Unidos y el presidente Roosevelt la firmó el 11 de marzo. En la cena anual con los corresponsales en la Casa Blanca celebrada cuatro días después Roosevelt dijo:

“No dejemos que los dictadores de Europa o Asia duden de nuestra unanimidad en este momento. Sí, las decisiones de nuestra democracia puede que lleguen lentamente, pero cuando se toma una decisión, es proclamada no con la voz de un solo hombre sino con la voz de ciento treinta millones. Nos compromete a todos. Y el mundo no debe tener ninguna duda. Esta decisión es el final de cualquier intento de apaciguamiento en nuestro país; el final del compromiso con la tiranía y las fuerzas de la opresión. Y la urgencia es ahora. Creemos firmemente que cuando nuestra producción esté a pleno rendimiento, las democracias del mundo podrán demostrar que las dictaduras no pueden ganar”<sup>307</sup>.

En esta declaración de bellum iustum se observa claramente el ethos de la democracia liberal anglosajona: Estados Unidos ganaba bases y montaba

---

<sup>307</sup> KERSHAW, Ian. *Fateful choices*. Op. cit., p. 150; MURRAY, Williamson y MILLET, Allan R. *La guerra que había que ganar*. Op. cit., pp. 178-179; GROPMAN, A. *The Big L. American Logistics in World War II*. Op. cit.

una economía e infraestructura laboral de tamaño jamás visto, e Inglaterra conseguía la implicación estadounidense en la guerra llevándose la parte del león en el reparto de bienes y materiales. De paso se demonizaba a los enemigos tercerposicionistas (con su parte de razón y de propaganda a partes iguales), y la apelación a la producción (economía) como factor determinante de la victoria, propugna a las claras el materialismo rampante de dicho ethos.

“De hecho, Roosevelt nunca concibió el Lend-Lease como un acuerdo de una sola dirección. Él esperaba completamente que los británicos fueran capaces de suministrar algo de ayuda recíproca a los Estados Unidos durante la guerra. Los asesores del presidente americano insistieron al menos en conseguir que los británicos concedieran unas relaciones comerciales más libres, y aunque éstos fueron en un principio reticentes a abandonar los privilegios comerciales restrictivos de que disfrutaban en la Commonwealth y retrasaron dicha negociación cerca de un año, finalmente acordaron al menos cooperar en dichas transacciones después de la guerra y firmaron el Mutual Aid Agreement en febrero de 1942.

El Lend-Lease inverso se demostró como muy beneficioso para los Estados Unidos. Solo de la Commonwealth recibió más de 6,7 billones en bienes y servicios durante la guerra (ver figura 4.5 anexa), por ejemplo, casi el 30% de los suministros que las tropas americanas usaron el Día D, provenían de Inglaterra”<sup>308</sup>.

#### **Statement XIV.—Reverse lend-lease aid received from foreign governments, by country and by appropriation category, cumulative to Sept. 2, 1945, as of June 30, 1947**

| Country                 | Total                            | Ordnance and ordnance stores | Aircraft and aeronautical material             | Tanks and other vehicles                           | Vessels and other watercraft |
|-------------------------|----------------------------------|------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------------|
| Belgium.....            | \$191,215,983.35                 | \$3,617,925.44               |                                                | \$10,359,801.55                                    | \$112,520.57                 |
| British Empire.....     | 6,752,073,165.40                 | 117,913,403.18               | \$450,479,590.59                               | 97,774,454.48                                      | 219,453,451.26               |
| China.....              | 3,672,000.00                     |                              | 3,672,000.00                                   |                                                    |                              |
| France.....             | 867,781,244.70                   |                              |                                                |                                                    |                              |
| Netherlands.....        | 2,367,699.64                     |                              |                                                | 193.12                                             | 1,134,587.73                 |
| U.S.S.R.....            | 2,212,697.81                     |                              |                                                |                                                    |                              |
| <b>Grand total.....</b> | <b>7,819,322,790.90</b>          | <b>121,531,328.62</b>        | <b>454,151,590.59</b>                          | <b>108,134,449.15</b>                              | <b>220,700,559.56</b>        |
| Country                 | Miscellaneous military equipment | Facilities and equipment     | Agricultural, industrial and other commodities | Testing, reconditioning, etc., of defense articles | Services and expenses        |
| Belgium.....            | \$19,538,701.97                  | \$23,997,746.10              | \$18,253,987.96                                | \$33,352,710.97                                    | \$81,982,588.79              |
| British Empire.....     | 1,314,423,424.49                 | 1,556,203,888.20             | 1,876,612,638.62                               | 193,278,393.88                                     | 925,933,920.70               |
| China.....              |                                  |                              |                                                |                                                    |                              |
| France.....             | 72,132,115.38                    | 201,674,487.02               | 136,959,069.04                                 | 4,988,920.92                                       | 452,026,652.34               |
| Netherlands.....        | 35,461.11                        | 203,281.67                   | 92,101.22                                      | 59,636.11                                          | 842,438.68                   |
| U.S.S.R.....            |                                  | 56,785.84                    |                                                | 2,155,911.97                                       |                              |
| <b>Grand total.....</b> | <b>1,406,129,702.95</b>          | <b>1,782,136,188.83</b>      | <b>2,031,917,796.84</b>                        | <b>233,835,573.85</b>                              | <b>1,460,785,600.51</b>      |

Source: *Twenty-fifth Report to Congress on Lend-Lease Operations* (March 15, 1948), 36.

**Figura 4.5:** Cantidades recibidas de otras naciones por los Estados Unidos en concepto de Lend-Lease inverso. **Fuente:** GROPMAN, A. *The Big L*<sup>309</sup>.

<sup>308</sup> GROPMAN, A. *The Big L. American Logistics in World War II*. Op. cit.

<sup>309</sup> GROPMAN, A. *The Big L. American Logistics in World War II*. Op. cit.

“En cuanto a las características principales de la organización del Lend-Lease, no cabe duda de que es un ejemplo de mínima burocracia en su forma más pura. Aun cuando en su punto álgido el Lend-Lease era una operación del tamaño de un mamut, la burocracia que la gestionaba era altamente flexible y descentralizada. De forma característica, proveía solo de la mínima guía necesaria a aquellos encargados con la ejecución directa del plan de apoyo del gobierno.

Las principales características del Lend-Lease serían la mínima burocracia, la máxima flexibilidad, y un absoluto control en las manos del presidente Roosevelt. Estas características se mantendrían durante toda la duración del programa.

Reconocer la diferencia entre eficacia y eficiencia es crítico para evaluar los méritos de la burocracia del Lend-Lease. Los Estados Unidos entraron en la Segunda Guerra Mundial con un enorme potencial de recursos e industria, pero solo con un tiempo limitado para reforzar el apoyo logístico de sus aliados antes de que las potencias del Eje los arrollaran. Los diseñadores y operadores del Lend-Lease podían tolerar alguna ineficiencia en el envío de recursos, pero no podían afrontar el tiempo que les llevaría diseñar y comandar una burocracia lo suficientemente grande para maximizar la eficiencia de una empresa del tamaño del Lend-Lease. La modesta burocracia que construyeron buscaba maximizar la cantidad y la rapidez de los envíos a las naciones aliadas, mientras minimizaba la interrupción de los esfuerzos del país de movilizar sus propias Fuerzas Armadas. El programa cumplió de sobras con las expectativas de sus diseñadores y, en el proceso, demostró las ventajas de una mínima burocracia en aquellas circunstancias en las que la eficacia es la primera consideración por encima de la eficiencia.

Cumplir los pedidos de Gran Bretaña y Francia permitió a la industria americana su conversión gradual de comercia a bélica. Para facilitar dicha conversión era esencial distribuir los pedidos de una manera juiciosa. En vez de crear una nueva y especial burocracia, el gobierno utilizó los ya existentes Clearance Committee of the Army y el Navy Munitions Board para este propósito, ..., lo que marcó, desde el principio del esfuerzo americano de reforzar a sus aliados, el patrón de usar acuerdos ad hoc y una mínima burocracia (esta preferencia por la flexibilidad, los acuerdos ad hoc sobre burocracias ya constituidas será parte de un fenómeno cultural señalado por los estudiosos en el desarrollo de las agencias del gobierno americano durante toda la mitad del siglo XX<sup>310</sup>).

“De hecho, queda probada la capacidad y experiencia de los Estados Unidos para apoyar logísticamente a cualquier país que desee, así como que Gran Bretaña y los países de la futura Commonwealth también tenían preferencia en dicha ayuda logística (recibieron el 63% del total). Entre ellos, destacó la URSS que recibió el 22% del total. El conjunto de la ayuda ascendió a casi 50.000 millones de dólares, de los que una parte significativa fueron entregas sin ningún pago a cambio<sup>311</sup>.”

---

<sup>310</sup> GROPMAN, A. *The Big L. American Logistics in World War II*. Op. cit.

<sup>311</sup> KERSHAW, Ian. *Fateful choices*. Op. cit., p. 151; MURRAY, Williamson y MILLET, Allan R. *La guerra que había que ganar*. Op. cit., p. 180.

“La distribución de los 50.000 millones de dólares (equivalentes a casi 700 mil millones de dólares a precios de 2007) del programa Lend-Lease fue la siguiente:

- 31,4 mil millones de dólares al Reino Unido,
- 11,3 mil millones de dólares a la Unión Soviética,
- 3,2 mil millones de dólares a la Francia libre
- 1,6 mil millones de dólares a China.

En total, los Estados Unidos de América enviaron a la Unión Soviética las siguientes mercancías:

- Armamento: 14.795 aviones y 7.537 carros de combate, 8.218 cañones antiaéreos, 131.633 metralletas y 345.735 toneladas de explosivos.
- Material de transporte: 51.503 jeeps, 35.170 motocicletas, 8.700 tractores, 375.883 camiones de diversos tonelajes y 3.786.000 ruedas.
- Equipamiento ferroviario: 1.981 locomotoras, 11.155 vagones de ferrocarril, 540.000 toneladas de raíles de acero.
- Cable telefónico: más de un millón de kilómetros.
- Comida: por un valor de 1.312 millones dólares.
- Recursos básicos: 2.670.000 toneladas de petróleo y 842.000 toneladas de productos químicos diversos.
- Equipamiento para los soldados: 49.000 toneladas de cuero y 15 millones de pares de botas.

Todo ello por un valor total de 11.260.343.603 dólares.

En contraste con los préstamos a los aliados en la Primera Guerra Mundial, no había disposiciones para el reembolso durante la posguerra<sup>312</sup>.

De la íntima vinculación entre los EE.UU. y Gran Bretaña dentro del marco del Lend-Lease da fe el que el Presidente Roosevelt mantuviera firmemente en sus manos las decisiones finales a tomar, y que designara a sus dos principales asesores de confianza las tareas de “asesorarlo y asistirle” en lo concerniente al Lend-Lease, enviando a uno de ellos a Londres para asegurarse de que al otro lado las cosas funcionaban bien. Dicho asesor, aunque su rango oficial era el de Ministro, los británicos preferían referirse a él como a “el expedidor”.

Para una mayor comprensión de la profundidad y el alcance de la ayuda norteamericana, en especial a Gran Bretaña y la Commonwealth ver la siguiente figura 4.6.

---

<sup>312</sup> KERSHAW, Ian. *Fateful choices*. Op. cit., p. 151; MURRAY, Williamson y MILLET, Allan R. *La guerra que había que ganar*. Op. cit., p. 180.

United States Lend-Lease Aid to the British Commonwealth

\$ million

|                                                   | 1941<br>(Mar. to<br>Dec.) | 1942  | 1943  | 1944   | 1945<br>(Jan. to<br>Aug.) | Total  |
|---------------------------------------------------|---------------------------|-------|-------|--------|---------------------------|--------|
| Ship (sail away).....                             | 65                        | 195   | 1,078 | 540    | 229                       | 2,107  |
| Munitions destined for:                           |                           |       |       |        |                           |        |
| United Kingdom.....                               | 86                        | 987   | 2,797 | 3,807  | 971                       | 8,648  |
| Rest of Commonwealth<br>and other war theatres... | 100                       | 1,158 | 2,131 | 2,294  | 1,203                     | 6,886  |
| Other goods destined for:                         |                           |       |       |        |                           |        |
| United Kingdom.....                               | 576                       | 1,404 | 1,782 | 2,405  | 1,275                     | 7,442  |
| Rest of Commonwealth.                             | 10                        | 227   | 436   | 583    | 390                       | 1,646  |
| Services.....                                     | 245                       | 786   | 807   | 1,137  | 369                       | 3,344  |
| Total aid to British<br>Commonwealth.....         | 1,082                     | 4,757 | 9,376 | 10,766 | 4,437                     | 30,073 |
| Aid to Russia.....                                | 20                        | 1,376 |       | 4,074  | 2,764                     | 10,670 |
| Aid to other countries.....                       |                           |       |       |        |                           | 2,872  |
| Total lend-lease aid.....                         |                           |       |       |        |                           | 43,615 |

Composition of United States Lend-Lease Aid to  
the British Commonwealth

Table 26

\$ million

|                                     | 1941<br>(Mar. to<br>Dec.) | 1942  | 1943  | 1944   | 1945<br>(Jan. to<br>Aug.) | Total  |
|-------------------------------------|---------------------------|-------|-------|--------|---------------------------|--------|
| Total lend-lease aid.....           | 1,082                     | 4,757 | 9,031 | 10,766 | 4,437                     | 30,073 |
| Less petroleum.....                 | 83                        | 232   | 372   | 799    | 656                       | 2,142  |
| Total, excluding petroleum          | 999                       | 4,525 | 8,659 | 9,967  | 3,781                     | 27,931 |
| Per cent:                           |                           |       |       |        |                           |        |
| Aircraft and equipment.....         | 2.0                       | 17.8  | 18.8  | 23.6   | 27.7                      | 21.0   |
| Ships, equipment & repairs          | 14.1                      | 8.5   | 17.9  | 9.3    | 9.2                       | 12.0   |
| Ordnance and ammunition             | 7.8                       | 15.4  | 12.1  | 9.0    | 7.8                       | 10.8   |
| Vehicles and equipment.....         | 6.7                       | 9.5   | 17.0  | 14.6   | 9.4                       | 13.5   |
| Other munitions.....                | 1.1                       | 2.3   | 4.5   | 11.0   | 10.2                      | 7.1    |
| Total munitions.....                | 31.7                      | 53.6  | 70.3  | 67.5   | 64.3                      | 64.4   |
| Foodstuffs.....                     | 29.1                      | 14.3  | 9.5   | 11.7   | 12.7                      | 12.2   |
| Other agricultural produce..        | 8.0                       | 3.2   | 2.4   | 2.4    | 3.7                       | 2.9    |
| Metals.....                         | 9.3                       | 6.4   | 4.9   | 3.5    | 5.4                       | 4.8    |
| Machinery.....                      | 2.4                       | 4.2   | 3.4   | 2.7    | 2.6                       | 3.1    |
| Other manufactures.....             | 1.5                       | 2.7   | 1.1   | 1.8    | 2.4                       | 1.8    |
| Services, excluding<br>repairs..... | 17.9                      | 15.5  | 8.4   | 10.6   | 9.0                       | 10.8   |

Source: H. Duncan Hall, *North American Supply* (London: Her Majesty's Stationary Office, 1955), 430

**Figura 4.6:** Profundidad y el alcance de la ayuda norteamericana, en especial a Gran Bretaña y la Commonwealth. **Fuente:** GROPMAN, A. *The Big L*<sup>313</sup>.

<sup>313</sup> GROPMAN, A. *The Big L. American Logistics in World War II*. Op. cit.

“A mayor abundamiento sobre la mínima burocracia y simplicidad del programa Lend-Lease y sobre la preponderancia de Gran Bretaña en el mismo, “claramente, la mejor manera de determinar los objetivos de producción a largo plazo de los países aliados, era preguntarles a ellos directamente. Pese a haber ya varios países en el programa, quedaba claro que el foco principal sería con Gran Bretaña, una nación altamente industrializada que ya estaba movilizada para la producción de guerra y que podía satisfacer casi todas sus necesidades. La mejor manera para que los americanos y los británicos maximizaran su producción bélica conjunta era compartir cuanta más información posible. Stacy Macy, un contable de la Office of Production Management, desarrolló un Libro Mayor que listaba en detalle las necesidades americanas, capacidades de producción actuales y potenciales, y stocks de material también actuales y potenciales. El Secretario de Guerra, Henry Stimson, pidió a Macy que dejara una columna en blanco y la enviara a Londres con una petición para que los británicos rellenaran las casillas en blanco con sus cifras equivalentes estimadas.

Cuando los británicos lo cumplieron, ambos países tenían un plan claro para una posterior movilización y la fundación de un “concepto de agrupación” para la distribución de la producción en tiempo de guerra. Una vez más, una simple estratagema completó rápidamente un requisito crítico del Lend-Lease, antes y mejor que un complicado proceso burocrático”<sup>314</sup>.

“Naturalmente, no todo fue fácil, hubo que sortear principalmente dos escollos; primero las reticencias de ciertos sectores y departamentos que veían su papel reducido o minusvalorado, para solucionarlo el Secretario Stimson, el 1 de octubre de 1941, ordenó el traslado conjunto de todas las oficinas que estuvieran implicadas en el Lend-Lease, a la oficina adyacente a su ayudante y secretario John J. McCloy. Las líneas de responsabilidad permanecían intactas pero se nombró al Coronel Aurand como Defense Aid Director del Departamento de la Guerra, y por tanto Jefe de todas las oficinas antes separadas. Para el final de octubre Aurand había convertido esta consolidación física en una genuina consolidación organizacional.

Otra cuestión controvertida, y que remarca la tendencia británica a no depender logísticamente en todo de otro país, aunque sean los Estados Unidos, fue la “batalla por la consolidación”, es decir, que solo se fabricara armamento según el estándar del ejército americano, algo a lo que los británicos se negaron en especial en lo relativo a satisfacer las necesidades y los estándares británicos de la mayoría de los equipos de las divisiones de infantería, tales como la ametralladora Bren (calibre 303) y el calibre de 25 libras, (...) cosa que no ocurrió con la ayuda militar a Hispanoamérica (excluida Argentina), donde toda la ingeniería y el armamento cumplirían con los estándares norteamericanos”<sup>315</sup>.

Otra indicación de la mínima burocracia es la modesta cantidad de fondos empleados en gastos administrativos. A lo largo del programa, menos

<sup>314</sup> GROPMAN, A. *The Big L. American Logistics in World War II*. Op. cit.

<sup>315</sup> LEIGHTON, Richard M. y COAKLEY, Robert W. *Global Logistics and Strategy 1940-1943*. Washington D.C.: Center of Military History; United States Army, 1995, p. 114.

de un décimo del uno por ciento de los fondos del Congreso destinados al Lend-Lease fue cargado a gastos administrativos (ver la figura 4.7)<sup>316</sup>.

### Statement I.— Statement of operations under the Lend-Lease Act, cumulative through June 30, 1947

| Type of Defense Aid                       | Charged to foreign governments | Not distributed by foreign governments | Total               |
|-------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|---------------------|
| Transfers to foreign governments.....     | \$44,228,324,404.90            |                                        | \$44,228,324,404.90 |
| Services and other expenses.....          | 3,534,903,377.68               |                                        | 3,534,903,377.68    |
| Consignments to commanding generals...    | 632,007,595.95                 |                                        | 632,007,595.95      |
| Transfers to Federal agencies.....        |                                | 725,589,141.95                         | 725,589,141.95      |
| Losses on inventories and facilities..... |                                | 31,072,272.57                          | 31,072,272.57       |
| Production facilities.....                |                                | 720,641,686.66                         | 720,641,686.66      |
| Miscellaneous charges.....                |                                | 332,200,098.31                         | 332,200,098.31      |
| Administrative expenses.....              |                                | 39,257,580.77                          | 39,257,580.77       |
| Total defense aid provided.....           | 48,395,235,378.53              | 1,848,760,780.26                       | 50,243,996,158.79   |

#### Source of Funds

|                                                    |                             |
|----------------------------------------------------|-----------------------------|
| From funds appropriated to—                        |                             |
| Lend-Lease Administration.....                     | \$25,231,776,585.66         |
| War Department.....                                | 19,488,377,685.32           |
| Navy Department.....                               | 4,745,554,742.96            |
| Maritime (War Shipping Administration).....        | 620,647,410.38              |
| Coast Guard (Treasury).....                        | 12,965,897.56               |
| From foreign government funds.....                 | <sup>1</sup> 143,631,442.20 |
| From reissues of returned lend-lease articles..... | 1,042,394.71                |
| Total.....                                         | 50,243,996,158.79           |

<sup>1</sup> In addition, the foreign governments have paid approximately \$900,000,000 to the United States for lend-lease items purchased out of U.S. Government funds. This money has or will be reappropriated or deposited to the general fund of the Treasury.

Source: Twenty-fifth Report to Congress on Lend-Lease Operations, March 15, 1948, 2.

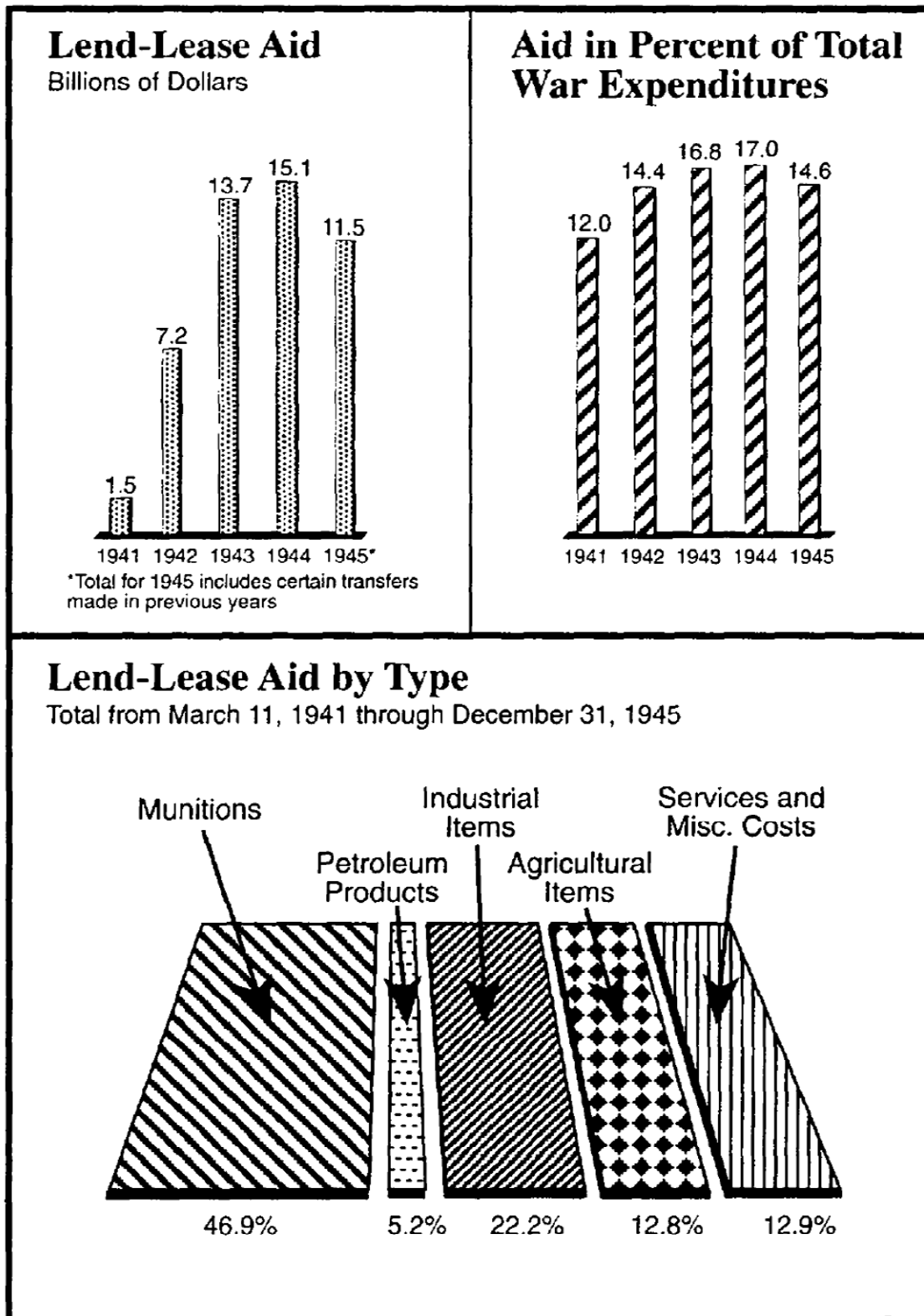
**Figura 4.7:** Gastos del Lend-Lease destinados a gastos administrativos. **Fuente:** GROPMAN, A. *The Big L*<sup>317</sup>.

Finalmente, para una completa visión en de la distribución y de las cantidades totales que supuso el programa de Lend-Lease ver la figura 4.8.

<sup>316</sup> GROPMAN, A. *The Big L. American Logistics in World War II*. Op. cit.

<sup>317</sup> Ibidem.





Source: *Twenty-second Report to Congress on Lend-Lease Operations* (June 14, 1946), 19.

**Figura 4.8:** Distribución y de las cantidades totales que supuso el programa de Lend-Lease.

Fuente: GROPMAN, A. *The Big L*<sup>318</sup>.

<sup>318</sup> Ibídem.

#### 4.7.5. Doctrina anfibia Guerra Fría

Ya hemos comentado que las operaciones anfibias durante la Segunda Guerra Mundial alcanzaron un nivel de desarrollo máximo, constituyéndose el modelo de “fuerza abrumadora” implantado por EE.UU. de Norteamérica en un paradigma, pero también provocando la idea de que eran impracticables para muchos países por la cantidad de medios que requerían.

“Pero a mediados de la Guerra Fría llegó un momento en que los avances tecnológicos, que afectan directamente a la eficacia de las funciones de combate, alteraron de tal manera a la doctrina operacional y táctica anfibia, que les otorgó una nueva dinámica, alterando el equilibrio operativo, si la idea es mantener fuerzas organizadas, equipadas y entrenadas en todo momento”<sup>319</sup>.

Así entonces, destaca el cambio que significó a mediados de la Guerra Fría, el desarrollo, entre otros ingenios, del helicóptero como elemento esencial en la maniobra táctica y apoyo logístico, modelo muy diferente al paradigma impuesto durante la Segunda Guerra Mundial. También el arsenal del infante se había vuelto más poderoso, la guerra electrónica y la presencia de submarinos nucleares, misiles, portaaviones y vehículos anfibios y/o carros de combate de apoyo a las fuerzas de desembarco, dotaban de nuevas posibilidades de aprovechamiento de los atributos del poder naval de flexibilidad, graduabilidad y versatilidad, para poder golpear a voluntad ya no contra donde el enemigo tuviera superioridad, sino en cualquier otro punto donde la combinación adecuada de dichos factores garantizase el éxito de la operación anfibia.

Se llegó así a una nueva doctrina conducida:

“En un eje claramente orientado a la guerra de maniobra, en todos los niveles de conducción. En el nivel operacional y táctico con la intención de dislocar al adversario mediante operaciones de diversión coordinando bombardeos navales, acciones aéreas e incursiones anfibias que tensionaban el sistema de alerta de la defensa y con ello a todo el dispositivo adversario. El “factor Nelson”, sin duda, era aplicable con un buen liderazgo ante fuerzas superiores, “la actitud correcta y una fuerza suficientemente equipada y entrenada, solo debía arremeter contra el enemigo”<sup>320</sup>.

Uno de los principales pensadores que revolucionó la doctrina anfibia fue el historiador naval británico Sir Julian Corbett, cuyas principales tesis de guerra limitada se aplicarían por los ingleses en la futura Guerra de las Malvinas.

“Corbett hizo hincapié en la interdependencia de la guerra naval y terrestre y tendió a concentrarse en la importancia de las comunicaciones marítimas en lugar de en la batalla. La batalla en el mar no era un fin en

---

<sup>319</sup> ACEVEDO GONZÁLEZ, E. Las Operaciones Anfibias hasta el siglo XX. Op. cit., p. 139.

<sup>320</sup> *Ibidem*.

sí mismo; el objetivo principal de la flota era asegurar las propias comunicaciones e interrumpir las del enemigo, no necesariamente buscar y destruir la flota enemiga. Para Corbett, el dominio del mar era algo relativo y no absoluto, que podría ser categorizado como general o local, temporal o permanente. Corbett define los dos métodos fundamentales de la obtención del control de las líneas de comunicación: la destrucción física real o captura de buques de guerra y comerciales enemigos, y/o un bloqueo naval.

Se puso el foco inicial hacia el empleo de la doctrina de maniobra. Los Principios de Control del Mar de Corbett, forman la base de la guerra de maniobra naval de hoy, principalmente recayendo en la aplicación de los cuatro conceptos siguientes:

1. Controlar las líneas de comunicación, concentrarse en el enemigo, y maniobrar buscando la ventaja táctica.
2. Los aspectos políticos, económicos y las dimensiones financieras de afrontar una guerra, así como los aspectos tecnológicos y logísticos de la misma.
3. La primacía de la política en la conducción de la guerra y en desarrollar una estrategia adecuada para proteger los intereses nacionales.
4. Y, el énfasis en la eficiencia en la batalla, manteniendo protegidos al mismo tiempo nuestros recursos o medios más costosos.

Corbett no estaba encaprichado con la búsqueda de la batalla decisiva, o con la necesidad de la ofensiva estratégica. En general, estaba a favor de la defensiva estratégica, con énfasis en la ofensiva a nivel operativo. La defensa estratégica de Corbett abogó por medidas tales como una intensa ofensiva local, la proyección de las fuerzas terrestres, varios tipos de bloqueos, así como allanamientos de las rutas comerciales enemigas. Por otra parte, Corbett reconoció que una vez que el enemigo ha sido suficientemente debilitado en el mar y en tierra, el cambio a la ofensiva estratégica no debía esperar.

En el proceso de adaptación de la teoría de Clausewitz a las circunstancias únicas de la guerra naval, Corbett desarrolló su propia teoría innovadora de la guerra limitada en la estrategia marítima, esto significa que sólo existen las condiciones para la guerra ideal limitada en la guerra marítima y sólo pueden ser explotados por el poder naval preponderante: "La guerra limitada sólo es permanente posible entre potencias isleñas o entre potencias que están separados por el mar, y a continuación, sólo cuando la potencia que desea la guerra limitada es capaz de comandar el mar en un grado tal que sea capaz no sólo de aislar el objeto distante, sino también para hacer imposible la invasión de su territorio de origen.

Al igual que Clausewitz, Corbett compartió una creencia en la primacía de la política en la guerra y en la elaboración de una estrategia adecuada para proteger los intereses nacionales. Sin embargo, Corbett estaba interesado en los sistemas de alianzas diplomáticas y coaliciones formadas antes y durante la guerra, y él se ocupa de los aspectos económicos y financieros de hacer la guerra, así como con los aspectos

tecnológicos y materiales de guerra, que no eran de interés para Clausewitz”<sup>321</sup>.

“En la guerra fría, Gran Bretaña, aliada fundamental de los EE.UU., tenía un rol preponderante en Europa para enfrentar a la URSS y el entrenamiento de sus fuerzas se desarrollaba en forma conjunta y combinada, especialmente, en Noruega. La Armada, particularmente, tenía el Atlántico como escenario enfocado a la guerra antisubmarina contra la URSS. Ese era su centro de gravedad. A lo largo de tres décadas, paulatinamente, se redujo el presupuesto naval, en consecuencia, la versatilidad de la flota era muy reducida en 1982. Una vez más, la guerra anfibia no estaba considerada en un país de condición geográfica esencialmente marítima. Su capacidad de combate real era deficiente al no contar con el debido balanceamiento operativo y eso, era percibido por Argentina.

Son ciclos que se dan en la historia y que regresan al equilibrio cuando la condición geográfica esencial marítima hace valer su gravitación, haciendo presente que este tipo de operaciones no se improvisan y que se necesitarán siempre, para el éxito en la disuasión o la victoria en la guerra y para ello, es fundamental el criterio conjunto y aprovechar los atributos del poder naval y contar con una doctrina anfibia actualizada a la realidad nacional”<sup>322</sup>.

Sin embargo “la doctrina anfibia no estaba perdida. La Armada y la Infantería de Marina la tenían en custodia, pero los elementos materiales hubo que improvisarlos y adaptar su empleo a las circunstancias, apoyados en una gran capacidad profesional. El entrenamiento en Noruega fue vital para operar en el Atlántico Sur y principalmente, la concepción del empleo conjunto de las fuerzas. Esto fue fundamental. El empleo del helicóptero, como elemento orgánico, fue fundamental para desembarcar las unidades de asalto y sus apoyos de fuego y logísticos. Las barcasas no se vararon hasta que no estuvo segura la cabeza de playa en San Carlos, dando una dinámica y flexibilidad diferente al asalto y posterior avance al terreno interior”<sup>323</sup>.

#### **4.7.6. Doctrina anfibia y experiencia bélica y logística del Ejército Argentino**

Frente a tamaña experiencia, tanto anfibia como bélica y de cooperación logística, debemos analizar al Ejército Argentino, cuya historia:

“Se remonta a los últimos años del Virreinato del Río de la Plata, cuando las primitivas formaciones militares coloniales se vieron enfrentadas a las Invasiones Inglesas a Buenos Aires en 1806 y 1807. Éstas fueron

---

<sup>321</sup> HANDEL, Michael I. *Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu* [en línea]. [Consulta: 25-02-2016]. Disponible en <<http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/navy/art7-a00.htm>>.

<sup>322</sup> ACEVEDO GONZÁLEZ, E. *Las Operaciones Anfibia* hasta el siglo XX. Op. cit., p. 147.

<sup>323</sup> *Ibidem*.

repelidas gracias a la formación de milicias, que serían la base del futuro Ejército Argentino”<sup>324</sup>.

Esta primera etapa tiene un fuerte componente de reducidas guarniciones militares que se complementaban con los aportes voluntarios de los pobladores. Será con estas fuerzas, organizadas en milicias, con las que se rechazarían las invasiones inglesas de 1806 y 1807, si bien no en el momento del desembarco anfibio, sí en los sucesivos combates terrestres y en la tenaz resistencia frente a los ataques y asedios terrestres ingleses a la ciudad de Buenos Aires.

La historia del Ejército Argentino puede dividirse en cuatro periodos principales<sup>325</sup>:

1. Desde su fundación por un decreto de la Primera Junta de fecha 29 de mayo de 1810, inmediatamente posterior a la Revolución de Mayo, hasta su desaparición por la disolución del gobierno central en 1820 y un periodo de anarquía donde cada provincia, completamente autónoma de las demás, tenía su propio ejército y sus propias milicias, dedicadas a proveer de seguridad a las zonas rurales. En esta primera etapa el ejército argentino participó en:
  - a) La Guerra de la Independencia Española.
  - b) Y luego en la lucha por la independencia de España. De esta época son las tres expediciones de apoyo a la sublevación al Alto Perú, otra al Paraguay y la Banda Oriental.

Este “embrión” de ejército terminó virtualmente disuelto debido a las guerras civiles a causa del surgimiento del federalismo desde 1814 y su negativa hacia las políticas centralistas de Buenos Aires, así como nuevas luchas contra intentos españoles y portugueses de reconquista. Aunque la tropa era numerosa, no tenía otra experiencia que las invasiones inglesas y desde entonces habían sido adiestrados por oficiales tan inexpertos como ellos.

2. Esporádicamente volvió a formarse un ejército nacional durante:
  - a) La Guerra del Brasil, que fue un conflicto armado entre las Provincias Unidas del Río de la Plata -que recientemente se habían independizado del Reino de España- y el Imperio del Brasil -que a su vez también se había independizado del Reino Unido de Portugal, Brasil y Algarve-, por la posesión de los territorios que corresponden a la actual República Oriental del Uruguay y parte del actual estado brasileño de Río Grande del Sur y que tuvo lugar entre 1825 y 1828.

---

<sup>324</sup> CHECCYA SALHUA, José Ángel. *Armamento Sudamerica* [en línea]. 03-06-2018. [Consulta: 24-08-2018]. Disponible en <<https://es.scribd.com/document/380833032/Armamento-Sudamerica>>.

<sup>325</sup> Ibídem.

b) y la Guerra contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839):

“En la que una Confederación Perú-Boliviana gobernada por el general Andrés de Santa Cruz, que estaba compuesta por los actuales países de Perú y Bolivia, incluyendo algunos territorios que actualmente pertenecen a Chile. La misma, con intenciones expansionistas, representó una amenaza para Chile, quien le declaró la guerra. Incitado por el gobierno chileno, y debido a la cuestión de Tarija – que había sido anexada a Bolivia en años anteriores – y al apoyo de los oficiales de Santa Cruz a campañas de invasión por parte de exiliados unitarios, el gobernador de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas, rompió relaciones con la confederación el 13 de febrero de 1837, y declaró la guerra al mariscal Santa Cruz el 19 de mayo. Al comenzar la guerra, no existía un ejército organizado, de modo que hubo que improvisar todo: la base del llamado Ejército del Norte fueron los ejércitos de las provincias de Tucumán y Salta y las tropas de frontera de Jujuy”<sup>326</sup>.

c) Guerra civil entre federales y unitarios.

Poco después del final de la guerra contra Bolivia estalló nuevamente la guerra civil, enfrentándose una vez más federales y unitarios.

Es importante detenernos aquí un momento y analizar brevemente sobre todo el primer conflicto (de carácter preferentemente naval), ya que nos dará mucha información sobre el ethos militar argentino, máxime teniendo en cuenta la similitud de este conflicto en muchos aspectos con el malvinense. Esto nos ayudará a comprender mejor la mentalidad en la que se forjó el ejército argentino.

Al igual que en la Guerra de las Malvinas, la Guerra del Brasil presentó desde su comienzo, dos fuerzas disímiles en materiales, comercio, recursos económicos y naturales, organización del Estado, situación geopolítica, y número de hombres reclutables, claramente a favor del Brasil:

“Salvo en moral combativa y experiencia bélica, que contaba enteramente a favor de las Provincias Unidas, con tropas de larga experiencia bélica debido a las largas guerras de independencia y civiles, y convencidas además de la justicia de su causa”<sup>327</sup>.

No obstante:

“Al estallar la guerra, el Ejército de las Provincias Unidas había dejado de existir; sus fuerzas habían quedado desperdigadas entre las provincias, y el único resto de ejército con algún carácter nacional se había incorporado al Ejército Unido Libertador del Perú. El 31 de mayo una ley del Congreso volvió a crear el Ejército Argentino.

---

<sup>326</sup> PÁEZ DE LA TORRE, Carlos. *Historia de Tucumán*. Buenos Aires: Plus Ultra, 1987, p. 121.

<sup>327</sup> IRARTE, Tomás de. *La campaña del Brasil*. Buenos Aires: Hyspamerica Ediciones, 1988, p. 214.

La situación geopolítica era absolutamente favorable para Brasil: se encontraba geográficamente mucho más cerca de sus mercados (Europa, América del Norte e incluso el África). Tal situación geopolítica también le permitía al Brasil interrumpir o dificultar enormemente el tránsito comercial entre las Provincias Unidas y los principales mercados de la época. La diferencia geopolítica a favor de Brasil se acentuaba en otros aspectos; mientras que Brasil poseía ya un extensísimo litoral marítimo —por lo cual era impracticable todo intento de aplicarle bloqueos navales— las Provincias Unidas poseían casi exclusivamente una única salida y entrada para el comercio ultramarino: el Río de la Plata, fácilmente bloqueable.

Brasil doblaba prácticamente la cifra de efectivos terrestres, y gran parte de las tropas a su servicio estaba constituida por mercenarios alemanes.

Respecto de su flota de guerra, que contaba cerca de 80 unidades, solo destacó en el Plata unas 50, mientras que las Provincias Unidas disponían tan solo de unos pocos barcos —llegaron a reunir catorce— en su mayoría pequeños y medianos navíos mercantes improvisados para combatir, uno de medio tonelaje y algunas lanchas cañoneras<sup>328</sup>.

Pese a la desfavorable situación, los argentinos no rehusaron la guerra y pronto se dieron cuenta que la mejor estrategia para ganar la guerra consistía en burlar o forzar el levantamiento del bloqueo naval (y por tanto económico/logístico) del Plata por la poderosa Armada brasileña, así como conseguir transportar y desembarcar tropas y pertrechos logísticos a la Banda Oriental para la continuación de las operaciones terrestres, en las que las tropas argentinas llevaban la iniciativa y estaban consiguiendo victorias importantes.

Para todo ello recurrieron a las siguientes estrategias, que marcarán el inicio histórico de las operaciones navales, logísticas y anfibias (un poco ad hoc, sin doctrina previa por las circunstancias) del futuro ejército argentino:

- El hostigamiento constante y sorpresivo de la flota brasileña con sus escasos medios, así como tratar de adelantarse siempre a las intenciones brasileñas. Al mando de la escuadra argentina fue puesto el coronel mayor Guillermo Brown, marino irlandés nacionalizado argentino.
- Recurrir al uso de buques armados por particulares, con patente de corso, los cuales recorrían la costa del Brasil en sucesivas campañas, capturando a lo largo de la guerra cerca de 300 naves brasileñas.
- Aprovechar al máximo los errores estratégicos brasileños, como el que permitió a los infantes de marina argentinos recuperar la isla Martín García, que había sido ocupada por la flota bloqueadora.

---

<sup>328</sup> Ibídem.

- Aprovechar al máximo los fracasos de la escuadra brasileña (Combate de los Pozos), para escoltar y desembarcar gran cantidad de tropas y pertrechos a la Banda Oriental.
- Ofrecer una férrea resistencia a los desembarcos anfibios brasileños, consiguiendo desbaratar y vencer en batallas terrestres los intentos de ocupación de las localidades de Carmen de Patagones y San Blas por fuerzas brasileñas desembarcadas.

Sin embargo, y pese a los espectaculares resultados conseguidos por los argentinos frente a tan superior enemigo, el bloqueo:

“No había sido levantado, y sus efectos económicos/logísticos serían, en definitiva, los que decidieran el resultado final de la guerra, por lo que el factor naval fue determinante en el resultado del conflicto, pues que sin la victoria también en el mar las Provincias Unidas no tenían medios para ganar la guerra. El ejército estaba completamente desprovisto de medios para sitiar a Montevideo de manera más eficaz que por el bloqueo terrestre, método que la experiencia ha demostrado ser inocuo, mientras exista el predominio de los brasileños en el mar”<sup>329</sup>.

Al igual que la Atenas de Pericles, Argentina necesitaba su única vía de comercio marítimo (el Río de la Plata) libre del perjuicio del bloqueo de su puerto, lo que constituía un grave obstáculo para obtener recursos de sus recaudaciones aduaneras y así la posibilidad de adquirir armas y municiones para su ejército.

La única salvación parecía ser la aparición de un tercer contendiente que, como el antiguo imperio persa hizo con Esparta, potenciara la Armada argentina y la convirtiera en una fuerza talasocrática capaz de competir con la brasileña.

Es aquí donde va a entrar en escena dicho tercer contendiente, el viejo y conocido imperio talasocrático implicado en los asuntos del Plata: Gran Bretaña, aunque con intenciones completamente distintas a las esperanzas argentinas. Así, a través de su Ministro de Relaciones Exteriores George Canning desde agosto de 1822, y sobre todo desde que se nombrase embajador en Buenos Aires al diplomático británico John Ponsonby en 1826, Gran Bretaña iniciaría acciones bélicas de apoyo al imperio brasileño, a la vez que desarrollaba su propia política de “fragmentar los estados costaneros” y crear disensiones que favorecieran su comercio, todo ello de acuerdo a su ethos liberal, a su regío, y no a la religio. Para Gran Bretaña, y en concreto para Ponsonby, estaba claro que:

“Esta guerra es, en su esencia, una guerra naval y la posesión de la Banda Oriental y, tal vez, aun la de Montevideo, no significaría ninguna

---

<sup>329</sup> Carta de Ponsonby a Canning, Buenos Aires, 20 de octubre de 1826, en HERRERA, Luis Alberto de. *La misión Ponsonby*. Tomo II. Buenos Aires: EUDEBA, 1974, pp. 73-76.



ventaja para Buenos Aires, en tanto el bloqueo del río pueda ser mantenido por el enemigo”<sup>330</sup>.

Los principales objetivos británicos y sus acciones militares fueron las siguientes<sup>331</sup>:

- Neutralizar los intentos de las potencias europeas de extender la acción de la Santa Alianza a las nuevas naciones sudamericanas, lo que se consiguió al explotar las rivalidades entre las monarquías europeas, con lo que la Santa Alianza pronto dejaría de existir.
- Recuperar la iniciativa frente a los Estados Unidos, que habían ganado un gran prestigio a través de la enunciación de la Doctrina Monroe.
- Reconocer la independencia de los estados hispanoamericanos a través de sucesivos tratados de amistad, comercio y navegación, con lo que Gran Bretaña volvía a ser la potencia más ligada a los gobiernos de aquellos.
- Comenzar a atacar a los pocos navíos corsarios argentinos restantes, so pretexto de que practicaban «piratería»— lo cual *“obligó a una mucha mayor prudencia hasta la finalización de la guerra, y las acciones de corso cesaron casi por completo”*<sup>332</sup>.
- Defender exclusivamente los intereses de los comerciantes británicos creando un estado tapón a partir de la Provincia Oriental, que les permitiría tener un acceso al comercio y las finanzas en la Cuenca del Plata, sin que mediara la autoridad naval y comercial de un gobierno central rioplatense (de ahí el apoyar a Brasil y a la creación de otro estado tapón costanero).
- La ayuda que recibía el Brasil de parte de Gran Bretaña, en su virtual alianza, provocó que hombres como el General Beresford y el Almirante Cochrane, con amplio conocimiento del teatro de operaciones del Río de la Plata, contribuyeran a la organización y manejo del ejército y la armada brasileña.
- Ponsonby también presionó económicamente a Argentina: faltándole los ingresos de la aduana del Plata, la única otra fuente de financiación disponible para el gobierno eran los préstamos del Banco Nacional:

“A pesar de su nombre, este era un banco privado, cuyo directorio estaba formado casi exclusivamente por comerciantes británicos. Ponsonby pidió a estos comerciantes «no facilitarle crédito sino por pequeñas sumas para pagos mensuales» a fin de «hacerlo trabajar para la paz» En carta a Lord Dudley el 2 de diciembre de 1827, le decía que «mi propósito es

<sup>330</sup> Carta de Ponsonby a Canning. Op. cit.

<sup>331</sup> *Ibidem*.

<sup>332</sup> *Ibidem*.

conseguir medios de impugnar al coronel Dorrego si llega a la temeridad de insistir sobre la continuación de la guerra»; y el 1 de enero siguiente, que «veré su caída con placer»<sup>333</sup>.

Finalmente, tanto el gobierno rioplatense como el brasileño terminaron aceptando la solución británica y, como consecuencia de ello:

“El Estado Oriental del Uruguay, que venía luchando contra el centralismo porteño desde los tiempos de la emancipación de España, obtuvo su independencia, condicionado por las ambiciones de sus poderosos vecinos: Argentina y Brasil”<sup>334</sup>.

Es así como el principal beneficiado del resultado final fue Gran Bretaña, que había sabido jugar con las ambiciones de las dos naciones hispanas, ya que:

“Como consecuencia principal de la guerra, Brasil perdió la Provincia Cisplatina con la que había nacido a la vida independiente al tenerla incorporada desde tiempos del dominio portugués. Junto con ella perdió también el dominio sobre el Río de la Plata, los ríos interiores Uruguay y Paraná y un amplio sector sobre el Atlántico Sur meridional que hubieran hecho de él una superpotencia mundial”<sup>335</sup>.

Justo lo que deseaban los británicos.

Esta guerra nos muestra la falta de visión unitaria y de consecución de objetivos a largo plazo en términos de su futurible situación mundial de los países hispanos recientemente emancipados de los reinos portugués y español, habiendo caído por el contrario en lo peor del ethos hispánico: el caciquismo, la falta de ambición y de miras en un proyecto común, y el regreso a los reinos de Taifas enfrentados entre sí por naderías, mientras son manejados por países o potencias sólidamente unidas y con objetivos claros.

El mejor ejemplo de esto lo tenemos en la misiva de 1836 (¡¡tres años después del ejemplo que suponía para toda Hispanoamérica la toma estadounidense-británica de las Islas Malvinas!!!) que el ministro chileno Portales envió al almirante Blanco Encalada, antes del inicio de las negociaciones entre el enviado de su país Mariano Egaña y el protector Andrés de Santa Cruz, en la cual exponía los motivos por los que, a su juicio, irremediablemente tendría que darse una guerra entre Chile y la Confederación a menos que esta se disolviera, estos motivos eran de índole política, económica, sociológica e incluso racial. Ni Lord Ponsonby ni ningún gobierno del imperio liberal anglosajón la hubieran redactado mejor:

“(…) La posición de Chile frente a la Confederación Perú Boliviana es insostenible. No puede ser tolerada ni por el pueblo ni por el Gobierno

---

<sup>333</sup> SCALABRINI ORTIZ, Raúl. *Política Británica en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Reconquista, 1940, p. 220.

<sup>334</sup> *Ibídem*.

<sup>335</sup> *Ibídem*.

porque ello equivale a su suicidio. No podemos mirar sin inquietud y la mayor alarma, la existencia de dos pueblos, y que, a la larga, por la comunidad de origen, lengua, hábitos, religión, ideas, costumbres, formarán, como es natural, un solo núcleo. Unidos estos dos Estados, aún cuando no más sea que momentáneamente, serán siempre más que Chile en todo orden de cuestiones y circunstancias(...) La confederación debe desaparecer para siempre jamás del escenario de América por su extensión geográfica; por su mayor población blanca; por las riquezas conjuntas del Perú y Bolivia, apenas explotadas ahora; por el dominio que la nueva organización trataría de ejercer en el Pacífico arrebatándonoslo; por el mayor número también de gente ilustrada de la raza blanca, muy vinculadas a las familias de influjo de España que se encuentran en Lima; por la mayor inteligencia de sus hombres públicos, si bien de menos carácter que los chilenos; por todas estas razones, la Confederación ahogaría a Chile antes de muy poco(...) Las fuerzas navales deben operar antes que las militares, dando golpes decisivos. Debemos dominar para siempre en el Pacífico: ésta debe ser su máxima ahora, y ojalá fuera la de Chile para siempre (...)"<sup>336</sup>.

En resumen, en vez de unirse para ser más fuertes, le hacemos el juego al enemigo utilizando la estrategia del demonio: divide y vencerás.

No obstante, los británicos también deberían haber tomado nota del ethos guerrero argentino que empezó a forjarse en la Guerra del Brasil. Podemos destacar entre otras muchas características:

- La valentía y la decisión de la nación argentina y sus escasas e improvisadas fuerzas armadas en afrontar una guerra contra un enemigo mucho más poderoso si esto estaba motivado por una iusta causa.
- Los éxitos militares terrestres argentinos frente a las fuerzas imperiales brasileñas.
- El uso de todo tipo de estratagemas (corso, etc.) que, junto al arrojo y el uso de la sorpresa, consiguieron éxitos impensables de la Armada argentina frente al coloso brasileño.
- La tenaz resistencia del soldado o milicia argentina tanto frente a los dos intentos de invasión británicos de Buenos Aires, como a los desembarcos y posteriores batallas contra las fuerzas brasileñas.
- Los éxitos de la Armada argentina en burlar el bloqueo de la poderosa fuerza naval brasileña y el éxito de los primeros asaltos anfibios de la infantería de marina argentina.
- Y sobre todo que, para vencer a Argentina, la clave es que habían sido necesarias la unión de dos talasocracias (Gran Bretaña y Brasil), y la lenta estrangulación de la logística económica argentina vía bloqueo y

<sup>336</sup> VILLALOBOS, Sergio. *Chile y su historia*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria, 2001, p. 245.

vía bancaria, al viejo estilo del futuro “Plan Anaconda” de la Guerra de Secesión americana.

“La organización definitiva del Ejército Argentino se debió, según lo entiende la mayor parte de los historiadores, a la Guerra del Paraguay o de la Triple Alianza (1864-1870), que permitió la formación de un ejército permanente.

Oficialmente, al producirse la invasión paraguaya a Corrientes, el Ejército Argentino contaba con 6.391 hombres: 2.993 del arma de infantería, 2.858 de caballería y 540 de artillería.

A esas tropas deben agregarse los Guardias Nacionales que pudieran enviarse al frente: teóricamente se trataba de toda la población entre los 17 y los 45 años, en total 185.000 hombres, pero lógicamente no todos eran aptos para la lucha. Por otro lado, la movilización siquiera de la tercera parte de ese número habría desarticulado por completo la economía argentina. De modo que se echó mano a los gauchos que prestaban servicios en los fortines de la frontera indígena – que quedó parcialmente desarmada – y a voluntarios de las ciudades de Buenos Aires y Rosario, únicas en que la población apoyó decididamente la guerra, además de voluntarios correntinos. Del ejército de milicias entrerrianas sólo participaron escasas divisiones de infantería y artillería, la caballería desertó en masa.

Apenas iniciada la participación argentina en la guerra, una ley ordenó la formación de contingentes que debían ser reclutados por los gobiernos provinciales. En un parte del 15 de noviembre de 1865 se detallan las fuerzas con las que contribuyeron las provincias argentinas conformando la Guardia Nacional:

- Provincia de Buenos Aires: 10 batallones de infantería y 2 regimientos de caballería, 5.000 hombres.
- Santa Fe: 3 batallones de infantería y un regimiento de caballería, 1.025 hombres.
- Entre Ríos, 2 batallones, artillería y piquete, 751 hombres.
- Córdoba: 2 batallones, 459 hombres.
- La Rioja, 1 batallón, 360 hombres.
- San Juan, 1 batallón, 336 hombres.
- Tucumán: 1 batallón, 300 hombres.
- Salta, 1 batallón, 298 hombres.
- Catamarca, 1 batallón, 282 hombres.
- Mendoza, 1 batallón, 271 hombres.
- Corrientes, 1 batallón, 219 hombres.
- San Luis, 1 batallón, 195 hombres.

A estas fuerzas se deben agregar 3 batallones de italianos y 4.500 correntinos de caballería que formaron la primera resistencia al frente de los coroneles Sosa, Hornos, Cáceres, y otros. El gobierno solicitó posteriormente 1.150 soldados más a las provincias del interior para remontar los cuerpos de línea. Muchos gobernadores organizaron esos contingentes enganchando a la fuerza a sus enemigos políticos, lo que daría lugar a repetidas sublevaciones.

Las fuerzas de línea destinadas a la guerra en noviembre de 1865 eran 8 generales, 241 jefes, 2.059 oficiales, 5.402 suboficiales y 16.812 soldados, número que se aumentó en abril de 1866 hasta 25.000.<sup>337</sup> En comparación con los demás beligerantes, en el caso argentino resulta llamativo que en total se movilizaron algo menos de 30 mil hombres, es decir que la gran mayoría de los mismos ya habían sido movilizados antes de cumplirse un año del comienzo de la guerra. En el momento de realizarse el censo argentino de 1869, se contaron 6.276 militares argentinos en el Paraguay.

También, y ante la hegemonía brasileña puesta de manifiesto en la Guerra del Paraguay, se empezó a organizar la Armada Argentina. Con la Ley N°498 de Adquisición de Armamento Naval del 27 de mayo de 1872, se autorizó la compra de "tres buques de guerra encorazados del sistema más adelantado y más adecuado al servicio en aguas de la República." A tal efecto, el presidente Domingo Faustino Sarmiento dispuso el traslado inmediato de su amigo Manuel Rafael García Aguirre (hasta entonces jefe de la legación argentina en Washington) en comisión a Londres a fin de efectuar la compra de los mentados buques y supervisar su construcción. Los buques adquiridos constituyeron la célebre "Escuadra de Sarmiento"<sup>338</sup>.

Fue ese ejército nacionalizado el que permitió aplastar las últimas rebeliones internas en la década de 1870 y las revoluciones radicales de finales del siglo XIX (guerras civiles 1880), así como también lograr la definitiva Conquista del Desierto (1870-1885) y del Chaco (1870-1919)<sup>338</sup>.

Los principales hitos en lo que respecta a la organización del ejército argentino en esta época son, además:

- "La creación del Colegio Militar de la Nación en 1870. Los egresados del Colegio Militar participarían como oficiales subalternos en la Conquista del Desierto y en la represión de la Revolución del 80, desplazando progresivamente a los militares de las guerras civiles y las campañas al Desierto, e incluso a los veteranos del Paraguay.

Desde la última década del siglo XIX, los militares – técnicamente más preparados que sus antecesores – comenzaron a incursionar en disciplinas ligadas a la ingeniería: muchos de ellos exploraron los confines del país – la Patagonia y la región chaqueña – levantando mapas detallados, estudios de geodesia, prospecciones mineras y construcción de caminos.

A finales del siglo XIX, los conflictos de límites con los países vecinos – especialmente con Chile – forzaron una modernización acelerada del armamento y disciplina del Ejército, ante la inminencia de un probable conflicto armado con ese país. De esos años data la multiplicación de

<sup>337</sup> SANTOSTEFANO, Carlos Alberto. *Día de la Armada de la República Argentina (ARA) 17 de mayo* [en línea]. 17-05-2018. [Consulta: 24-08-218]. Disponible en <<https://santostefanocarlosalberto.blogspot.com/2016/05/dia-de-la-armada-de-la-republica.html>>.

<sup>338</sup> SANTOSTEFANO, Carlos Alberto. *Día de la Armada de la República Argentina*. Op. cit.

instalaciones militares en zonas fronterizas, especialmente en la Patagonia. Así como la Armada Argentina contribuyó poderosamente a la población de las costas patagónicas, las zonas interiores de la Patagonia deben buena parte de su impulso poblacional a la acción del Ejército”<sup>339</sup>.

Destacar en la también llamada Guerra Grande que, pese a enfrentarse Argentina a las flotas combinadas de Francia e Inglaterra, finalizando con la derrota naval argentina, la entrega del armamento capturado en la Isla de Ratas, y la captura final con el auxilio francés y británico de la escuadra argentina en agosto de 1845, estableciéndose al mes siguiente el bloqueo de todos los puertos de la Confederación Argentina, ésta no se rindiera, y cuando la escuadra anglo-francesa, decidida a lograr la apertura de la navegación de los ríos interiores, avanzó sobre el Paraná, si bien consiguió forzar las baterías argentinas en la batalla de la Vuelta de Obligado y en otros puntos del bajo Paraná, la expedición fracasó en sus fines comerciales y políticos. Sin lograr la adhesión de los pueblos del interior y enfrentando grandes pérdidas, la escuadra regresó al Plata e impulsó a sus gobiernos a buscar la paz. Lo cual es un nuevo indicativo (que debían haber tenido en cuenta los británicos y sus aliados) de que pese a perder la flota y frente a fuerzas superiores, el ethos guerrero argentino daba muestras de una tenacidad sorprendente y de una capacidad de lucha fuera de lo común, heredada sin duda de sus ancestros hispanos.

- “Sarmiento creó también la Escuela Naval el 5 de octubre de 1872, que operó en sus comienzos a bordo del vapor General Brown a cargo del sargento mayor Clodomiro Urtubey, y que en una primera etapa se mantuvo hasta su disolución en 1877 a consecuencia de la “sublevación de los capotes”, siendo reorganizada poco después en la corbeta Uruguay a cargo de Martín Guerrico”<sup>340</sup>.
- “A finales de 1878 se envió la llamada Expedición Py a la Patagonia. La pequeña división naval encabezada por Luis Py y compuesta por bueques fluviales tenía por objeto sostener los derechos que reclamaba la Argentina en el extremo sur continental en momentos en que una guerra entre ese país y Chile era una posibilidad cierta. Considerada la primera operación de una división naval de mar argentina, motivó que el 1 de diciembre, día en que izó la enseña en las márgenes del río Santa Cruz fuera instituido como Día de la Flota de Mar Argentina”<sup>341</sup>.
- “La organización y profesionalización definitiva del Ejército – simbolizada en gran medida por el servicio militar obligatorio de la población masculina – se logró a principios del siglo XX. En septiembre de 1900, el presidente Julio Argentino Roca nombró Ministro de Guerra al coronel Pablo Ricchieri, reemplazando en el cargo al general Luis María Campos. El reemplazo de este oficial formado esencialmente en los campos de batalla por el profesional Ricchieri marcó el punto de partida para la organización profesional del Ejército Argentino, que duraría hasta pasada la mitad del siglo XX.

---

<sup>339</sup> Ibídem.

<sup>340</sup> SANTOSTEFANO, Carlos Alberto. *Día de la Armada de la República Argentina*. Op. cit.

<sup>341</sup> Ibídem.

La profesionalización del Ejército se basó en la modernización del armamento, del Colegio Militar de la Nación, de la Escuela Superior de Guerra y de la Escuela de Suboficiales. Además, se adquirieron la mayor parte de las bases militares del Ejército, más alejadas del centro de las ciudades que las anteriores; el objetivo era evitar que un ejército con los cuarteles dentro de la ciudad fuera instrumento para revoluciones militares.

Organizó el ejército, dividiéndolo en siete regiones militares, con organizaciones internas propias. Reorganizó también el Ministerio de Guerra. Refundó el Regimiento de Granaderos a Caballo que había creado el general San Martín, para funcionar como escolta del presidente de la Nación.

Definió claramente la misión de las Fuerzas Armadas del país, afirmando que su única función era defensiva, y de ninguna manera debían ser utilizadas para mezclarlas en contiendas políticas. De todos modos, también introdujo la idea de que parte de su misión era "el mantenimiento del orden y el respeto a la ley", línea argumentativa que sería utilizada para justificar los sucesivos golpes de estado a que se vería sometido el país durante medio siglo.

Pero, sobre todo, en la organización del servicio militar obligatorio, que fue establecida originalmente a través de la "Ley Ricchieri", que fue aprobada por el Congreso en diciembre de 1901, tras un duro debate que duró seis meses. Lleva el número 4.301 entre las leyes argentinas.

En la práctica, el servicio militar ya había sido instaurado en el año 1896, en que el ministro Guillermo Villanueva había movilizado – por decreto – más de 25.000 conscriptos en las capitales de provincias, excepto los de la Capital Federal y la Provincia de Buenos Aires, que recibieron su instrucción en la Sierra de Cura Malal, en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires.

El servicio militar obligatorio prestó otros útiles servicios al desarrollo de la todavía joven Nación, al difundir la idea de ciudadanía y de igualdad ante la ley. Por otro lado, las listas y libretas de enrolamiento fueron rápidamente utilizadas como documentos de identidad, tanto para identificación de las personas, como para la confección de padrones electorales. De esta manera, fue un paso previo a la futura sanción de la Ley Sáenz Peña en el camino a la pureza del sufragio y la representatividad de los gobiernos surgidos de los mismos. Por otro lado, en los cuarteles se instalaron escuelas para los conscriptos, que colaboraron en la lucha contra el analfabetismo y la integración de los hijos de inmigrantes.

Entre 1880 y 1900 la Escuadra Nacional impulsada por el presidente Sarmiento había perdido su poder naval debido a los cambios tecnológicos de la época, lo cual fue claramente puesto de manifiesto en la expedición de 1878, por lo que se encargó la fabricación de nuevas unidades en diversos astilleros del extranjero. En la década de 1880, se recibe del Reino Unido la torpedera Maipú que marcó el inicio de la adquisición de material más moderno.

Durante más de cien años, el Ejército no debió enfrentar enemigos exteriores y sus objetivos comenzaron a confundirse con acciones políticas interiores. El Ejército profesional comenzó a politizarse nuevamente y lideró sucesivos golpes de estado a lo largo de aproximadamente medio siglo, entre 1930 y 1976<sup>342</sup>.

Es por eso que, en relación a la futura guerra de la Malvinas de 1982, se afirma que:

“Las Fuerzas Armadas argentinas, por el contrario, tuvieron siempre en su mente la vieja doctrina de la Segunda Guerra Mundial y se prepararon para una guerra anfibia con esas características y fueron maniobrados en todos los niveles de conducción. Su doctrina estaba desactualizada. De hecho la defensa argentina estuvo siempre esperando un desembarco en Puerto Argentino y fue sorprendida con el asalto en San Carlos, debiendo reorientar el esfuerzo con las complicaciones que ello tiene, más aún al no contar las unidades con todos sus elementos orgánicos siendo afectados, principalmente, en su moral de combate”<sup>343</sup>.

Por último, en lo relativo a la logística militar, es imperativo nombrar al General Enrique Mosconi y al General Manuel Savio, pioneros de la industrialización argentina y por consiguiente del inicio de una logística militar que permitiera al país no estar a merced de bloqueos y de estar sometido al dictamen e intereses extranjeros, buscando una Segunda Independencia y una autonomía de decisión completamente nacionales dentro del intrincado mundo bipolar de la guerra fría.

“En efecto, ambos militares, sin ser excluyentes, han promovido y obtenido - con todo el reconocimiento de sus contemporáneos - el origen de un desarrollo industrial nacional tal, que fue un ejemplo paradigmático para el país y el mundo. Representaban la culminación industrial de los enormes logros de la generación del 80, consolidando con ello la estructura institucional, científica, tecnológica y militar de una nación que se destacaba entre las mejores y más jóvenes del mundo”<sup>344</sup>.

La Primera Guerra Mundial demostró la vulnerabilidad del país por la importación de insumos básicos y estratégicos como la energía y los necesarios para el funcionamiento de la industria. Mosconi va a desarrollar la industria petroquímica en los años 20 y Savio va a librar lo que se denominó: “La Batalla del Acero” desde fines de los años 30.

En la historia del desarrollo integral de la nación, el Estado argentino siempre tuvo en la capacidad organizativa y en la formación, científica y tecnológica del Ejército un instrumento fundamental para impulsar la imprescindible modernización del país.

---

<sup>342</sup> CHECCYA SALHUA, José Ángel. *Armamento Sudamerica*. Op. cit.

<sup>343</sup> ACEVEDO GONZÁLEZ, E. *Las Operaciones Anfibia*s hasta el siglo XX. Op. cit., p. 146.

<sup>344</sup> BAEZ, Gualterio M. *La Industria nacional y el aporte del Ejército Argentino*. En: *VII Encuentro Nacional de Estudios Estratégicos* [en línea]. Buenos Aires, 2014. [Consulta: 25-02-16]. Disponible en <<http://www.ieeri.com.ar/actividades/docs/act%20-%20vii%20encuentro%20-%20la%20industria%20nacional%20y%20el%20aporte%20del%20ejercito%20argentino.pdf>>.



Basta recordar la obra de los generales Mosconi, Baldrich y Savio, que concibieron un proyecto estratégico de desarrollo industrial de largo plazo, para advertir la responsabilidad que le cupo a la institución en este sentido.

“Al General Enrique Mosconi se le pueden atribuir “decenas de invenciones y llamativas mejoras fueron su aporte de juventud al Ejército de aquella época, como por ejemplo al transformar la energía térmica reemplazando el carbón por el petróleo crudo en hornos de fundición y calderas, al realizar experiencias positivas en la fundición de aceros realizados con óxido de Quequén, al sustituir el cáñamo importado por el caraguatá de la Mesopotamia, al construir granadas de mano de tipo alemán, o al reformar el sistema de arrastre en las ametralladoras proponiendo que se le dé a estas armas un valor táctico que no tenía en ese entonces, etc.

Antes de pasar a su contribución a la industria nacional y para la defensa, debemos recordar una faceta inédita, para su formación militar, y que correspondía con la de un hombre visionario de la aviación, vista ésta como un nuevo tipo de arma que proyectaría al país al nivel de los más avanzados del mundo. En efecto, la idea de la “5ta Arma” como solía describir a la incipiente aviación militar de nuestro país, se adelantó muchos años a la puesta en marcha efectiva en el Ejército. Sucedió que, habiendo integrado el personal de cuadros de la Dirección Técnica de la Escuela de Aviación Militar, creada en 1912, sus conocimientos y experiencias surgidas de sus viajes a Europa y del estudio de las acciones de la IGM, lo llevaron a ser designado, el 16 de marzo de 1920, como Director del Servicio Aeronáutico del Ejército.

Pero su idea militar de la aviación quedó institucionalizada cuando, a su pedido, se decretó la disolución de la citada escuela y se crea el Grupo de Aviación Nº 1 con lo cual el aspecto eminentemente operacional estaba a buen resguardo. Esta determinación, sin embargo, no impidió que fuera un gran impulsor de la aviación civil.

Justamente, desde ese cargo, además de impulsar la incorporación de ciudadanos con el título de aviador militar para su posterior perfeccionamiento y crear la División Movilización, Mosconi creó la División Líneas Aéreas (precursora de la Dirección de Aeronáutica Civil y del actual Comando de Regiones Aéreas) y el Gabinete Psicofisiológico, para completar sus sueños de ver “una aviación civil, grande y sólida, como reserva de la aviación militar”<sup>345</sup>.

“El general Enrique Mosconi ejerció como director de la División Aeronáutica del Ejército entre 1920 y 1922. Durante esos años tomó conciencia de la dependencia extrema en que estaba la defensa del país respecto a la provisión de combustibles, que dependía enteramente de compañías extranjeras, que cortaban el suministro con cualquier excusa y hasta para presionar por la política económica. Dedicó muchos esfuerzos a convencer a sus superiores de la necesidad imperiosa del autoabastecimiento de combustibles fósiles, al menos en el plano militar.

---

<sup>345</sup> BAEZ, Gualterio M. La Industria nacional. Op. cit.

El presidente Hipólito Yrigoyen nombró a Mosconi presidente de la recientemente fundada empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), y durante los 8 años siguientes dedicó gran esfuerzo a la exploración y puesta en explotación de yacimientos. A medida que pasaban los años, Mosconi se fue convenciendo de la necesidad de un monopolio integrado de explotación de petróleo<sup>346</sup>.

“La parte C del plan estatal, consistió en la nacionalización del petróleo. Esta política energética, que hoy podría ser vista como un anacronismo por muchos, fue en ese momento una acción valiente, necesaria y de gran importancia para el país, con motivo de la lucha descarnada de las grandes empresas internacionales que se disputaban sin prurito alguno las regiones petrolíferas en el lugar del mundo que fuere y consecuentemente sus cuotas de poder.

A ese desafío, la Argentina, con el GrI Mosconi a la cabeza respondió con un logro histórico: el 1° de agosto de 1929, en pleno comienzo de la crisis económica financiera mundial, YPF rebajaba los precios oficiales de la nafta, el fuel oil y kerosén, asombrando a los máximos dirigentes de poderosas empresas petroleras como la Royal Dutch–Shell (anglo-holandesa), la Standard Oil y la Anglo Persian Oil Company. En ese día memorable, Mosconi anunciaba que “los trusts petrolíferos ingleses y norteamericanos quedan definitivamente rotos y que los habitantes de la República no sufrirán más imposiciones que las emanada de su propio gobierno”.

En su lucha por los recursos naturales busca aliados en el lugar de mayor significación para la posteridad: los jóvenes y la educación. Así entusiasma a la Federación Universitaria de Buenos Aires y con el Rector de la UBA firman un convenio - rubricado por el Poder Ejecutivo Nacional – para crear el Instituto Nacional del Petróleo. Cuenta Sandra Pien, que planeó todo hasta el detalle, y lo llevó a cabo en el nuevo edificio de la Dirección General en Paseo Colón, donde el INP tendría su dirección, biblioteca y laboratorios<sup>347</sup>.

En cuanto al general Manuel N. Savio, fue uno de los promotores más destacados de la industrialización del país, en particular de sus industrias pesadas.

“El fundamento filosófico de su accionar futuro fue la idea de la movilización industrial” y el objetivo subsiguiente, un “plan industrial” para la industrialización del país<sup>348</sup>.

Sus ideas sobre la independencia logística nacional de Argentina se pueden resumir en sus frases:

---

<sup>346</sup> CARRIZO, Gabriel. De la invisibilización a la exaltación. Mosconi, YPF y el petróleo en el discurso kirchnerista. *Revista THEOMAI* [en línea]. 2016, n. 33. [Consulta: 25-08-2016]. Disponible en <<http://www.redalyc.org/html/124/12444642006/>>.

<sup>347</sup> BAEZ, Gualterio M. La Industria nacional. Op. cit.

<sup>348</sup> *Ibidem*.

“La industria del acero es la primera de las industrias y constituye el puntal de nuestra industrialización. Sin ella seremos vasallos. Rechazar la implantación de una industria porque no cuenta en el país con todas las materias primas que ella requiere, es una arbitrariedad, es obrar con ligereza, sin fundamento, puesto que son innúmeros los casos contrarios de florecientes resultados. No nos dejemos engañar: hagamos la propia experiencia”.

En 1944 decía: “Necesitamos barcos, ferrocarriles, puertos y máquinas de trabajo, y no nos podemos detener a la espera de milagros, y si desfavorablemente no fuese posible aunar nuestro justo propósito con los intereses momentáneos de los que nos pueden ayudar, lo haremos solos, porque es un mandato de la argentinidad, porque lo requiere nuestra soberanía”<sup>349</sup>.

“Quería como Alejandro E. Bunge, Julio V. González y Raúl Scalabrini Ortiz, sacudir la Argentina agrícola-pastoril. Quería, movilizar a un país demorado en su avance técnico- industrial, por la desidia de una clase dirigente que actuaba de espaldas a los intereses nacionales.

Savio supo unir la capacidad profesional con una sólida preparación intelectual, y eso le llevó - preocupado por la formación de militar, a crear la Escuela Superior Técnica, el 6 de noviembre de 1930. En cuanto a su obra escrita debe mencionarse: Movilización industrial (1933), Política argentina del acero (1942), Política de la producción metalúrgica argentina y Conceptos que fundamentaron el proyecto de la ley de Fabricaciones militares (1944). Además, fue autor de la ley de creación de la Dirección General de Fabricaciones Militares (Ley 12.709), del Plan Siderúrgico Argentino (Ley 12.987); del plan de producción de caucho natural y sintético; del proyecto de ley de protección y fomento de las industrias de las materias básicas.

La de Savio fue una lucha ardua, fundamentalmente porque tuvo que arremeter contra intereses muy concretos que querían impedir el desarrollo independiente del país. Porque debió luchar contra la inercia, el derrotismo, la ineficiencia, de muchos hombres del régimen. Frente al 'nosotros no podemos realizar esto o aquello', el 'no estamos en condiciones', o 'no es el momento', el militar de estirpe sanmartiniana prefirió la respuesta concreta, contundente de las realizaciones. Puede decirse que aún hoy, después de muerto, Savio sigue luchando contra esos intereses antinacionales que paralizan al país y le impiden la senda de su liberación económica y su desarrollo independiente.

La última conflagración mundial lo conmovió todo. Un mundo se derrumbaba y nuevas esperanzas, tras la derrota del nazifascismo en los campos de batalla, hacía surgir un mundo nuevo. También tambaleaban los antiguos imperios coloniales y nuevas realidades anunciaban un mundo que ampliaba sus fronteras. Sus horizontes sociales, políticos, económicos y culturales.

---

<sup>349</sup> CORBIÈRE, Emilio J. *Perfiles. Pionero de la Industrialización argentina. Manuel N. Savio* [en línea]. [Consulta: 25-02-16]. Disponible en <http://web.archive.org/web/20040628030005/www.argenpress.info/perfil.asp?num=000043>.

Savio fue de aquellos visionarios que, a fines de la década del treinta, advirtieron el nuevo realineamiento mundial y el papel de la Argentina tendiente a lograr su segunda independencia<sup>350</sup>.

“El Grl Savio mostró la necesidad y factibilidad de la producción nacional de armamentos y materiales de guerra, centralizando el planeamiento y la gestión en la DGFM, e integró en ésta entidad la responsabilidad de la Movilización Industrial. A tal efecto organizó en dicha DG una Dirección de Producción, encargada de las producciones bélicas y otra de Desarrollo a cargo de impulsar y estimular la industria pesada nacional por una parte y el aprovechamiento de las materias primas básicas fundamentales existentes, por el otro.

A partir de allí, nos dice Arguello, estaban dadas las bases para actuar en las siguientes áreas: la Siderurgia, la Petroquímica y la Energía Nuclear.

Otra concepción muy adelantada para entonces fue su visión de la producción para la defensa como política de estado. Vislumbró la producción bélica, que “entonces se realizaba sin orden alguno y por urgencias”, como una industria nacional mixta, con empresas civiles y de producción estatal, coordinadas por la DGFM. De ese modo Savio destacaba las ventajas de las economías de escala, optimizando tiempos y costos, “de acuerdo con las versiones modernas de la industria de guerra”.

Decía el Grl Savio, en 1947: “Seguimos fieles a la idea de que la Sociedad Mixta constituye una solución adecuada al momento que vivimos y al futuro próximo que razonablemente podemos pronosticar. Esta se finca en la convicción de que el Estado no debe ser industrial sino excepcionalmente y, aún más, con las restricciones de que las excepciones sólo deben ser circunstanciales y temporarias, como estados o formas provisorias inevitables de transición al dominio de la iniciativa privada<sup>351</sup>”.

El 11 de mayo de 1938 se dirigió a las autoridades militares formulando una propuesta a propósito de la defensa nacional. Era su concepto de “movilización industrial”, no sólo para el caso de guerra, sino para posibilitar el desarrollo de las estructuras productivas nacionales. El 9 de octubre de 1941 obtendrá la sanción de la ley 12.709 de creación de la Dirección General de Fabricaciones Militares. Advertía en aquellos años: “El Estado debe determinar cuanto antes las condiciones de aprovechamiento de los yacimientos más interesantes, y luego dar lugar a su explotación directa o indirectamente, regulando su intensidad dentro de la política económica general, utilizando en parte los mismos procedimientos financieros empleados para los cereales, cuya cosecha nadie ha pensado reducir. En el caso de las materias primas básicas, no se trataría de la defensa de los saldos explotables, como ocurre con las cosechas, sino de la defensa de la producción de las cantidades mínimas requeridas por el mercado propio. Circunstancias bien distintas, por cierto. El grado de nuestra gravitación económica estará dado por nuestra capacidad en los elementos económicos que más bien han de pesar; es

---

<sup>350</sup> Ibídem.

<sup>351</sup> BAEZ, Gualterio M. La Industria nacional. Op. cit.

decir, en materias primas; las que acrecen su valor si se complementan por una mayor diversificación y se ajustan entre sí, aunque sea modestamente, para promocionarnos cierta libertad de acción dentro de las exigencias impuestas por las grandes unidades político- económicas del mundo, algunas de las cuales fatalmente deberemos integrar”.

“El ilustre militar planteó claramente a través de su ideario y su acción pública, la necesidad de crear y desarrollar una economía independiente que diera a la Argentina posibilidades de autonomía económica frente a los grandes centros de decisión mundiales. “El propósito que inspiró todos los trabajos y estudios para la creación de Fabricaciones Militares - decía Savio-, consistió en alcanzar lo más pronto posible la propia capacidad para producir en el país las armas y las balas indispensables para mantener la soberanía y el honor nacionales; liberándonos a ese respecto de la dependencia del exterior. Confiar en que en cualquier momento podremos contar con materiales de otra procedencia que no sea la propia, significa conspirar contra la seguridad de la Patria.

Para Savio la industria siderúrgica era fundamental y la consideraba indispensable, como la libertad política. A los derrotistas, muchos de ellos encubiertos gestores del capital extranjero, les decía: “rechazar la implantación de una industria porque no se cuenta en el país con todas las materias primas que ella requiere, es una arbitrariedad, es obrar con ligereza, sin fundamentos: puesto que son innúmeros los casos contrarios de florecientes resultados. No nos dejemos engañar, hagamos la propia experiencia. La industrialización del país significa una mayor capacidad de consumo que, lógicamente, debe computarse en productos nacionales y extranjeros, de manera que no nos deben impresionar los fantasmas librecambistas a ultranza si tomamos el cuidado de proceder con prudencia; pero, eso sí, con toda decisión.

En esta misma línea, Savio contribuyó a dar impulso a la industria química pesada, organizando los grupos químicos de Río Tercero, José de la Quintana y Tucumán; propició una política de permanente intercambio científico y tecnológico con entidades de la industria mecánica nacional; impulsó decididamente la explotación minera, con la exigencia de que la demanda argentina debía ser cubierta con recursos del subsuelo nacional”<sup>352</sup>.

“Su actividad incesante y entusiasta para con la gran obra cívico militar de su vida, lo llevó a proponer, en el campo de la Investigación y Desarrollo Nuclear, un proyecto de su autoría - elevado al Senado Nacional el 12 septiembre de 1946 - para crear un Instituto de Investigaciones Físicas, cuyo objeto era justamente “conformar una raza de investigadores y tecnólogos tal, que funcionara como soporte intelectual de la futura tecnología nacional”. Esta iniciativa fructificó, y casi dos años después de su muerte (acaecida el 31 de julio de 1948), se creó la Dirección General de Energía Atómica, antecedente directo de la actual Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA)”<sup>353</sup>.

<sup>352</sup> CORBIÈRE, Emilio J. *Perfiles. Pionero de la Industrialización argentina*. Op. cit.

<sup>353</sup> BAEZ, Gualterio M. *La Industria nacional*. Op. cit.

La acción de Savio no terminó en el rechazo, con su prédica incesante sembró en el entonces Coronel Perón la necesidad del desarrollo científico. Con el advenimiento del gobierno de Perón, las vicisitudes políticas fueron separando al pensamiento científico de la universidad y del gobierno, pero había estallado la primera bomba atómica en Japón, significando el fin de la segunda guerra, existía entonces en las conciencias de las autoridades nacionales la necesidad de dominar el átomo. Aunque nadie sabía bien que era, si se sabía que era importante, Perón quería usarlo para el desarrollo argentino.

Fue entonces, con la llegada después de la segunda guerra mundial de los técnicos alemanes que desarrollaron las construcciones aeronáuticas en el País, que llegó a la Argentina el científico alemán Dr. Ronald Richter. El Dr. Richter convenció al Presidente Perón y al Ministro Mendé que estaba en condiciones de “Controlar una Reacción Termo Nuclear”. Perón aceptó el proyecto de Richter, pero nombró a cargo del mismo a un hombre de su confianza desde la época del GOE, el Coronel Enrique González. Se crea entonces el 31 de mayo de 1950 la Comisión Nacional de Energía Atómica, órgano interministerial, juntamente con la Dirección de Energía Atómica y la Planta Bariloche. La Dirección, órgano ejecutor, estaba a cargo del Coronel González y tenía responsabilidades de promover el desarrollo nuclear argentino. Paralelo a las actividades de la Isla Huemul a cargo del Dr. Richter, el Coronel González promovió, desde la Dirección de Energía Atómica, el desarrollo de una vasta actividad de investigación en el campo nuclear. Lamentablemente, el proyecto Huemul no tuvo los resultados esperados y debió ser reconsiderado integralmente. No todo fue en vano, la semilla ya estaba sembrada y germinó, a instancia del Coronel González. Es así que, bajo la dirección del Capitán de Navío Iraolagoitia, se continuó con la actividad nuclear, tanto en Buenos Aires como en Bariloche. Aprovechando todo el material comprado para la Isla Huemul, mucho ni siquiera desembalado, se crea el Centro Atómico Bariloche.

“Designado Savio director general de Fabricaciones Militares, su primera preocupación fue el desarrollo de los yacimientos ferríferos de la Sierra de Zapla en el norte argentino, y produciendo azufre para uso industrial en Mina La Casualidad, en la Puna. El 20 de septiembre de 1945, procedió a encender personalmente el horno número uno de Altos Hornos de Zapla y el 11 de octubre de ese mismo año, al obtener la primera colada de arrabio señaló: ‘Allá en Jujuy, en un pueblecito lejano, un chorro brillante de hierro nos ilumina el camino ancho de la Argentina. Que su luz no se apague nunca: ¡Sigamos su luz!’”<sup>354</sup>.

De ese modo, al revés que, en el caso anglosajón, la industria pesada logística en la Argentina se inició por el impulso del Ejército, y no de las empresas civiles. Obviamente estos planes, incluida la estrategia argentina de extensión territorial al proyectarse de forma permanente en el continente antártico, no debían ser del agrado del Hégemon imperialista liberal anglosajón, que tomará sus medidas para contrarrestarlas.

---

<sup>354</sup> CORBIÈRE, Emilio J. *Perfiles. Pionero de la Industrialización argentina*. Op. cit.

No obstante, es de reseñar que, la Armada a mediados del siglo XX recibió en varias oportunidades diversos buques, como cruceros, destructores, buques de desembarco y submarinos de las US Navy. También obtuvo buques de diseño inglés, lo cual contradecía la búsqueda independencia en I+D y capacidad de construcción (logística) nacional argentina, a la vez que favorecía uno de los principios de la política anglosajona:

“Vender armamento naval y proveer asistencia naval militar a los países de segundo orden”.





## **Capítulo 5**

# **De la técnica logística militar**



A lo largo de la historia miles de libros se han escrito sobre las guerras y sobre los hombres que las han dirigido, así como sobre las leyes y principios de la conducción exitosa de las mismas. Pero, prácticamente el cien por cien de estos libros ha hecho hincapié bien en la conducción de la guerra a alto nivel (Estrategia), o en la conducción de las diferentes y numerosas batallas de la historia (Táctica), dejando de lado la tercera de las ciencias militares que conforman la trinidad del poder militar: la Logística.

Numerosas afirmaciones de grandes mandos e investigadores militares así lo confirman, la historia militar presta mucha más atención a las brillantes hazañas guerreras, sin detenerse a considerar en qué se sustentan dichas acciones:

“Cuando el Oriente Medio comenzó a calentarse pareció que era el momento para sacar algunos libros de historia sobre operaciones militares en el desierto... pero no había nada de logística. La logística no es un best-seller”<sup>355</sup>.

“No tengo ni idea de qué esta logística de la que Marshall siempre está hablando, pero me gustaría tener alguna”<sup>356</sup>.

“El ojo está fijo en las brigadas de combate a medida que se mueven en medio del humo; en el enjambre de figuras del enemigo... la larga línea de comunicaciones es imperceptible. La fiera gloria que se exhibe en las bayonetas rojas y triunfales deslumbra al observador, y éste tampoco se preocupa de dirigir su vista más allá, hacia donde a lo largo de miles de kilómetros de vías férreas, carreteras y ríos, los convoyes avanzan lentamente hacia el frente en inadvertida sucesión”<sup>357</sup>.

Asimismo, y resulta de puro sentido común, los grandes teóricos militares han resaltado en todo tiempo la tremenda importancia de la Logística en el arte militar:

“Recurriendo a un símil diremos que la logística es para las Fuerzas Armadas lo que el arco es para la flecha, sin aquél ésta deja de constituir una amenaza. Cuando un ejército carece de una logística que potencie sus posibilidades de actuación, dejará de ser operativo en un plazo muy corto de tiempo”<sup>358</sup>.

“Si el ejército enemigo tiene en su campo una medida de grano, tened veinte en el vuestro; si vuestro enemigo tiene ciento veinte libras de forraje para sus caballos, tened dos mil cuatrocientas para los vuestros”<sup>359</sup>.

<sup>355</sup> BALLOU, R. H. *Logística: Administración de la cadena de suministro*. Weatherhead School of Management. México: Pearson Educación, 2004, p. 111.

<sup>356</sup> ROBERT DEBSL HEIN, I. *Dictionary of Military and Naval Quotations*. Annapolis, Md.: United States Naval Institute, 1966, p. 127.

<sup>357</sup> SANCHEZ TARRADELLAS, V.J. *La Logística. Arte sin Gloria*. Madrid: Servicio de Publicaciones del Ministerio de Defensa, 2013, p. 221.

<sup>358</sup> SALGADO ALBA, J. *Logística General y Naval Operativa*. Madrid: Editorial Naval, 1973, p. 185.

<sup>359</sup> SUN TZU. *El Arte de la Guerra*. Barcelona: Obelisco, 1999, p. 198.

“Por un clavo se perdió una herradura, por una herradura se perdió un caballo, por un caballo se perdió un jinete, por un jinete se perdió una batalla, por una batalla se perdió un reino”<sup>360</sup>.

“Dedicándose a hacer muchos cálculos se puede ganar; si se realizan pocos, la victoria es imposible. ¡Cómo merma sus posibilidades el que no hace ninguno!”<sup>361</sup>

No obstante, en las últimas décadas se ha venido prestando más atención a los factores logísticos, de tal forma que la Logística casi ha dejado de ser la “hermana pequeña” de la Estrategia y la Táctica, generando una bibliografía no muy abundante, pero de inmenso valor para los profesionales de la logística militar.

### 5.1. Definición de logística

Pero, ¿qué es esta tercera ciencia militar de la que tanto hablamos? ¿Cómo la podemos definir? El término “Logística” puede tener diferentes significados según el país y el contexto en el que se usen. Etimológicamente, Logística viene del griego “logistikós” que significa “que sabe calcular”. Otros creen que viene del latín “logista” que significa intendente o administrador de los ejércitos romanos.

En este Estado de la Cuestión la definiremos:

“Como la rama científica del arte militar que tiene por objeto prevenir y proporcionar a las Fuerzas Armadas de una nación, los medios de personal, material y servicios para satisfacer en cantidad justa, calidad apropiada, momento oportuno y lugar preciso sus necesidades en cualquier situación”<sup>362</sup>.

En el contexto militar, logística es el apoyo a la fuerza. El concepto abarca todas y cada una de las acciones dirigidas a establecer, programar, obtener, preparar, distribuir, mantener y dar servicio a los elementos - materiales y humanos- dedicados a la defensa nacional.

### 5.2. Elementos funcionales logísticos

“El seguimiento de unos planes de instrucción, y de la realización de ejercicios y maniobras llevan aparejados un empleo en servicio del material, que producirá los correspondientes consumos de elementos fungibles, desgastes por el uso, reparaciones, revisiones programadas o impuestas, ajustes, sustituciones, etc.

---

<sup>360</sup> Ibídem.

<sup>361</sup> Ibídem.

<sup>362</sup> PARDO RETORTILLO, J.P. *La ISO 9001 de la logística militar. Manual de logística militar integrada*. Cartagena: J.P. Pardo, 2008, p. 170.

Todas esas vicisitudes varias pueden clasificarse a efectos organizativos y operativos logísticos en actividades técnicas también llamadas Elementos Funcionales Logísticos. Asimismo, cada elemento funcional o actividad tiene dos funciones: la básica (definición) y las de desarrollo (aplicaciones).

Hay siete actividades técnicas o Elementos Funcionales Logísticos.

Genéricamente, suelen clasificarse en dos bloques:

1. Sostenimiento (que incluye los elementos funcionales de Mantenimiento y Abastecimiento),
2. y Servicios (que incluye los elementos funcionales de Personal, Transportes, Sanidad, Obras y Varios).

En la realidad, y en lo que al bloque de Sostenimiento se refiere, mantenimiento y abastecimiento están indisolublemente unidos por su objetivo final. Las revisiones y reparaciones a efectuar sobre el material quedarían interrumpidas si los canales de abastecimiento dejaran de funcionar, y estos carecerían de sentido sin la actividad de los talleres. Es más, un cierto porcentaje de los artículos que proporcionan los almacenes, corresponden a elementos reparables que han sido recuperados para el servicio, tras su revisión o reparación en los talleres correspondientes. En resumen, no puede hablarse del uno sin el otro<sup>363</sup>.

La mayor parte de los libros sobre logística militar histórica presentan las siguientes características fundamentales:

Sus temáticas y objeto de estudio se pueden clasificar en:

- Estudios generalistas sobre las características de la logística militar a lo largo de la historia y en los diferentes ejércitos y naciones.
- Estudios concretos sobre las características de la logística militar de una campaña o batalla concreta.

Pese a que algunos estudios han ido encaminados a la formulación de leyes y principios logísticos y organizativos de carácter universal, ningún estudio ha elaborado un cuadro completo de criterios logísticos (tanto a alto nivel como a nivel táctico) ni ha valorado dichos criterios, a fin de disponer, para el estudio de cualquier conflicto, de una herramienta lo más objetiva y empírica posible para determinar, entre otras cosas, el estado de la logísticas de los contendientes enfrentados, y la influencia que dichos factores logísticos van a tener en el resultado de la contienda.

<sup>363</sup> SALGADO ALBA, J. *Logística General y Naval Operativa*. Op. cit., p. 186.

### 5.3. Niveles de la logística militar

El análisis del Estado de la Cuestión sobre la logística militar, y el estudio de la literatura/bibliografía realizado en estos últimos meses, nos ha permitido descubrir los niveles en los que se divide la rama científica de la logística militar, que serán objeto de estudio y nos servirán de gran ayuda en nuestra fase de Análisis/Resultados para la elaboración de la tesis doctoral.

Dichos niveles son:

#### 5.3.1. Logística de alto nivel-estratégica

La Logística de Alto Nivel trata del estudio de los problemas que se plantean en los más elevados escalones de la Organización nacional: Gobierno y Ministerio de Defensa. Estos problemas versan sobre el aspecto logístico de las tres cuestiones fundamentales siguientes<sup>364</sup>:

- Preparación para la Guerra (en tiempo de paz).
- Conducción de la Guerra (en tiempo de guerra).
- Creación de la Fuerza (en paz y en guerra).

Todos ellos son problemas de producción, de carácter mixto civil-militar, directamente ligados a la Economía Nacional y sólidamente conectados con la Defensa Nacional, la Política Militar y la Estrategia.

El primero de los tres objetivos indicados: la “Preparación para la Guerra”, en su aspecto logístico, se consigue a través de un esfuerzo de previsión, que se conoce con el nombre de “Movilización Económica” y debe ser realizado en tiempo de paz.

La segunda de las cuestiones planteadas: “Apoyo logístico a la conducción de la Guerra” se alcanza mediante un esfuerzo de ejecución consistente en llevar a la práctica, llegada la guerra, los planes de movilización previstos desde la paz.

El tercero de los objetivos de la logística de Alto Nivel: “Apoyo logístico a la Creación de la Fuerza”, supone un esfuerzo de realización (Planeamiento y ejecución) para crear el instrumento operativo capaz de cumplir las misiones supremas de cada uno de los tres Ejércitos.

Durante el tiempo de paz, el país debe desarrollar la logística civil (Bases, Transporte, Líneas de comunicación, Organización, Industria, Economía y Movilización), pensando en un posible cambio a logística de guerra.

---

<sup>364</sup> Ibídem.

Cuanto más preparado esté el país para realizar este cambio en el menor tiempo posible, más posibilidades de ganar la guerra (o evitarla) tendrá, ya que la velocidad de reacción de una nación se mide por su velocidad de movilización y, si este dato es eficiente y el enemigo lo conoce, es la mejor arma disuasoria (junto con unas existentes Fuerzas Armadas de reacción, proporcionales y preparadas para repeler las amenazas estratégicamente estimadas) con la que cuenta una nación para evitar golpes de mano y conflictos planeados por el enemigo para lograr éxitos iniciales y fiar un resultado final positivo para sus intereses en una política de hechos consumados a la vez que se inician las conversaciones de paz con la comunidad internacional (confiados en que no podremos responder a tiempo y preferiremos el coste de una paz con pérdidas y sin honor, que el coste de una guerra más larga para la que se necesita tiempo, recursos, previsión y determinación).

En pocas palabras, un porcentaje significativo del triunfo o fracaso finales está ya comprometido antes del inicio de las operaciones. Es más, si las previsiones objetivas establecen la existencia de una previsión y una capacidad de respuesta de máxima eficiencia ante una agresión, hay bastantes posibilidades de que ésta no llegue a producirse, en tanto esta situación sea conocida y se mantenga estacionaria.

La adopción de un Sistema Integrado de Logística Militar debería ser una decisión estratégica del Gobierno de la nación y del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas. El diseño y la implementación de dicho sistema está influenciado por los objetivos político-estratégicos de la nación y por las diferentes necesidades que de ellos se derivan, en especial influye la geografía, los recursos y el enemigo y los aliados en todas sus facetas.

Como requisitos indispensables para una eficaz logística de alto nivel o estratégica la nación y el ejército que la defiende deben poseer una política internacional y estratégica claramente definida e independiente sobre sus perspectivas, derechos y responsabilidades moralmente legítimos en relación a su geografía terrestre, espacio marítimo y aéreo, a nivel mundial, sus recursos naturales y necesidades de desarrollo poblacionales tanto civiles como militares, y a su ethos, historia y posición entre las naciones del mundo, ya que, como decía Sun Tzu “El que no tiene conciencia clara de sus propósitos no puede enfrentar al enemigo”<sup>365</sup>, lo cual incluye:

- a. Poseer planes de acción o hipótesis sobre la cual los militares pudieran basar sus planes de operaciones, los cuales constituyen el “alma mater” de todo proyecto logístico. Todo debe girar en torno a las posibilidades logísticas del plan de operaciones militares, cómo apoyarlo y mantenerlo para conseguir la victoria y el objetivo.

<sup>365</sup> SUN TZU. *El Arte de la Guerra*. Op. cit., p. 200.

- b. Poseer una visión y comprensión global de su situación y por lo tanto de sus necesidades, a fin de contar con una eficaz y eficiente Planificación Logística. Esto se logra, como explicaba Sun Tzu:

“Dedicándose a hacer muchos cálculos se puede ganar; si se realizan pocos, la victoria es imposible. ¡Cómo merma sus posibilidades el que no hace ninguno!”<sup>366</sup>

- c. Poseer una perspectiva geopolítica y por lo tanto una política internacional propia, ya que:

“No existe ni ha existido en las relaciones internacionales un vacío geopolítico o una ausencia de propuesta geopolítica. Cuando una comunidad o estado no la ha tenido, es simplemente porque se ha adherido o cobijado en el avance geopolítico de una potencia o actor internacional mayor”<sup>367</sup>.

- d. Poseer planes activos sobre la política internacional y sobre las orientaciones, por lo menos, que rigen sus decisiones o designios. De tal manera que, en política internacional, no se viva respondiendo a las medidas que toman otros países con referencia a nosotros.

- e. Poseer siempre una idea propia que nos conduzca, por lo menos a lo largo de los tiempos, con una dirección conforme y congruente. No dedicarse a tapar los agujeros que nos hagan las distintas medidas que tomasen los demás países. El objetivo último es tener y llevar la iniciativa propia<sup>368</sup>.

- f. Tener en cuenta que las nuevas guerras “totales” requieren de todas las fuerzas morales y materiales de la nación. Esta doctrina, marcada por un fuerte nacionalismo, supone la construcción y mantenimiento de una industria nacional, ya que:

“Solo es libre el país que es capaz de fabricar sus propias armas, que mantenga a un ejército profesional y bien abastecido, pero (y aquí entra también el aspecto de Justicia Social peronista), de que el Estado promulgue leyes sociales que no exploten al trabajador, ya que un obrero explotado no será nunca un buen soldado ni defenderá su patria si no la considera propia, por lo cual hay que garantizar la educación y salud de los trabajadores, para poder contar luego con soldados sanos y alfabetizados”<sup>369</sup>.

Lo nacional con apoyo popular.

---

<sup>366</sup> Ibídem.

<sup>367</sup> LARRIERA, A.M. *Malvinas, Antártida y Atlántico Sur*. Op. cit., p. 149.

<sup>368</sup> Ibídem.

<sup>369</sup> MATEO, Graciela y CARRERAS DOALLO, Ximena A. *La economía social en la Argentina peronista (1946-1955)*. Op. cit., p. 99.



- g. Poseer un Estado soberano económicamente para financiar la guerra, y la realización de censos para conocer la cantidad y calidad de sus habitantes e industria<sup>370</sup>.

### 5.3.2. Logística pura. Leyes principales

Aquella parte de la Logística general que consiste en una investigación teórica y racional conducente a establecer los principios y leyes fundamentales que rigen la actividad logística<sup>371</sup>.

El campo que abarca es muy extenso. Los temas de mayor interés comprenden: la formulación de principios logísticos, el análisis de las campañas clásicas desde el punto de vista logístico, la relación de la logística con otras ciencias afines, y el encuadre de la logística dentro de la estructura de la guerra.

“Por ser la guerra, en cualquiera de sus categorías, un choque violento de voluntades en oposición, su conducción exige actos de poder realizados mediante el empleo de elementos adecuados. Estos “elementos de poder”, instrumentos activos de la conducción de la guerra, pueden clasificarse en cinco tipos esenciales: políticos, económicos, militares, psicológicos y tecnológicos. Cada uno de estos elementos se combina con los demás y se influyen mutuamente en una acción de conjunto.

El poder militar puede concebirse, a su vez, integrado por tres factores diferenciados e interdependientes: el factor estratégico, el táctico y el logístico, los cuales están condicionados por dos capacidades: la capacidad de información, de la que dependerá el acierto en las decisiones, y la capacidad de comunicación, de la que dependerá el acierto en la ejecución.

Tenemos, pues, que la logística, en su aspecto militar, queda enmarcada dentro de la estructura de guerra como uno de los factores del poder militar sujeto a las capacidades de información y comunicación. Como por otra parte, en su aspecto científico, la logística se encuentra soportada por la economía, la organización y la administración, podemos llegar a plasmar gráficamente la posición de la logística dentro del esquema general de la estructura de la guerra<sup>372</sup>.

En consonancia con los campos que abarca esta parte de la rama científica de la logística militar, el análisis del Estado de la Cuestión sobre la logística militar, y el estudio de la literatura/bibliografía al respecto realizado en estos últimos meses, nos ha permitido elaborar una serie de Leyes Principales de la logística militar, que serán objeto de estudio y nos servirán de gran ayuda en nuestra fase de Análisis/Resultados para la elaboración de la tesis doctoral. Dichas Leyes Principales son<sup>373</sup>:

<sup>370</sup> Ibídem.

<sup>371</sup> SALGADO ALBA, J. *Logística General y Naval Operativa*. Op. cit., pp. 189-190.

<sup>372</sup> Ibídem.

<sup>373</sup> PARDO RETORTILLO, J.P. *La ISO 9001 de la logística militar*. Op. cit., p. 172.

### a) Principio de Interdependencia

“La lucha en la guerra no lo es de elementos aislados, sino que forma un todo completamente organizado” (Clausewitz).

“Unidos seréis fuertes, separados soportaréis las derrotas que a vuestros pueblos destruirán” (Gengis Kan).

La guerra es un sistema, existe una gran interdependencia entre sus partes: Estrategia, táctica y logística son inseparables en el terreno militar del mismo modo que economía, defensa y sociedad lo son en el ámbito nacional. De este modo, la formulación de una teoría logística ha de basarse en unas hipótesis o doctrina previas sobre la estrategia que la dirige y la táctica a aplicar. Se deduce de la propia definición de logística. Si hay un cambio en las necesidades, la logística debe cambiar también, todo planteamiento táctico-estratégico tiene un planteamiento logístico, así pues, siempre que varíe un plan táctico o estratégico, debe variar el plan logístico adherido a él. Pero no es menos cierto que la logística constituye los nueve décimos de la guerra y que cuando ésta dice “no”, el plan estratégico-táctico debe cambiar también<sup>374</sup>.

Aprender que no se trata de Estrategia, Táctica o Logística de forma independiente, sino que forman un todo en el que cada una de las partes es importante. Las tres partes de la guerra como “sistema” sirven a la realidad: hay que saber ver la realidad del momento, del enemigo, de las circunstancias y actuar las tres de forma conjunta y al mismo nivel, sin interferirse ni despreciarse.

No menospreciar nada, es un error que se paga muy caro. Fomentar la unidad, el respeto mutuo y la cooperación con las otras ciencias y ejércitos, así como por las personas que trabajan en otros procesos.

Las estructuras y competencias deben estar claras en todo momento, las transferencias de “poder de decisión” deben realizarse con generosidad y prontitud, mirando el bien común de la operación, sobre todo en organizaciones creadas para situaciones especiales y con una duración limitada y concreta; no deben alargarse en el tiempo más de lo necesario.

Muchas veces olvidada es la interdependencia existente entre el sector civil (industria y universidad) y militar, cuya cooperación, tanto a nivel nacional como internacional, es necesaria y muchas veces decisiva para el logro de los objetivos militares. Se debe escuchar y aprender de los consejos y experiencia de las empresas del sector civil para su aplicación a la logística de la campaña militar. Es preciso disponer, ya en tiempo de paz, de acuerdos de colaboración

---

<sup>374</sup> U.S. Army War College. *How the Army Runs: A Senior Leader Reference Handbook*, 2011–2012. Lulu.com, 2013, p. 101; United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations. Joint Pub 4-0* [en línea]. 27-01-1995. [Consulta: 09-12-16]. Disponible en <[http://www.bits.de/NRANEU/others/jp-doctrine/jp4\\_0%2895%29.pdf](http://www.bits.de/NRANEU/others/jp-doctrine/jp4_0%2895%29.pdf)>.

estratégica con entidades y empresas civiles, que prevean su empleo y grado de activación en las amenazas internas o externas de la Nación.

Se debe impulsar una eficiente comunicación interna mediante la creación de comités y reuniones a todos los niveles entre los sectores militar (a nivel estratégico, táctico y logístico) y civil, así como favorecer la estandarización, cooperación y el carácter multinacional de métodos, medios, recursos y procedimientos.

### **b) Principio de Vulnerabilidades Logísticas<sup>375</sup>**

No se debe entrar en el terreno de las vulnerabilidades logísticas, conocerse y conocer al enemigo, y establecer el desarrollo industrial y la organización logística de forma principal basándose en aquellos recursos de los que dispone el país en abundancia, o en todo caso aprovisionarse de países aliados, pero en proporciones o porcentajes que no nos pongan en posición de dependencia logística, y nunca aprovisionarse de países o zonas hostiles o enemigas a nuestros intereses o idiosincrasia.

Las principales vulnerabilidades logísticas son, entre otras a: la capacidad para transformar una logística de paz a una de guerra (industria, economía, movilización, ...), el grado de nacionalización o autodependencia de los recursos y de la industria, así como su desarrollo y crecimiento logísticamente orientado, el grado de formación y experiencia del personal logístico, y por último el desarrollo de la I+D, haciendo copartícipes de este desarrollo a la industria y la universidad nacionales. La movilización del material debe preceder a la del personal, ya que los plazos de entrega son mayores.

La movilización nacional (en especial la industrial), como parte de la logística militar, también está afectada por la acción del enemigo. Por lo tanto, la nación debe establecer, documentar, implementar y mantener un sistema de Seguridad Estratégica de los medios logísticos o factores de producción, y mejorar continuamente su eficacia, de forma que se garantice la máxima invulnerabilidad del núcleo fundamental de la infraestructura económico-industrial de la nación, mediante el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Una eficaz descentralización, dispersión y ocultamiento de industrias bélicas básicas que dificulte la destrucción de todo nuestro tejido industrial por parte del enemigo (protección bajo tierra de plantas esenciales de energía, etc...). También se debe planificar la seguridad de las reservas estratégicas de movilización y aquellas otras que se determinen como imprescindibles.

<sup>375</sup> YANIZ VELASCO, A. *La Logística Militar Integrada*. Madrid: Servicio de Publicaciones del EME, 1988, p. 203; U.S. Army War College. *How the Army Runs*. Op. cit., pp. 103-104; United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.

- Planes de comunicaciones y enlaces de seguridad.
- Prestar especial atención al diseño de armamento procurando que multitud de componentes se puedan fabricar por pequeños talleres dispersos y luego transportados y ensamblados finalmente en otra industria (para esto es imprescindible prever unos elementos de distribución con la adecuada flexibilidad y duplicidad).
- Diseñar la defensa de la movilización económica, teniendo en cuenta las necesidades de reconstrucción nacional básicas a cubrir (alimentación, sanidad, suministro de agua, luz, energía, transportes, comunicaciones, fabricación de equipo militar, etc...).
- Establecer las vías normales y de emergencia que garanticen la disponibilidad de dichos medios logísticos o factores de producción.
- La ley estratégica del secreto debe regir aquellos procedimientos de contratación en los que la importancia del material justifique un carácter restrictivo al principio contractual de promover la máxima concurrencia. Se debe implantar un procedimiento de otorgamiento de acreditaciones de seguridad a determinados niveles que garantice el adecuado control de seguridad por parte de la administración.
- La red de almacenes logísticos, como parte de la logística militar, también está afectada por la acción del enemigo. Por lo tanto, se debe desarrollar dicha red atendiendo a una eficaz dispersión de almacenes que dificulte la destrucción de todos nuestros stocks por parte del enemigo, en especial de aquellos que contengan los repuestos considerados vitales para mantener los plazos de operatividad estratégica-táctica marcada por los mandos militares.
- La logística de la nación, basada en las particularidades orográficas, sociales e históricas de la misma, debe ser diferente a las logísticas de las posibles naciones enemigas, a fin de dificultar su uso por parte del enemigo y hacer más difícil una hipotética invasión. En particular las Líneas de Comunicación (ferrocarril) deben tener un ancho de vía distinto (disponiendo de plataformas multimodales donde se efectúe el cambio de ancho de forma rápida a fin de facilitar los movimientos logísticos en tiempo de paz, previendo su control y destrucción según la fase del conflicto); los combustibles deben, en la medida de lo posible, ser distintos; los transportes deben tener particularidades técnicas que los hagan incompatibles con los del enemigo; las medidas utilizadas deben divergir de los estándares enemigos, etc.
- Tanto para el caso de tiempo nulo o escaso para llevar a cabo una movilización, se deben adoptar medidas, más o menos radicales, tendentes a mantener un estado de alerta o "alistamiento permanente" en ciertos sectores de la producción nacional, para conseguir un paso

automático de cierto número de unidades productivas y empresas de servicios de su situación normal de paz a la de guerra.

Desde el punto de vista de las necesidades militares, esto es especialmente importante para las industrias que produzcan los siguientes equipos o armamentos:

- Armamento convencional, que cubra la dotación de las fuerzas armadas en tiempo de paz, y el auto suministro continuado en el caso de un enfrentamiento localizado.
- Grandes pedidos de elementos con un precio unitario bajo. Ejemplos típicos son los artículos consumidos durante la prestación del servicio militar: prendas de equipo personal, conservas alimenticias, municiones reglamentarias, etc.; o los precisos para el funcionamiento normal de unidades y organismos: menaje, material de oficina, mobiliario, etc.
- Series industrialmente considerables de elementos con un costo medio. Entre ellos podemos mencionar: autobuses para transporte de personal, equipos de comunicaciones militarizados, paracaídas, vehículos ligeros, etc.<sup>376</sup>

Una regla básica para evitar incumplir el principio de vulnerabilidades logísticas, así como en el principio de economía de esfuerzos, es que no se debe adquirir o fabricar algo que luego no se pueda mantener y/o abastecer con los recursos logísticos disponibles.

Conseguir la mayor participación posible de la industria nacional en la obtención de los objetivos de la fuerza y los medios de apoyo, es decir, tratar de conseguir la máxima independencia logística tanto en los recursos como en la industria bélica. El límite de la nacionalización está condicionado siempre por nuestra capacidad de recursos naturales, el nivel de nuestra tecnología, el elevado coste que supone la capacitación de la Industria y la falta de rentabilidad debida a lo reducido de las series. La proporción normal podría ser de un 70% nacional y un 30% extranjero, pero en todo caso nunca se deberá bajar del 60% nacional. El único medio de potenciar la industria nacional a fin de hacerla más independiente del extranjero es potenciar el departamento de I+D. Esto nos dará la ventaja tecnológica a la vez que independencia logística, lo cual es una de las bases fundamentales del éxito en la guerra.

Se debe disponer del personal adecuado en cantidad y calidad (formación), evitando el desconocimiento por los profesionales logísticos de todo el potencial del sistema logístico nacional, para ello se deben profesionalizar al máximo estas tareas, favoreciendo políticas de personal que favorezcan la permanencia en los destinos logísticos. La formación debe ser abierta a criterios útiles civiles y militares, continuada y permanente,

<sup>376</sup> YANIZ VELASCO, A. *La Logística Militar Integrada*. Op. cit., p. 203; U.S. Army War College. *How the Army Runs*. Op. cit., p. 107; United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.

favoreciendo la visión comercial y la seguridad militar. Se deben realizar aplicaciones informáticas y ejercicios con asiduidad, las unidades logísticas de todo tipo y nivel operativo deben poseer una experiencia en la resolución y tratamiento de problemas logísticos militares, fruto de ejercicios regulares sobre abastecimientos y de profundos y continuados estudios y observaciones (campañas y guerras recientes...).

Importante también es la formación del personal utilizador a fin de garantizar al máximo que el material se use de acuerdo a los procedimientos y normas de empleo correcto, porque de otro modo las averías producidas alterarían las previsiones en las que se basó la fijación del plan de sostenimiento, para lo cual se debe llevar un seguimiento y control del cumplimiento de dichos procedimientos.

### **c) Principio de Mando y Coordinación Único<sup>377</sup>**

Debe existir un mando único en toda la cadena de apoyo logístico (y en cada nivel de la cadena), que controle la totalidad del ciclo, desde la determinación de necesidades, pasando por la obtención, el almacenamiento y la distribución final hasta las unidades.

El apoyo logístico de una fuerza es responsabilidad del mando. El mando es el que toma la decisión de una línea de acción. Es el responsable de coordinar las acciones logísticas componentes, fijando a cada uno de ellos una intensidad determinada, una dirección conveniente y un ritmo adecuado, para que su resultante (el esfuerzo logístico) cumpla los requisitos de cantidad, calidad, momento y lugar adecuados.

El mando debe evitar la “pusilanimidad logística”, el jefe debe “tirar” de su logística, obligándola a estirarse, pero teniendo muy claras sus limitaciones, para lo cual debe conocer muy bien las posibilidades y las debilidades del entramado logístico, y siempre deberá vigilar para que no se alcancen los puntos de rotura.

Se debe potenciar la formación y capacitación de “gestión” del mando, es decir, en una mejor administración de los recursos, saber dónde están y aplicar en cada momento los justos y necesarios, ya que cada vez adquiere más importancia en el contexto de las operaciones militares multinacionales.

---

<sup>377</sup> SALGADO ALBA, J. *Logística General y Naval Operativa*. Op. cit., p. 191; U.S. Army War College. *How the Army Runs*. Op. cit., pp. 110-111; United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.

**d) Principio de Economía de Fuerzas<sup>378</sup>**

“Por un clavo se perdió una herradura, por una herradura se perdió un caballo, por un caballo se perdió un jinete, por un jinete se perdió una batalla, por una batalla se perdió un reino” (Sun Tzu).

Hay que optimizar la utilización de los recursos para poder maximizar la satisfacción de su empleo. La economía debe inspirar toda la acción logística, tanto en el planteamiento como en la ejecución.

El binomio eficacia-coste (mayor eficacia con el menor coste posible) es el objetivo prioritario que persigue la necesaria coordinación logística entre las partes militares y civiles de una nación: aumentar la eficiencia consiguiendo ahorro de costes (por ejemplo, con economías de escala y eliminación de duplicaciones), usando para ello los más modernos métodos de gestión (management) y obtención de todo tipo de medios y recursos. La auténtica economía de recursos requiere una cuidadosa planificación y construcción de niveles para suministrar dichos recursos, basados en el tipo de amenaza y la duración de la misma, pero el exceso de stock reduce la flexibilidad y el correcto y necesario equilibrio de recursos.

Se debe buscar el establecimiento de cadenas de producción rentables, se cerraría así el círculo estrategia-logística-industria-logística-estrategia, con un óptimo aprovechamiento de las oportunidades que brinda. Todo esto debe hacerse sin olvidar nunca que el fin último de cualquier planeamiento militar es conseguir la operatividad de las Unidades. Asimismo, para facilitar la financiación de la obtención se debe contemplar la participación en el proyecto de otras naciones con necesidades similares, potenciando el aspecto comercial y de marketing de nuestras ofertas, transformándolos en un arma estratégica garante de nuestra seguridad.

Un aspecto grave en los preparativos es la no adecuación entre fines y medios:

“El Estado Mayor alemán abandona los criterios racionales; más que reducir sus objetivos para adaptarlos a sus limitados medios, se persuadió de que los cálculos iniciales eran excesivos y de que los objetivos no eran tan difíciles”<sup>379</sup>.

Se deben destinar los medios adecuados para el logro del fin propuesto, los justos y necesarios, no por exceso porque sería un despilfarro, y mucho menos por defecto, con lo cual no se lograría el objetivo y sería un despilfarro aún mayor.

<sup>378</sup> SALGADO ALBA, J. *Logística General y Naval Operativa*. Op. cit., p. 191; U.S. Army War College. *How the Army Runs*. Op. cit., pp. 110-111; United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.

<sup>379</sup> VAN CREVELD, M. *Los abastecimientos en la guerra*. Madrid: Ediciones Ejército, 1985, p. 144.

La economía de fuerzas se debe aplicar también en los procedimientos (por ejemplo: realizar el mantenimiento mínimo imprescindible, no mantener en exceso los equipos, etc.).

#### **e) Principio de Previsión<sup>380</sup>**

“Resolver las dificultades consiste en pensar en ellas antes de que se presenten” (Sun Tzu).

La logística es ciencia de preparación para la guerra y su éxito se basa en la previsión, la más preciada cualidad de un logístico ha de ser la previsión. Se deben plantear una y otra vez los problemas logísticos para ofrecer nuevas soluciones, novedosas y adecuadas al momento actual y a las circunstancias. Esto incluye incluso el pre-despliegue de recursos en zonas sensibles o a lo largo de la cadena de suministro, así como la asignación de prioridades según las fases de paz-guerra. También se deben prever las reservas estratégicas y operacionales de guerra.

Entre los factores más importantes a tener en cuenta para una buena previsión están: tener una buena capacidad de información, tener presente que “no hay plan que resista la fricción”, tener una buena gestión de mantenimiento y renovación de sistemas y unidades, nunca obtener lo que no se pueda apoyar con los recursos previsibles, etc.

#### **f) Principio de Homogeneidad<sup>381</sup>**

Cuenta mayor variedad de equipos, cuanta mayor variedad de armas, o de ejércitos con métodos, equipos y materiales diferentes, habrá mayor fricción y la logística será un caos imposible de solucionar. Existirá duplicidad de equipos de mantenimiento, se necesitarán el doble de recursos y una mayor atomización que no resultará en un mayor beneficio del apoyo logístico.

La necesaria estandarización, homogeneización, unificación, normalización, homologación y catalogación, en todos los procesos, niveles, factores y recursos (humanos, materiales...), junto con la necesaria coordinación logística, constituyen la base para un uso flexible y eficiente de toda la capacidad de apoyo logístico de la nación o naciones aliadas, y contribuye de manera muy importante al logro final de los objetivos militares.

Es fruto de la creciente complejidad tecnológica, con ello aumentan las posibilidades de fallos y averías y la vulnerabilidad. Si la cadena logística no

---

<sup>380</sup> SALGADO ALBA, J. *Logística General y Naval Operativa*. Op. cit., p. 192; U.S. Army War College. *How the Army Runs*. Op. cit. p. 113; United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.

<sup>381</sup> VAN CREVELD, M. *Los abastecimientos en la guerra*. Op.cit., p. 145; United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.



está a la altura de esa mayor complejidad, el sistema no funciona. Es la “Ley de Reducción de Rendimientos”: a mayor fricción menor rendimiento, la fricción con una máquina moderna (humana o mecánica) crece en proporción al número de sus componentes, solo una pequeña fracción de la capacidad teórica máxima de los medios de transporte puede utilizarse en la práctica. Hay que tener en cuenta el “desgaste” de la guerra, no es solo aritmética<sup>382</sup>.

Una solución consiste en homogeneizar el despliegue de las tropas para favorecer la posterior distribución de armas y pertrechos de todo tipo. Pensar globalmente, actuar localmente. Como la distribución de armas y municiones dentro del Ejército Alemán en la segunda guerra mundial, cada cuerpo especial o parte del ejército estaba dotado del mismo modelo de arma, pese a la gran variedad que existía, se lograba una optimización de la distribución (grupaje o consolidación de cajas de municiones, etc.) al conocer por la disposición de las unidades qué tipo de munición se les debía enviar por su tipo de armas.

“La especialización de determinados centros en alguna tecnología avanzada, es otra herramienta de homogeneidad que permitirá que se cubran todas las áreas que se consideren de interés, y se eviten las duplicidades de trabajos y de compra de equipos”<sup>383</sup>.

#### **g) Principio de Información<sup>384</sup>**

“Si a la vez ignoras todo del enemigo y de ti mismo, es seguro que estás en peligro en cada batalla. A estos hombres se les llama “locos criminales”. ¿Qué pueden esperar, sino la derrota?” (Sun Tzu).

Realizar estudios preliminares, exhaustivos en alcance y profundidad, de las necesidades de medios logísticos o de factores de producción, no solo de una opción sino de todas las alternativas. (condiciones generales, volumen de suministro, características y actuaciones, pruebas, recepción, garantías, importe, ofertas, relaciones administración-contrata, programa de desarrollo de los trabajos, obligaciones legales, aspectos, costes e impactos medioambientales, en situaciones normales y de emergencia, etc.).

Se deben tener realizadas de antemano (previsión) unas fichas logísticas de buques, vehículos, aeronaves, puertos de embarque o descarga de mercancías logísticas. Nada puede hacerse en logística sin la información previamente acopiada (Ej: cuanto combustible consume un barco, comida, agua, ...). Los datos se saben por la experiencia o por estudios.

La información debe reunir las siguientes características: que sea veraz, que sea reciente, actualizada permanentemente y que se obtenga de manera puntual, y por último, que sea lo más micro posible, lo más detallista posible;

<sup>382</sup> VAN CREVELD, M. *Los abastecimientos en la guerra*. Op.cit., p. 145.

<sup>383</sup> YANIZ VELASCO, A. *La Logística Militar Integrada*. Op. cit., p. 207.

<sup>384</sup> U.S. Army War College. *How the Army Runs*. Op. cit., p. 114; United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.

sobre todo al objeto de conocer hasta el último extremo las barreras técnicas. La información tiene el 60% de la importancia de una operación militar o comercial. Asimismo, dicha información debe estar en todo tiempo accesible para todos los mandos y niveles de la cadena logística. Los procesos de transformación y desarrollo logísticos deben ser continuos en el tiempo, tanto en paz como en todo el espectro posible de operaciones.

La gama de información está básicamente expuesta en las fichas logísticas y los informes de estado mayor, es importante de manera especial la información moral y de idiosincrasia del enemigo. Hay que aprender de la experiencia extranjera en cuestiones logísticas y también de nuestra propia experiencia.

### **5.3.3. Logística operativa-táctica. Factores principales**

Estudia los problemas logísticos que se producen en el nivel de las fuerzas de combate.

Trata de los problemas provocados, en tiempo de paz, por la necesidad de “preparación de la fuerza” y, en tiempo de guerra, por la “conducción de las operaciones”, su resolución debe basarse, principalmente en la aplicación de los principios de objetivo, control y coordinación.

La naturaleza de los problemas logísticos operativos depende, en primer lugar, de las características de la Fuerza que se trata de “preparar” o de “conducir” y en segundo término de las condiciones del medio en que dicha fuerza está llamada a operar. Estos problemas tienen un carácter esencial de consumo y de distribución de medios, y su solución es de responsabilidad militar. Responde al fin inmediato de la logística (proporcionar medios a las fuerzas armadas).

En consonancia con los campos que abarca esta parte de la rama científica de la logística militar, el análisis del Estado de la Cuestión sobre la logística militar, y el estudio de la literatura/bibliografía al respecto realizado en estos últimos meses, nos ha permitido elaborar una serie de factores que suelen ser los causantes de problemas a nivel de logística operativa o táctica, que serán objeto de estudio y nos servirán de gran ayuda en nuestra fase de Análisis/Resultados para la elaboración de la tesis doctoral.

Dichos factores que toda Organización, Plan Logístico y el Estado Mayor que lo elabora deben cumplir son<sup>385</sup>:

---

<sup>385</sup> PARDO RETORTILLO, J.P. *La ISO 9001 de la logística militar*. Op. cit., pp. 176-177.

## 1. Mecanismos de Control<sup>386</sup>

### a) De los productos o recursos:

- Disponer de un organismo centralizado para la realización de estudios comparativos profundos entre las diferentes alternativas analizando sus repercusiones, desarrollando el marco financiero y temporal del apoyo logístico (coste de adquisición y de sostenimiento, coste de repuestos iniciales, importe total y posibles formas de pago legales, pruebas, etc.) durante todo su ciclo de vida, así como la preparación de la fase contractual, elección de la forma de contratación óptima en tiempo operativo y forma legal, y la realización, si procede, de las pruebas y ensayos con prototipos, y el posible destino, costes o beneficios de las piezas o productos que lo componen en cada una de sus fases de dicho ciclo de vida. En una palabra, prever la eliminación de todo o parte de la unidad y las ventajas y desventajas de los posibles usos alternativos.
- Disponer de criterios operativos de discriminación (según su urgencia y prioridad), así como de todos los *ratios* operativos que se consideren imprescindibles (por ejemplo: ratio de retorno, etc.) de todos los productos o recursos, esto facilitará y determinará su posterior tratamiento a lo largo de todo el ciclo logístico.
- El fracaso de mantener un sistema controlado de pre-despliegue y distribución causa una inflación del uso de las prioridades y la pérdida de control logístico<sup>387</sup>.

### b) Del tiempo:

- Evitar un tratamiento precipitado o incorrecto de la Determinación de Necesidades, ya que las cláusulas y prescripciones técnicas que se determinen en ella, van a ser las únicas exigibles posteriormente a la empresa adjudicataria.
- Se debe implantar un procedimiento que facilite el establecimiento de una programación logística a medio plazo (cinco años), basada en los datos acumulados en el historial de cada sistema. Sólo los proyectos a medio-largo plazo (cinco años) son rentables para el sector empresarial.

<sup>386</sup> YANIZ VELASCO, A. *La Logística Militar Integrada*. Op. cit., p. 208; United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.

<sup>387</sup> PARDO RETORTILLO, J.P. *La ISO 9001 de la logística militar*. Op. cit., p. 177; United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.

- Ya que el tiempo (y el coste) de la actuación del armamento en servicio es muy inferior al que requiere su sostenimiento, por lo tanto, se debe programar el empleo de los medios en base a conseguir un elevado coeficiente de utilización, ya que, de otro modo, gran parte del costo de adquisición quedaría sin amortizar; sin entrar en las repercusiones positivas y prioritarias que ello tendría sobre el entrenamiento, la operatividad y la moral de las fuerzas.

**c) Del tráfico:**

Disponer de un organismo centralizado que consista en planear previamente, ordenar, coordinar y controlar continuamente el ritmo (reteniéndolo, almacenándolo, desviándolo o acelerándolo) del movimiento de mercancías, vehículos y personal a lo largo de las líneas, redes y sistemas de transporte (Regulación) de modo que puedan apoyarse mutuamente en el tiempo y en el espacio (Integración), para aumentar considerablemente la capacidad del Sistema de Transporte. Esta función es fundamental en todo transporte combinado al objeto de evitar congestiones, confusiones, vacíos, interferencias, embotellamientos en las terminales, demoras, etc., que harían ineficaz dicho sistema.

**d) De los proveedores:**

- Evitar que el control de los procesos recaiga en el contratista, el cual tenderá a cumplimentar al mínimo nivel los aspectos formales y lograr una firma prematura al agotar los plazos fijados en el contrato.
- Evitar y prestar especial atención a los contactos directos entre el órgano de planeamiento y los contratistas, ya que, sin la intervención del órgano contratante, aquellos pueden pretender alcanzar acuerdos tácticos sobre aspectos contractuales que sólo en lugar y forma adecuados deben tratarse. (cláusulas leoninas, limitaciones de utilización contra terceros, etc.).

**e) De los procedimientos de trabajo:**

- Según el tipo de producto o recurso a adquirir, elegir una tramitación centralizada para todos los ejércitos o descentralizada a determinado nivel.
- Resaltar la diferencia fundamental que existe entre las contrataciones que se hacen para el sostenimiento del material

en servicio, y las que se incoan para un nuevo programa o desarrollo. Las primeras suelen ser de imposible demora habida cuenta la perentoriedad de la necesidad a satisfacer, y de ahí la insistencia en su agilización al máximo. En el segundo caso la situación es diferente, la entidad y trascendencia de los compromisos que se adquieren, justifican la invocación a una meditación ponderada de cada tema y al estudio cuidadoso de todos los aspectos involucrados, al objeto de evitar caer en vulnerabilidades estratégico-logísticas.

- Regular y controlar de forma seria y eficiente el procedimiento de urgencia para evitar su uso inadecuado.
- Crear una unidad de criterio estable sobre los procedimientos.
- Disponer de un eficiente control de inventario como función básica en la gestión de almacenes, que nos permita conocer las existencias reales de cada artículo en los almacenes, volumen y distribución de pedidos y consumos, niveles de almacenaje predefinidos, niveles de ruptura de stock y cuándo hay que efectuar un nuevo pedido, etc. De acuerdo a los criterios operativos predefinidos de antemano (tiempo de autosuficiencia operativa), se deben almacenar los productos o piezas que se determinen en base a criterios logístico-operativos (frecuencia de uso operativa, frecuencia de fallo o error de las piezas, plazo de obtención, obsolescencia, etc.) en las cantidades y en los almacenes de cada escalón de abastecimiento que se determine.
  - o Prestar especial control y atención a los fallos detectados en los ejercicios y maniobras, ya que permiten descubrir aspectos concretos que los controles periódicos no son capaces de detectar, a la vez que sirven de guía para ampliar los criterios de dichos controles.
  - o Establecer controles con la periodicidad necesaria (partes diarios, revisiones anuales, análisis de desviaciones, etc.) en cada una de las etapas intermedias para tomar acciones correctivas o preventivas tan pronto se detecten desviaciones entre el grado de efectividad del apoyo con el nivel de operatividad perseguido, contrastando la programación establecida con la realidad.

## 2. Flexibilidad

Se dan casos de organizaciones excesivamente perfectas y planeadas, con un grado de meticulosidad tan grande que deja un margen mínimo de flexibilidad y la logística supone un freno para la maniobra.

El jefe debe “tirar” de su logística, obligándola a estirarse, pero teniendo muy claras sus limitaciones, para lo cual debe conocer muy bien las posibilidades y las debilidades del entramado logístico. Y siempre deberá vigilar para que no se alcancen los puntos de rotura<sup>388</sup>.

Flexibilidad en los procedimientos (entregar piezas a cambio de las estropeadas) y en la adaptación a los cambios (cancelación trenes...), previendo los posibles cambios desarrollando planes de adaptabilidad alternativos.

### 3. Simplicidad

“En la guerra solo lo simple promete éxito” (Napoleón).

Se debe tender a alcanzar los siguientes “ceros logísticos”<sup>389</sup>:

#### a) Cero “fricción”:

Es preciso tener cuidado con los inventos nuevos, probar mejor los ya consagrados por la práctica y la experiencia; recordar que la “fricción” no perdona.

#### b) Cero burocracias, atomización de responsabilidades o departamentalización:

- Movilizar la gestión en torno a la misión, interpretándola en un sentido integrador (Interdependencia entre las partes involucradas), de forma clara y permanentemente actualizada en todas las circunstancias. Lo fundamental es la capacidad de abstraer y pensar en el proceso completo sin barreras de departamentos o funciones.
- Para evitar complicaciones burocráticas añadidas en operaciones obligadas con empresas extranjeras se debe recurrir, cuando sea razonable, al concurso de una empresa nacional, que actúa como intermediaria ante la extranjera, aceptándose como mal menor el abono de los costos que esta gestión ocasione.

#### c) Cero defectos y averías:

- Realizar el mantenimiento mínimo imprescindible, no mantener en exceso los equipos.

---

<sup>388</sup> U.S. Army War College. *How the Army Runs*. Op. cit., p. 121; United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.

<sup>389</sup> United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.; PARDO RETORTILLO, J.P. *La ISO 9001 de la logística militar*. Op. cit., p. 190.

- Efectuar las acciones de mantenimiento en el nivel o escalón más bajo posible.
- Simplificar en lo posible los mantenimientos, en especial los del nivel o escalón más bajo (autocomprobaciones, etc.).
- Correcto uso de los procedimientos, debido a un eficaz adiestramiento.

**d) Cero papeles:**

Potenciar el uso de medios electrónicos e informáticos, teniendo siempre en cuenta la necesaria seguridad militar de los datos (redes, radio frecuencia, infrarrojos, gestión vía satélite, etc.).

**e) Cero plazos y/o retrasos:**

En especial en los plazos de contratación, y sobre todo de los productos o recursos prioritarios o estratégicos (relación proveedor-cliente, transporte y gestión del tiempo, reducción de ciclos de producción, etc.).

**f) Cero stocks:**

- En especial en los plazos de contratación, y sobre todo de los productos o recursos prioritarios o estratégicos.
- Por estandarización, previsión de la demanda, transporte, etc., teniendo siempre en cuenta que, en este caso, prima el principio de seguridad nacional y de satisfacción de necesidades (aunque debamos soportar fuertes costes de almacenaje) sobre el principio de economía de fuerzas.

#### **4. Sentido Común**

Suele ser el menos común de los sentidos.

#### **5. Realismo**

Obviamente, el Plan Logístico debe estar adecuado a la realidad del momento presente, tanto en el aspecto geográfico, como en cualquier otro tipo de consideración.

El Estado Mayor debe tener un conocimiento lo más real y actualizado posible de la realidad del conflicto, para ello su posición en el despliegue debe estar lo suficientemente cercana a los puntos críticos del mismo.

Que las guerras se inician sin la debida preparación logística, con métodos tácticos nuevos y la logística del pasado, es algo en lo que no cabe duda. Debido a ello, el mando militar debe adaptar constantemente sus instrumentos de control y procesos mentales a las nuevas realidades y medios técnicos.

## 6. Voluntad, Factores Morales y Humanos

“En la guerra lo moral es a lo físico como tres es a uno” (Napoleón).

Se deben tener en cuenta los factores morales y humanos del enemigo:

“La voluntad de superar las dificultades, el espíritu de superación humano es capaz de trastocar todos los fríos cálculos logísticos, lejos de ser una ciencia exacta, la guerra es un drama espantoso y apasionado”<sup>390</sup>. “Un ejército se mueve por su estómago pero en la guerra lo moral es a lo físico como tres es a uno”<sup>391</sup>.

## 7. Capacidad de Improvisación

Todas las combinaciones posibles no se pueden encerrar en los libros.

“Los principios son buenos en sí, pero en realidad su aplicación es la que los hace malos frecuentemente, cada día, cada ocasión, cada circunstancia, exige una aplicación particular de los mismos principios. El modo de aplicación de los principios es muy variable y hay que estar preparado para adecuarlos a las circunstancias y esto forma parte de las condiciones de un buen general” (Sun Tzu).

En el balance final, es la capacidad para excederse de lo planeado, para improvisar y correr riesgos, lo que determina el resultado.

## 8. Equilibrio

Debe tener en cuenta el equilibrio necesario entre los distintos tipos de medios y de unidades, a la vez que una eficaz distribución de los medios. Se debe vigilar la relación entre servicios y tropas combatientes, el “tamaño” del cerebro de un ejército comparado con sus “músculos”.

El objetivo de toda organización militar es producir la máxima capacidad de combate posible con los recursos disponibles. Se debe determinar el

---

<sup>390</sup> DE JOMINI, Henry Antoine. *Compendio del Arte de la Guerra*. Madrid: Ministerio de Defensa, 1991, p. 224.

<sup>391</sup> VAN CREVELD, M. *Los abastecimientos en la guerra*. Op.cit., pp. 149-150.



adecuado balance o ratio entre fuerzas logísticas y de combate para cada conflicto u operación en concreto<sup>392</sup>.

El balance o ratio entre fuerza logística y de combate es especialmente importante al principio de las hostilidades. El tamaño del sector cuaternario, así como la capacidad de movilización total (humana, económica e industrial) debe ser el suficiente para ofrecer apoyo logístico inmediato a las fuerzas de combate, a la vez que constituye per se un instrumento de disuasión bélica, verdadero culmen del arte de la guerra. La organización logística ideal no debe requerir un cambio fundamental en la transición de paz a guerra, debe estar pensada y entrenada de antemano según los requerimientos de la guerra<sup>393</sup>.

## 9. Control Activo<sup>394</sup>

El Control Activo consiste en asegurarse planes de estudio, control y desarrollo, en todo aquello crítico y vital que pueda ocasionar un riesgo para el sistema logístico.

Siendo la logística básicamente un problema de bases (infraestructura), transporte, líneas de comunicación, organización y recursos, se debe tener una mejora continua y un control activo sobre dichas áreas.

Asimismo, dichas áreas se deben comparar continuamente con los siguientes factores críticos de la guerra logística, analizando su influencia y efectos a lo largo de toda la campaña: la moral, el clima, el terreno, la actividad del enemigo (por el ejército, por guerrilla y sabotajes o por la población enemiga), la organización y la idiosincrasia de los mandos. Se debe contemplar desde el punto de vista de cómo tiene el enemigo organizada su logística en las áreas descritas anteriormente, ya que ellos la han construido a lo largo del tiempo sobre su clima, terreno, etc.

<sup>392</sup> United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.

<sup>393</sup> *Ibidem*.

<sup>394</sup> PARDO RETORTILLO, J.P. *La ISO 9001 de la logística militar*. Op. cit., p. 191; U.S. Army War College. *How the Army Runs*. Op. cit. p. 123; United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.



# **Capítulo 6**

## **Metodología**



### 6.1. Sector cuaternario

Parece de sentido común inferir que una de las primeras cuestiones a plantearse al analizar la influencia de la logística en un conflicto, sea conocer el estado inicial de la logística militar de ambos contendientes, es decir, el grado de militarización de las sociedades enfrentadas, ya que este factor va a pesar de forma decisiva, no solo a lo largo del conflicto, sino sobre todo en las primeras fases del mismo. A dicho grado de militarización o estado inicial se le conoce como Sector Cuaternario<sup>395</sup>.

Aunque en la actualidad se tiende a identificar el sector cuaternario como una escisión del sector terciario, que incluye todas las actividades relacionadas con el valor intangible de la información, en consonancia con la llamada “sociedad de la información”, el enfoque que utilizamos es más antiguo y original del polemólogo francés Gastón Bouthoul, citado y ampliado también en otras obras más modernas, y en las que se define al Sector Cuaternario como:

- “Un añadido a la tradicional clasificación de la población activa en tres sectores (primario-agrícola, secundario-industrial, terciario-servicios), es decir, la agrupación de actividades, recursos y personas encaminadas a la destrucción, el sector de las actividades polemológicas. Va a medir el grado de militarización de una sociedad”<sup>396</sup>.

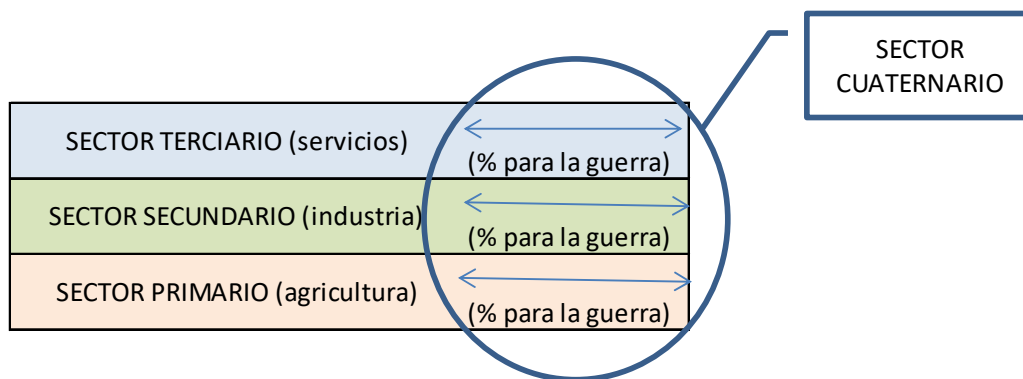


**Figura 6.1:** Representación gráfica Sector Cuaternario. **Fuente:** Elaboración propia.

La figura 6.1 arriba expuesta nos da una muy buena visión de lo que significa propiamente el Sector Cuaternario, el porcentaje de cada sector industrial usado para la guerra. Pero no solo se va a tratar de un conjunto de

<sup>395</sup> BOUTHOU, Gaston. *Traité de sociologie. Les Guerres éléments de polémologie*. Paris: Payot, 1951, p. 197.

<sup>396</sup> VERSTRYNGE, J. El sistema de guerra de la sociedad industrial. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*. 1978, n. 1, pp. 117-121.

datos/ratios sobre dicha agrupación de actividades, recursos y personas, sino también como un análisis comparativo de cómo tiene organizada la nación dicho sector cuaternario, sus debilidades, fortalezas, amenazas y oportunidades, expresadas en un abanico de preguntas abiertas y no exhaustivas.

De esta manera el Sector Cuaternario incluiría cuestiones relativas tanto a ratios de población (civil y militar), industria y economía, como al análisis sobre el grado de vulnerabilidad logística de la nación, pasando por estudios sobre el grado de seguridad estratégica de la logística, las reservas estratégicas existentes, o el grado de movilización humana, industrial y económica<sup>397</sup> (estos tres tipos de movilización pertenecen a la rama de la Logística de Alto Nivel, que es la rama del estudio logístico militar que trata de la resolución de los problemas logístico-estratégicos que se plantean en los más elevados escalones de la Organización nacional, sobre todo de aquellos relativos a la preparación para la guerra).

Asimismo, aún sin nombrarlo como tal, las referencias a diversos aspectos que entran de lleno dentro del concepto de Sector Cuaternario son constantes en la bibliografía, por ejemplo<sup>398</sup>:

“El balance al comienzo de las hostilidades es especialmente importante..., determinar cuándo los elementos deben ser movilizados...” (Capítulo II, pág. II-5 “Principios Logísticos y consideraciones”).

“La organización logística ideal... no debe requerir un cambio fundamental en su transición de paz a guerra...” (Capítulo II, pág. II-7 “Principios Logísticos y consideraciones”).

“Las reservas logísticas pueden ser un factor de pacificación cuando determinan con qué velocidad se puede proceder a una campaña...” (Capítulo II, pág. II-8 “Principios Logísticos y consideraciones”).

“El Pre-positioning system de reservas estratégicas...” (Capítulo II, pág. II-9 “Principios Logísticos y consideraciones”).

Finalmente en el capítulo IV, punto 4 “Applied Operational Logistics”<sup>399</sup>, se define el impacto que una buena estructura logística inicial tiene en las fuerzas de combate y en la nación:

---

<sup>397</sup> SALGADO ALBA, J. *Logística General y Naval Operativa*. Op. cit., pp. 195-196.

<sup>398</sup> United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.

<sup>399</sup> *Ibidem*.

“Las fuerzas logísticas y la posibilidad de activación de las reservas, juegan un papel clave como elementos disuasivos para cualquier posible enemigo de la nación, ya que muestran una voluntad de lucha en un posible conflicto prolongado, siendo además, opciones de movilización menos provocativas que el despliegue de unidades de la fuerza”.

En el mismo sentido de destacar la tremenda importancia de lo que llamamos Sector Cuaternario, y aún con más intensidad, se define uno de los libros de logística militar de referencia por antonomasia<sup>400</sup>, donde se dedican tres capítulos (el VIII “The Fighting Machine”, el IX “Peace-time logistics” y el X “Factory Preparedness”) a remarcar conceptos tales como<sup>401</sup>:

“La “máquina de guerra” existe para reforzar las políticas soberanas del Estado. Ya sea en una estrategia defensiva u ofensiva, hay ciertas funciones logísticas, no siempre obvias, que deben estar siempre activas” (págs. 65 y 68).

“En tiempo de paz la organización debe asegurarse de que, durante la alta tensión de la guerra, habrá un flujo regular de suministros de todos los tipos que usen las máquinas de guerra” (pág. 68).

“Tiene que haber la seguridad de que las fábricas productoras no solo funcionarán correctamente, sino que serán capaces de incrementar de forma acelerada su producción hasta los grandes niveles que la guerra precise, sin romperse por el estrés” (pág. 68).

“Los obreros de las fábricas deben ser voluntariosos, adoctrinados con un fuerte deseo del éxito para nuestras tropas combatientes, deben ser auténticos patriotas, ..., la preparación para la guerra no está completa hasta que la fuerza laboral no está preparada para la misma” (pág. 69).

“Digamos que existe una oficina en un Gabinete Logístico Nacional, encargada de la misión de preparar la situación laboral para la guerra...” (pág. 69).

“Los esfuerzos para mejorar las condiciones de la fuerza laboral están a menudo en manos de personas irresponsables y sin guía...” (pág. 70).

“Cada departamento logístico... debe organizar sus fuerzas para la guerra, no solo para la paz, ..., debe proveer no solo para el consumo en la paz, sino para la máxima producción que se requerirá en la guerra.” (pág. 71).

<sup>400</sup> THORPE, G.C. *Pure Logistics. The Science of war preparation*. Washington, DC.: National Defense University Press, 1986, p. 112.

<sup>401</sup> *Ibidem*.

“Todas la máquinas y herramientas que se necesitarán para la producción en tiempo de guerra, deben ser construidas durante el tiempo de paz, ..., todos estos detalles deben conseguirse durante la paz, de forma que, cuando llega la guerra, solo será necesario una breve orden para iniciar el proceso de producción” (pág. 71).

“... otra función de los departamentos logísticos encargados de la producción militar es obtener información de los más modernos desarrollos e invenciones conocidos, a fin de que su producto pueda ser el mejor que se pueda obtener para el propósito que se persigue...” (pág. 72).

“Como las guerras modernas son en su mayor parte una competición en la movilización de los recursos de una nación, parece que ganará el beligerante que haga el mayor esfuerzo de economía de medios..., cada departamento de logística debe seleccionar y administrar tomando como base la economía de medios” (pág. 72).

“Se dice, en referencia a la presente guerra europea, que las últimas 100.000 reservas y el último millón de libras serán los que ganen” (pág. 72).

De la recopilación y análisis pormenorizado de la doctrina logística en materia de Sector Cuaternario, se ha elaborado el siguiente cuestionario tipo que recoge todos los aspectos a que hace referencia la bibliografía en relación a este criterio logístico (junto con la figura 6.2 siguiente, que recoge sus principales ratios):

### **Cuestionario tipo sobre el criterio logístico del sector cuaternario**

Comparación de datos/ratios concretos sobre:

- Superficie (tierra, agua, puesto relativo).
- Población (cantidad, puesto, densidad, crecimiento demográfico).
- PIB nominal (cantidad, puesto, per cápita).
- PIB (cantidad, puesto, per cápita).
- Índice desarrollo humano (IDH) (cantidad, puesto, per cápita).
- Total FAS Ejército Tierra (nº hombres, materiales).
- Total FAS Armada (nº hombres, materiales).
- Total FAS Ejército Aire (nº hombres, materiales).
- % población total/efectivos militares.
- % población masculina total/efectivos militares.
- % población masculina total en edad militar/efectivos militares.



- % producto nacional bruto/presupuesto gastos militares.
- % presupuesto gastos militares/nº de habitantes.
- Modalidad del servicio militar, su duración y su carácter (voluntario, obligatorio y selectivo).
- Incremento de la población total en relación con el incremento de fuerzas militares.
- Incremento de la población masculina total en relación con el incremento de las fuerzas militares.
- Incremento de la población masculina total en edad militar en relación con el incremento de los efectivos militares.
- Incremento del PNB en relación con el presupuesto de gastos militares.
- Incremento de la renta per cápita en relación con el de los gastos militares per cápita.
- Cambios en las modalidades del servicio militar.

Estudio general comparativo de:

- Economía (Población económica activa, materias primas, fuentes de energía, agricultura, industria e instalaciones logísticas, comercio, mercados, profesiones, servicios públicos, transportes, comunicaciones, finanzas y banca).

Otras preguntas o estudios varios:

Sobre vulnerabilidades logísticas.

- ¿Conocemos nuestra logística de forma completa y suficiente?
- ¿Conocemos la logística del enemigo de forma completa y suficiente?
- Nuestro desarrollo industrial y la organización logística ¿están basadas de forma principal basándose en aquellos recursos de los que dispone el país en abundancia? ¿Cuál es nuestro grado de nacionalización o auto dependencia de recursos e industria?
- ¿Cuánto porcentaje de nuestros recursos proviene de países aliados? ¿Son realmente países aliados y que pueden mantener sus suministros en caso de guerra?
- ¿Cuáles son nuestras mayores dependencias logísticas y de quién dependemos? ¿Son hostiles a nuestros intereses o idiosincrasia?
- ¿Está excelentemente formado el personal logístico? ¿Se profesionalizan y se favorece la permanencia en dichos puestos? ¿La formación está abierta a criterios útiles civiles y militares favoreciendo la visión comercial y la seguridad militar? ¿Cuál es su experiencia para afrontar situaciones de guerra? ¿Se hacen ejercicios y/o estudios logísticos regulares?

- El personal utilizador, ¿está entrenado en usar el material de acuerdo a los procedimientos y normas de empleo correctos?
- La I+D nacional, ¿está orientada con criterios logísticos de defensa nacional en caso de guerra? ¿Está potenciada para hacerla más independiente del extranjero? ¿Quién tiene la ventaja tecnológica que le hace tener independencia logística?
- ¿Se adquieren o fabrican medios que luego no se pueden mantener y/o abastecer al grado de operatividad requerido, con los recursos disponibles en paz o en guerra?
- ¿Los obreros de las fábricas son voluntariosos, adoctrinados con un fuerte deseo del éxito para nuestras tropas combatientes? ¿son auténticos patriotas?
- ¿Existe una oficina en un Gabinete Logístico Nacional, encargada de la misión de preparar la situación laboral para la guerra?
- ¿Están los esfuerzos para mejorar las condiciones de la fuerza laboral en manos de personas responsables y con criterios correctos y operativos?

Sobre seguridad estratégica:

- ¿Tenemos establecido un sistema de Seguridad Estratégica de los medios logísticos o factores de producción, de forma que se garantice la máxima invulnerabilidad del núcleo fundamental de la infraestructura económico-industrial de la nación? ¿Mejoramos continuamente su eficacia?
- Las industrias bélicas básicas, ¿tienen una eficaz descentralización, dispersión y ocultamiento que dificulte la destrucción de todo nuestro tejido industrial por parte del enemigo? ¿Y las reservas estratégicas de movilización u otras imprescindibles?
- ¿Se garantiza la “visibilidad” de la organización logística (Planes de comunicaciones y enlaces de seguridad)?
- El diseño de armamento, ¿permite que multitud de componentes se puedan fabricar por pequeños talleres dispersos y luego transportados y ensamblados finalmente en otra industria? ¿se han previsto los adecuados elementos de distribución con la adecuada flexibilidad y duplicidad?
- ¿Se tienen establecidas las vías normales y de emergencia que garanticen la disponibilidad de los medios logísticos o factores de producción?

Sobre reservas estratégicas:

- ¿Existen unas reservas (humanas, industriales y económicas) lo suficientemente amplias para el periodo de paz a guerra, hasta llegar a ampliar la producción industrial al nivel bélico requerido? ¿Se ha tenido en cuenta la aceleración tecnológica a la hora de delimitar las reservas materiales?
- ¿Existe una priorización de objetivos y necesidades de reservas estratégicas? ¿Tanto militares como civiles?
- ¿Se han determinado fuentes de obtención (humanas, industriales y económicas) complementarias (países aliados o neutrales)? ¿se han estudiado o tenido en cuenta las posibles acciones del enemigo frente a ellas?

Sobre Movilización Humana:

- ¿Se conoce y actualiza permanentemente el censo demográfico de la nación?
- ¿Colaboran y se encuadran todos los ciudadanos en la defensa nacional cada uno según sus condiciones y aptitudes?
- ¿Existe un periodo de formación obligatorio (servicio militar o prestación de carácter defensivo similar) para la totalidad de la población según sus capacidades y aptitudes?
- La sociedad, ¿está concienciada e involucrada en su propia defensa nacional?
- ¿Existen maniobras o ejercicios periódicos que garanticen que la movilización humana funciona de forma óptima y eficiente?
- ¿Existe un “código de activación” en el que, según capacidades, condiciones de aptitud, categoría y sector productivo (criterios de acopio), se determine si el personal es movilizable o no y, caso de serlo, el lugar y unidad militar (Ejército combatiente) o civil (Ejército del trabajo o servicios) a la que se incorporaría y otros datos de gestión y control que se consideren necesarios?
- ¿Se prevé que a cierto volumen de personal muy especializado e irremplazable en funciones de producción pueda ser retrasada su movilización militar, e incluso quedar excluido de ella, si forma parte de funciones vitales de las empresas pertenecientes a la seguridad logística nacional?
- ¿Están previstos transvases de personal de unos sectores productivos a otros (especialmente de funciones burocráticas y del sector primario hacia actividades industriales), de acuerdo con el plan de Movilización?
- ¿Se han tenido en cuenta procedimientos “indirectos” consistentes en aumentar el trabajo productivo sin necesidad de mayor aportación de

personal (aumentando la jornada de trabajo, o bien aumentando la productividad, etc...)?

#### Sobre Movilización Industrial:

- ¿Existe un Censo Industrial de la nación, que estará constituido por una relación valorada, en cuanto a potencia productiva, de todas las unidades de producción industrial (Industrias Base y Plantas Industriales) de importancia vital para la producción bélica y logística, y de todas aquellas susceptibles de cambiar su producción civil a militar según las distintas fases de escalada de un conflicto y las distintas necesidades de materiales de todo tipo por parte de las fuerzas armadas o la población civil, previendo su activación gradual según dicha evolución?
- ¿Se han tenido en cuenta los medios y vías de transporte y su posible adaptación a situaciones de aumento de tráfico general?
- ¿Se han establecido las plantillas de guerra de la industria bélica nacional, así como aquellos puestos clave en los que se requiere personal altamente profesionalizado y difícilmente sustituible?
- ¿Se ha realizado un estudio técnico particular (en colaboración con los elementos directivos de cada fábrica) de la transformación cualitativa o cuantitativa (dimensional) de cada Industria Base o Planta Industrial, y su adaptación orgánica y técnica a la nueva producción, al objeto de determinar cuáles van a sufrir evolución dimensional, qué otras evolución cualitativa, y cuáles van a quedar fuera de la movilización, o bien, han de reducir su producción o, incluso, cuáles conviene suprimir, dado su escaso o nulo interés productivo, en tiempo de guerra?
- ¿Se ha determinado qué sectores de producción deben estar en “alistamiento permanente”? ¿Se ha estudiado y estandarizado “lay-out” de dichas fábricas para tener fábricas-tipo prefabricadas y preparadas para el transporte y montaje? ¿Y con las bases-tipo? ¿El Estado protege y subvenciona adecuadamente a dichas industrias?

#### Sobre Movilización Económica:

- ¿Está previsto un sistema de Movilización Económica que garantice la transformación de la estructura de la economía nacional en tiempo de paz, y basada en los principios del libre mercado, de la oferta y la demanda, de la competencia y los precios, a una estructura económica de tiempo de guerra en la que la intervención estatal, la dirección planificada, los controles, el racionamiento, las prioridades, los impuestos de guerra, etc..., serán los puntales donde se asiente el apoyo incondicional de la economía nacional al esfuerzo bélico total?

|                    |                            |                         |                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------|----------------------------|-------------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SECTOR CUATERNARIO | Vulnerabilidad Logística   | Nacionalización e I+D   | Subsistencias nacionales / Total Subsistencias                      | Trato de medir el grado de nacionalización de recursos e industria (POL: Petrol, Oil, Lubricants)                                                                                                                                      |
|                    |                            |                         | POL nacional / Total POL                                            |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Armamento ligero nacional / Total Armamento ligero                  |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Armamento medio nacional / Total Arm. Medio                         |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Armamento pesado nacional / Total Arm. Pesado                       |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Municiones y Explosivos nacionales / Total M. Y Expl.               |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Medios transporte nacionales / Total M. transporte                  |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Recursos Nat. Nacionales / Total Recursos Naturales                 |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Generales de Ingenieros o Intendencia / Total Generales             | Trato de medir el grado de formación y experiencia del personal logístico, pensando que a mayor cantidad de mandos logísticos, más formación y experiencia acumulada tendrá el ejército o la nación                                    |
|                    |                            | Seguridad estratégica   | Ciudades con Industria Militar / Total Ciudades                     | Trato de medir el grado de invulnerabilidad del núcleo fundamental de la infraestructura económico-industrial (descentralización, dispersión, ...)                                                                                     |
|                    |                            |                         | Industria Militar en radio acción enemiga / Total Industria Militar |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            | Reservas estratégicas   | Reserva Subsistencias / Total Subsistencias                         | Trato de medir el nivel de reservas de los principales medios, y compararlos con lo que se necesitaría tener para aguantar 6 meses de guerra, que es el límite estratégico básico nacional a tener disponible                          |
|                    |                            |                         | Reserva POL / Total POL                                             |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Reserva Armamento ligero / Total Armamento ligero                   |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Reserva Armamento medio / Total Arm. Medio                          |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Reserva Armamento pesado / Total Arm. Pesado                        |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Reserva Mun. y Explosivos / Total Mun. Y Expl.                      |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Reserva Medios transporte / Total Medios transporte                 |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Reserva Recursos Nat. / Total Recursos Naturales                    |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    | Mando y Movilización Total | Movilización Humana     | Servicio militar                                                    | Trato de medir el grado de concienciación e involucración de la población en la acción guerrera de la nación                                                                                                                           |
|                    |                            |                         | Efectivos militares / Población total                               |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Efectivos milicias / Población total                                |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Efectivos élite / Total efectivos militares                         |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Efectivos profesionales / Total efectivos militares                 |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Efectivos reserva activa / Total población                          |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Trabajadores industria militar / Población total                    |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            | Movilización Industrial | Empresas industria militar / Total empresas                         | Trato de medir el grado de movilización industrial y la capacidad de traslado de la industria a zonas más seguras, midiendo el grado de estandarización de lay-outs a través de la homogeneidad de productos militares (Nº de modelos) |
|                    |                            |                         | Nº modelos armamento ligero                                         |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Nº modelos armamento medio                                          |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Nº modelos armamento pesado                                         |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Nº modelos transporte terrestre                                     |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Nº modelos transporte naval                                         |                                                                                                                                                                                                                                        |
|                    |                            |                         | Nº modelos transporte aéreo                                         |                                                                                                                                                                                                                                        |

|  |  |                               |                           |                                                          |
|--|--|-------------------------------|---------------------------|----------------------------------------------------------|
|  |  | <b>Mobilización Económica</b> | Presupuesto militar / PIB | Trato de medir el grado de esfuerzo de la Mov. económica |
|--|--|-------------------------------|---------------------------|----------------------------------------------------------|

**Figura 6.2:** Principales criterios o ratios logísticos del sector cuaternario. **Fuente:** Elaboración propia.

## 6.2. Organización

Una de las funciones logísticas que más se repiten de forma explícita en la mayor parte de la bibliografía es la referente a la Organización Logística, entendida como:

- La estructura existente, antes y durante la guerra, que se encarga de la logística de la nación en armas, y que
- Abarca desde el análisis de las características y cualidades del mando militar logístico, hasta su estructura, procedimientos de trabajo, mecanismos de control, etc...

Entendemos que su consideración como criterio logístico comparativo es obvia y de obligada referencia. A este respecto conviene citar el capítulo XXX de otra obra de referencia en lengua española<sup>402</sup>, el cual está dedicado por completo a dar ideas y aclarar conceptos sobre cómo conviene estructurar la actividad logística en cada caso y en cada aspecto, apoyándose por un lado en los principios de la teoría logística<sup>403</sup>, y por otro en los principios, normas, reglas y sistemas de la teoría Orgánica militar (a saber: Mando, Subordinación, Disciplina, Unidad de Doctrina, Adaptación al Medio, Adecuación de medios a misiones, Asignación de Funciones, Control y Coordinación), importante también es la aportación que hace en el punto 4, a la organización de las secciones logísticas que deben componer un Estado Mayor (Información Logística, Planes Logísticos, Programas Logísticos, Apoyo Logístico, Servicios, y Coordinación Logística), así como la descripción de las funciones de Dirección logísticas del capítulo XVIII, punto 1, y por último el inestimable capítulo XXIII en la que aborda de manera exhaustiva todo lo relacionado con el Control Logístico.

Asimismo, en la doctrina logística estadounidense<sup>404</sup> (Apéndice B), se desarrollan por el US Army tanto la organización como las funciones clave (Key Functions) de los "Combatant Command Logistic Staff" u oficinas de mando logístico de combate, así como las de los centros logísticos, oficinas y juntas logísticas.

En el mismo sentido de destacar la tremenda importancia de la Organización como criterio logístico, tenemos que volver de nuevo al libro de

<sup>402</sup> SALGADO ALBA, J. *Logística General y Naval Operativa*. Op. cit., p. 198.

<sup>403</sup> PARDO RETORTILLO, J.P. *La ISO 9001 de la logística militar*. Op. cit., p. 200.

<sup>404</sup> United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.

logística militar de referencia por antonomasia<sup>405</sup>, donde se dedican los capítulos IV “German Army”, el V “National Organization of Fighting Forces”, el VI “Naval Organization” y el VII “Army Organization”, a remarcar conceptos organizativos tales como:

“La estrategia la controla el gobierno político, asesorado por una comisión conjunta de expertos para responder a las demandas políticas con el más efectivo uso de las fuerzas armadas en función de los recursos disponibles” (pág. 39).

“Centralización en el control, descentralización en la ejecución. La ejecución debe estar en manos de expertos. La autoridad política decide qué hacer, los expertos militares deciden cómo llevarlo a cabo” (pág. 39).

“La centralización da una vista general de todas las partes en sus justas interrelaciones y revela lo que cada una requiere. Por otra parte, la visión local revela la situación local en mucho más detalle y exactitud” (pág. 39).

“La agencia a través de la cual el control es centralizado y las grandes misiones tácticas asignadas debería ser el Mando Nacional de Estrategia (ver esquema en págs. 45-47), compuesto por miembros con autoridad política y miembros representando el conocimiento técnico del empleo de las fuerzas en combate, será un punto de encuentro donde el fin político se expresará en misiones tácticas para las fuerzas armadas” (pág. 39).

“Tiene que haber una estrategia logística, centralizada, y una táctica logística descentralizada” (pág. 42).

“Hay aspectos de la logística que son comunes a los tres ejércitos y, donde puedan ser ejercidos en común, por el interés de la economía y la eficiencia, deben ser organizados como logística nacional” (pág. 42).

“Es deseable estandarizar el material de ordenanza para el conjunto de los servicios nacionales, tan lejos como la naturaleza de estos servicios lo permita” (pág. 43).

“Estandarización/homogenización en todo, en sanidad, en armamento, en municiones, en uniformes, etc” (pág. 43).

“El Estado Mayor Táctico y el Estado Mayor Logístico deben ser organizaciones homogéneas... los diferentes Estados Mayores deben ser miniaturas representativas de las correspondientes organizaciones centrales... con el fin de eliminar rutinas innecesarias y esfuerzos baldíos...” (pág. 49).

“El criterio de clasificación es eliminar la duplicación y lo sobrante.” (pág. 50).

Seguidamente se pasa a explicar la organización del Estado Mayor logístico de la Armada (págs. 55-57) y del Ejército de Tierra (págs. 62-63), lo

<sup>405</sup> THORPE, G.C. *Pure Logistics*. Op. cit., p. 113.

que supone un muy buen ejemplo real y concreto de aplicación de los principios organizativos logísticos.

Otro ejemplo clarificador lo encontramos en otro libro importante de la logística del ejército estadounidense<sup>406</sup>, en cuyo capítulo 12 “Logistics”, se describe la naturaleza y estructura del sistema logístico nacional del US Army (definiciones clave y conceptos, logística nacional G-4, otras organizaciones, sistemas estándar, etc.).

De igual manera se desarrollan a modo de ejemplo las organizaciones logísticas de las Fuerzas Armadas Australianas<sup>407</sup>: de la Armada (Capítulo 9), del Ejército de Tierra (Capítulo 10) y del Ejército del Aire (Capítulo 11), destacando también la siguiente frase del Capítulo 2 “Mando y Control Logístico”, relativa a la importancia del mando único en la organización logística:

“Una logística conjunta eficaz requiere de la unidad de mando con el fin de lograr la unidad de esfuerzo en el cumplimiento de los objetivos”<sup>408</sup>.

En consonancia con la doctrina de organización logística vista hasta ahora en la bibliografía, y de gran importancia para nuestra tesis, al presentar la doctrina logística del cuerpo de Marines estadounidense<sup>409</sup>, en los capítulos nº 1 “Overview of Marine Corps Logistics”, el nº 2 “Marine Corps Logistics Responsibilities and Organization”, y el nº 3 “Command and Control of Logistics”, se consideran las principales características organizativas del US Marine Corps, a destacar para nuestro estudio entre ellas<sup>410</sup>:

“El mando y control logístico debe proporcionar “visibilidad” tanto de las capacidades como de los requisitos exigidos” (pág. 1-3).

“Se establecen tres niveles de la logística (estratégica, operacional y táctica), que deben funcionar como un todo coordinado, en vez de como entidades separadas” (pág. 1-3).

“Se establecen principios logísticos (7) y las áreas funcionales logísticas (6)” (pág. 1-3).

Asimismo, en los capítulos 2 y 3 se describen las responsabilidades logísticas, la organización de fuerzas y las responsabilidades de apoyo de material que son fundamentales en el US Marine Corps, estructuradas con el objetivo de apoyar logísticamente las operaciones de la fuerza de Marines. Esto provee a los logísticos de la capacidad de respuesta rápida a los

---

<sup>406</sup> U.S. Army War College. *How the Army Runs*. Op. cit., p. 125.

<sup>407</sup> Australian Defence Force Publication. *Logistics in Support of Joint Operations*. Canberra: Defense Publishing Service, Department of Defense, 1995, p. 87.

<sup>408</sup> *Ibídem*.

<sup>409</sup> U.S. Marine Corps. *Logistics Operations. MCWP 4-1*. Washington D.C.: Department of the Navy, 1999, p. 55.

<sup>410</sup> *Ibídem*.



frecuentes cambios en las necesidades, a destacar para nuestro estudio los siguientes conceptos organizativos logísticos<sup>411</sup>:

“Se nombran conceptos interesantes como: el “Coordinating Authority”, entendido como una consultoría para la planificación, el “Support” como relación entre una unidad que apoya y otra que recibe el apoyo, el “Administrative Control” para asuntos de rutina que no tengan que ver con el combate, el “Supporting Establishment” que consta de bases, escuelas, materiales y actividades que constituyen el soporte logístico vital del US Marine Corps, las “Prepositioning Forces” o fuerzas logísticas preposicionadas en zonas o áreas de influencia y con previsión de conflicto, los “Support Centers” que son bases o estaciones donde la Fuerza se entrena y mantiene su preparación para el combate, etc.....” (pág. 2-21).

“El mando y control logístico abarca el personal, la estructura de comunicaciones y los procesos necesarios para generar, recoger y transmitir la información logística que permite al Jefe planificar, evaluar riesgos, y tomar decisiones que influyeran la batalla” (pág. 3-1).

“El mando y control logístico coordina el apoyo a través de los niveles estratégico, operacional y táctico, mientras mantiene su atención sobre las necesidades de las fuerzas que están operando” (pág. 3-1).

“Los logísticos resuelven los conflictos entre la necesidad logística de una absoluta certeza, tener un tiempo limitado de respuesta, y la necesidad de mantener el “tempo” de empuje operacional, aceptando y manejando varios niveles de incertidumbre” (pág. 3-1).

“Se debe tener la habilidad de planificar, decidir, ejecutar, y evaluar operaciones en un ciclo rápido y flexible” (pág. 3-1).

“En la guerra es esencial mantener un ritmo operacional constante e ininterrumpido que no deje al enemigo tiempo para reaccionar, reorganizarse y contraatacar. Para asegurar y mantener ese “tempo” operacional, los logísticos deben anticipar cuando y donde debe apoyarse logísticamente, y después contrapesar ese apoyo con otras actividades del campo de batalla” (pág. 3-2).

De la recopilación y análisis pormenorizado de la doctrina logística en materia de Organización, se ha elaborado el siguiente cuestionario tipo que recoge todos los aspectos a que hace referencia la bibliografía en relación a este criterio logístico (junto con la figura 6.3 siguiente, que recoge sus principales ratios):

### **Cuestionario tipo sobre el criterio logístico de la organización**

Sobre Mando y coordinación único:

<sup>411</sup> Ibídem.

- ¿Existe un mando único en toda la cadena de apoyo logístico (y en cada nivel de la cadena), que controle la totalidad del ciclo, desde la determinación de necesidades, pasando por la obtención, el almacenamiento y la distribución final hasta las unidades?
- ¿Hay atomización de responsabilidades o departamentalización?
- ¿Se lleva a cabo la máxima de centralización en el control y descentralización en la ejecución? ¿Hay un Mando Nacional de Estrategia y Logística?
- ¿Se moviliza la gestión en torno a la misión, interpretándola en un sentido integrador (interdependencia entre las partes involucradas), de forma clara y permanentemente actualizada en todas las circunstancias? ¿Lo fundamental es la capacidad de abstraer y pensar en el proceso completo sin barreras de departamentos o funciones?
- ¿Cuántos responsables controlan la intensidad, la dirección y el ritmo de las acciones logísticas?
- ¿El mando está debidamente formado y capacitado en funciones logísticas? ¿Administra bien los recursos, sabe dónde están y aplica en cada momento los justos y necesarios?
- ¿Existe “pusilanimidad logística”? ¿Utiliza el mando convenientemente de su logística?
- ¿Están debidamente coordinados todos los procesos logísticos?
- ¿Tiene el mando capacidad para excederse de lo planeado, para improvisar y correr riesgos, aplicando los principios generales de forma particular y adecuada a las circunstancias?

Sobre economía de fuerzas:

- ¿Se optimiza la utilización de los recursos para poder maximizar la satisfacción de su empleo siempre consiguiendo la operatividad de las unidades militares?
- ¿Se tiende a cero burocracias?
- ¿Se tiende a economías de escala y eliminación de duplicaciones?
- ¿Se racionalizan los procesos?
- ¿Se crean sinergias y rentabilidades entre todos los sectores (militares y civiles) productivos industriales? ¿Se trata de cerrar el círculo estrategia-logística-industria-logística-estrategia?
- ¿Se aplica también la economía de fuerzas en los procedimientos (por ejemplo: realizar el mantenimiento mínimo imprescindible, no mantener en exceso los equipos, etc.).

Sobre el equilibrio de recursos:

- ¿Se tiene en cuenta el equilibrio necesario entre los distintos tipos de medios y de unidades, a la vez que una eficaz distribución de los mismos?

Sobre homogeneidad:

- ¿Cuánta variedad existe de equipos, ejércitos, materiales, etc....? ¿Qué grado de “fricción” existe?
- ¿Qué nivel de estandarización u homogeneidad existe en todos los niveles, factores y recursos (humanos, materiales...)?
- ¿Se utilizan técnicas de grupaje o consolidación (tanto de tropas como de equipos o armamento) para paliar los efectos de la falta de homogeneidad y favorecer la distribución logística?

Sobre mecanismos de control:

De productos:

- ¿Se dispone de un organismo centralizado para realizar estudios y controles?
- ¿Se dispone de criterios operativos de discriminación? ¿Y de ratios operativos en todo aquello que se considere imprescindible?
- ¿Existe “visibilidad” tanto de capacidades como de requisitos exigidos?

Del tiempo:

- ¿Se tiende a implantar proyectos a medio-largo plazo, para que sean rentables?
- ¿Se dedica el tiempo suficiente a una correcta determinación de necesidades como fase primera y más importante del ciclo logístico?
- ¿Se programa el empleo de los medios para conseguir un elevado “coeficiente de utilización”?
- ¿Se controla de forma centralizada y constante el que haya “cero plazos y/o retrasos”, en especial en los plazos de contratación, y sobre todo de los productos o recursos prioritarios o estratégicos (relación proveedor-cliente, transporte y gestión del tiempo, reducción de ciclos de producción, etc.)?

Del tráfico:

- ¿Se dispone de un organismo centralizado que planea, coordina y controle continuamente el movimiento de mercancías, vehículos y personal a lo largo de las líneas, redes y sistemas de transporte?

De los proveedores:

- ¿Se evita que el control de los procesos recaiga en el contratista?
- ¿Se evita el contacto directo entre el órgano de planeamiento y los contratistas, sin la intervención del órgano contratante?

De los procedimientos de trabajo:

- ¿Existen criterios de trabajo para discriminar entre tramitación centralizada o descentralizada?
- ¿Se distingue convenientemente el proceso de obtención de materiales ya en servicio, de aquellos materiales de nuevo programa o desarrollo?
- ¿Se regula adecuadamente el uso del criterio de “urgencia”?
- ¿Se tiene una unidad de criterio estable sobre los procedimientos?
- ¿Se dispone de un eficiente y “visible” control de inventario?
- ¿Se presta especial control y atención a los fallos detectados en los ejercicios y maniobras, como muestra real de la “fricción” de la guerra?
- ¿Se cuenta con controles con la periodicidad necesaria (partes diarios, revisiones anuales, análisis de desviaciones, etc.) en cada una de las etapas intermedias para tomar acciones correctivas o preventivas tan pronto se detecten desviaciones entre el grado de efectividad del apoyo con el nivel de operatividad perseguido, contrastando la programación establecida con la realidad?
- ¿Se potencia el uso de medios electrónicos e informáticos, teniendo siempre en cuenta la necesaria seguridad militar de los datos (redes, radio frecuencia, infrarrojos, gestión vía satélite, etc.)?

Sobre flexibilidad y simplicidad:

- ¿Qué margen de flexibilidad tiene la organización? ¿y los mandos?
- ¿Es la organización logística tan meticulosamente organizada que esto supone un freno a la maniobra?
- ¿Qué grado de flexibilidad hay en los procedimientos (por ejemplo: entregar piezas a cambio de las estropeadas) y en la adaptación a los cambios (por ejemplo: cancelación trenes...)?
- ¿Se prevén los posibles cambios y se desarrollan planes de adaptabilidad alternativos de forma sencilla, rápida y eficaz?
- ¿Cuál es la relación entre servicios y tropas combatientes, el “tamaño” del cerebro de un ejército comparado con sus “músculos”?

Sobre rendimientos decrecientes:

- ¿Se tiene en cuenta la “Ley de Reducción de Rendimientos”? ¿Se tiene suficientemente en cuenta que la fricción con una máquina moderna (humana o mecánica) crece en proporción al número de sus componentes, y que solo una pequeña fracción de la capacidad teórica máxima de los medios de transporte puede utilizarse en la práctica?
- ¿Está nuestra cadena logística a la altura de esta complejidad? ¿En qué grado es vulnerable a la misma?

Organización militar logística:

- ¿Es una organización flexible, unida, equilibrada, adecuada a la realidad y a los recursos, bien formada y experimentada, dispuesta a

transformarse con rapidez y eficacia en el momento de estallar un conflicto?

- ¿Se adaptan constantemente sus instrumentos de control y procesos mentales a los nuevos medios técnicos adquiridos, en consonancia con el principio general de mejora continua?
- ¿Existe ya en tiempo de paz? ¿O se improvisa su creación para cada guerra?
- ¿Se deja en manos de los contratistas?
- ¿Se conoce también a priori la composición de los “trenes de suministros”?
- ¿Cuenta con un núcleo de personal cualificado para adiestrar al personal necesario en tiempo de guerra?
- ¿Están claras las estructuras y competencias?
- ¿Las transferencias de “poder de decisión” se realizan con generosidad y prontitud, mirando el bien común de la operación, sobre todo en organizaciones creadas para situaciones especiales y con una duración limitada y concreta? ¿o se alargan en el tiempo más de lo necesario?
- ¿Las unidades logísticas de todo tipo y nivel poseen experiencia en la resolución y tratamiento de problemas logísticos militares, fruto de ejercicios regulares sobre abastecimientos y de profundos y continuados estudios y observaciones (campañas y guerras recientes...)? ¿Están bien formadas?
- ¿Se cuida la unidad, el respeto mutuo y la cooperación entre los actores y ciencias implicados?
- ¿Está debidamente imbricada nuestra organización con las organizaciones civiles?

|              |                     |                            |                                                       |                                                                                                                                                       |
|--------------|---------------------|----------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ORGANIZACIÓN | Economía de Fuerzas | Economía de Fuerzas        | Media años servicio armamento ligero                  | Trato de medir el coeficiente de utilización de equipos, las sinergias y proyectos rentables a medio-largo plazo, etc...                              |
|              |                     |                            | Media años servicio armamento medio                   |                                                                                                                                                       |
|              |                     |                            | Media años servicio armamento pesado                  |                                                                                                                                                       |
|              |                     |                            | Coste medio armamento ligero / Cantidad fabricada     |                                                                                                                                                       |
|              |                     |                            | Coste medio armamento medio / Cantidad fabricada      |                                                                                                                                                       |
|              |                     |                            | Coste medio armamento pesado / Cantidad fabricada     |                                                                                                                                                       |
|              |                     | Homogeneidad               | Nº modelos armamento ligero                           | Nivel de estandarización u homogeneidad en todos los niveles, factores y recursos                                                                     |
|              |                     |                            | Nº modelos armamento medio                            |                                                                                                                                                       |
|              |                     |                            | Nº modelos armamento pesado                           |                                                                                                                                                       |
|              |                     |                            | Nº modelos transporte terrestre                       |                                                                                                                                                       |
|              |                     |                            | Nº modelos transporte naval                           |                                                                                                                                                       |
|              |                     |                            | Nº modelos transporte aereo                           |                                                                                                                                                       |
|              | Orgánica y procesos | Mando y Coordinación Único | Mando único logístico en toda la cadena de decisiones | Trato de medir el grado de capacidad de decisión logística, teniendo en cuenta que el mando único es más capaz de tomar decisiones rápidas y eficaces |
|              |                     |                            |                                                       |                                                                                                                                                       |

|  |  |                                |                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--|--|--------------------------------|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  | Organización Militar Logística | Generales de Ingenieros o Intendencia / Total Generales    | Trato de medir el grado de formación y experiencia del personal logístico, pensando que a mayor cantidad de mandos logísticos, más formación y experiencia acumulada tendrá el ejército o la nación                                                                                                                                         |
|  |  |                                | Alcance organigrama logístico                              | Trato de medir el grado de centralización versus grado de atomización o departamentalización, para tratar de determinar el nivel de burocracia, simplicidad y flexibilidad de la organización logística nacional, así como el cumplimiento de los procesos necesarios en cada EFLO para garantizar la operatividad de los medios militares. |
|  |  |                                | Profundidad organigrama logístico                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|  |  |                                | Organismo centralizado de estudios y controles             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|  |  |                                | Organismo centralizado de transporte y movimiento          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|  |  |                                | Organismo centralizado control proveedores / Contratistas  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|  |  |                                | Efectivos servicios logísticos / Total efectivos militares |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|  |  |                                | Tareas EFLOS realizadas / Total tareas EFLOS a realizar    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|  |  |                                | Empresas contratistas / Total empresas                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

**Figura 6.3:** Principales criterios o ratios logísticos de la organización. **Fuente:** Elaboración propia.

### 6.3. Planificación

Una vez que hemos visto la situación inicial logística de la que parten los contendientes (Sector Cuaternario), y cuáles son las principales características de sus organizaciones logísticas militares que se enfrentan entre sí (Organización), parece lógico pensar que el siguiente criterio a analizar tenga que ver con cómo han planeado logísticamente la guerra o la campaña ambas naciones, para lo cual tendremos que extraer de la bibliografía las principales y más importantes características de una buena planificación logística militar, y ver si los planes de los contendientes las han tenido en cuenta.

Reseñar que la Planificación es, posiblemente, la función logística más mencionada de forma explícita en la bibliografía, ya que:

“La metodología de la orgánica militar para la resolución de problemas operativos exige la formulación de un plan con arreglo al cual deben actuar las fuerzas para alcanzar la misión impuesta dentro de la situación existente. Este plan fijará las circunstancias de espacio, tiempo, enemigo y servidumbres que enmarcan el problema”<sup>412</sup>.

Así, si tomamos en consideración el enunciado general y abstracto del “problema logístico operativo” formulado como:

“Todo problema logístico operativo consistirá, esencialmente, en proporcionar medios logísticos (personal, material y servicios) a una

<sup>412</sup> SALGADO ALBA, J. *Logística General y Naval Operativa*. Op. cit., p. 200.

determinada fuerza operativa en cantidad, calidad, momento y lugar adecuados y en las circunstancias impuestas por el cumplimiento de una misión dentro de una situación”<sup>413</sup>.

Para resolver dicho problema es preciso realizar un esfuerzo que consistirá en determinar primero la solución teórica y después en ejecutar dicha solución. La determinación de la solución teórica con la formulación de sistemas y procedimientos adecuados para ordenar, en la forma más racional posible, la actividad logística de “preparación del esfuerzo”, cae dentro de lo que hemos llamado “Técnica Logística”, y esta técnica logística es la planificación logística militar, el criterio que vamos a elegir. Asimismo, la ejecución o realización práctica de dicha solución teórica constituye el “Apoyo logístico”, que va a corresponder al cuarto y último criterio logístico que elegiremos y veremos en el capítulo siguiente (Ejecución).

“Así como los dos primeros criterios logísticos (Sector Cuaternario y Organización) tienen un carácter fundamental de logística teórica, el criterio de Planificación está muy relacionado con la logística operativa, que es aquella parte de la logística que trata de la resolución de los problemas logísticos que se plantean en el nivel de las fuerzas de combate, es una “logística de consumo” principalmente, más ligada a la táctica que a la Estrategia, y tiene un carácter más orgánico que económico”<sup>414</sup>.

Los principios, normas y postulados de la logística operativa son de carácter eminentemente práctico y realista, con base experimental extraída de las enseñanzas de múltiples campañas a lo largo de la historia<sup>415</sup>, tiene un carácter profundamente pragmático y experimental.

En una de las principales obras al respecto de este criterio logístico<sup>416</sup>, se dedican por completo los capítulos XIX, XX, XXI y XXII a desarrollar extensamente la importancia de una buena planificación logística, así como todos los aspectos necesarios para llevarla a cabo (características, cualidades, niveles, metodología, supuestos e hipótesis, principios básicos de la planificación logística, las decisiones logísticas y la programación logística).

Asimismo, en la bibliografía del ejército estadounidense<sup>417</sup> (Capítulo III), se desarrolla por el US Army:

- El reparto adecuado de responsabilidades a la hora de desarrollar un Plan Logístico,
- La necesidad de adaptabilidad/previsión del Plan, así como los beneficios que reporta un buen Plan,

<sup>413</sup> Ibídem.

<sup>414</sup> SALGADO ALBA, J. *Logística General y Naval Operativa*. Op. cit., pp. 201-202.

<sup>415</sup> VAN CREVELD, M. *Los abastecimientos en la guerra*. Op.cit., p. 154; SUN TZU. *El Arte de la Guerra*. Op. cit., pp. 203-205.

<sup>416</sup> SALGADO ALBA, J. *Logística General y Naval Operativa*. Op. cit., pp. 201-202.

<sup>417</sup> United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.

- El tener en cuenta no solo el despliegue de los medios logístico sino también el empleo de los mismos,
- La tremenda importancia de la interdependencia del plan logístico con los planes operativos y entre todos los departamentos y organizaciones involucrados,
- Los diferentes niveles de planificación logística (estratégico y operacional) y la gran influencia del teatro de operaciones en una correcta y realista planificación.
- Otros aspectos a tener en cuenta en una buena planificación: Asignación de prioridades, posibles externalizaciones, controlar suficientemente bien el mantenimiento, la pronta identificación de elementos/recursos críticos, cuellos de botella, control del movimiento y transporte, control abastecimiento push/pull, recursos civiles, etc...

Por último, el Apéndice C “Indicadores Logísticos”, y el Apéndice D “Checklist logístico”<sup>418</sup>, nos presenta una herramienta que, aunque no se considera exclusiva, está concebida como un proceso para identificar requisitos críticos de información para el trabajo analítico necesario para desarrollar la faceta logística de un Plan operativo.

Otra aportación a los requisitos que debe tener una buena planificación militar la tenemos de nuevo en la bibliografía logística del cuerpo de Marines estadounidense<sup>419</sup>, en cuyo capítulo nº 4 “Logistics Planning”, se nos presentan las siguientes informaciones/definiciones a tener en cuenta para una buena planificación logística:

“La planificación se define como el arte y la ciencia de visualizar un futuro deseado y crear caminos efectivos para llevarlo a cabo. Es un proceso de preparación que integra completamente todas las funciones del teatro de operaciones para lograr el objetivo deseado. Por lo tanto, planificar para los logísticos se centra en integrar las principales capacidades logísticas con todas las funciones del teatro de operaciones a todos los niveles, con el fin de llegar a la batalla, mantener la batalla y prepararse para la próxima batalla” (pág. 4-1).

“Los esfuerzos de planificación de cualquier nivel (estratégico, operacional y táctico) deben estar completamente integrados con la planificación en los otros niveles para asegurar que todos ellos trabajan conjuntamente para lograr el objetivo común del éxito de la misión” (pág. 4-1).

“La planificación logística es la combinación de procesos coordinados en los niveles estratégico, operacional y táctico, usada para calcular los requisitos de material y servicios necesarios, identificar recursos de los mismos, y determinar los medios para proporcionar apoyo logístico a las fuerzas apoyadas. Se trata de destinar los activos existentes para usos potenciales específicos, e identificar deficiencias en las actuales capacidades de apoyo para realizar acciones correctivas” (pág. 4-1).

---

<sup>418</sup> Ibídem.

<sup>419</sup> U.S. Marine Corps. *Logistics Operations*. Op. cit., p. 67.



“Los planificadores logísticos acomodan potenciales o actuales peticiones de recursos estableciendo el reparto o asignación de los recursos disponibles, estableciendo prioridades de distribución, y anticipando demandas” (pág. 4-2).

“El análisis de la misión y de las tareas es la base de toda la planificación, para preparar las estimaciones iniciales de apoyo y hacer los borradores de los anexos logísticos” (pág. 4-5).

Asimismo, aparte de los principios generales logísticos, hay una serie de principios y consideraciones que los planificadores logísticos deben tener aplicar juiciosamente a las situaciones particulares, no indicando una línea de acción, pero sí, usadas con prudencia, ayudando al planificador a maximizar la efectividad y la eficiencia de las operaciones logísticas<sup>420</sup> (págs. 4-2 a 4-5):

- Planificación integrada. Las operaciones no pueden conducirse de forma satisfactoria sin el adecuado soporte logístico. El soporte logístico no puede ser efectivo si está planeado sin una detallada coordinación entre las funciones que apoya.
- Enfoque hacia adelante. El enfoque del apoyo logístico va desde el territorio nacional hasta el teatro de operaciones, y desde los niveles más altos a los más bajos.
- Limitaciones logísticas. Los recursos logísticos usualmente son limitados. Es por eso que su uso debe ser disciplinado para acomodarse a dichas limitaciones.
- Estandarización. Es homogeneizar el equipamiento y la uniformidad de procesos.
- Centralización versus descentralización. El control centralizado y la ejecución descentralizada son ideales buscados en las operaciones de apoyo logístico. Si se consiguen, el apoyo será responsable, económico y flexible.
- Gastos y consumo. Los Comandantes, operadores y logísticos deben entender la diferencia entre consumo y gastos, para mejorar tanto la responsabilidad como la economía de las operaciones de apoyo logístico.
- Planificación alternativa. La planificación logística alternativa establece más de una opción para proveer apoyo usando medios equivalentes.
- Escalonamiento. Es la provisión y/o el posicionamiento de los recursos planificados de antemano, para asegurar un apoyo logístico ininterrumpido.

<sup>420</sup> Ibídem.

- Reservas logísticas. La logística puede ser un factor de pacificación en el nivel operacional de la guerra.
- Redundancia. Debe ser limitada a los sistemas, unidades o funciones que son esenciales para el cumplimiento de la misión.
- Conservación. Los Comandantes deben practicar y reforzar siempre la buena conservación de los escasos recursos.
- Austeridad. El objetivo del planificador logístico debe ser proveer al utilizador de sus necesidades, no de sus peticiones.
- Rendimiento. Es una función del sistema de distribución para medir la cantidad de material que pasa por un punto de proceso en un periodo específico de tiempo.

Finalmente, también hay que contar con los siguientes factores que afectan a la planificación logística (para determinar el qué, el cuándo y el dónde)<sup>421</sup>(págs. 4-6 a 4-7):

- Inteligencia. Los recursos de inteligencia son una fuente de vital importancia para los planificadores logísticos. Las características de un área de operaciones y del área de interés pueden ayudar, así como obstaculizar, el cumplimiento de la misión de apoyo logístico. Los potenciales efectos de las fuerzas enemigas, localizaciones y capacidades, junto con los efectos del terreno y del clima pueden ser significativos en las operaciones logísticas. Los planificadores logísticos deben burlar a los impedimentos y construir la supervivencia de su organización logística, también deben tener en cuenta la infraestructura existente que se puede usar para mejorar la efectividad logística.
- Personal. La planificación de personal comienza con una cuidadosa identificación del número y localización del personal (por sexo) a apoyar.
- Cantidad, distribución y características del equipo. La cantidad y el tipo de equipo, su localización, especificaciones técnicas e información de uso es de crítica importancia para los planificadores logísticos. Necesidades de fuel, baterías, piezas de repuesto, mantenimiento y municionamiento se basan en esta información.
- Datos históricos. Proporciona una base para calcular las actuales necesidades de apoyo.
- Modelos y simulaciones. Los avances en tecnología informática y en software de juegos hacen posible elaborar modelos y simulaciones de operaciones propuestas para aproximarse a cómo una operación puede desarrollarse.

---

<sup>421</sup> U.S. Marine Corps. *Logistics Operations*. Op. cit., p. 68.

- Experiencia y análisis intuitivo. Los Comandantes y los logísticos deben aplicar juicios basados en la experiencia propia y ajena, para evaluar los riesgos y asegurar que una solución propuesta es factible y práctica. La habilidad para analizar el cuadro incompleto y lograr una decisión sopesada requiere un firme asentamiento en el conocimiento de las capacidades y necesidades.

Continuando con las aportaciones bibliográficas anglosajonas a la Planificación<sup>422</sup>, en el Capítulo 2 “Mando y Control de Apoyo Logístico”, se desarrollan los siguientes conceptos (que coinciden y/o enriquecen en gran parte a los expuestos en la bibliografía ya expuesta en este capítulo):

“El carácter global de coordinación de la logística necesaria entre las fuerzas marítimas, terrestres y aéreas que realizan operaciones conjuntas rara vez se reconoce. Estas fuerzas están diseñados para llevar a cabo diferentes tareas, pero interdependientes”.

“Los Planificadores de logística a nivel operativo deben entender las diferencias y similitudes entre los servicios a fin de tener en cuenta eficazmente y planificar el uso conjunto y coordinado de elementos de apoyo logístico de todos los servicios para satisfacer una necesidad operativa”.

“Un punto de referencia positivo de un sistema logístico común eficaz es que los comandantes de un solo servicio se sientan cómodos con participaciones de otros servicios, brindándoles apoyo”.

“La clave para la prestación de un apoyo logístico eficaz a las operaciones conjuntas se encuentra en el desarrollo de un sistema logístico conjunto que tenga objetivos y procesos comunes, un intercambio rápido y libre de la información y organizaciones que son compatibles y tienen confianza entre sí”.

“En muchos casos, el apoyo de un solo servicio será el método más adecuado para la prestación de apoyo logístico a los elementos de la fuerza conjunta (JF). Sin embargo, en algunos casos, el método más eficaz de proporcionar el apoyo adecuado podría ser la de fusionar las capacidades de un solo servicio en una unidad de la Fuerza Conjunta de Apoyo”.

Continuando remarcando la gran importancia de la interdependencia entre servicios y procesos logísticos, en el Capítulo 3 se nos ofrece una descripción de los principales aspectos que debe tener una correcta “Planificación Logística Conjunta”<sup>423</sup>.

“Planificación logística conjunta es el proceso utilizado para coordinar el apoyo a dos o más servicios que participan de forma conjunta en operaciones o ejercicios”.

<sup>422</sup> Australian Defence Force Publication. *Logistics in Support of Joint Operations*. Op. cit., p. 90.

<sup>423</sup> Ibídem.

“Los servicios logísticos comunes a más de un servicio deben ser proporcionados por el Servicio que puede suministrar mejor el apoyo necesario”.

“La base de apoyo nacional (civil y militar) tendrá que soportar la mayoría de las operaciones/ejercicios, por lo que tendrán que participar en el proceso de planificación de sus representantes”.

“Se requiere una estrecha colaboración y coordinación entre el personal operativo y logístico de planificación para asegurar que el concepto de operaciones resultante es sostenible”.

“La adquisición de información sobre logística y movimiento es un proceso continuo. A nivel estratégico estas actividades se centran en la consideración de lo que es posible y en la identificación de las limitaciones absolutas. El proceso de planificación es un mapa que guía estas actividades hacia los resultados esperados”.

“Inteligencia logística es el proceso de recopilación de datos relacionados con un área particular de operaciones (AO), el análisis del impacto sobre el personal y las operaciones de logística y su integración en la planificación en todos los niveles a fin de que las acciones administrativas se sincronicen con la maniobra. Se trata de un esfuerzo consciente para identificar y evaluar los factores que facilitan, inhiben o niegan el apoyo a las fuerzas de combate”.

“La recopilación de información logística debe llevarse a cabo de forma paralela a la de la inteligencia operativa y tener la misma prioridad en la asignación de los recursos”.

“La Planificación logística no puede llevarse a cabo de forma aislada, el asesoramiento e información para el proceso de planificación se puede requerir de otros servicios, Estados mayores superiores y/o subordinados, otros departamentos gubernamentales, organismos civiles y las naciones aliadas. El enlace entre los departamentos gubernamentales normalmente se producirá a nivel del personal equivalente”.

“Para la logística conjunta con fines de planificación, los suministros se dividen en una serie de clases y se definen en el anexo F”.

De gran importancia para ver modelos de ejemplo de una Planificación Logística, es necesario ver los anexos al capítulo 3<sup>424</sup>, concretamente el Anexo C “Consideraciones de nivel estratégico-logístico para operaciones conjuntas”, el Anexo D “Ejemplo de Apreciación Administrativa”, y el Anexo E “Ejemplo de Instrucción Administrativa”.

Dentro del nivel estratégico de la planificación logística, se debe tener en cuenta la capacidad de ampliar nuestro “Sector Cuaternario” y de mejorar nuestra “Organización” con los recursos y métodos de cuantos más aliados y suministradores posibles mejor, tanto lejanos como cercanos. Y viceversa, la planificación debe incluir la “Diplomacia Logística” que vamos a utilizar para

---

<sup>424</sup> Australian Defence Force Publication. *Logistics in Support of Joint Operations*. Op. cit., pp. 91-92.

tratar de disminuir el Sector Cuaternario del enemigo y su Organización logística militar, tratando de restarle aliados y suministradores de todo tipo, analizando y teniendo en cuenta los porcentajes de éxito de esta “Diplomacia”, para así determinar de forma más precisa la practicabilidad o viabilidad del Plan Estratégico de la guerra o campaña.

Asimismo, y tal y como se ha nombrado en el estado de la cuestión relativo a la técnica logística militar, en la fase de planificación se deben tener en cuenta los factores morales y humanos del enemigo, ya que:

“La voluntad de superar las dificultades, el espíritu de superación humano es capaz de trastocar todos los fríos cálculos logísticos” y  
 “En la guerra lo moral es a lo físico como tres es a uno”<sup>425</sup>.

A este factor le llamaremos el “Efecto Ethos” y se propondrán a continuación las preguntas y algunos posibles indicadores para medirlo.

De la recopilación y análisis pormenorizado de la doctrina logística en materia de Planificación, se ha elaborado el siguiente cuestionario tipo que recoge todos los aspectos a que hace referencia la bibliografía en relación a este criterio logístico (junto con la figura 6.4 siguiente, que recoge sus principales ratios):

### **Cuestionario tipo sobre el criterio logístico de la Planificación**

Sobre interdependencia y plan logístico:

- ¿Existe interdependencia entre el plan de operaciones y el plan logístico? ¿Se ha revisado el plan de operaciones concienzudamente? ¿Se ha hecho el plan logístico en unión con los comandantes operativos?
- ¿Se basa el plan logístico en las hipótesis de la estrategia que dirige la operación militar y la táctica que se desea aplicar?
- ¿Se interfieren las tres partes del arte de la guerra? ¿se desprecian?
- ¿Se cuida la unidad, el respeto mutuo y la cooperación entre los actores y ciencias implicados?
- ¿Cuántos cálculos se han hecho para generar el plan logístico? ¿Muchos o pocos? ¿Se ha rellenado todos los anexos logísticos?
- ¿Tenemos conciencia clara de nuestros propósitos?
- ¿Todo el plan logístico gira en torno a las posibilidades logísticas del plan de operaciones militares, cómo apoyarlo y mantenerlo para conseguir la victoria y el objetivo?
- ¿Se incluye también un análisis DAFO de nuestra estructura, medios y posibilidades? ¿Y un análisis de posibilidades y líneas de acción, cada una con sus ventajas y desventajas, a fin de determinar la decisión óptima? ¿Se han previsto las peores previsiones y las posibles respuestas?

<sup>425</sup> VAN CREVELD, M. *Los abastecimientos en la guerra*. Op.cit., p. 169.

- ¿Se han asegurado planes de estudio, control y desarrollo, en especial en todos aquellos componentes críticos, vulnerables y vitales que puedan ocasionar un riesgo para nuestro sistema logístico, es decir, todos aquellos aspectos sobre los que hay que tener un control activo (bases o infraestructura, transporte, líneas de comunicación, organización y recursos)?
- ¿Se han comparado, y se comparan actualmente, dichas áreas, con los siguientes factores críticos de la guerra logística, analizando su influencia y efectos a lo largo de toda la campaña: la moral, el clima, el terreno, la actividad del enemigo (por el ejército, por guerrilla y sabotajes o por la población enemiga), la organización y la idiosincrasia de los mandos?
- ¿Se ha contemplado nuestra logística desde el punto de vista de cómo tiene el enemigo organizada su logística en las áreas descritas anteriormente, ya que ellos la han construido a lo largo del tiempo sobre su clima, terreno, etc.?
- ¿Se conoce el grado de sustitución de nuestros medios logísticos con los del enemigo (combustibles, repuestos, líneas férreas, tolerancias de equipos y materiales, etc...)?
- ¿Ha previsto el plan la creación de los necesarios mecanismos de control (de productos, del tiempo, del tráfico, de los proveedores, de los procedimientos de trabajo)?
- ¿Quién tiene la mayor responsabilidad en el apoyo logístico en el teatro de operaciones? ¿Es el usuario dominante?
- ¿Están incluidos los movimientos de personal, equipos y abastecimientos?
- ¿Se ha previsto un abastecimiento adecuado para la defensa durante los movimientos?
- ¿Se han previsto procedimientos para las operaciones de mantenimiento, recuperación y salvamento?
- ¿El plan es lo suficientemente flexible?
- ¿Qué grado de simplicidad tiene el plan?
- ¿Está hecho con sentido común?
- ¿Se tiene cuidado con los inventos nuevos? ¿Se recuerda que la "fricción" no perdona y que es mejor probar los ya consagrados por la práctica y la experiencia?
- ¿Se tiene en cuenta que las guerras se inician sin la debida preparación logística, con métodos tácticos nuevos y la logística del pasado?
- ¿Está adecuado a la realidad del momento presente, tanto en el aspecto geográfico, como en cualquier otro tipo de consideración?
- ¿Tiene el Estado Mayor un conocimiento lo más real y actualizado posible de la realidad del conflicto? ¿Su posición en el despliegue está lo suficientemente cercana a los puntos críticos del mismo?
- ¿Se ha tenido en cuenta que "En la guerra lo moral es a lo físico como tres es a uno"? ¿Se cuenta que la voluntad de superar las dificultades, el espíritu de superación humano es capaz de trastocar todos los fríos cálculos logísticos, y que "Lejos de ser una ciencia exacta, la guerra es un drama espantoso y apasionado"?

- ¿Está el plan lo suficientemente equilibrado? ¿Se ha tenido en cuenta el equilibrio necesario entre los distintos tipos de medios y de unidades, a la vez que una eficaz distribución de los medios para el logro de los fines operativos?
- ¿Está la mayoría de los recursos concentrados en el momento y lugar decisivos?
- ¿Llega a determinar el plan logístico la practicabilidad del plan de operaciones, es decir, si el plan de combate es practicable o no, si se puede llevar a buen término con los recursos disponibles, con la situación específica (enemigo, clima,...), etc...?
- ¿Se han planificado armónicamente (Integradas) las diversas formas de transporte, en las terminales logísticas sobre todo, coordinándolas de modo que puedan apoyarse mutuamente en el tiempo y en el espacio al objeto de evitar estancamientos y aumentar considerablemente la capacidad de nuestro Sistema de Transporte?
- ¿Se han calculado las capacidades máximas de saturación de las líneas de comunicación?
- ¿Se han destinado el suficiente número de tropas, tanto en cantidad como en medios de combate, para hacer frente a la entidad de las amenazas que puede sufrir el aparato logístico (sabotajes, ataques sorpresa,...)?
- ¿El personal logístico está convenientemente armado para su autodefensa?
- ¿Cuántos días pueden aguantar operativas las unidades con los recursos de nivel táctico?

Sobre la previsión:

- ¿Se piensa en las posibles dificultades antes de que se presenten?
- ¿Se fomenta la previsión como cualidad más preciada de un logístico?
- ¿Se plantean una y otra vez los problemas logísticos para ofrecer nuevas soluciones, novedosas y adecuadas al momento actual y a las circunstancias?
- ¿Se tiene una buena capacidad de información?
- ¿Se tiene presente que “no hay plan que resista la fricción”?
- ¿Se prevén y monitorizan los efectos de los cambios de despliegue de fuerzas y recursos?

Sobre el principio de información:

- ¿Existen y se han tenido en cuenta estudios preliminares? ¿Son exhaustivos en alcance y profundidad? ¿Abarcan todas las necesidades de medios logísticos o de factores de producción, no solo de una opción sino de todas las alternativas?
- ¿Existen fichas logísticas de todos los medios implicados? ¿Existían de antemano? ¿Por experiencia o por estudios?
- La información, ¿es veraz, reciente, actualizada permanentemente? ¿Se obtiene de manera puntual? ¿Es lo más micro posible, lo más detallista

posible; sobre todo al objeto de conocer hasta el último extremo las barreras técnicas?

- ¿Se han implementado adecuados procedimientos de seguridad para la transmisión de datos logísticos clasificados?
- ¿Se posee la información moral y de idiosincrasia del enemigo?
- ¿Se ha aprendido las lecciones de la experiencia extranjera en cuestiones logísticas? ¿Y de nuestra propia experiencia?
- ¿El plan logístico está basado en supuestos previos derivados del Plan de Operaciones (permisos, fuegos previstos, distancias a recorrer, velocidad de operaciones prevista, climatología, resistencia enemiga, terreno, moral y duración de la campaña), en la organización operativa del ejército, en la misión, y en la actividad prevista de cada uno de los medios de combate?
- ¿Abarca el plan todos los elementos funcionales logísticos (abastecimiento, mantenimiento, personal, transporte, sanidad, obras, varios, industria, economía, recursos, ...)?
- ¿Se conoce la fuente de obtención de cada elemento funcional logístico?

Sobre el ciclo logístico:

- ¿Se han calculado y definido de forma exhaustiva las necesidades de medios logísticos o factores de producción, así como la relación armónica entre ellos, que es preciso satisfacer para llevar a cabo la acción estratégica u operativa? ¿Se tiene conciencia de la existencia de la necesidad, su definición exacta y su valoración?
- ¿Se han tenido en cuenta los plazos de estudio de necesidades y de tramitación de contratos?
- ¿Y el tiempo del periodo de producción hasta la puesta en servicio?
- ¿Se han analizado los cargamentos, las terminales, los plazos y las condiciones limitativas y/o técnicas impuestas por la situación?

Sobre la Diplomacia Logística:

- Países ayuda efectiva / total posibles países aliados.
- Países no ayudan enemigo / total países aliados enemigo.
- Países votan a favor / total países.
- Países votan en contra / total países.
- Países se abstienen / total países.

Sobre el Efecto Ethos:

- Bajas esperadas / bajas producidas.
- Consumo esperado / consumo producido (de cada tipo de material y medios).
- Tiempo estimado victoria / tiempo real victoria.



|              |                                 |                                      |                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------|---------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| LANIFICACIÓN | Mando, elaboración y despliegue | <b>Mando y Coordinación Único</b>    | Mando único logístico en toda la cadena de decisiones                  | Trato de medir el grado de capacidad de decisión logística, teniendo en cuenta que el mando único es más capaz de tomar decisiones rápidas y eficaces                                                                                                       |
|              |                                 |                                      | Alcance organigrama logístico                                          |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Profundidad organigrama logístico                                      |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Generales de Ingenieros o Intendencia / Total Generales                |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Distancia km Cuartel General Logístico al Frente                       |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 | <b>Principio de Interdependencia</b> | Subsistencias existentes / Total Subsistencias necesarias              | Trato de medir el grado de trabajo en equipo entre logísticos y jefes operativos en elaboración planificación de la batalla, así como la practicabilidad de dicho plan. La importancia de los objetivos logísticos a conseguir y a la adecuación de medios. |
|              |                                 |                                      | POL existente / Total POL necesario                                    |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Armamento ligero existente / Total Arm. ligero necesario               |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Armamento medio existente / Total Arm. Medio necesario                 |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Armamento pesado existente / Total Arm. Pesado necesario               |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Municiones y Explosivos existentes / Total Mun. Y Expl. Necesarios     |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Medios transporte existentes / Total Medios transporte necesarios      |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Velocidad media unid. logísticas / Velocidad media tropas combatientes |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Efectivos protección logística / total efectivos militares             |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Media días independencia logística unidades nivel táctico              |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Nº soluciones logísticas / Nº problemas logísticos                     |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Efectivos servicios logísticos / Total efectivos militares             |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Nº objetivos logísticos / Total objetivos                              |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 | <b>Despliegue y combate</b>          | Efectivos infantería / Total infantería                                | Trato de medir el % de esfuerzo bélico que el Estado Mayor ha dedicado de todo su potencial a la batalla analizada, de tierra, mar y aire, y de tropas logísticas                                                                                           |
|              |                                 |                                      | Efectivos caballería / Total caballería                                |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Efectivos carros combate / Total carros combate                        |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Efectivos mecanizados / Total mecanizados                              |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Efectivos artillería / Total artillería                                |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Efectivos navales transporte / Total navales transporte                |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Efectivos navales ataque / Total navales ataque                        |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Efectivos artillería antiaerea / Total artillería antiaerea            |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Efectivos aviación transporte / Total aviación                         |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Efectivos aviación ataque / Total aviación                             |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | vías logísticas / total vías transporte                                |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              | Previsión e información         | <b>Principio de Previsión</b>        | Nº Marcas/Tipos vehículos transporte comunes                           | Trato de medir el grado de sustitución de la logística propia con la logística del enemigo (para determinar la adecuación de nuestros medios al clima y terreno del enemigo)                                                                                |
|              |                                 |                                      | Nº Marcas/Tipos aviones transporte comunes                             |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Nº Marcas/Tipos locomotoras transporte comunes                         |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Actividad enemigo en retaguardia logística                             |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Duración prevista batalla / Duración real                              | Para medir el grado de adecuación a la realidad                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Medios logísticos novedosos / Total medios logísticos                  | Grado cálculo de la "fricción" con medios y métodos nuevos                                                                                                                                                                                                  |
|              |                                 | <b>Principio de Información</b>      | Datos log. Veraces / Datos log. Conocidos del enemigo                  | Trato de medir el alcance, la profundidad y la veracidad de los datos logísticos, así como el grado de seguridad de los mismos y de los del enemigo                                                                                                         |
|              |                                 |                                      | Días antigüedad informes logísticos                                    |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|              |                                 |                                      | Medios log. Analizados / Medios log. Totales enemigo                   |                                                                                                                                                                                                                                                             |

|  |                     |                                                                   |                                                                                                                                                                                                               |
|--|---------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |                     | Datos log. Propios capturados / Total datos log. Propios          |                                                                                                                                                                                                               |
|  |                     | Datos log. Históricos precedentes / Total datos logísticos        |                                                                                                                                                                                                               |
|  | <b>Dipl. Log.</b>   | Países ayuda efectiva / Total posibles países aliados             | Trato de medir el esfuerzo y los efectos que las acciones de los países tienen a la hora de conseguir aliados o negárselos a sus enemigos, a la hora de conseguir incrementar su sector cuaternario logístico |
|  |                     | Países no ayudan enemigo / Total países aliados enemigo           |                                                                                                                                                                                                               |
|  |                     | Países votan a favor / Total países                               |                                                                                                                                                                                                               |
|  |                     | Países votan en contra / Total países                             |                                                                                                                                                                                                               |
|  |                     | Países se abstienen / Total países                                |                                                                                                                                                                                                               |
|  | <b>Ef. Ethos</b>    | Bajas esperadas / Bajas producidas.                               | Trato de medir el grado de trastocación de los cálculos logísticos debido a la voluntad y el espíritu de superación (ethos) del adversario.                                                                   |
|  |                     | Consumo esperado / Consumo producido (de cada material y medios). |                                                                                                                                                                                                               |
|  |                     | Tiempo estimado victoria / Tiempo real victoria.                  |                                                                                                                                                                                                               |
|  | <b>Efecto Ethos</b> |                                                                   |                                                                                                                                                                                                               |
|  |                     |                                                                   |                                                                                                                                                                                                               |

**Figura 6.4:** Principales criterios o ratios logísticos de la Planificación. **Fuente:** Elaboración propia.

## 6.4. Ejecución

A continuación vamos a determinar el último criterio logístico elegido, retomando para ello el enunciado general y abstracto del “problema logístico operativo”<sup>426</sup> formulado como:

“Todo problema logístico operativo consistirá, esencialmente, en proporcionar medios logísticos (personal, material y servicios) a una determinada fuerza operativa en cantidad, calidad, momento y lugar adecuados y en las circunstancias impuestas por el cumplimiento de una misión dentro de una situación”.

Para resolver dicho problema es preciso realizar un esfuerzo que consistirá en determinar primero la solución teórica y después en ejecutar dicha solución. La determinación de la solución teórica cae dentro de lo que hemos llamado “Técnica Logística”, y ya dijimos que esta técnica logística es la planificación logística militar.

Asimismo, la ejecución o realización práctica de dicha solución teórica, dirigida a la formulación de sistemas y procedimientos adecuados para ordenar, en la forma más racional posible, la actividad logística de “ejecución del esfuerzo”, constituye el “Apoyo logístico”, que va a corresponder al cuarto y último criterio logístico que elegiremos: la Ejecución, entendida como:

El análisis de la aplicación práctica y real del plan logístico, y de todos los imponderables que pueden afectar al cumplimiento de los objetivos logísticos debido a la “fricción” de la guerra.

Asimismo, en la bibliografía logística del ejército estadounidense <sup>427</sup> (Capítulo IV, “Joint Theater Logistics”), se desarrollan por el US Army los

<sup>426</sup> SALGADO ALBA, J. *Logística General y Naval Operativa*. Op. cit., p. 205.

<sup>427</sup> United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations*. Op. cit.

principales elementos y conceptos logísticos a tener en cuenta en el nivel práctico de las fuerzas combatientes, entre otros:

“La integración puntual del transporte hacia y desde el teatro de operaciones.

Las líneas de comunicaciones, bases y puntos intermedios, el tipo de unidades logísticas designadas, apoyos externos de todo tipo, ...

La geografía y el transporte.

La máxima capacidad logística de las infraestructuras,

Los cuellos de botella,

La designación de unidades de protección del sistema logístico,

La determinación de los escalones de apoyo,

La asignación de responsabilidades logísticas, ...”

Tremendamente importante la reseña<sup>428</sup>(pág. IV-7), en la que:

“Establece como una prioridad para las fuerzas de combate durante su impulso de avance, el lograr el control de los centros logísticos, nudos de transporte, y demás áreas sensibles del sistema logístico, de forma que se favorezca el avance de apoyo logístico a la operación, no solo el de los objetivos estratégico-tácticos”.

Este importante aspecto también se reseña en uno de los principales libros de la bibliografía estudiada<sup>429</sup>, el cual lo llama “The road bound method of fighting”, señalando que:

“Constantemente durante la ejecución, los responsables deben impulsar a que las fuerzas conquisten no solo las carreteras (imprescindibles a nivel táctico) sino también los ferrocarriles (sobre todo), y los nudos de transporte y centros logísticos”.

Sin lugar a dudas el libro del historiador Van Creveld<sup>430</sup> es uno de los trabajos de investigación más completo sobre los problemas más comunes en la ejecución logística de una guerra o campaña, más importante y exhaustivo aún al abarcar desde el año 1700 hasta la actualidad.

Para reseñar aún más la importancia de la Ejecución logística como criterio de juicio logístico, decir que, en el libro de logística militar de referencia por antonomasia<sup>431</sup>, se dedican los capítulos II “Russian Campaign” y III

<sup>428</sup> Ibídem.

<sup>429</sup> VAN CREVELD, M. *Los abastecimientos en la guerra*. Op.cit., p. 170.

<sup>430</sup> Ibídem.

<sup>431</sup> THORPE, G.C. *Pure Logistics*. Op. cit., p. 120.

“Atlanta Campaign”, a remarcar las deficiencias principales encontradas en la Ejecución logística, tales como:

“Deficiente enlace con los suministros,  
Problemas en transporte, sanidad, hospitales y servicio de ambulancia,  
Defectos en las obras de ingeniería (carreteras, etc...),  
Pésima administración civil del territorio ocupado,  
Escasa policía militar para el adecuado control de los flujos,  
Escasa reunión y distribución de mapas e información,  
Problemas en el mantenimiento de armas y equipos, etc...”

La bibliografía del cuerpo de Marines estadounidense<sup>432</sup> (Capítulo nº 4 “Logistics Execution”), discute la ejecución de los conceptos logísticos, el mando y control y la planificación, en las operaciones logísticas (pág. 5-1), estableciendo una clasificación lo más racional posible de las grandes fases de acción en que se desarrollan las operaciones, y que pueden ayudarnos a la hora de estudiar los distintos aspectos de la Ejecución de dichas operaciones<sup>433</sup>.

Pre-despliegue.

Incluyen la organización del despliegue por el Jefe, para asegurarse de que las fuerzas llegan al área objetivo en una secuencia lógica, en el momento adecuado, y con el equipo y sostenimiento para apoyar el concepto de la operación. Son empresas complejas que requieren el cumplimiento de numerosas tareas en un tiempo normalmente muy limitado (pág. 5-2).

Despliegue.

La planificación y ejecución de un despliegue son desafíos hasta para el más experimentado y entrenado logístico. Control centralizado, coordinación, y apoyo son necesarios, simplificar la coordinación entre los esfuerzos logísticos y la interfaz con la dirección/mando de apoyo del despliegue, componentes de mando de transporte, las instalaciones de apoyo y otros comandantes y mandos (pág. 5-4). Esto incluye:

“Control de movimiento”: es la planificación de rutas, horarios y control de los movimientos de personal y carga en las líneas de comunicaciones. El control de movimiento apoya el despliegue de las fuerzas (pág. 5-5).

“Principios de movimiento”: incluyen control centralizado, regulación y flexibilidad. La gestión de transporte y el control de movimiento deben existir tanto en periodos de paz como de guerra (pág. 5-6).

---

<sup>432</sup> U.S. Marine Corps. *Logistics Operations*. Op. cit., p. 71.

<sup>433</sup> *Ibidem*.

“Crisis Action Team”: es fundamentalmente una agencia asesora y procesadora de información que mantiene al Jefe al tanto del estado del despliegue.

Entrada.

Es la inicial introducción de fuerzas en suelo extranjero cuando no existe presencia previa.

Habilitar y acciones decisivas.

Son las acciones preparatorias tomadas por las primeras fuerzas después de entrar y establecerse en territorio extranjero para facilitar el eventual cumplimiento de la misión, la llegada de más fuerzas y/o el aumento de las capacidades logísticas.

Redespliegue.

Un despliegue puede ser temporal, eso incluye la vuelta o la transición a una presencia permanente o de otro tipo. Puede ser por un cambio de misión.

De la recopilación y análisis pormenorizado de la doctrina logística en materia de Ejecución, se ha elaborado el siguiente cuestionario tipo que recoge todos los aspectos a que hace referencia la bibliografía en relación a este criterio logístico (junto con la figura 6.5 siguiente, que recoge sus principales ratios):

### **Cuestionario tipo sobre el criterio logístico de la Ejecución**

Sobre el control activo:

- ¿Se comparan continuamente las áreas básicas logísticas (bases, transporte, líneas de comunicación, organización y recursos) con los siguientes factores críticos de la guerra logística, analizando su influencia y efectos a lo largo de toda la campaña: la moral, el clima, el terreno, la actividad del enemigo (por el ejército, por guerrilla y sabotajes o por la población enemiga), la organización y la idiosincrasia de los mandos?

Sobre el transporte:

- ¿Existe un buen enlace y comunicaciones entre las tropas y los convoyes logísticos?
- ¿Se informa convenientemente de los problemas detectados y de las posibles soluciones de mejora?
- ¿Se mantiene equilibrado y controlado el reparto de medios de transporte?
- ¿Se mantiene homogéneo el parque de transporte y su distribución?

- ¿Se está sobrecargando el servicio de transportes con bagajes personales u otros efectos ajenos a la operatividad y el cumplimiento del objetivo?
- ¿Se está respetando el uso correcto de los parámetros de discriminación, urgencia y prioridad?
- ¿Se están produciendo cuellos de botella? ¿Hay cuellos de botella en las terminales logísticas?
- ¿Se están conjuntando armónicamente las diversas formas de transporte? ¿O se interfieren entre ellas y son incompatibles?
- ¿Está siendo eficaz la labor de la policía de carreteras? ¿Hay disciplina de marcha? ¿Se producen congestiones y/o abusos? ¿Se satura la capacidad máxima de la vía de comunicación?

Sobre defensa logística:

- ¿Está siendo adecuada la cantidad y calidad de tropas y medios de combate para hacer frente a las amenazas del aparato logístico?
- ¿El armamento del personal logístico está siendo adecuado y suficiente?

Sobre la obtención:

- ¿Se está respetando a la población civil por parte de las tropas?
- ¿Podemos organizar una retaguardia logística con garantías?
- ¿Se puede organizar un aparato regular de requisas caso de ser necesario?
- ¿Se está controlando debidamente la “ansiedad” de los contratistas?

Sobre el mantenimiento:

- ¿Están siendo suficientes, en cantidad y calidad, los equipos de reparaciones de las líneas de comunicaciones (ferrocarril, carreteras,...), y de las bases?
- ¿Se realizan muchas reparaciones incompletas o apresuradas?
- ¿La táctica de combate permite incrementar las posibilidades de reparar los vehículos dañados en el campo de batalla?
- ¿Se está apoyando convenientemente a las empresas civiles colaboradoras para los mantenimientos y abastecimientos?
- ¿Las tropas de mantenimiento se están usando en sus cometidos y previsiones, en lo que realmente se necesitan?
- ¿Se están reparando y poniendo en servicio no solo las vías de comunicación, sino también los accesos a las estaciones y las zonas de carga-descarga? ¿Se presta especial atención también a la instalación de talleres?

Sobre el personal:

- ¿Está nuestro personal logístico (tanto en cantidad como en calidad) centrado sobre todo en los cuellos de botella del flujo logístico? ¿Se

mantienen los flujos de carga-descarga y la rapidez en las reparaciones y mantenimientos?

- ¿Está Involucrado y concienciado todo el personal del ejército en la logística de las operaciones, en especial en los procedimientos de logística inversa o en los de nivel micro que les corresponden?
- ¿Los turnos de trabajo del personal logístico, están generando fatigas innecesarias y un mayor número de errores y/o accidentes?

Sobre medios logísticos:

- ¿Tenemos un porcentaje aceptable de medios logísticos en calidad óptima (funcionando perfectamente) y en cantidad suficiente (tanto medios y equipos de abastecimiento como de mantenimiento y reparación)?
- ¿Las características técnicas de los medios logísticos están soportando la dureza de la guerra, el trato extremo y las condiciones climáticas?
- ¿Se están utilizando los medios de transporte como almacenes rodantes particulares o para otros fines distintos de los puramente logísticos de satisfacción de necesidades para la consecución del objetivo?
- ¿Son adecuadas las características de los medios logísticos a las de las unidades combatientes que van a servir (misma velocidad, ligeros o pesados (capacidad de carga adecuada,...) para conseguir que no se separen excesivamente unos de otros y se descalabre el sistema logístico?
- ¿Existen desproporcionados almacenes en retaguardia mientras las unidades de primera línea están escasas de recursos?
- ¿Existen grandes e inusuales cantidades de restos de materiales en algún lugar del sistema logístico?

Sobre despliegue y combate:

- ¿Está organizándose el ejército por cuerpos, de forma flexible para marchar?
- ¿Se han establecido vías de comunicación distintas para las columnas operativas y las logísticas?
- ¿Se está dando prioridad en el despliegue a las unidades operativas antes que a las logísticas, se produce la separación de las tropas y de sus transportes y abastecimientos, produciéndose el descalabro de todo el sistema logístico antes de empezar la guerra?
- La táctica, ¿está llevando solo a abrir carreteras, que son fundamentales a nivel táctico, pero que no asegura comunicaciones de valor estratégico, como el puerto y, sobre todo, el ferrocarril? ¿Se lucha por objetivos logísticos?
- ¿Se está manteniendo parejo el ritmo de avance táctico con el logístico (estaciones terminales operativas, líneas de comunicación abiertas, ...)?

|                  |                   |                                   |                                                  |                                                                                                                                                       |
|------------------|-------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>EJECUCIÓN</b> | <b>personal y</b> | <b>Mando y Coordinación Único</b> | Mando único logístico en toda cadena decisiones  | Trato de medir el grado de capacidad de decisión logística, teniendo en cuenta que el mando único es más capaz de tomar decisiones rápidas y eficaces |
|                  |                   |                                   | Alcance organigrama logístico                    |                                                                                                                                                       |
|                  |                   |                                   | Profundidad organigrama logístico                |                                                                                                                                                       |
|                  |                   |                                   | Mandos de Ingenieros o Intendencia / Tot. Mandos | Idem que en criterio anterior (Planificación)                                                                                                         |

|                                  |                              |                                                                                                         |                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ciclo logístico y Sostentamiento |                              | Nº soluciones logísticas / Nº problemas logísticos                                                      | Trato de medir el grado de retroalimentación de la información y de detección de cuellos de botella y el grado de soluciones que se toman en base a ello        |
|                                  |                              | Distancia km Cuartel General Logístico al Frente                                                        | Trato de determinar si la mayor cercanía del logístico al campo de batalla influye en un mejor mando y toma de decisiones                                       |
|                                  | Despliegue y combate         | Distancia máxima alcanzada tropas logísticas / Distancia máxima alcanzada tropas combatientes           | Trato de medir el grado de uso correcto de la adecuación del ritmo de avance/despliegue táctico versus logístico                                                |
|                                  |                              | Media días independencia logística unidades nivel táctico (por subsistencias, municiones, POL...)       |                                                                                                                                                                 |
|                                  |                              | Objetivos logísticos conseguidos / Total objetivos logísticos                                           | Trato de medir el grado correcto de importancia de lucha por objetivos logísticos versus tácticos                                                               |
|                                  |                              | Vías logísticas abiertas / Total vías logísticas                                                        | Trato de medir el grado de uso correcto de vías logísticas distintas de las de columnas operativas                                                              |
|                                  | Defensa logística            | Medios log. destruidos / Total medios logísticos                                                        | Trato de medir el grado de adecuación en cantidad y calidad tropas/armamento defensa del aparato logístico (instalaciones y medios)                             |
|                                  |                              | Bajas efectivos log. / Total efectivos logísticos                                                       |                                                                                                                                                                 |
|                                  |                              | Medios log. operativos / Total medios logísticos                                                        |                                                                                                                                                                 |
|                                  | Personal                     | Medios log. infrautilizados / Total medios log.                                                         | Trato de medir el grado de implicación del personal tanto logístico como combatiente con los procedimientos logísticos                                          |
|                                  |                              | Procedimientos log. Incumplidos / Total procedimientos logísticos                                       |                                                                                                                                                                 |
|                                  | Control Activo               | Nº medios log. (terrestres, aéreos, navales) inoperativos por clima o terreno / Total medios logísticos | Trato de medir el grado de adaptabilidad de los medios logísticos a condiciones (dureza, trato, clima) operativas reales                                        |
|                                  | Medios y recursos logísticos | Tn Subsistencias servidas / Total Subsistencias necesarias                                              | Trato de medir la eficacia del sistema logístico en satisfacer las necesidades de las unidades combatientes                                                     |
|                                  |                              | Lt POL servidos / Total POL necesario                                                                   |                                                                                                                                                                 |
|                                  |                              | Tn Arm. ligero servido / Total Arm. Ligero necesario                                                    |                                                                                                                                                                 |
|                                  |                              | Tn Arm. medio servido / Total A. Medio necesario                                                        |                                                                                                                                                                 |
|                                  |                              | Total Arm. pesado servido / Total Arm. Pesado necesario                                                 |                                                                                                                                                                 |
|                                  |                              | Tn Municiones y Explosivos servidos / Total M. Y Expl. Necesarios                                       |                                                                                                                                                                 |
|                                  |                              | Nº Medios transporte servidos / Total Medios transporte necesarios (tierra, mar, aire)                  |                                                                                                                                                                 |
|                                  |                              | Medios log. perdidos / Total medios logísticos                                                          | Trato de medir el grado de visibilidad de los medios y recursos log.                                                                                            |
|                                  | Obtención                    | Bajas civiles enemigos / Total civiles enemigos                                                         | Trato de medir el grado de respeto a población civil por las tropas, a fin de poder organizar una retaguardia logística segura y un aparato regular de requisas |
|                                  |                              | Tn no servidas contratistas / Total Tn contratadas                                                      | Trato de medir el grado de eficacia del control de abusos de los contratistas                                                                                   |
|                                  | Transporte                   | Tn servidas por tierra / Total Tn necesarias                                                            | Trato de medir el grado de equilibrio y control del reparto de medios de transporte, y su conjunción armónica                                                   |
|                                  |                              | Tn servidas por mar / Total Tn necesarias                                                               |                                                                                                                                                                 |
|                                  |                              | Tn servidas por aire / Total Tn necesarias                                                              |                                                                                                                                                                 |
|                                  |                              | Nº modelos transporte terrestre                                                                         | Trato de medir el grado de mantenimiento de la homogeneidad del parque de transportes y su distribución                                                         |
|                                  |                              | Nº modelos transporte naval                                                                             |                                                                                                                                                                 |
|                                  |                              | Nº modelos transporte aéreo                                                                             | Trato de medir el grado de uso correcto de los parámetros de discriminación, urgencia y prioridad                                                               |
|                                  |                              | Tn prioritarias servidas / Total Tn prioritarias                                                        |                                                                                                                                                                 |
|                                  |                              | Tn en tránsito / Total Tn necesarias                                                                    | Trato de medir el grado de eficacia de la policía de carreteras, la disciplina de marcha, congestiones o saturación vías de comunicación,                       |



|  |               |                                                   |                                                                                                                       |
|--|---------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |               |                                                   | y la eficacia de los flujos de carga-descarga                                                                         |
|  |               | efectivos mantenimiento / Total efectivos         | Trato de medir el grado de adecuación de los equipos de reparaciones de líneas de comunicaciones, transportes y bases |
|  | Mantenimiento | Nº reparaciones correctas / Total reparaciones    | Trato de medir el grado de eficacia de las reparaciones (reparaciones incompletas y/o apresuradas)                    |
|  |               | Nº empresas contratistas de mantenimiento         | Trato de medir el grado de apoyo y colaboración con empresas civiles mantenedoras                                     |
|  |               | Distancia media talleres Manto. a línea de frente | Trato de medir el grado de la correcta ubicación de talleres y cómo su cercanía favorece la operatividad              |

**Figura 6.5:** Principales criterios o ratios logísticos de la ejecución. **Fuente:** Elaboración propia.

## 6.5. Interrelación de los cuatro criterios logísticos de referencia antes y durante una guerra

Finalmente, es necesario conocer la interrelación existente entre los criterios logísticos de referencia con respecto a una guerra. En este sentido, y tal y como exponemos en la figura 6.6, el Sector Cuaternario y la Organización (al menos en lo relativo al subcriterio de “Economía de Fuerzas”, pertenecen a una serie de indicadores logísticos que deben ser trabajados en tiempo de paz de acuerdo a lo expuesto en la bibliografía de referencia y en el capítulo correspondiente, ya que hacen referencia a indicadores que no se pueden cambiar en un corto plazo de tiempo (Nacionalización, Reservas, Seguridad Estratégica, Movilización, Homogeneidad, etc.), por lo cual en el momento de estallar un conflicto deben cumplir al máximo los principios teóricos de la Logística Pura aplicados a ellos y relacionados en el Estado de la Cuestión sobre la logística militar, so pena de condenar a la nación a un desastre militar prácticamente inevitable.

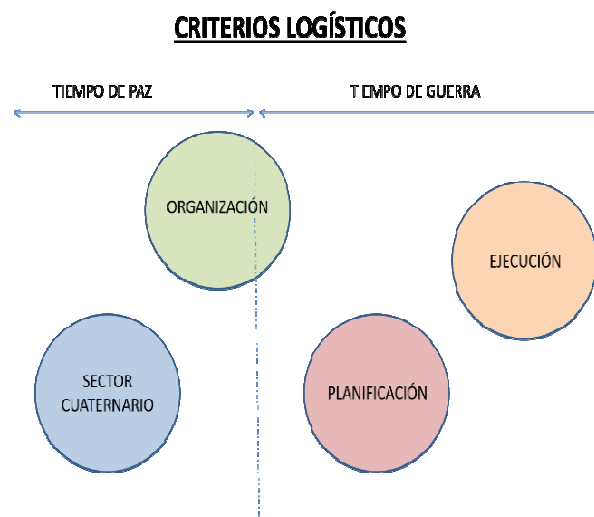


**Figura 6.6:** Interrelación Criterios Logísticos de Referencia antes y durante una guerra. **Fuente:** Elaboración propia.

Es preciso entender que, cualquier error o desviación en los requisitos de estos criterios:

- Limitará fuertemente la capacidad de reacción de la nación que padezca dichos errores, sus efectos se notarán tanto en conflictos de corta como de larga duración, agravándose dichos efectos cuanto mayor sea el tiempo de duración del conflicto. Dicho de otra manera, son la fuente o causa primera de la que manan los futuros problemas logísticos a nivel Planificación y Ejecución, y son muy costosos en tiempo y dinero de cambiar, con lo que se debe procurar entrar en conflicto con dichos criterios e indicadores en las mejores condiciones posibles. Para todo ello es preciso una interdependencia máxima y lo más completa posible entre la estrategia militar y la industria nacionales.
- Solo el subcriterio de “Orgánica y procesos” del criterio general de Organización, es susceptible de ser cambiado durante el conflicto de manera más o menos rápida, no obstante, el tiempo perdido, la falta de entrenamiento conjunto, las suspicacias humanas, y los errores de comienzo de los nuevos flujos y organismos pueden, en una guerra de corta duración, hacer que su peso sea igual de pernicioso y fuente de futuros problemas en la Planificación y la Ejecución que el resto de subcriterios del Sector Cuaternario y de la Organización.

Por otra parte, los criterios de Planificación y Ejecución entran de lleno en el ámbito de un conflicto armado ya iniciado, aunque una nación que, en tiempo de paz, realice planificaciones y ejercicios de menor o mayor duración, de las campañas o batallas más susceptibles a las que podría tener que enfrentarse, dispone así de una herramienta que le va a señalar aquellos criterios o subcriterios del Sector Cuaternario y del de Organización que mayores problemas le van a producir, siendo por tanto un factor de retroalimentación de información para el Estado Mayor Logístico de una nación y sus dirigentes políticos, los cuales deberán priorizar y cambiar aquellos subcriterios que en mayor modo afecten a la seguridad nacional y al logro de la victoria en las previsibles guerras o conflictos en los que pueda verse envuelta.

# **Capítulo 7**

## **Análisis y resultados**



Comenzamos aquí la parte de la tesis donde vamos a recopilar todos aquellos datos histórico-logísticos de las naciones y ejércitos contendientes en la Guerra de las Malvinas, de forma tal que nos permitan responder a las cuestiones, criterios y ratios establecidos en la Metodología de Investigación que se ha elaborado. Todo ello con la finalidad de probar la certeza o falsedad de nuestros Objetivos e Hipótesis, fin último de toda tesis.

Comenzaremos para ello recopilando y analizando todos los datos que la distinta bibliografía sobre la época y el conflicto nos brinde para conocer el estado inicial de la logística militar de ambos contendientes, es decir, el primer criterio o Sector Cuaternario.

### **7.1. Sector cuaternario**

El sector cuaternario, o grado de militarización de una sociedad, ha quedado definido en la Metodología, como la suma de los siguientes criterios:

- Vulnerabilidad logística, que a su vez se subdivide en los tres criterios siguientes:
  - o Nacionalización e I+D.
  - o Seguridad estratégica.
  - o Reservas estratégicas.
- Y el criterio de mando y movilización total, que a su vez se subdivide en los tres criterios siguientes:
  - o Movilización humana.
  - o Movilización industrial.
  - o Movilización económica.

A continuación, y para cada uno de dichos criterios y sub-criterios, vamos a aportar de forma ordenada el máximo posible de información de la época, los contendientes y el conflicto, para así tratar de dar el máximo de respuestas tanto cuantitativas como cualitativas a cada uno de ellos.

#### **7.1.1. Vulnerabilidad logística**

El grado de vulnerabilidad del sistema logístico militar de una nación viene definido, según toda la bibliografía analizada, en función:

- Del grado de nacionalización de nuestros recursos, industria y medios, y de la implicación nacional en fomentar la I+D de los mismos, a fin de hacerlos lo más eficientes posibles al menor coste posible.
- Del grado de formación y experiencia del personal logístico,
- Del grado de invulnerabilidad del núcleo o núcleos fundamentales de la infraestructura económico-industrial y logística.
- Y, por último, del grado de reservas de recursos, medios y equipos militares o susceptibles de ser utilizados en el hipotético conflicto bélico.

#### **7.1.1.1. Nacionalización e I+D**

Según la bibliografía sobre logística militar consultada, todas las adquisiciones de material y recursos que precisen las Fuerzas Armadas de una nación pueden dividirse en los siguientes cuatro grandes grupos en función de lo especificado en ellos<sup>434</sup>:

1. Grandes pedidos de elementos con un precio unitario bajo. Ejemplos típicos son los artículos consumidos durante la prestación del servicio militar: armamento individual del soldado, prendas de equipo personal, conservas alimenticias, municiones reglamentarias, etc.; o los precisos para el funcionamiento normal de unidades y organismos: menaje, material de oficina, mobiliario, etc.
2. Series industrialmente considerables de elementos con un costo medio. Entre ellos podemos mencionar: autobuses para transporte de personal, equipos de comunicaciones militarizados, paracaídas, vehículos ligeros, etc.
3. Series limitadas de artículos con un alto valor. Como muestra citaremos: aviones, buques, vehículos blindados, etc.
4. Elementos únicos destinados a cubrir misiones específicas. Casos representativos son: el sistema de comunicaciones de un centro de operaciones de combate, un simulador de vuelo de un avión, un banco automático de pruebas para el mantenimiento de aviones o un radar táctico”.

Siendo esto así, se define como objetivo de nacionalización e I+D imprescindibles el:

“Conseguir la autonomía total en las tecnologías aplicables a los materiales de los dos primeros grupos, estimulando y potenciando a las

---

<sup>434</sup> YANIZ VELASCO, A. *La Logística Militar Integrada*. Op. cit., p. 210.

industrias en este logro; además se debe mejorar continuamente su gestión mediante la aplicación de los principios logísticos generales<sup>435</sup>.

Para lograr el objetivo de medir el grado de nacionalización se han elaborado las figuras 7.1 y 7.2 que se adjuntan a continuación, en los que se relacionan todos los medios de que dispusieron los ejércitos contendientes, agrupándolos también en cada uno de los grupos anteriormente citados, y añadiendo la nación de origen o invención de dicho recurso, todo ello con el fin de elaborar gráficas y valores medibles sobre el criterio analizado.

| ARGENTINA       |          |                                                   |                   |                |          |
|-----------------|----------|---------------------------------------------------|-------------------|----------------|----------|
| Clas. Logística | Ejército | Modelo                                            | País              | Calibre        | Cantidad |
| 1 y 2           | Tierra   | Pistola browning GP-35                            | Bélgica/Argentina |                | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Subfusil Sterling L34A1<br>silencer               | Reino Unido       | 9x19mm NATO    | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Subfusil FMK-3                                    | Argentina         | 9x19mm NATO    | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Subfusil UZI 9mm standar                          | Israel            | 9x19mm NATO    | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Subfusiles PAM 1 y PAM 2                          | Argentina         | 9x19mm NATO    | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Subfusil Halcón ML63                              | Argentina         | 9x19mm NATO    | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | FM F.A.L Modelo IV Licencia<br>FN                 | Bélgica/Argentina | 7.62x51mm.     | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | FM F.A.L PARA Modelo III<br>Licencia FN           | Bélgica/Argentina | 7.62x51mm.     | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | FM F.A.P (Fusil Automático<br>Pesado) Licencia FN | Bélgica/Argentina | 7.62x51mm.     | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Gafas Visión Nocturna<br>AN/PVS-5 (M-915)         | EEUU              |                | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Fusil Garand-Beretta BM59                         | Italia            | 7.62x51mm.     | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Fusil M16A1                                       | EEUU              | 5,56 x 45 OTAN | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Escopeta High Standard<br>Model10.                | EEUU              | 12 gauge       | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Fusil Francotirador Steyr SSG<br>69 PI            | Austria           | 7.62x51mm.     | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Fusil de caza mayor<br>Weatherby Mark V           | EEUU              | 300 Magnum     | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Ametralladora FN Herstal<br>M.A.G                 | Bélgica/Argentina | 7.62x51mm.     | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Ametralladora pesada M2HB<br>Browning .50         | EEUU              | 12.7mm         | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Ametralladora Browning<br>M1919                   | EEUU              | 7.62x51mm.     | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Lanzacohetes Superbazuca<br>M-20A1                | EEUU              | 89mm/3.5"      | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Lanzacohetes antitanque<br>"INSTALAZA M65"        | España            | 88,9mm         | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Cañón sin retroceso                               | EEUU              | 90mm           | (*)      |

<sup>435</sup> Ibídem.

|       |        |                                                   |                   |                |     |
|-------|--------|---------------------------------------------------|-------------------|----------------|-----|
|       |        | antitanque M67                                    |                   |                |     |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón sin retroceso FM Czekalski                  | Argentina         | 105mm          | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón sin retroceso M-20                          | EEUU              | 75mm           | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Granada de mano GME FMK-2 Mod. 0                  | Argentina         |                | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Granadas M-67                                     | EEUU              |                | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Granada EXPALEA M5                                | España            |                | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Morteros pesados AM-50 Thomson-Brandt             | Francia/Argentina | 60, 81 y 120mm | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Mortero Pesado M30                                | EEUU              | 107mm          | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Mortero ECIA L/65                                 | España            | 81mm           | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón Otto Melara M-56                            | Italia            | 105mm          | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón Citer Modelo 77 L33                         | Argentina         | 155mm          | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón contracarro autopropulsado kuerassier       | Austria           | 105mm          | 100 |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón antiaéreo Oerlikon tipo S 1938              | Suiza/Argentina   | 20mm           | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón antiaéreo Hispano Suiza HS.831              | España/Suiza      | 30mm           | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón antiaéreo bitubo Oerlikon Contraves GDF-002 | Suiza             | 35mm           | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón antiaéreo bitubo Rheinmetall                | Alemania          | 20mm           | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Misil Cobra 2000                                  | Suiza/Alemania    |                | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Misil Bofors BANTAM                               | Suecia            |                | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Misiles superficie-aire Tiger Cat                 | Reino Unido       |                | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Misiles ROLAND                                    | Francia           |                | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Misil antiaéreo portátil BLOWPIPE                 | Reino Unido       |                | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Misil antiaéreo portátil SA-7 Strela              | URSS              |                | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Misil contracarro Mamba                           | Suiza/Alemania    |                | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Misil contracarro SS-11/-12                       | Francia           |                | (*) |
| 3 y 4 | Tierra | Carro combate medio M-4 Sherman                   | EEUU              |                | 60  |
| 3 y 4 | Tierra | Carro combate medio TAM                           | Argentina         |                | 125 |
| 3 y 4 | Tierra | Carro combate ligero AMX-13                       | Francia           |                | 120 |
| 3 y 4 | Tierra | Carro combate ligero M-41                         | EEUU              |                | (*) |
| 3 y 4 | Tierra | Transporte oruga acorazado M-113                  | EEUU              |                | 250 |
| 3 y 4 | Tierra | Transporte oruga acorazado Mowag Roland           | Suiza             |                | 50  |
| 3 y 4 | Tierra | Transporte oruga acorazado BDX                    | Bélgica           |                | 5   |
| 3 y 4 | Tierra | Transporte oruga acorazado M-3                    | EEUU              |                | 75  |
| 3 y 4 | Tierra | Vehículo combate infantería mecanizada AMX-VTP    | Francia           |                | 300 |
| 3 y 4 | Tierra | Vehículo combate infantería mecanizada TAM VCPT   | Argentina         |                | (*) |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón M-59                                        | EEUU              | 155mm          | (*) |



|       |        |                                   |             |                                        |     |
|-------|--------|-----------------------------------|-------------|----------------------------------------|-----|
| 1 y 2 | Tierra | Obús M-114                        | EEUU        | 155mm                                  | 200 |
| 3 y 4 | Tierra | Obús autopropulsado M-7           | EEUU        | 105mm                                  | 20  |
| 3 y 4 | Tierra | Obús autopropulsado Mk F3         | Francia     | 155mm                                  | 24  |
| 3 y 4 | Tierra | Obús autopropulsado M-109         | EEUU        | 155mm                                  | 6   |
| 3 y 4 | Tierra | Avión Turbo Commander 690         | EEUU        | Pasajeros, 1,5 Tn                      | 5   |
| 3 y 4 | Tierra | Avión Turbo Porter                | Suiza       | Pilatus PC-6, STOL, bajo manto, 1,5 Tn | 3   |
| 3 y 4 | Tierra | Avión DHC-6                       | Canadá      | Pasajeros, STOL, 2 Tn                  | 2   |
| 3 y 4 | Tierra | Avión G-222                       | Italia      | De carga, 5 Tn, STOL                   | 3   |
| 3 y 4 | Tierra | Avión Merlin III-A                | EEUU        | Pasajeros, 1,5 tn                      | 4   |
| 3 y 4 | Tierra | Avión Queen Air                   | EEUU        | Pasajeros, 1,5 Tn                      | 4   |
| 3 y 4 | Tierra | Avión Sabreliner                  | EEUU        | Jet ejecutivo, 3 Tn                    | 1   |
| 3 y 4 | Tierra | Avión Navajo                      | EEUU        | Pasajeros, 1,5 Tn                      | 4   |
| 3 y 4 | Tierra | Avión Cessna 507                  | EEUU        | Pasajeros                              | 2   |
| 3 y 4 | Tierra | Avión Cessna 182                  | EEUU        | Pasajeros                              | 15  |
| 3 y 4 | Tierra | Avión Cessna Citation             | EEUU        | Pasajeros                              | 2   |
| 3 y 4 | Tierra | Avión U-17A/B                     | EEUU        | Pasajeros, 1 Tn                        | 20  |
| 3 y 4 | Tierra | Helicóptero Bell 206              | EEUU        | Pequeño, 700 kg                        | 7   |
| 3 y 4 | Tierra | Helicóptero FH-1100               | EEUU        | Ligero de observación, 600 kg          | 7   |
| 3 y 4 | Tierra | Helicóptero Bell UH-1H Iroquois   | EEUU        | 14 soldados                            | 20  |
| 3 y 4 | Tierra | Helicóptero Bell 47 G             | EEUU        | Observación                            | 2   |
| 3 y 4 | Tierra | Helicóptero Bell 212              | EEUU        | El UH-1H pero en civil, 14 personas    | 2   |
| 3 y 4 | Tierra | Helicóptero SA-315 Lama           | Francia     | Pequeño, 1 Tn                          | 18  |
| 3 y 4 | Tierra | Helicóptero SA-330 Puma           | Francia     | Medio, 8-20 hombres, 4 Tn              | 3   |
| 3 y 4 | Tierra | Helicóptero Boeing CH-47C Chinook | EEUU        | Pesado, 33-55 soldados, 12,7 Tn        | 2   |
| 3 y 4 | Armada | Submarino tipo 209                | Alemania    | Diesel-eléctrico                       | 2   |
| 3 y 4 | Armada | Submarino clase Guppy             | EEUU        |                                        | 2   |
| 3 y 4 | Armada | Portaaviones clase Colossus       | Reino Unido |                                        | 1   |
| 3 y 4 | Armada | Crucero clase Brooklin            | EEUU        |                                        | 1   |
| 3 y 4 | Armada | Destructor tipo 42                | Reino Unido | Tipo Sheffield, lanzamisiles           | 2   |
| 3 y 4 | Armada | Destructor clase Fletcher         | EEUU        |                                        | 3   |
| 3 y 4 | Armada | Destructor clase Summer           | EEUU        |                                        | 3   |
| 3 y 4 | Armada | Destructor clase Gearing          | EEUU        |                                        | 1   |
| 3 y 4 | Armada | Corbeta tipo A-69                 | Francia     |                                        | 2   |
| 3 y 4 | Armada | Patrullero clase Cherokee         | EEUU        |                                        | 2   |
| 3 y 4 | Armada | Patrullero clase King             | Argentina   |                                        | 2   |
| 3 y 4 | Armada | Patrullero clase Sotomoyo         | EEUU        |                                        | 3   |

|       |             |                                                     |             |                                        |    |
|-------|-------------|-----------------------------------------------------|-------------|----------------------------------------|----|
| 1 y 2 | Armada      | Lanchas rápidas clase Dabur                         | EEUU        |                                        | 4  |
| 1 y 2 | Armada      | Lanchas cañoneras tipo TNC-45                       | Alemania    | Con montaje Exocet                     | 2  |
| 1 y 2 | Armada      | Lanchas rápidas torpederas clase Higgings           | EEUU        |                                        | 2  |
| 1 y 2 | Armada      | Cazaminas/Dragaminas clase Ton                      | Reino Unido |                                        | 6  |
| 3 y 4 | Armada      | Buque desembarco dique (LSD)                        | EEUU        | Candido de lasala                      | 1  |
| 3 y 4 | Armada      | Buque desembarco de carros (LST)                    | Argentina   | Cabo san antonio, 7.800 Tn             | 1  |
| 1 y 2 | Armada      | Lancha de desembarco de vehículos y personal (LCVP) | EEUU        |                                        | 1  |
| 1 y 2 | Armada      | Lancha de desembarco medios mecanizados (LCM)       | EEUU        |                                        | 4  |
| 3 y 4 | Armada      | Buques de apoyo                                     | Argentina   |                                        | 3  |
| 3 y 4 | Armada      | Avión Douglas A-4Q Skyhawk                          | EEUU        | Cazas                                  | 11 |
| 3 y 4 | Armada      | Avión Gunman S-2E Tracker                           | EEUU        | Guerra antisubmarina                   | 3  |
| 3 y 4 | Armada      | Avión Lockheed SP-2H Neptune                        | EEUU        | Patrulla marítima                      | 3  |
| 3 y 4 | Armada      | Avión Lockheed L-188 Electra                        | EEUU        | De pasajeros                           | 3  |
| 3 y 4 | Armada      | Avión HS-125                                        | Reino Unido | Reactor ejecutivo mediano              | 1  |
| 3 y 4 | Armada      | Avión Beechcraft King Air                           | EEUU        | Pasajeros                              | 8  |
| 3 y 4 | Armada      | Avión Queen Air                                     | EEUU        | Pasajeros, 1,5 Tn                      | 4  |
| 3 y 4 | Armada      | Avión Turbo Porter                                  | Suiza       | Pilatus PC-6, STOL, bajo manto, 1,5 Tn | 3  |
| 3 y 4 | Armada      | Helicóptero Sikorsky S-61 D/NR                      | EEUU        | Hasta 30 hombres                       | 5  |
| 3 y 4 | Armada      | Helicóptero Alouette A-103                          | Francia     |                                        | 9  |
| 3 y 4 | Armada      | Helicóptero Puma                                    | Francia     | Medio, 8-20 hombres, 4 Tn              | 3  |
| 3 y 4 | Armada      | Helicóptero WG-13 (Lynx)                            | Reino Unido | 10 soldados, 2 Tn                      | 2  |
| 3 y 4 | Inf. Marina | Vehículo asalto anfibio LVTP-7                      | EEUU        | 21 soldados                            | 22 |
| 3 y 4 | Inf. Marina | Vehículo de cargo anfibio LARC-5                    | EEUU        | 5 Tn                                   | 15 |
| 3 y 4 | Inf. Marina | Transporte oruga acorazado Mowag Roland             | Suiza       |                                        | 6  |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Canberra B-62                                 | Reino Unido | Bombardero reacción                    | 9  |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Canberra T-64                                 | Reino Unido | Entrenamiento                          | 2  |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Douglas A-4P Skyhawk                          | EEUU        | Cazas                                  | 68 |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Dagger (Nesher)                               | Israel      | Del modelo Mirage francés              | 26 |
| 3 y 4 | Aire        | Avión MS-760 A Paris II                             | Francia     | Entrenamiento y enlace, pequeño        | 32 |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Mirage III EA/DEA                             | Francia     | Cazas                                  | 21 |

|       |      |                                             |           |                                               |    |
|-------|------|---------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------|----|
| 3 y 4 | Aire | Avión IA-58 Pucará                          | Argentina | STOL, para apoyo terrestre, no contra aviones | 45 |
| 3 y 4 | Aire | Avión IA-35 Huanquero                       | Argentina | Cometidos generales, transporte ligero        | 20 |
| 3 y 4 | Aire | Helicóptero Hughes 500 M                    | EEUU      | Utilitario ligero                             | 14 |
| 3 y 4 | Aire | Helicóptero Bell UH-1H Iroquois             | EEUU      | 14 soldados                                   | 6  |
| 3 y 4 | Aire | Helicóptero SA-315 Lama                     | Francia   | Pequeño, 1 Tn                                 | 6  |
| 3 y 4 | Aire | Helicóptero Sikorsky S-58T                  | EEUU      | Antisubmarino                                 | 2  |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte Boeing 707-320 B           | EEUU      | 70 Tn                                         | 1  |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte Lockheed C-130E/H Hercules | EEUU      | 20 Tn, 6 palets, 92-64 soldados o paracas     | 7  |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte Lockheed KC-130            | EEUU      | Avión cisterna reabastecer en vuelo           | 2  |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte Sabreliner                 | EEUU      | Jet ejecutivo                                 | 1  |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte Learjet 35 A               | EEUU      | Jet ejecutivo                                 | 5  |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte Douglas C-47 Dakota        | EEUU      | 28 paracas, 2,7 Tn                            | 7  |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte Fokker F-27                | Holanda   | Pasajeros corto/medio alcance                 | 11 |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte Fokker F-28                | Holanda   | Pasajeros/cargas, 20 Tn                       | 8  |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte DHC-6                      | Canadá    | 19-20 pasajeros, STOL, 2 Tn                   | 6  |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte IA-50 Guaraní II           | Argentina | Ejecutivo, 15 pasajeros, 2 Tn                 | 22 |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte Merlin IVA                 | EEUU      | Ejecutivo, 19 pasajeros, 3 Tn                 | 2  |
| 3 y 4 | Aire | Helicóptero Puma                            | Francia   | Medio, 8-20 hombres, 4 Tn                     | 9  |
| 3 y 4 | Aire | Avión DHC-3                                 | Canadá    | Utilitario ligero, STOL                       | 2  |
| 3 y 4 | Aire | Helicóptero Sikorsky S-61R/NR               | EEUU      | Versión civil, 30 hombres, 3 Tn               | 3  |
| 3 y 4 | Aire | Helo Sikorsky UH-19 Chickasaw               | EEUU      | 12 soldados, 1 Tn                             | 6  |
| 3 y 4 | Aire | Helicóptero Boeing CH-47C Chinook           | EEUU      | Pesado, 33-55 soldados, 12,7 Tn               | 3  |
| 3 y 4 | Aire | Helicóptero Bell UH-1H Iroquois             | EEUU      | 14 soldados                                   | 4  |
| 3 y 4 | Aire | Helicóptero Bell 47 G                       | EEUU      | Ligero de observación                         | 4  |

|       |      |                                   |           |                                        |     |
|-------|------|-----------------------------------|-----------|----------------------------------------|-----|
| 3 y 4 | Aire | Helicóptero Bell 212              | EEUU      | El UH-1H pero en civil, 14 personas    | 8   |
| 3 y 4 | Aire | Avión ShrikeCommander             | EEUU      | 2 Tn                                   | 14  |
| 3 y 4 | Aire | Avión Beechcraft T-34 C           | EEUU      | Entrenamiento                          | 35  |
| 3 y 4 | Aire | Avión MoraneSaulnier MS.760 París | Francia   | Enlace y transporte ligero             | 12  |
| 3 y 4 | Aire | Avión Cessna 182                  | EEUU      | Pasajeros                              | 37  |
| 3 y 4 | Aire | Avión IA-35 Huanquero             | Argentina | Cometidos generales, transporte ligero | 16  |
| 1 y 2 | Aire | Misil aire aire R-530 Matra       | Francia   |                                        | (*) |
| 1 y 2 | Aire | Misil aire superficie AS-11/-12   | Francia   |                                        | (*) |

**Figura 7.1:** Relación de medios militares del Ejército Argentino en la Guerra de las Malvinas. Clasificación por grupo logístico/ejército/país fabricante. **Fuente:** Elaboración propia a partir de: Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82<sup>436</sup>.

(\*) Nota: Las fuentes consultadas y accesibles mencionan pero no cuantifican estos materiales en cuanto a que corresponden a medios militares comprendidos en los grupos 1 y 2 logísticos, es decir, o son grandes pedidos de elementos con un precio unitario bajo (armamento individual del soldado, municiones reglamentarias, etc.; o los precisos para el funcionamiento normal de unidades y organismos), o a series industrialmente considerables de elementos con un costo medio (misiles, autobuses para transporte de personal, equipos de comunicaciones militarizados, paracaídas, vehículos ligeros, etc.). Todo ello no nos afecta en nuestro estudio, que, dado el tipo principal de guerra aeronaval que tuvo la Guerra de la Malvinas, se centrará sobretodo (aunque sin olvidar los otros medios en cuanto tengan algo de peso en el resultado de la contienda) en los medios navales y aéreos (grupos 3 y 4 logísticos) de los dos contendientes, cuyos efectivos sí están cuantificados.

| REINO UNIDO     |          |                                       |                     |                |          |
|-----------------|----------|---------------------------------------|---------------------|----------------|----------|
| Clas. Logística | Ejército | Modelo                                | País                | Calibre        | Cantidad |
| 1 y 2           | Tierra   | PistolaNro 2 Mark I Browning HP-35    | Bélgica/Reino Unido |                | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Subfusil Sterling L2A3 / Mk.4         | Reino Unido         | 9x19mm NATO    | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | FAL Británico L1A1 S.L.R              | Bélgica/Reino Unido | 7.62x51mm.     | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Miras Nocturnas IWS                   | Reino Unido         |                | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Fusil M16A1                           | EEUU                | 5,56 x 45 OTAN | (*)      |
| 1 y 2           | Tierra   | Fusil Francotirador Lee Enfield L42A1 | Reino Unido         | 7.62x51mm.     | (*)      |

<sup>436</sup> Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82. *Ejército* [en línea]. Nov. 1981, año XLII, n. 502. [Consulta: 23-06-15]. Disponible en [http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/catalogo\\_imagenes/grupo.cmd?path=74632](http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=74632).

|       |        |                                            |                             |                              |      |
|-------|--------|--------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------|
| 1 y 2 | Tierra | Ametralladora FN M.A.G. L7 A2 GPMG         | Bélgica/Reino Unido         | 7.62x51mm.                   | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Fusil ametrallador L4 A4 BREN              | Reino Unido                 | 7.62x51mm.                   | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Ametralladora CAL.50 L2A1                  | EEUU/Reino Unido            | 12.7mm                       | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Ametralladora L3A4                         | EEUU/Reino Unido            | 7.62x51mm.                   | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Lanzacohetes antitaque LAW-M72             | EEUU                        | 66mm                         | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón sin retroceso Carl Gustav M2         | Suecia                      | 84mm                         | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón sin retroceso WOMBAT L6              | Reino Unido                 | 120mm                        | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Granada de fragmentación L2A2              | EEUU/Reino Unido            |                              | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Granada fosforo blanco No. 80 Mk.1 WP      | Reino Unido                 |                              | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Lanzagranadas M-79                         | EEUU                        | 40mm                         | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Mortero británico L16                      | Canadá/Reino Unido          | 81mm                         | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón L118 Light Gun                       | Reino Unido                 | 105mm                        | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón antiaéreo Bofors L/60 versión Naval. | Suecia                      | 40mm                         | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Misil anticarro "MILAN"                    | Francia/Alemania            |                              | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Misil contracarro Swingfire                | Reino Unido                 |                              | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Misil superficie superficie MGM-52 Lance   | EEUU                        | SRBM, convencional o nuclear | 12   |
| 1 y 2 | Tierra | Misil superficie aire Rapier/Blindfire     | Reino Unido                 |                              | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Misil antiaéreo portátil BLOWPIPE          | Reino Unido                 |                              | (*)  |
| 1 y 2 | Tierra | Misil antiaéreo portátil FIM-92 Stinger    | EEUU                        |                              | (*)  |
| 3 y 4 | Tierra | Carro de combate medio FV 4201 Chieftain   | Reino Unido                 |                              | 900  |
| 3 y 4 | Tierra | Carro de combate ligero FV 101 Scorpion    | Reino Unido                 |                              | 271  |
| 3 y 4 | Tierra | Vehículo combate acorazado FV 601 Saladin  | Reino Unido                 |                              | 234  |
| 3 y 4 | Tierra | Vehículo reconocimiento FV 107 Scimitar    | Reino Unido                 |                              | 290  |
| 3 y 4 | Tierra | Vehículo reconocimiento Ferret             | Reino Unido                 |                              | 1429 |
| 3 y 4 | Tierra | Vehículo reconocimiento Fox                | Reino Unido                 |                              | 200  |
| 3 y 4 | Tierra | Transporte oruga acorazado FV 342          | Reino Unido                 |                              | 2338 |
| 3 y 4 | Tierra | Transporte oruga acorazado FV 603 Saracen  | Reino Unido                 |                              | 600  |
| 3 y 4 | Tierra | Transporte oruga acorazado FV 103 Spartan  | Reino Unido                 |                              | 60   |
| 1 y 2 | Tierra | Obús FH-70                                 | Alemania/Italia/Reino Unido | 155mm                        | 93   |
| 3 y 4 | Tierra | Cañón y obús autopropulsado FV433          | Reino Unido                 | 105mm                        | (*)  |

|       |        |                                              |                     |                    |     |
|-------|--------|----------------------------------------------|---------------------|--------------------|-----|
|       |        | Abbot                                        |                     |                    |     |
| 3 y 4 | Tierra | Cañón y obús autopropulsado M-109            | EEUU                | 155mm              | 50  |
| 3 y 4 | Tierra | Cañón y obús autopropulsado M-107            | EEUU                | 175mm              | 31  |
| 3 y 4 | Tierra | Cañón y obús autopropulsado M-110            | EEUU                | 203mm              | 16  |
| 1 y 2 | Tierra | Cañón sin retroceso Carl Gustav              | Suecia              | 84mm y 120mm       | (*) |
| 3 y 4 | Tierra | Helicóptero Scout                            | Reino Unido         |                    | 100 |
| 3 y 4 | Tierra | Helicóptero Alouette II                      | Francia             | Ligero             | 7   |
| 3 y 4 | Tierra | Helicóptero Bell 47 Sioux                    | EEUU                | Ligero             | 20  |
| 3 y 4 | Tierra | Helicóptero Gazelle                          | Francia/Reino Unido |                    | 158 |
| 3 y 4 | Tierra | Helicóptero Lynx                             | Reino Unido         |                    | 30  |
| 3 y 4 | Armada | Submarino nuclear balístico clase Resolution | Reino Unido         |                    | 4   |
| 3 y 4 | Armada | Submarino nuclear clase Swiftsure            | Reino Unido         |                    | 6   |
| 3 y 4 | Armada | Submarino nuclear clase Churchill            | Reino Unido         |                    | 3   |
| 3 y 4 | Armada | Submarino nuclear clase Valiant              | Reino Unido         |                    | 2   |
| 3 y 4 | Armada | Submarino nuclear clase Dreadnought          | Reino Unido         |                    | 1   |
| 3 y 4 | Armada | Submarino diesel clase Oberon                | Reino Unido         |                    | 13  |
| 3 y 4 | Armada | Submarino diesel clase Porpoise              | EEUU                |                    | 3   |
| 3 y 4 | Armada | Portaaviones clase Invincible                | Reino Unido         | 5 Harrier cada uno | 1   |
| 3 y 4 | Armada | Portaaviones clase Hermes                    | Reino Unido         | 5 Harrier cada uno | 1   |
| 3 y 4 | Armada | Destructor clase County                      | Reino Unido         |                    | 6   |
| 3 y 4 | Armada | Destructor tipo 82                           | Reino Unido         |                    | 1   |
| 3 y 4 | Armada | Destructor tipo 42                           | Reino Unido         | Tipo Sheffield     | 7   |
| 3 y 4 | Armada | Fragatas tipo 22                             | Reino Unido         |                    | 3   |
| 3 y 4 | Armada | Fragatas tipo 21                             | Reino Unido         |                    | 8   |
| 3 y 4 | Armada | Fragatas clase Leander                       | Reino Unido         |                    | 26  |
| 3 y 4 | Armada | Fragatas clase Rothesay                      | Reino Unido         |                    | 8   |
| 1 y 2 | Armada | Dragaminas clase Hunt                        | Reino Unido         |                    | 2   |
| 1 y 2 | Armada | Dragaminas clase Ton                         | Reino Unido         |                    | 34  |
| 1 y 2 | Armada | Lanchas patrulleras clase Island             | Reino Unido         |                    | 7   |
| 1 y 2 | Armada | Lanchas patrulleras clase Ton                | Reino Unido         |                    | 6   |
| 1 y 2 | Armada | Lanchas patrulleras clase Bird               | Reino Unido         |                    | 4   |
| 1 y 2 | Armada | Lanchas patrulleras clase Loyal              | Reino Unido         |                    | 2   |
| 1 y 2 | Armada | Lanchas patrulleras clase Ford               | Reino Unido         |                    | 2   |
| 1 y 2 | Armada | Lanchas patrulleras clase LR                 | Reino Unido         |                    | 3   |
| 3 y 4 | Armada | Buques desembarco RFA, LSL                   | Reino Unido         |                    | 6   |
| 3 y 4 | Armada | Patrullero zona hielo "Endurance"            | Alemania            |                    | 1   |

|       |             |                                   |                     |                        |    |
|-------|-------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|----|
| 3 y 4 | Armada      | Buques petroleros                 | Reino Unido         |                        | 15 |
| 3 y 4 | Armada      | Avión Sea Harrier FRS-1           | Reino Unido         |                        | 20 |
| 3 y 4 | Armada      | Helicóptero Sea King HAS-2/-5     | EEUU/Reino Unido    | Antisubmarino          | 42 |
| 3 y 4 | Armada      | Helicóptero Lynx HAS-2            | Reino Unido         |                        | 26 |
| 3 y 4 | Armada      | Helos antisubmarinos Wasp HAS-1   | Reino Unido         |                        | 22 |
| 3 y 4 | Armada      | Helos antisubmarinos Wessex HAS-3 | Reino Unido         |                        | 2  |
| 3 y 4 | Armada      | Helicóptero Sea King HU-4         | EEUU/Reino Unido    |                        | 10 |
| 3 y 4 | Armada      | Helicóptero Wessex HU-5           | Reino Unido         |                        | 20 |
| 3 y 4 | Armada      | Helicóptero Wessex HAS-3          | Reino Unido         |                        | 12 |
| 3 y 4 | Armada      | Helicóptero Wessex HU-5           | Reino Unido         |                        | 37 |
| 3 y 4 | Armada      | Helicóptero Sea King HAS-1/-2/-5  | EEUU/Reino Unido    |                        | 16 |
| 3 y 4 | Armada      | Helicóptero Wasp HAS-1            | Reino Unido         |                        | 11 |
| 3 y 4 | Armada      | Helicóptero Lynx HAS-2            | Reino Unido         |                        | 8  |
| 3 y 4 | Armada      | Helicópteros Gazelle HT-2         | Francia/Reino Unido |                        | 18 |
| 3 y 4 | Armada      | Avión Jetstream T-2               | Reino Unido         | 19 pasajeros, 2 Tn     | 13 |
| 3 y 4 | Armada      | Avión Chipmunk T-10               | Canadá              |                        | 10 |
| 3 y 4 | Armada      | Avión Canberra T-4/TT-18/T-22     | Reino Unido         | Bombardero propulsión  | 12 |
| 3 y 4 | Armada      | Avión Hunter T-8C/GA-11           | Reino Unido         | Caza                   | 22 |
| 3 y 4 | Inf. Marina | Helicópteros Gazelle AH-1         | Francia/Reino Unido |                        | 12 |
| 3 y 4 | Inf. Marina | Helicópteros Scout AH-1           | Reino Unido         |                        | 6  |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Vulcan B-2                  | Reino Unido         | Bombardero estratégico | 48 |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Buccaneer S-2A/B            | Reino Unido         | Caza                   | 60 |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Jaguar GR-1                 | Francia/Reino Unido | Caza                   | 72 |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Harrier GR-3/T-4            | Reino Unido         | Caza                   | 48 |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Lightning F-6/F-3           | Reino Unido         | Caza                   | 48 |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Phantom FGR-2/FG-1          | EEUU                | Caza                   | 88 |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Vulcan SR-2                 | Reino Unido         |                        | 8  |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Jaguar GR-1                 | Francia/Reino Unido |                        | 24 |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Canberra PR-7/-9            | Reino Unido         |                        | 22 |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Shackleton AEW-2            | Reino Unido         | Patrulla marítima      | 11 |
| 3 y 4 | Aire        | Avión Nimrod MR-1/-1A             | Reino Unido         | Patrulla marítima      | 28 |
| 3 y 4 | Aire        | Avión cisterna Victor K-2         | Reino Unido         | Bombardero, cisterna   | 16 |
| 3 y 4 | Aire        | Avión transporte estratégico      | Reino Unido         | Comercial a            | 11 |

|       |      | VC-10 C1                                      |                             | reacción                    |    |
|-------|------|-----------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----|
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte táctico C-130 H/HC3 Hercules | EEUU                        |                             | 56 |
| 3 y 4 | Aire | Avión HS-125 CC1/2                            | Reino Unido                 | Reactor ejecutivo mediano   | 6  |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte HS 780 Andover               | Reino Unido                 |                             | 4  |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte C-51 Pembroke                | Reino Unido                 |                             | 6  |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte DH-104 Dove/Devon            | Reino Unido                 | Corto alcance               | 13 |
| 3 y 4 | Aire | Helicópteros Whirlwind                        | EEUU/Reino Unido            |                             | 2  |
| 3 y 4 | Aire | Helicópteros Gazelle                          | Francia/Reino Unido         |                             | 1  |
| 3 y 4 | Aire | Avión Hawker HS-780 Andover                   | Reino Unido                 |                             | 3  |
| 3 y 4 | Aire | Helicópteros Wessex                           | Reino Unido                 |                             | 2  |
| 3 y 4 | Aire | Avión Canberra                                | Reino Unido                 |                             | 45 |
| 3 y 4 | Aire | Avión Andover E-3/C-1                         | Reino Unido                 |                             | 5  |
| 3 y 4 | Aire | Avión Nimrod R-1                              | Reino Unido                 | Patrulla marítima           | 3  |
| 3 y 4 | Aire | Avión FGR Tornado GR-1                        | Alemania/Italia/Reino Unido | Caza                        | 16 |
| 3 y 4 | Aire | Avión Vulcan B-2                              | Reino Unido                 | Bombardero estratégico      | 9  |
| 3 y 4 | Aire | Avión Buccaneer Mk-2                          | Reino Unido                 | Caza                        | 14 |
| 3 y 4 | Aire | Avión Phantom FGR-2                           | EEUU                        | Caza                        | 24 |
| 3 y 4 | Aire | Avión Jaguar GR-1/T-2                         | Francia/Reino Unido         | Caza                        | 26 |
| 3 y 4 | Aire | Avión Harrier GR-3/T-4                        | Reino Unido                 | Caza                        | 27 |
| 3 y 4 | Aire | Avión transporte táctico C-130 H/HC3 Hercules | EEUU                        |                             | 5  |
| 3 y 4 | Aire | Avión cisterna Victor K-2                     | Reino Unido                 | Bombardero, cisterna        | 3  |
| 3 y 4 | Aire | Helicóptero Wessex HC-2                       | Reino Unido                 |                             | 4  |
| 3 y 4 | Aire | Helicóptero Puma HC-1                         | Francia/Reino Unido         |                             | 5  |
| 3 y 4 | Aire | Helicóptero Sea King HAR-3                    | EEUU/Reino Unido            |                             | 2  |
| 3 y 4 | Aire | Helicóptero CH-47 Chinook                     | EEUU                        |                             | 6  |
| 3 y 4 | Aire | Avión Nimrod MR-1/-1A                         | Reino Unido                 | Patrulla marítima           | 3  |
| 3 y 4 | Aire | Avión Canberra B-2/T-4                        | Reino Unido                 |                             | 7  |
| 3 y 4 | Aire | Avión Hunter F-6/GA-9/T-7                     | Reino Unido                 | Caza                        | 60 |
| 3 y 4 | Aire | Avión Hawk T-1                                | Reino Unido                 | Caza entrenamiento y ataque | 46 |
| 3 y 4 | Aire | Avión Jet Provost                             | Reino Unido                 | Entrenamiento a reacción    | 2  |
| 3 y 4 | Aire | Helo transporte Wessex                        | Reino Unido                 |                             | 40 |



|       |      |                                  |                     |                           |     |
|-------|------|----------------------------------|---------------------|---------------------------|-----|
| 3 y 4 | Aire | Helo transporte Puma HC-1        | Francia             |                           | 26  |
| 3 y 4 | Aire | Helo Whirlwind                   | Reino Unido         | Antisubmarino             | 10  |
| 3 y 4 | Aire | Helo Wessex                      | Reino Unido         |                           | 8   |
| 3 y 4 | Aire | Helo Sea King                    | EEUU/Reino Unido    |                           | 14  |
| 3 y 4 | Aire | Avión Hawk T-1                   | Reino Unido         |                           | 83  |
| 3 y 4 | Aire | Avión Jet Provost                | Reino Unido         | Entrenamiento a reacción  | 151 |
| 3 y 4 | Aire | Avión Jetstream T-1              | Reino Unido         | Pasajeros pequeño         | 11  |
| 3 y 4 | Aire | Avión Bulldog T-1                | Reino Unido         | Entrenamiento básico      | 113 |
| 3 y 4 | Aire | Avión Chipmunk T-10              | Canadá              | Entrenamiento básico      | 60  |
| 3 y 4 | Aire | Avión Dominie T-1                | Reino Unido         | Reactor ejecutivo mediano | 19  |
| 3 y 4 | Aire | Avión Husky T-1                  | EEUU                | Avioneta ligera           | 1   |
| 3 y 4 | Aire | Helicópteros Whirlwind           | Reino Unido         | Antisubmarino             | 5   |
| 3 y 4 | Aire | Helo Wessex Mk5                  | Reino Unido         |                           | 5   |
| 3 y 4 | Aire | Helo Gazelle HT-3                | Francia/Reino Unido |                           | 25  |
| 1 y 2 | Aire | Misil aire aire Sidewinder       | EEUU                |                           | (*) |
| 1 y 2 | Aire | Misil aire aire Sparrow          | EEUU                |                           | (*) |
| 1 y 2 | Aire | Misil aire aire Red Top          | Reino Unido         |                           | (*) |
| 1 y 2 | Aire | Misil aire aire Firestreak       | Reino Unido         |                           | (*) |
| 1 y 2 | Aire | Misil aire superficie Marte      | Italia              |                           | (*) |
| 1 y 2 | Aire | Misil superficie aire Bloodhound | Reino Unido         |                           | (*) |

**Figura 7.2:** Relación de medios militares del Ejército Británico en la Guerra de las Malvinas. Clasificación por grupo logístico/ejército/país fabricante. **Fuente:** Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82<sup>437</sup>.

**(\*) Nota:** Las fuentes consultadas y accesibles mencionan pero no cuantifican estos materiales en cuanto a que corresponden a medios militares comprendidos en los grupos 1 y 2 logísticos, es decir, o son grandes pedidos de elementos con un precio unitario bajo (armamento individual del soldado, municiones reglamentarias, etc.; o los precisos para el funcionamiento normal de unidades y organismos), o a series industrialmente considerables de elementos con un costo medio (misiles, autobuses para transporte de personal, equipos de comunicaciones militarizados, paracaídas, vehículos ligeros, etc.). Todo ello no nos afecta en nuestro estudio, que, dado el tipo principal de guerra aeronaval que tuvo la Guerra de la Malvinas, se centrará sobretudo (aunque sin olvidar los otros medios en cuanto tengan algo de peso en el resultado de la contienda) en los medios navales y aéreos (grupos 3 y 4 logísticos) de los dos contendientes, cuyos efectivos sí están cuantificados.

<sup>437</sup> Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82. Op. cit.

Como las relaciones tan exhaustivas de las figuras 7.1 y 7.2 no nos permiten hacer clasificaciones entendibles y utilizables para la realización de gráficas y estudios, a continuación se han resumido los datos que contienen al formato de las figuras 7.3 y 7.4 que se exponen a continuación:

|                 | ARGENTINA  |       |                   |       |            |       |
|-----------------|------------|-------|-------------------|-------|------------|-------|
|                 | Tierra     |       | Armada Inf.Marina |       | Aire       |       |
|                 | Clas. Log. |       | Clas. Log.        |       | Clas. Log. |       |
|                 | 1 y 2      | 3 y 4 | 1 y 2             | 3 y 4 | 1 y 2      | 3 y 4 |
| Argentina/Mixto | 13         | 2     |                   | 3     |            | 4     |
| EE.UU.          | 13         | 21    | 4                 | 17    |            | 20    |
| Reino Unido     | 3          |       | 1                 | 4     |            | 2     |
| Alemania        | 1          |       | 1                 | 1     |            |       |
| Holanda         |            |       |                   |       |            | 2     |
| Austria         | 2          |       |                   |       |            |       |
| España          | 3          |       |                   |       |            |       |
| Francia         | 2          | 5     |                   | 3     | 2          | 5     |
| Israel          | 1          |       |                   |       |            | 1     |
| Canadá          |            | 1     |                   |       |            | 2     |
| Bélgica         |            | 1     |                   |       |            |       |
| Italia          | 2          | 1     |                   |       |            |       |
| Suecia          | 1          |       |                   |       |            |       |
| Suiza           | 1          | 2     |                   | 2     |            |       |
| URRS            | 1          |       |                   |       |            |       |
| Nac. Mixtas     | 3          |       |                   |       |            |       |
| Total           | 46         | 33    | 6                 | 30    | 2          | 36    |

solo 6  
argentinos y 2  
7 mixtos argentinos

**Figura 7.3:** Enumeración de medios militares del Ejército Argentino en la Guerra de las Malvinas. Clasificación por grupo logístico/ejército/país fabricante. **Fuente:** Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82<sup>438</sup>.

<sup>438</sup> Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82. Op. cit.

|                   | REINO UNIDO |       |                      |       |            |       |
|-------------------|-------------|-------|----------------------|-------|------------|-------|
|                   | Tierra      |       | Armada<br>Inf.Marina |       | Aire       |       |
|                   | Clas. Log.  |       | Clas. Log.           |       | Clas. Log. |       |
|                   | 1 y 2       | 3 y 4 | 1 y 2                | 3 y 4 | 1 y 2      | 3 y 4 |
| Reino Unido/Mixto | 19          | 13    | 8                    | 35    | 3          | 49    |
| EE.UU.            | 5           | 4     |                      | 1     | 2          | 6     |
| Reino Unido       |             |       |                      |       |            |       |
| Alemania          |             |       |                      | 1     |            |       |
| Holanda           |             |       |                      |       |            |       |
| Austria           |             |       |                      |       |            |       |
| España            |             |       |                      |       |            |       |
| Francia           |             | 1     |                      |       |            | 1     |
| Israel            |             |       |                      |       |            |       |
| Canadá            |             |       |                      | 1     |            |       |
| Bélgica           |             |       |                      |       |            |       |
| Italia            |             |       |                      |       | 1          |       |
| Suecia            |             | 3     |                      |       |            |       |
| Suiza             |             |       |                      |       |            |       |
| URRS              |             |       |                      |       |            |       |
| Nac. Mixtas       |             |       |                      |       |            |       |
| Total             | 24          | 21    | 8                    | 38    | 6          | 56    |

solo 1  
10 RU mixtos  
y 9 y 12 solo 5  
mixtos RU mixtos

solo  
10  
mixtos

**Figura 7.4:** Enumeración de medios militares del Ejército Británico en la Guerra de las Malvinas. Clasificación por grupo logístico/ejército/país fabricante. **Fuente:** Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82<sup>439</sup>.

Va a ser a partir de estas dos últimas figuras sobre las que elaboremos unas esclarecedoras gráficas que nos hagan ver y comprender con un simple vistazo la situación logística de cada contendiente, en cada ejército (tierra, mar o aire), y en cada grupo logístico, con respecto al criterio de “Nacionalización e I+D, recordando nuevamente que, el objetivo para cualquier ejército consiste en “conseguir la autonomía total en las tecnologías aplicables a los materiales de los dos primeros grupos, estimulando y potenciando a las industrias en este logro; además se debe mejorar continuamente su gestión mediante la aplicación de los principios logísticos generales”<sup>440</sup>. Teniendo en cuenta el mencionado objetivo logístico de primer orden podremos observar en las figuras 7.5, 7.6 y 7.7, el deficiente cumplimiento del mismo por parte Argentina,

<sup>439</sup> Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82. Op. cit.

<sup>440</sup> YANIZ VELASCO, A. *La Logística Militar Integrada*. Op. cit., pp. 214-215.

y en las figuras 7.8, 7.9 y 7.10 el cuidadoso cumplimiento de forma escrupulosa del objetivo por parte británica.

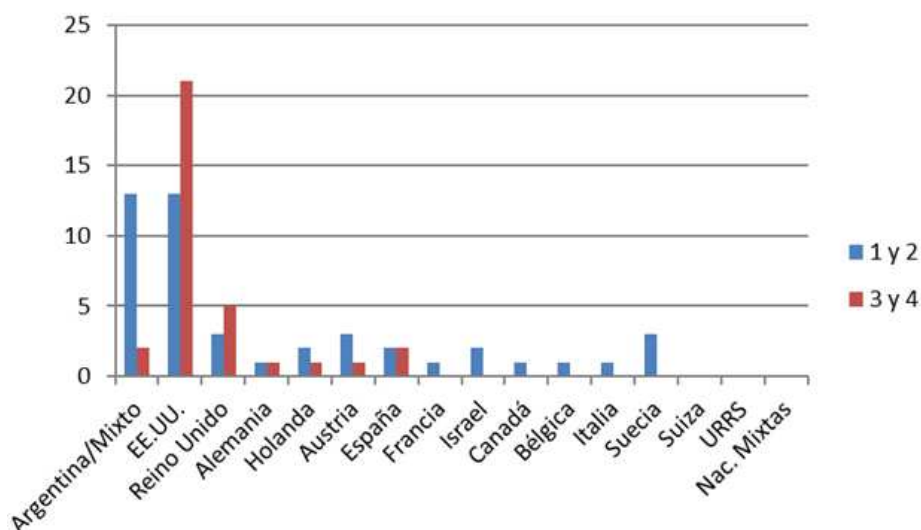


**Figura 7.5:** Agrupación de clasificaciones logísticas del Ejército de Tierra Argentino. **Fuente:** Elaboración propia.

En este gráfico podemos observar cómo los imprescindibles materiales (grupos 1 y 2) que deben estar nacionalizados, se encuentran casi al 50% compartidos con los EE.UU. (y eso teniendo en cuenta que solo la mitad de recursos Argentinos/Mixtos es totalmente Argentina en fabricación e I+D. Evidenciándose también que el Ejército de Tierra Argentino ha recurrido a una gran cantidad de países (incluido en un porcentaje respetable el Reino Unido) para pertrecharse adecuadamente según su entender.

En cuanto a los equipos de los grupos 3 y 4, la dependencia de los EE.UU. es obvia y aplastante, salvo algún intento de construcción de carros de combate argentinos, y es de reseñar también que en segundo lugar como proveedor se encuentre Francia, una nación cuyas actuaciones en la guerra de las Malvinas se analizarán más adelante.

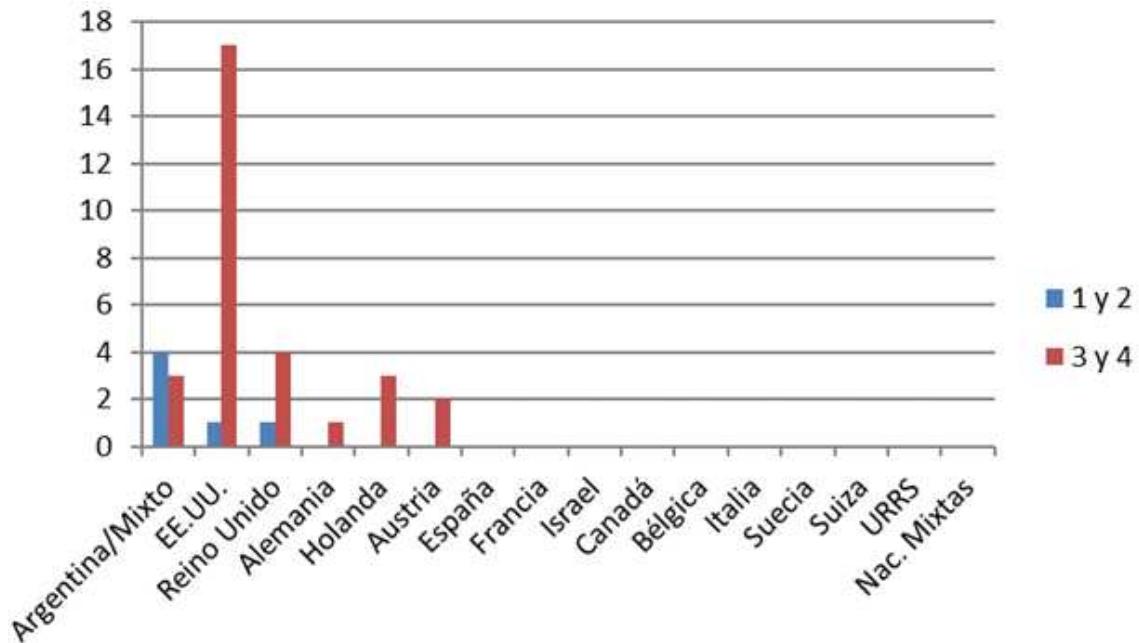


**Figura 7.6:** Agrupación de clasificaciones logísticas de la Armada Argentina. **Fuente:** Elaboración propia.

En el caso de la Armada argentina, por tratarse esta de una guerra de carácter predominantemente aeronaval y anfibio, la situación es mucho peor.

Los equipos de los grupos 1 y 2, están en su práctica totalidad en manos de los EE.UU. y el Reino Unido. Y en cuanto a los equipos de los grupos 3 y 4, la subordinación al Hégemon estadounidense es casi absoluta, y rematada por la participación del Reino Unido y de Francia.

Parece como si la Armada argentina hubiera decidido pertrecharse y depender logísticamente de naciones con las que mantienen contenciosos que pueden acabar en un abierto conflicto bélico (Reino Unido), o del Hégemon estadounidense tanto en la OTAN como en el TIAR y con un ethos, una historia y una postura en relación a las Malvinas que le retratan como un muy dudoso aliado de la nación hispana en caso de conflicto, y por último, el tercer país proveedor (Francia), perteneciente a la OTAN y con un ethos e historia poco proclives también a preferir ayudar a un país hispano-católico que a sus aliados europeos liberales (casualidad o no, conviene recordar que el buque norteamericano que expulsó a los habitantes de la colonia argentina en Malvinas, enarbolaba bandera francesa).

Si recordamos que uno de los principios del poder británico consistía en vender buques de guerra antiguos o de segunda mano a países del tercer mundo, en un equivalente al principio 25 de las Estrategias Chinas, llamado “Reemplazar las vigas y los pilares con madera podrida”, es decir, infiltrarse en los medios y recursos de todo tipo del enemigo substituyéndolos por los tuyos,

de tal manera que dicho enemigo se convierta en un “tigre de papel”, es decir, un ejército sin poderío para enfrentarse a ti y totalmente dependiente de ti.

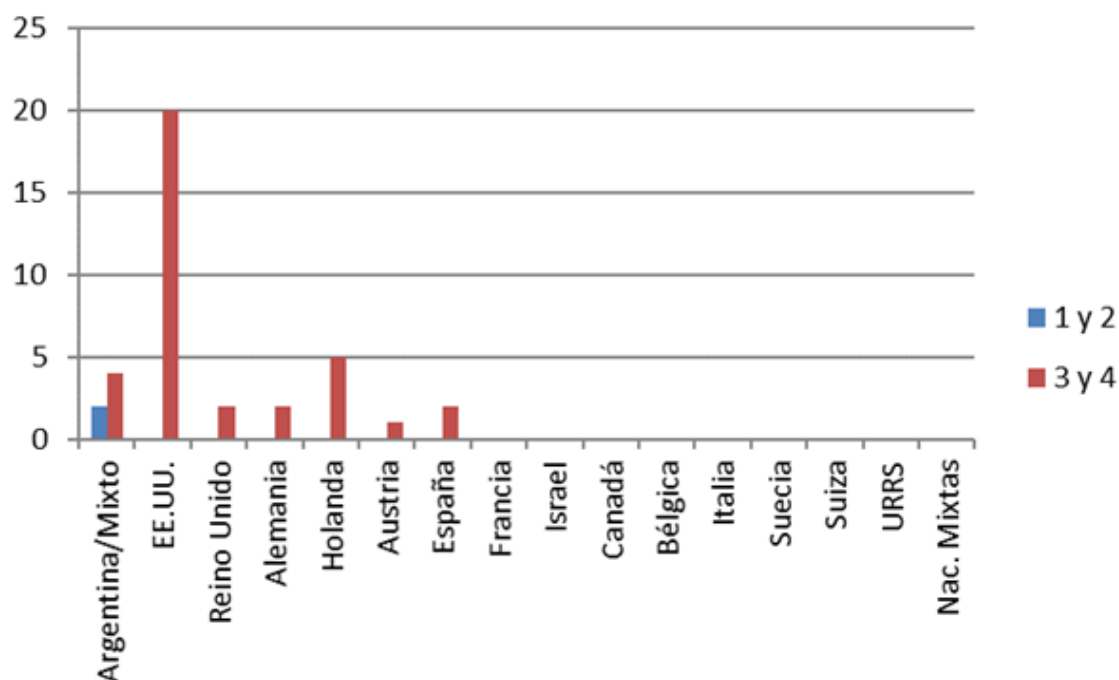


**Figura 7.7:** Agrupación de clasificaciones logísticas del Ejército del Aire Argentino. **Fuente:** Elaboración propia.

Si, como acabamos de comentar, la situación de nacionalización e I+D en la Armada argentina incumple claramente los criterios profesionales y doctrinales de la disciplina logística, con respecto al Ejército del Aire la situación es aún peor.

Salvo algunos modelos de aviones de combate como el Pucará, la práctica totalidad de los equipos 3 y 4 son estadounidenses, cumpliéndose aquí también el acompañamiento del Reino Unido y Francia como proveedores principales.

Y ya para rematar la dependencia logística del Ejército del Aire argentino incluso en los grupos logísticos 1 y 2, tenemos de nuevo a Francia como único proveedor.

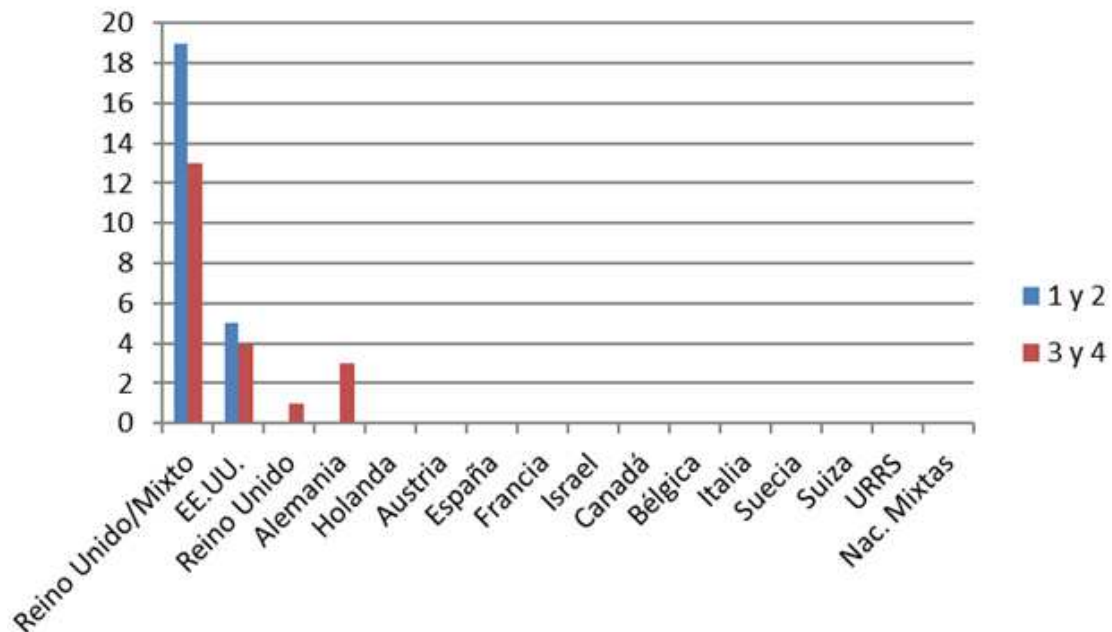


**Figura 7.8:** Agrupación de clasificaciones logísticas del Ejército de Tierra Británico. **Fuente:** Elaboración propia.

Según esta figura podemos apreciar cómo los británicos se han asegurado que los equipos y suministros de los grupos 1 y 2, sean nacionales en su práctica totalidad, complementándolos con equipos de los EE.UU. (lo cual viene a significar prácticamente lo mismo, ya que, como hemos comentado con anterioridad, desde la 2ª Guerra Mundial las políticas de las dos naciones talasocráticas, liberales y anglosajonas han estado fuertemente unidas).

En cuanto a los equipos de los grupos logísticos 3 y 4, observamos que los británicos han vuelto a apostar por productos nacionales pese a sus altos costos y relativas pocas fabricaciones, complementándose igualmente con los EE.UU. para completar su Ejército de Tierra.

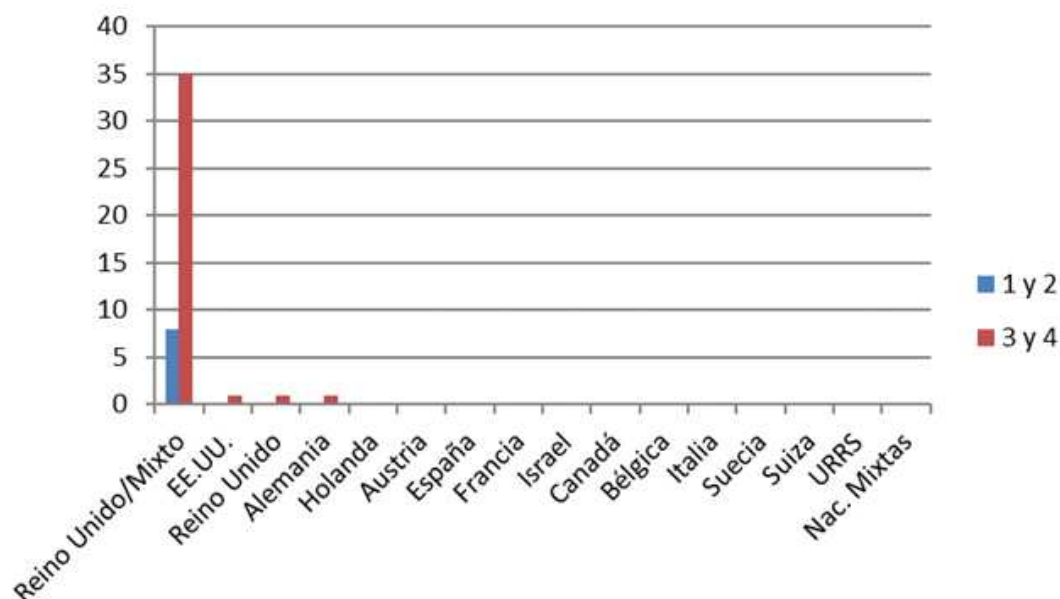


**Figura 7.9:** Agrupación de clasificaciones logísticas de la Armada Británica. **Fuente:** Elaboración propia.

En cuanto a la Armada británica (figura 7.9), tratándose de una nación talasocrática e isleña, el gráfico deja bien a las claras que no han dejado prácticamente nada de equipos y recursos (tanto de los grupos 1 y 2, como de los grupos 3 y 4) que no sean británicos. No quieren entrar en vulnerabilidades logísticas. En cuanto a la Royal Navy y al poder naval los británicos lo tienen claro en cuanto a su independencia logística e I+D: “los barcos atenienses los construyen los atenienses”.

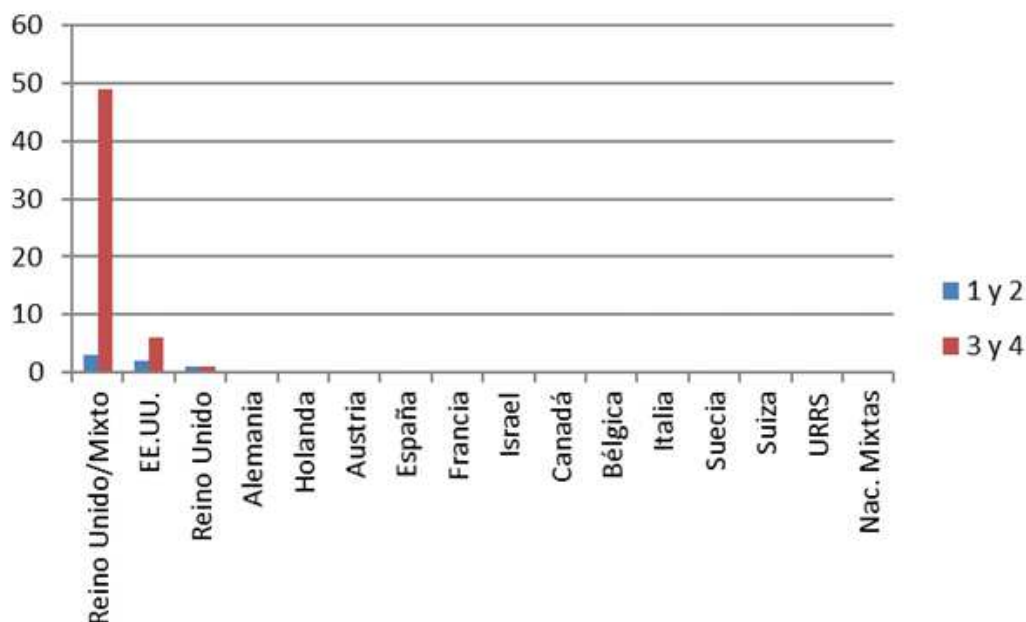


**Figura 7.10:** Agrupación de clasificaciones logísticas del Ejército del Aire Británico. **Fuente:** Elaboración propia.



En la 2ª Guerra Mundial la RAF o aviación británica salvó al Reino Unido de la posible invasión alemana, al impedir el dominio del aire a la Luftwaffe alemana el tiempo necesario para un desembarco con superioridad aérea alemana.

De nuevo, y ya en la Guerra Fría, los británicos han comprendido la importancia del dominio del aire para el éxito en la guerra mecanizada moderna y, como podemos ver en la figura 7.10, han logrado consolidar una nacionalización prácticamente total de sus fuerzas aéreas en todos los grupos logísticos (con un decidido apoyo y estimulación gubernamental), contando con los EE.UU. como complemento y aliado como es su costumbre.

### 7.1.1.2. Seguridad estratégica

Como hemos visto en la Metodología, el principal objetivo de este criterio es tener establecido un sistema de Seguridad Estratégica de los medios logísticos o factores de producción, de forma que se garantice la máxima invulnerabilidad del núcleo fundamental de la infraestructura económico-industrial de la nación, mejorando continuamente su eficacia con una eficaz descentralización, dispersión y ocultamiento que dificulte la destrucción de todo nuestro tejido industrial y reservas de guerra y/o movilización por parte del enemigo.

Como podremos analizar en las siguientes figuras 7.11 y 7.12, cada uno de los dos ejércitos contendientes parten de situaciones completamente dispares, con una mayor mentalidad de seguridad estratégica por parte del bando británico.

| INDUSTRIA MILITAR                                        | Ciudad      | Provincia | Ejército    | Construcción de:                  |
|----------------------------------------------------------|-------------|-----------|-------------|-----------------------------------|
| Fábrica Militar de Armas Portátiles Domingo Matheu       | Rosario     | Santa Fé  | Tierra      | Armas portátiles                  |
| Fábrica Argentina de Aviones "Brigadier San Martín" S.A. | Córdoba     | Córdoba   | Aire        | Aviones                           |
| Fábrica Militar Fray Luis Beltrán                        | San Lorenzo | Santa Fé  | Mat. Primas | Armamento y municiones            |
| Fábrica Militar Río Tercero                              | Río Tercero | Córdoba   | Mat. Primas | Industria metalmecánica y química |
| Fábrica Militar Villa María                              | Villa María | Córdoba   | Mat. Primas | Pólvoras y explosivos             |

|                                                        |                        |              |             |                                    |
|--------------------------------------------------------|------------------------|--------------|-------------|------------------------------------|
| Fábrica Militar Azul                                   | Azul                   | Buenos Aires | Mat. Primas | Pólvoras y explosivos              |
| Fábrica Material Pirotécnico Pilar                     | Pilar                  | Buenos Aires | Mat. Primas | Munición y explosivos              |
| Fábrica Militar San Francisco                          | San Francisco          | Córdoba      | Mat. Primas | Armas livianas                     |
| Fábrica Militar de Tolueno Sintético                   | Campana                | Buenos Aires | Mat. Primas | Tolueno sintético                  |
| Fábrica Militar de Vainas y Conductores eléctricos ECA | Avellaneda y Llavallol | Buenos Aires | Mat. Primas | Vainas y conductores eléctricos    |
| Altos Hornos Zapla                                     | Jujuy                  | Jujuy        | Mat. Primas | Materias primas                    |
| Establecimiento Forestal Pirané                        | Formosa                | Formosa      | Mat. Primas | Materias primas                    |
| Establecimiento Minero Capillitas                      | Catamarca              | Catamarca    | Mat. Primas | Materias primas                    |
| Fábrica Militar de ácido sulfúrico de Berisso          | Buenos Aires           | Buenos Aires | Mat. Primas | Materias primas                    |
| Fábrica Militar de Aceros                              | Gran buenos aires      | Buenos Aires | Mat. Primas | Aceros especiales, materias primas |
| Establecimiento Azufrero Salta                         | salta                  | Salta        | Mat. Primas | Materias primas                    |
| Centro de Servicios Mineros Jáchal                     | Jáchal                 | San Juan     | Mat. Primas | Materias primas                    |
| Astillero Río Santiago                                 | Ensenada               | Buenos Aires | Armada      | Buques                             |

**Figura 7.11:** Infraestructura industrial Argentina y su localización geográfica. **Fuente:** Elaboración propia.

Cuando hablábamos en capítulos pasados de la historia del Ejército Argentino, descubrimos su determinante papel en la conquista y repoblación de grandes territorios argentinos, así como de ser la fuente del empuje industrial militar y civil (al inverso que en el capitalismo anglosajón donde la iniciativa empresarial privada y el afán de lucro, sustituían al ejército en la labor industrial militar).

Es imperativo volver a nombrar a los Generales Enrique Mosconi y Manuel Savio, pioneros de la industrialización argentina y por consiguiente del inicio de una logística militar que permitiera al país no estar a merced de bloqueos y de estar sometido al dictamen e intereses extranjeros, buscando una Segunda Independencia y una autonomía de decisión completamente nacionales dentro del intrincado mundo bipolar de la guerra fría. En la figura 7.9 podemos observar la principal relación de fábricas tanto de materias primas como de armamento que controlaba la Dirección General de Fabricaciones Militares (DGFM), cambiando la producción bélica, que “entonces se realizaba

sin orden alguno y por urgencias”, como una industria nacional mixta, con empresas civiles y de producción estatal, coordinadas por la DGFM. De ese modo Savio destacaba las ventajas de las economías de escala, optimizando tiempos y costos, “de acuerdo con las versiones modernas de la industria de guerra”.

En cuanto a la Seguridad Estratégica como criterio determinante de esta organización logístico-militar, se puede observar que la dispersión y número de fábricas de materias primas sí garantiza la máxima invulnerabilidad del núcleo fundamental de la infraestructura económico-industrial de la nación, no obstante sólo se encuentran tres fábricas de armamento: una para el Ejército de Tierra en Rosario, otra para el Ejército del Aire en Córdoba, y para la Armada el Astillero Río Santiago en Buenos Aires (el mayor de Sudamérica en aquél tiempo), con lo que teniendo en cuenta tanto la posibilidad de alcance de cualquier fábrica o parte del tejido industrial argentino por parte del Reino Unido de decidirse éste a utilizar armas nucleares, como la amplia tradición en el uso de comandos y golpes de mano a instalaciones vitales por parte del Ejército Británico ya desde la 2ª Guerra Mundial, cualquier ataque al Astillero o a las instalaciones del Ejército del Aire argentino en Córdoba, hubieran supuesto un duro golpe al total de la infraestructura industrial bélica argentina en una guerra de tipo aeronaval como la de las Malvinas.

“El país argentino es suficientemente amplio en lo territorial para hacer posible su defensa en profundidad, en el peor de los casos, que el adversario potencial se convirtiere en enemigo real y operare con sus sistemas de armas contra el suelo argentino. Sin embargo, la concentración masiva de población, industrias y elementos de poder político en la Capital Federal y Gran Buenos Aires, invita al ataque masivo. Esa es una gran vulnerabilidad y si el conflicto de Malvinas, hubiere escalado más allá del Atlántico Sur, era de presumir ataques del poder aéreo estratégico del enemigo sobre ese gran centro de poder argentino que concentra más de un 40% del potencial nacional. Podrá advertirse que en la apreciación estratégica es conveniente considerara como un factor gobernante a las capacidades enemigas más peligrosas y más probables, sin caer en el inmovilismo de suponer que el otro bando cederá la iniciativa y no responderá energicamente a nuestra acción. Acción y reacción están intensamente vinculadas en política, en estrategia y en táctica”<sup>441</sup>.

Y también en logística podríamos añadir.

Por último, es de reseñar que, la Armada a mediados del siglo XX recibió en varias oportunidades diversos buques, como cruceros, destructores, buques

<sup>441</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 361.

de desembarco y submarinos de las US Navy. También obtuvo buques de diseño inglés. Lo cual contradecía la búsqueda independencia en I+D y capacidad de construcción (logística) nacional argentina, a la vez que favorecía uno de los principios de la política anglosajona: “Vender armamento naval y proveer asistencia naval militar a los países de segundo orden.”

En la siguiente figura 7.12 vamos a analizar la Seguridad Estratégica de la logística británica, viendo la importancia que tenía para ellos el salvaguardar su industria bélica, a la vez que toman medidas para mejorar continuamente su eficacia y economía de esfuerzos.

| INDUSTRIA MILITAR                                         | Ciudad                              | Provincia      | Ejército | Construcción de:                               |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------|----------|------------------------------------------------|
| SterlingArmaments Company                                 | Dagenham                            | Londres        | Tierra   | Subfusiles                                     |
| Royal Small Arms Factory                                  | EnfieldLock                         | Londres        | Tierra   | Fusiles asalto y francotirador, ametralladoras |
| Royal Arsenal                                             | Woolwich                            | Londres        | Tierra   | Armas ligeras                                  |
| Royal Gunpowder Factory                                   | WalthamAbbey                        | Essex          | Tierra   | Armas ligeras                                  |
| Birmingham Small Arms Company                             | Birmingham                          | Birmingham     | Tierra   | Armas ligeras                                  |
| FaireyEngineeringLtd                                      | Hayes                               | Londres        | Tierra   | Misiles                                        |
| British Aircraft Corporation (Hawker y Scottish Aviation) | Lancashire                          | Londres        | Tierra   | Misiles                                        |
| Shorts Brothers                                           | Belfast                             | Irlanda Norte  | Tierra   | Misiles                                        |
| Royal Ordenance Factory de Leeds                          | Leeds                               | Leeds          | Tierra   | Carros combate                                 |
| Royal Ordnance Factory de Vickers and Elswick             | Newcastle-upon-Tyne                 | Tyne y Wear    | Tierra   | Carros combate                                 |
| AlvisVickers, Alvis Cars                                  | Coventry                            | Coventry       | Tierra   | Carros combate                                 |
| Daimler Motor Company                                     | Coventry                            | Coventry       | Tierra   | Carros combate                                 |
| GKN Sankey                                                | Redditch                            | Worcestershire | Tierra   | Carros combate                                 |
| Vickers                                                   | Londres                             | Londres        | Tierra   | Obuses, artillería autopropulsada              |
| Vickers Shipbuilding and Engineering Ltd                  | Barrow-in-Furness                   | Cumbria        | Armada   | Submarinos nucleares y diesel                  |
| Cammel Laird Shpb.                                        | Birkenhead                          | Merseyside     | Armada   | Submarinos nucleares y diesel                  |
| Scotts Shipbuilding and Engineering Company               | Greenock                            | Scotland       | Armada   | Submarino diesel                               |
| Chatham Dockyard                                          | 2/3 enGillingham and 1/3 en Chatham | Kent           | Armada   | Submarino diesel                               |
| Vickers Shipbuilding Limited,                             | Barrow-in-Furness                   | Cumbria        | Armada   | Portaaviones, destructores                     |

|                               |                 |                          |        |                       |
|-------------------------------|-----------------|--------------------------|--------|-----------------------|
| UpperClydeShipbuilders        | Chatham         | Kent                     | Armada | Destructores          |
| Swan Hunter                   | Wallsend        | Tyne y Wear              | Armada | Destructores          |
| Yarrow Shipbuilders           | Scotstoun       | Glasgow                  | Armada | Fragatas              |
| Vosper Thornycroft            | Woolston        | Southampton              | Armada | Buques                |
| 2 unidades Jos. R. Eltringham | Willington      | Bedfordshire             | Armada | Buques                |
| 4 unidades Ailsa              | Troon           | Ayrshire Sur             | Armada | Buques                |
| 3 unidades Clyde SB           | Glasgow         | Glasgow                  | Armada | Buques                |
| 3 unidades Murdoch & Murray   | Glasgow         | Glasgow                  | Armada | Buques                |
| 1 unidad Androssan            | Androssan       | Ayrshire Norte           | Armada | Buques                |
| 2 unidades Simmons            | Renfrew         | Glasgow                  | Armada | Buques                |
| 1 unidad Dunlop & Bremner     | Glasgow         | Glasgow                  | Armada | Buques                |
| 1 unidad Dundee S.B. Co       | Dundee          | Dundee                   | Armada | Buques                |
| 1 unidad Fairfield            | Clyde           | Glasgow                  | Armada | Buques                |
| 2 unidades Lobnitz            | Renfrew         | Glasgow                  | Armada | Buques                |
| 1 unidad Chas. Rennoldson     | South Shields   | Tyne y Wear              | Armada | Buques                |
| 1 unidad McMillan             | Glasgow         | Glasgow                  | Armada | Buques                |
| 1 unidad Napier & Miller      | Old Kilpatrick  | Glasgow                  | Armada | Buques                |
| Alexander Stephen and Sons    | Linthouse       | Glasgow                  | Armada | Buques                |
| Hawthorn Leslie and Company   | Hebburn         | Tyne y Wear              | Armada | Buques                |
| BAE Systems                   | Farnborough     | Hampshire                | Aire   | Aviones               |
| British Aerospace (1977-1993) | Londres         | Londres                  | Aire   | Aviones               |
| HawkerSiddeley (hasta 1977)   | Londres         | Londres                  | Aire   | Aviones, misiles      |
| Avro                          | <u>Woodford</u> | Gran Manchester          | Aire   | Aviones               |
| Blackburn Aircraft            | Brough          | East Riding of Yorkshire | Aire   | Aviones               |
| HawkerBeechcraft (Desde 2007) | Wichita, Kansas | Estados Unidos           | Aire   | Aviones               |
| de Havilland                  | Hatfield        | Hatfield                 | Aire   | Aviones               |
| Scottish Aviation             | Prestwick       | South Ayrshire           | Aire   | Aviones               |
| Handley Page Aircraft Company | Cricklewood     | Radlett                  | Aire   | Aviones               |
| British Aircraft Corporation  | Londres         | Londres                  | Aire   | Aviones               |
| English Electric              | Lancashire      | Lancashire               | Aire   | Aviones               |
| Vickers-Armstrongs            | Westminster     | Londres                  | Aire   | Aviones               |
| Hunting Percival              | Grovesnor Place | Londres                  | Aire   | Aviones               |
| Westland Aircraft             | Yeovil          | Somerset                 | Aire   | Aviones, helicópteros |

|                       |               |                |      |         |
|-----------------------|---------------|----------------|------|---------|
| Raytheon (1993- 2007) | Massachusetts | Estados Unidos | Aire | Aviones |
|-----------------------|---------------|----------------|------|---------|

**Figura 7.12:** Infraestructura industrial Británica y su localización geográfica. **Fuente:** Elaboración propia.

Parece increíble pero el Ejército de Tierra británico disponía de nada menos que de 15 industrias a su disposición, con una adecuada dispersión por tu territorio nacional que le garantizaba una más que eficaz invulnerabilidad del núcleo fundamental de la infraestructura económico-industrial de la nación.

Siendo el Reino Unido una talasocracia isleña, no nos extrañará que en la figura se aprecie que disponía de 24 astilleros repartidos por toda su geografía, pero centrada principalmente en Glasgow y el río Tyne que pasa por dicha ciudad, que se encuentra entre Escocia y el resto del Reino Unido, lo que dicho de otro modo implica que el tejido industrial naval estaba lejos del radio de acción de cualquier aviación enemiga proveniente del continente europeo, y lo suficientemente dispersada también para resultar gravemente dañada en caso de un ataque atómico (un ataque de comandos argentinos en pleno corazón del Reino Unido quedaba completamente descartado y no hubiera dañado prácticamente en nada la infraestructura naval británica).

Asimismo, también el Ejército del Aire contaba con 15 industrias de fabricación a su servicio, y pese a una ligera preferencia por Londres como lugar de instalación, la dispersión resultaría suficiente para aguantar tanto un improbable golpe de mano de comandos como un ataque nuclear (arma que Argentina no poseía en aquel momento).

Aquí es de destacar la intervención directa y clara del gobierno británico en su constante presión y exigencia a las empresas aeronáuticas a fin de que se unieran, compartieran I+D, crearan sinergias y redujeran costes de escala, quedando un gigante del tipo de la BAE Systems como empresa principal.

### 7.1.1.3. Reservas estratégicas

La única información obtenida sobre reservas estratégicas hace referencia al principal suministro en cantidad de una guerra moderna: el combustible, la auténtica “sangre” que hace funcionar a los ejércitos modernos. En la figura 7.13 podemos observar las cantidades de que ambas naciones disponían, pudiéndose observarse que la cantidad disponible de combustible por los británicos equivalía a 8 veces la argentina:

|                    |                      |                 |
|--------------------|----------------------|-----------------|
| <b>Argentina</b>   | Reservas de petróleo | 2,40 bln. Bbls. |
| <b>Reino Unido</b> | Reservas de petróleo | 15,4 bln. Bbls. |

**Figura 7.13:** Reservas de petróleo. **Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>442</sup>.

### 7.1.2. Mando y movilización total

A continuación vamos a analizar el segundo criterio principal (mando y movilización total) del Sector Cuaternario, que a su vez se subdivide en los tres sub-criterios siguientes:

- Movilización humana.
- Movilización industrial.
- Movilización económica.

De esta manera obtendremos una visión global del grado de militarización en tiempo de paz de las dos sociedades y/o ethos enfrentados. Es importante tener en cuenta que el ethos británico es un ethos acostumbrado a combatir y que en los años 80 formaba parte de la OTAN y no tenía abierto ningún otro frente de batalla, con lo que podría dedicar el 100% de su movilización al conflicto de Malvinas, mientras que el ethos hispano-argentino es más proclive a recurrir al derecho y a las negociaciones, no habiendo combatido sus fuerzas armadas durante los últimos 100 años y, para empeorar las cosas en caso de conflicto militar con Gran Bretaña, Argentina se encontraba al borde de un conflicto con su país hermano Chile, por el control del Canal de Beagle, con lo que de confirmarse la ruptura de hostilidades, Argentina se encontraría con altas probabilidades de tener que combatir en dos frentes y por tanto tener que dividir su esfuerzo de movilización de recursos en dos frentes distintos y frente a dos ejércitos muy poderosos.

#### 7.1.2.1. Movilización humana

En la figura 7.14 abajo expuesta, disponemos de los principales datos relativos a la Movilización Humana para la actividad guerrera, los cuales nos permitirán obtener importantes conclusiones.

<sup>442</sup> LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*. New York: Newspaper Enterprises Association, 1981, p. 114.

| Variables                              | Argentina                                   | Reino Unido                                  |
|----------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Superficie (Km2)                       | 2.766.889,00                                | 244.046,00                                   |
| Población                              | 28.670.000,00                               | 55.820.000,00                                |
| Densidad población (Hab./Km2)          | 9,70                                        | 229,00                                       |
| Crecimiento demográfico (Por mil Hab.) | 11,65                                       | 0,05                                         |
| Factores                               | Argentina                                   | Reino Unido                                  |
| Servicio Militar                       | E.T. y E.A. 1 año, F.N. 14 meses            | Voluntario                                   |
| <b>Total FAS hombres</b>               | 185.000,00                                  | 343.646,00                                   |
| %                                      | 0,65                                        | 0,62                                         |
|                                        | (118.000 conscriptos)                       | (incl. 9.300 fuera de G.B. y 16.636 mujeres) |
| <b>Total E.T. hombres</b>              | 130.000                                     | 176.284                                      |
| %                                      | 70,27                                       | 51,30                                        |
|                                        | (90.000 conscriptos)                        | (incl. 7.100 Gurkhas y 6.546 mujeres)        |
| <b>Total F.N. hombres</b>              | 36.000                                      | 74.687                                       |
| %                                      | 19,46                                       | 21,73                                        |
|                                        | (18.000 conscriptos incl. Av. N. e Inf. M.) | (incl. Av. N., Inf. M. y 4.065 mujeres)      |
| <b>Total E.A. hombres</b>              | 19.500                                      | 92.701                                       |
| %                                      | 11                                          | 27                                           |
|                                        | (10.000 concritos)                          | (incl. 6.085 mujeres)                        |
| <b>RESERVAS</b>                        |                                             |                                              |
| Guardia nacional ET                    | 200.000                                     |                                              |
| Guardia territorial ET                 | 50.000                                      | 69.500                                       |
| Gendarmería                            | 12.000                                      |                                              |
| Prefectura marítima nacional           | 9.000                                       | 34.000                                       |
| Policía federal                        | 22.000                                      |                                              |
| Reservas regulares                     |                                             | 137.000                                      |
| Regimiento defensa Ulster              |                                             | 7.500                                        |
| Policía real del Ulster                |                                             | 9.950                                        |
| <b>TOTALES RESERVAS</b>                | <b>293.000</b>                              | <b>257.950</b>                               |
| %                                      | <b>1,02</b>                                 | <b>0,46</b>                                  |

**Figura 7.14:** Movilización Humana ejércitos contendientes. **Fuente:** Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82<sup>443</sup>.

<sup>443</sup> Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82. Op. cit.



Las principales conclusiones que se extraen de la figura 7.14 son:

- La población británica duplica a la argentina y tiene una mayor densidad poblacional al ocupar también menos territorio. No obstante, el crecimiento demográfico argentino es altísimo en relación con el británico, con lo que, de esperar unos años, la diferencia en efectivos humanos no sería tan acusada a favor de los británicos (ver figura 7.15).
- Es importante tener en cuenta que en Argentina el servicio militar era obligatorio, lo que permitía tener una infraestructura y procedimientos de activación más o menos desarrollados para aumentar el elemento humano en caso de guerra, no siendo este el caso del Reino Unido, que contaba con un ejército de voluntarios (aunque esto aumentaba el factor de profesionalidad del soldado británico frente al argentino). Asimismo, el Reino Unido permitía el alistamiento de personas de ambos sexos, lo que duplicaba la probabilidad de aumentar su número de militares voluntarios.
- Pese a que ambos países presentaban un % de población militarizada muy similar (0,65 frente a 0,62), la realidad es que:
  - o Los efectivos humanos del Ejército del Reino Unido, son prácticamente el doble de los de Argentina (ver figura 7.16).
  - o La proporción de distribución de recursos humanos está más equilibrada del lado del ejército británico (51,3 % Tierra, 21,7 % Armada, 27 % Aire) que del argentino, que había dado al ejército de tierra una mayor importancia (telurocracia frente a talasocracia), con un reparto de: 70,2 % Tierra, 19,4 % Armada y 11 % Aire.
- En cuanto a las reservas, éstas son un poco más numerosas en el bando argentino, aunque otra cosa será cuando analicemos la capacidad y la cantidad total que consiguieron movilizar y poner en activo ambos bandos (ver figura 7.16).

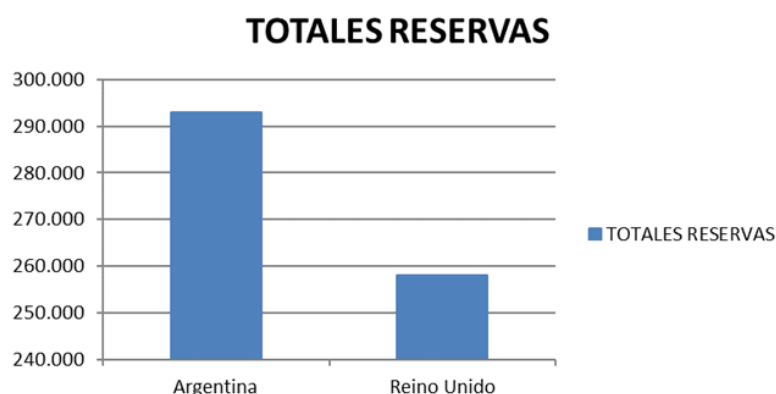


**Figura 7.15:** Población países enfrentados. **Fuente:** Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82<sup>444</sup>.

<sup>444</sup> Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82. Op. cit.

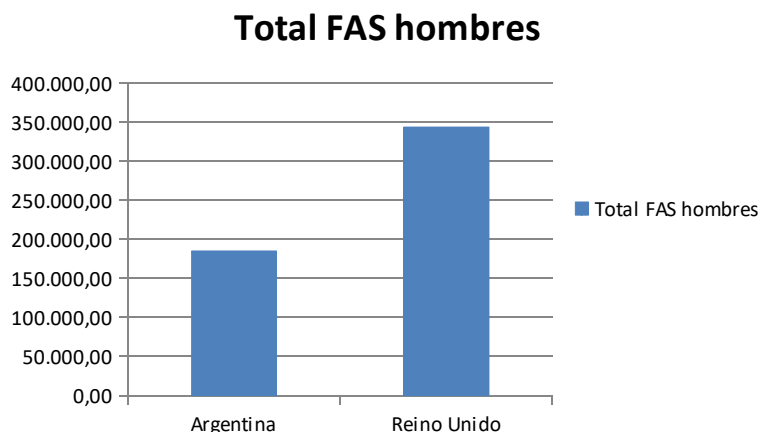


**Figura 7.16:** Total FAS países enfrentados. **Fuente:** Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82<sup>445</sup>.

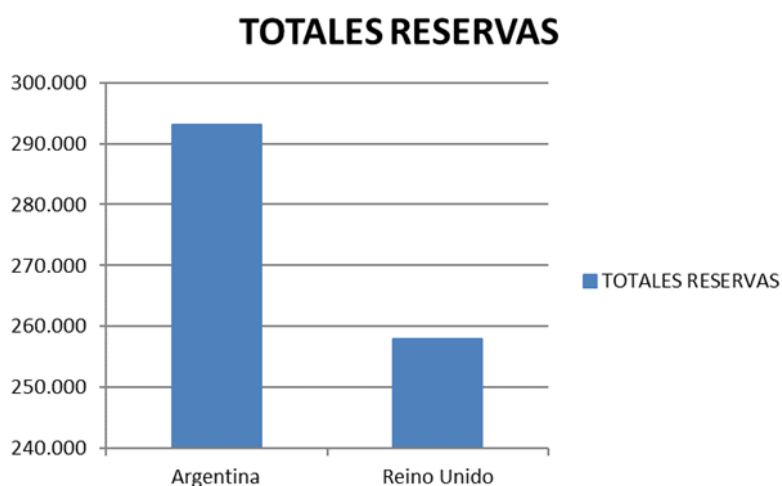


**Figura 7.17:** Reservistas países enfrentados. **Fuente:** Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82<sup>446</sup>.

En la siguiente figura 7.18 y las 7.19 y 7.20 podemos observar también la cantidad del “ejército del trabajo” y la distribución del mismo en los tres sectores productivos (primario/agrícola, secundario/industrial y terciario/servicios).

Estas figuras nos ofrecen la visión de un país potente, plenamente desarrollado (el Reino Unido) frente a otro en el que la división por sectores indica un desarrollo deficiente, si bien no puede calificarse de país subdesarrollado (Argentina).

La preponderancia del sector industrial en el caso del Reino Unido es vital para conocer el alcance de todo su potencial industrial con vistas a una previsible transformación a industria militar o Sector Cuaternario.

<sup>445</sup> Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82. Op. cit.

<sup>446</sup> *Ibidem*.

| Fuerza de trabajo %               |           |             |
|-----------------------------------|-----------|-------------|
|                                   | Argentina | Reino Unido |
| Agrícola                          | 19        | 1,6         |
| Industrial                        | 36        | 55,2        |
| servicios                         | 20        | 28,5        |
| Pobl. Eco. Activa (millones Hab.) | 9,01      | 25,72       |

**Figura 7.18:** Fuerza de Trabajo por Sectores Productivos y Población Económicamente Activa.  
**Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>447</sup>.

Otro dato importante es que la cantidad del “ejército del trabajo” británico es casi el triple del argentino, casi 26 millones de población económicamente activa frente a tan solo 9 millones.

### Argentina



**Figura 7.19:** Fuerza de Trabajo por Sectores Productivos en Argentina. **Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>448</sup>.

### Reino Unido

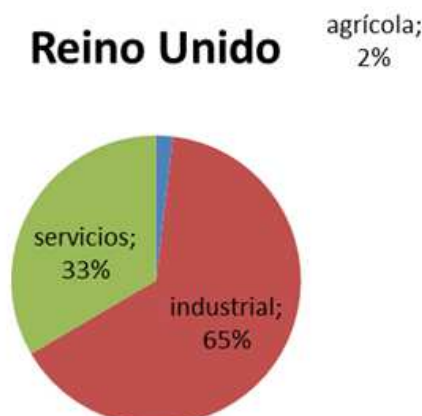


**Figura 7.20:** Fuerza de Trabajo por Sectores Productivos Reino Unido. **Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>449</sup>.

De las cantidades y ratios resultantes se puede deducir que el grado de concienciación e involucración de la población en la acción guerrera de la nación es superior en el Reino Unido. Tanto su ethos WASP como su

<sup>447</sup> LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*. Op. cit., p. 116.

<sup>448</sup> *Ibidem*.

<sup>449</sup> LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*. Op. cit., p. 116.

concepción herética del trabajo y el progreso como idea de elección divina, la doctrina del destino manifiesto, etc., como una cuidadosa elección de los criterios logísticos enfocados al éxito en cualquier *bellum iustum* al que se vean “obligados” (la “*iusta causa*” ya aparecerá o la prensa amarilla la fabricará) brillan con fuerza en todos los ratios.

“Quedan por considerar los elementos psicosociales del poder nacional (cultura y educación, voluntad y carácter nacional).

En materia de cultura y educación nacional mucho es lo que se ha hecho y bastante es lo que hay que hacer. La República Argentina exhibe los más altos guarismos de grado de instrucción relativos dentro de América Latina. Si bien se ha rezagado considerablemente de los países más avanzados del mundo, es un dislate considerarla como país del segundo o tercer mundo. Está bien delante de varios países de Europa en materia cultural y científica.

La voluntad nacional es la suma de las reservas humanas del país. De naturaleza intangible, debe ser tenida en cuenta en toda apreciación estratégica nacional. Los factores sociológicos y psicológicos del pueblo son los resultados de un país que en un tiempo relativamente breve recibió una corriente masiva de inmigración de distintos países, y ahora pasa por un período de digestión social previo al establecimiento de un hombre argentino definitivo. El saldo es positivo y la población demostró asumir de corazón la gesta reivindicatoria de las Malvinas, como acción justiciera destinada a reparar siglo y medio de ocupación ilegítima por una potencia extranjera”<sup>450</sup>.

#### 7.1.2.2. Movilización industrial

En las figuras 7.21 a 7.27 abajo expuestas, disponemos de los principales datos relativos a la Capacidad/Movilización Industrial susceptible de ser aplicada a la actividad guerrera, los cuales nos permitirán obtener importantes conclusiones.

Sin embargo, será de las anteriores figuras 7.1 y 7.3, y 7.2 y 7.4, relativas a la relación de medios militares de cada Ejército en la Guerra de las Malvinas, de donde obtendremos (de forma indirecta) uno de los principales indicadores de una correcta Movilización Industrial: el grado de movilización industrial y la capacidad de traslado de la industria a zonas más seguras, midiendo el grado de estandarización de lay-outs a través de la homogeneidad de productos militares (Nº de modelos).

A este respecto, y dado el carácter principal de guerra aeronaval, ceñiremos nuestra investigación a los ejércitos de mar y aire de los dos países enfrentados, donde en primer lugar no debemos olvidar el potencial industrial bélico expuesto con anterioridad en las figuras 7.11 y 7.12, relativos a la Infraestructura industrial, que nos daban sólo tres fábricas de armamento para

---

<sup>450</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 361.

el ejército argentino: una para el Ejército de Tierra en Rosario, otra para el Ejército del Aire en Córdoba, y para la Armada el Astillero Río Santiago en Buenos Aires (el mayor de Sudamérica en aquél tiempo), mientras que en el lado británico que el Ejército de Tierra británico disponía de nada menos que de 15 industrias a su disposición, más un total de 24 astilleros repartidos por toda su geografía y, asimismo, también el Ejército del Aire contaba con 15 industrias de fabricación a su servicio (con una intervención directa y clara del gobierno británico en su constante presión y exigencia a las empresas aeronáuticas a fin de que se unieran, compartieran I+D, crearan sinergias y redujeran costes de escala).

Del estudio de las figuras 7.1 y 7.3 (Ejército Argentino) se desprenden los siguientes ratios:

- La Armada argentina constaba de 21 tipos diferentes de buques, con un total de 48 unidades, lo que hace una media de 2,28 unidades por cada tipo de buque, una cantidad diminuta para los criterios logísticos modernos de estandarización, economías de escala y producción en masa, y si además han sido conseguidos de 4 países distintos, la logística se convierte en un problema realmente insoluble por la escasa homogeneidad de los pertrechos y repuestos.
- En cuanto a la cantidad de modelos de aviones y helicópteros (sumando los de la Armada y los del Ejército del Aire), tenemos un total de 30 tipos de aviones (con un total de 433 unidades) y 11 de helicópteros (con un total de 84 unidades), lo que hace unas medias de 14,43 aviones por cada modelo de avión, y de 7,63 para cada modelo de helicóptero. Si tenemos en cuenta que a esas pequeñas cantidades de aviones, salvo 2-3 modelos de fabricación argentina, le corresponden un total de 6 proveedores extranjeros (principalmente los EE.UU. y el Reino Unido), y que la totalidad de los helicópteros son de cuatro proveedores extranjeros, tenemos que se repite la misma situación que en la Armada: escasa estandarización y economías de escala, dependencia logística externa, etc...
- Otra conclusión importante que se extrae de dichas figuras, es la cantidad de buques y aviones/helicópteros que, del total, tienen funciones exclusivamente logísticas o pueden ser usados en las mismas, así podremos saber de forma aproximada el porcentaje de modelos y número de unidades logísticas en comparación con los modelos más orientados al ataque o entrenamiento. En este sentido nos encontramos con los siguientes resultados:
  - o Para la Armada argentina tenemos un total 3 modelos de buques de transporte, con un total de 5 unidades, en su mayoría de producción argentina. Esto nos da un 10,41 % de medios navales de transporte logístico (que en caso de guerra se pueden complementar con la marina mercante).

- o En cuanto a la cantidad de modelos de aviones y helicópteros (sumando los de la Armada y los del Ejército del Aire), tenemos un total de 11 modelos de aviones (con un total de 117 unidades) y 4 de helicópteros (con un total de 49 unidades), lo que hace un 27,02 % del total de aviones y un 58,33 % del total de helicópteros. Por supuesto esto no significa que todos esos modelos tengan el alcance máximo suficiente para llegar las Islas Malvinas, ni que puedan utilizar la pequeña pista de aterrizaje con que contaba Puerto Argentino.

Asimismo, del estudio de las figuras 7.2 y 7.4 (Reino Unido) se desprenden los siguientes ratios:

- La Armada británica constaba de 26 tipos diferentes de buques, con un total de 171 unidades, lo que hace una media de 6,57 unidades por cada tipo de buque, una cantidad aceptable para los criterios logísticos modernos de estandarización, economías de escala y producción en masa, prácticamente todos de producción británica y con gran homogeneidad en los principales modelos, lo cual favorece ampliamente la independencia y demás retos y problemas logísticos.
- En cuanto a la cantidad de modelos de aviones y helicópteros (sumando los de la Armada y los del Ejército del Aire), tenemos un total de 33 tipos de aviones (con un total de 1263 unidades) y 18 de helicópteros (con un total de 498 unidades), lo que hace unas medias de 38,27 aviones por cada modelo de avión, y de 27,66 para cada modelo de helicóptero. También en este caso, los modelos son en su mayoría de producción e I+D británicos, aumentando la cantidad producida en los principales modelos, a fin de favorecer las economías de escala y la eficiencia logística.
- Otra conclusión importante que se extrae de dichas figuras, es la cantidad de buques y aviones/helicópteros que, del total, tienen funciones exclusivamente logísticas o pueden ser usados en las mismas, así podremos saber de forma aproximada el porcentaje de modelos y número de unidades logísticas en comparación con los modelos más orientados al ataque o entrenamiento. En este sentido nos encontramos con los siguientes resultados:
  - o Para la Armada británica tenemos un total 2 modelos de buques de transporte, con un total de 21 unidades, todas de producción británica. Esto nos da un 12,28 % de medios navales de transporte logístico (que en caso de guerra se pueden complementar con la marina mercante).
  - o En cuanto a la cantidad de modelos de aviones y helicópteros (sumando los de la Armada y los del Ejército del Aire), tenemos un total de 7 modelos de aviones (con un total de 109 unidades) y 2 de helicópteros (con un total de 133 unidades), lo que hace un 8,63 %

del total de aviones y un 26,7 % del total de helicópteros. Por supuesto esto no significa que todos esos modelos puedan ser utilizados en portaaviones ni que puedan utilizar la pequeña pista de aterrizaje con que contaba Puerto Argentino.

Ahora sí, en las figuras 7.21 a 7.27 abajo expuestas, disponemos de los principales datos relativos a la Capacidad/Movilización Industrial susceptible de ser aplicada a la actividad guerrera:

| Consumo de:                          | Unidad medida    | Argentina | Reino Unido |
|--------------------------------------|------------------|-----------|-------------|
| Acero                                | Miles Tm         | 3.314,00  | 21.540,00   |
| Fertilizantes nitrogenados           | Miles Tm         | 39,00     | 1.045,00    |
| Papel de imprimir                    | Miles Tm         | 143,80    | 1.257,00    |
| Energía, Equiv. Carbón               | Millones Tm      | 46,40     | 295,33      |
| <b>Transportes y comunicaciones:</b> |                  |           |             |
| Automóviles pasajeros                | Miles            | 2.027,00  | 14.263,00   |
| Teléfonos en servicio                | Miles            | 2.302,00  | 21.244,00   |
| Flota mercante                       | TNR en millones  | 1,67      | 32,92       |
| <b>Comercio Exterior 1978</b>        |                  |           |             |
| Importaciones                        | Millones dólares | 3.950,00  | 78.557,00   |
| Exportaciones                        | Millones dólares | 6.350,00  | 71.691,00   |

**Figura 7.21:** Datos económicos e industriales. **Fuente:** VAN CREVELD, M. *Los abastecimientos en la guerra*<sup>451</sup>.

|                            |                       | Argentina | Reino Unido |                     |
|----------------------------|-----------------------|-----------|-------------|---------------------|
| <b>Tráfico ferroviario</b> |                       | 11,24     | 30,7        | bln. Passenger-km   |
|                            |                       | 10,37     | 19,98       | bln. Net ton-km     |
| <b>Vehículos de motor</b>  | <b>En uso</b>         | 2,03      | 14,92       | mln. passenger cars |
|                            |                       | 0,87      | 1,82        | mln. comm. Vehicles |
|                            | <b>Manufacturados</b> | 0,13      | 1,82        | mln. passenger cars |
|                            |                       | 45.480    | 384.000     | comm. Vehicles      |

**Figura 7.22:** Tráfico ferroviario y Vehículos a motor países enfrentados. **Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>452</sup>.

<sup>451</sup> VAN CREVELD, M. *Los abastecimientos en la guerra*. Op.cit., p. 172. Para los datos de economía se han utilizado indistintamente el resumen y el libro de CASAS TORRES, J.M. *Geografía Descriptiva*. Madrid: EMESA, 1979, vols. I y III, en conjunción con CÁRDENAS, Eduardo. *Diccionario Geográfico 1981. Almanaque Mundial*. Madrid: Ed. América, 1980. Se ha consultado, asimismo, Instituto Geográfico de Agostini. *Atlas Geográfico Universal Geoeconómico*. Barcelona: Teide, 1977.

<sup>452</sup> LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*. Op. cit., p. 118.

| Flota<br>Mercante | Total | Tn.<br>Brutas | Tn.<br>Peso<br>Muerto | Graneleros |               | Cargueros |               | Petroleros |               |
|-------------------|-------|---------------|-----------------------|------------|---------------|-----------|---------------|------------|---------------|
|                   |       |               |                       | Nº         | Tn.<br>Brutas | Nº        | Tn.<br>Brutas | Nº         | Tn.<br>Brutas |
| Argentina         | 201   | 2.167         | 3.280                 | 29         | 1.041         | 111       | 1.069         | 59         | 1.167         |
| Reino Unido       | 1.110 | 25.230        | 41.937                | 236        | 11.459        | 514       | 5.387         | 348        | 25.018        |

**Figura 7.23:** Flota Mercante países enfrentados. **Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>453</sup>.

La importancia de esta figura, tratándose de una guerra aeronaval, es importantísima (y va a ser pasada por alto por los mandos argentinos), en tanto que la flota mercante es el complemento natural de la flota de guerra, la que le puede permitir ampliar su Sector Cuaternario y todas sus principales capacidades logísticas. Se puede apreciar la enorme flota mercante británica encargada de su comercio, y la enorme desproporción con la argentina.

“Además, la Royal Navy había adquirido de los estadounidenses el sistema Arapaho, un programa muy bien desarrollado para convertir buques mercantes civiles de forma rápida para que enfrentaran hechos bélicos, así durante la Guerra de las Malvinas, los británicos embalaron en containers una cantidad de sistemas de armas y material de apoyo para ser transportado por los buques mercantes, y hasta pudieron hacer despegar a los Harrier de las cubiertas de buques de contenedores modificados. Un total de 64 naves comerciales fueron convertidas para ser utilizadas en la guerra, incluso trawlers modificados fueron empleados como barreminas.

El Proyecto Arapaho es una herramienta de transporte marítimo especialmente valiosa empleada por los británicos. El Arapaho desarrollado y probado exhaustivamente por la U.S. Navy, es un "sistema de apoyo de helicópteros destacables" que convierte a un carguero en base para operaciones antisubmarinas, de helicópteros militares, asalto anfibio, guerra de minas y apoyo logístico. La Navy invirtió millones en 1982 probándolo a bordo del buque de contenedores civil Export Leader, a partir del cual tripulaciones de helicópteros exitosamente cumplieron 178 aterrizajes diurnos y 45 nocturnos realizando también mantenimiento y reabastecimiento a bordo. El Arapaho también se probó en batalla después que los británicos convirtieron dos buques mercantes - el Atlantic Conveyor y el Atlantic Causeway - en buques de apoyo de helicópteros en las Malvinas”<sup>454</sup>.

<sup>453</sup> Ibídem.

<sup>454</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.



| Poder Nuclear | Reactores operativos | Capacidad (miles de kilowatios) | Generado en 1980 (billón kilowatios hora) |
|---------------|----------------------|---------------------------------|-------------------------------------------|
| Argentina     | 1                    | 360                             | 2,3                                       |
| Reino Unido   | 33                   | 9.040                           | 37.2                                      |

**Figura 7.24:** Poder Nuclear países enfrentados. **Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>455</sup>.

Solamente teniendo en cuenta que uno de los contendientes disponía de armas atómicas (Reino Unido) y el otro no (Argentina), ya hubiera sido elemento suficiente de disuasión para Argentina el dar pasos hacia un conflicto bélico. Pese a que no llegaron a utilizarse en el conflicto, hay constancia de que los submarinos nucleares británicos disponían de misiles nucleares y de que hasta había un listado de ciudades en el continente y objetivos menores susceptibles de ser atacados con este armamento. Nunca sabremos si se hubieran llegado a utilizar para “ablandar” y forzar el abandono del ejército argentino en las islas, por un lado los estadounidenses temían acciones británicas en el continente hispanoamericano, prefiriendo circunscribir la guerra a la zona de exclusión y a las islas Malvinas (de hecho una llamada de Ronald Reagan a Margaret Thatcher fue lo que impidió la operación “Mikado”, es decir, el ataque de comandos del SAS británico a la base argentina en el continente donde se preveía estaban almacenados los mortíferos misiles Exocet), todo ello a fin de evitar que nuevos países hispanos entrasen en el conflicto. Sin embargo, la historia nos cuenta que los mismos estadounidenses no dudaron en arrojar dos bombas nucleares en la 2ª Guerra Mundial, sobre (casualidad o causalidad) las dos ciudades japonesas con mayor concentración de creyentes católicos (Hiroshima y Nagasaki). No especularemos más sobre si se hubiera llegado a este extremo aunque la voz de los *ethos* contendientes a lo largo de la historia nos incline a pensar que, bajo determinadas circunstancias e intereses, el *cuius regio* sería el *cuius religio*, y las bombas se hubieran arrojado para terminar de vencer el *bellum iustum* anglosajón.

| Plantas generadoras hidroeléctricas |   |
|-------------------------------------|---|
| Argentina                           | 6 |
| Reino Unido                         | 1 |

**Figura 7.25:** Plantas generadoras hidroeléctricas países enfrentados. **Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>456</sup>.

| Producción de Electricidad |                  |
|----------------------------|------------------|
| Argentina                  | 29,05 bln. Kwh.  |
| Reino Unido                | 287,74 bln. Kwh. |

**Figura 7.26:** Producción de Electricidad países enfrentados. **Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>457</sup>.

<sup>455</sup> LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*. Op. cit., p. 120.

<sup>456</sup> *Ibidem*.

<sup>457</sup> *Ibidem*.

| Producción de Acero |                        |
|---------------------|------------------------|
| Argentina           | 3,2 min. Metric. Tons. |
| Reino Unido         | 21,6 min. Metrictons.  |

**Figura 7.27:** Producción de Acero países enfrentados. **Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>458</sup>.

En la consideración de la Movilización Industrial se debía haber tomado también en consideración el factor geográfico, ya que:

“Debió haberse tenido en cuenta la incoherencia que existe en el desarrollo del interior argentino, tanto político como económico: producción, poblamiento, transporte y comunicaciones están desigualmente distribuidos. Geográficamente la Argentina mira hacia el Océano Atlántico, sin embargo nuestra extensa costa atlántica está semidesértica. En consecuencia, el sostén logístico desde el Continente hasta las Islas, tiene y tendrá durante mucho tiempo infinidad de cuellos de botella y deficiencias que repercuten negativamente en las posibilidades de apoyo militar. La infraestructura de transportes, energía y comunicaciones no es la más apropiada para afrontar conflictos en la región Sur del país”<sup>459</sup>.

En resumen, la zona Sud-Atlántica de la Argentina no ofrecía la suficiente infraestructura logística (bases, transportes, medios de comunicación, etc.) para proyectar y sustentar en el tiempo de forma adecuada una guerra hacia las Islas Malvinas.

“En cuanto a los recursos naturales, puede verse la riqueza de la producción agraria y la autosuficiencia para la alimentación de la población. Y se tienen que establecer los insumos críticos que deben importarse del extranjero para mantener en funcionamiento las industrias fundamentales de paz y las necesarias de guerra”<sup>460</sup>.

### 7.1.2.3. Movilización económica

Por último, en las figuras 7.28 a 7.31 abajo expuestas, vamos a analizar el sub-criterio logístico de Movilización económica de los dos países enfrentados. Veremos que el Reino Unido destina muchos más recursos económicos (presupuesto de defensa, ayudas extranjeras, gastos militares, etc...), que su contrincante argentino.

Recordemos lo expuesto en capítulos anteriores sobre la “manera de hacer logística anglosajona”, con el ejemplo de los EE.UU. en la 2ª Guerra Mundial, donde:

“La urgencia de la movilización dejó al gobierno con la sola opción de confiar en la iniciativa y el estilo técnico de la industria americana. Los

---

<sup>458</sup> LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*. Op. cit., pp. 121-122.

<sup>459</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 362-363.

<sup>460</sup> *Ibidem*.

puntos fuertes de la tradicional industria americana (la amplísima experiencia en la producción en masa, la gran profundidad de sus habilidades técnicas y organizativas, el deseo de “pensar en grande”, el ethos de la competencia bajo presión, etc...), eran justo las características necesarias para transformar la producción americana en una emergencia.

El ideal emprendedor no explica la actuación de la economía de guerra americana tanto como la emulación socialista explica la de la Unión Soviética, pero sería un error ignorar del todo su poder motivador. Gran parte del esfuerzo económico americano fue voluntario; por lo tanto, todo lo que era más importante es que debería ser próspero. “Si está intentando ir a una guerra o prepararse para una en un país capitalista”, escribió Henry Stimson, el Secretario para la Guerra de Roosevelt, con inusual franqueza en su diario, “usted tiene que conseguir que el negocio le de dinero al final del proceso, o el negocio no funcionará”<sup>461</sup>.

Frente a este estilo de movilización económica/industrial, de implicación de la sociedad y su ethos, de confiar en ellos los planes de rearme del gobierno norteamericano (el estilo y pensamiento británico es exactamente igual), solo tendremos las medidas ad hoc que la Junta Militar argentina decida implementar, junto con una sólida creencia de toda la nación argentina en la justicia de su causa, y en ganar mediante una política de hechos consumados, la ayuda del TIAR y las resoluciones de la ONU.

“El estudio de la economía argentina es básicamente el estudio de cómo el país maneja sus recursos y los resultados que obtiene. El análisis del elemento económico del poder nacional llama la atención sobre la singular gravedad de la situación de nuestro país. El Doctor Colin Clark, economista australiano de fama mundial había colocado en 1940 en el séptimo puesto a la Argentina entre todos los países del mundo. Los indicadores de fuerza económica nacional en relación con los numerosos problemas políticos y sociales en curso y el reconocimiento de las restricciones económicas sobre el poder nacional, en las cuatro últimas décadas han sido realmente decepcionantes”<sup>462</sup>.

“La Argentina vivía en 1982, y sigue viviendo después, la agudización del desorden económico y monetario, un país sin moneda estable en que los cálculos de las operaciones financieras se hacen en dólares, en razón que los altísimos índices de inflación día a día deterioran nuestro signo monetario. No es posible ahorrar con nuestra propia moneda y periódicamente millones de trabajadores se ven obligados a reajustar sus sueldos, jornales, jubilaciones, pensiones, precios y tarifas. El peso no se cotiza más allá de sus fronteras. La deuda externa alcanza cifras monumentales en dólares. En esa situación difícil, las autoridades del Ministerio de Defensa y del Ministerio de Economía de la Nación no participaron en las deliberaciones previas a la toma de decisión de invadir las Islas Malvinas y se enteraron recién por los hechos consumados. El conflicto tiró por tierra programas coherentes, firmes, globales y

<sup>461</sup> OVERY, R. *Why the Allies Won*. Op. cit., p. 145.

<sup>462</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 362-363.

simultáneos que estaban en marcha para sanear la economía argentina y estabilizar el sistema financiero”<sup>463</sup>.

“La estructura de decisión económica muestra que en el país no rige plenamente la economía de mercado como en las democracias más evolucionadas del mundo sino un grande intervencionismo de Estado, regulaciones económicas, propiedad de empresas de bienes y servicios, etc. El potencial de movilización económico no está ajustado para que las industrias del país puedan convertirse eficientemente del uso del tiempo de paz al de guerra. Gran parte de la base industrial está desaprovechada, fábricas cerradas o trabajando con un bajo nivel de intensidad. La división de la fuerza laboral muestra un exagerado número de personas que trabajan como empleados del Estado, por cuenta propia u otras expresiones de desocupación disimulada. El estudio de las condiciones económicas generales mostraría que el producto bruto nacional, su distribución per cápita y la tasa de crecimiento anual han sufrido un pernicioso estancamiento. La posición financiera internacional, si bien el comercio exterior arroja resultados favorables, muestra que el país es un neto importador de capitales de préstamos y expulsa, encubiertamente al extranjero, capitales nacionales que buscan afuera ganancias más seguras.

Esos y muchos otros indicadores económicos descartaban en absoluto el emprendimiento de ninguna aventura internacional, desaconsejando acciones de fuerza sobre objetivos sin beneficio económico y alertando el drenaje de capital que significaría cualquier compromiso militar para la Nación”<sup>464</sup>.

|                         |                  | Argentina | Reino Unido |
|-------------------------|------------------|-----------|-------------|
| Producto interior bruto | Millones dólares | 49.106,00 | 228.820,00  |
| Prod. Inter. Bruto/Hab. | Dólares          | 1.920,00  | 4.089,00    |
| Presupuesto Defensa     | millón dólares   | 3.380,00  | 28.660,00   |

**Figura 7.28:** Datos económico-defensa países enfrentados. **Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>465</sup>.

| Presupuestos Nacionales | Argentina | Reino Unido |
|-------------------------|-----------|-------------|
| Gastos                  | 4,28 bln. | 134,63 bln. |
| Ingresos                | 6,64 bln. | 149,28 bln. |

**Figura 7.29:** Presupuestos nacionales países enfrentados. **Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>466</sup>.

<sup>463</sup> Ibídem.

<sup>464</sup> Ibídem.

<sup>465</sup> LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*. Op. cit., p. 123.

<sup>466</sup> Ibídem.

| Reservas Internacionales menos Oro |                   |
|------------------------------------|-------------------|
| Argentina                          | 4,54 bln.         |
| Reino Unido                        | 20,27 bln.        |
| Reservas de Oro                    |                   |
| Argentina                          | 4,37 mln. Oz t.   |
| Reino Unido                        | 18,84 mln. Oz. T. |

**Figura 7.30:** Reservas Internacionales y de Oro países enfrentados. **Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>467</sup>.

| Ayuda EE.UU. a naciones extranjeras |     |                     |
|-------------------------------------|-----|---------------------|
| Argentina                           | -30 | millones de dólares |
| Reino Unido                         | 178 | millones de dólares |

**Figura 7.31:** Ayuda EE.UU. a naciones extranjeras. **Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>468</sup>.

|             | Gastos militares y condiciones sociales |       |                                   |        |                              |
|-------------|-----------------------------------------|-------|-----------------------------------|--------|------------------------------|
|             | Gasto público militar per cápita        |       | Gasto público militar por soldado |        | Rango medio situación social |
|             | Rango                                   | US \$ | Rango                             | US \$  |                              |
| Argentina   | 52                                      | 46    | 44                                | 9,254  | 33                           |
| Reino Unido | 16                                      | 213   | 12                                | 35,074 | 16                           |

**Figura 7.32:** Gastos militares y condiciones sociales países enfrentados. **Fuente:** LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*<sup>469</sup>.

## 7.2. Organización

Como se ha indicado anteriormente, un porcentaje significativo del triunfo o fracaso finales en una contienda, está ya comprometido antes del inicio de las operaciones, esto lo marcan preferentemente los criterios logísticos de la Metodología del “Sector Cuaternario” y el de “Organización”, siendo éste último el que se encuentra “a caballo” entre el período de paz (donde la nación tiene la oportunidad y el tiempo de establecer una eficaz economía de fuerzas y homogeneidad de productos bélicos) y el tiempo de guerra (donde, pese a poder cambiar su orgánica y procesos, el tiempo y la falta de entrenamiento en las nuevas técnicas y flujos, así como los intereses humanos particulares o de cualquier institución, van a producir una pérdida de eficacia en un criterio tan importante como la Organización de las Fuerzas Armadas y su funcionamiento eficiente ante cualquier eventualidad bélica).

La Organización, como criterio principal logístico, ha quedado definida en la Metodología, como la suma de los siguientes criterios:

<sup>467</sup> LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*. Op. cit., p. 124.

<sup>468</sup> *Ibidem*.

<sup>469</sup> LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*. Op. cit., p. 125.

- Economía de fuerzas, que a su vez se subdivide en los dos criterios siguientes:
  - o Economía de fuerzas.
  - o Homogeneidad.
- Y el criterio de Orgánica y procesos, que a su vez se subdivide en los dos criterios siguientes:
  - o Mando y coordinación único.
  - o Organización militar logística.

A continuación, y para cada uno de dichos criterios y sub-criterios, vamos a aportar de forma ordenada el máximo posible de información de la época, los contendientes y el conflicto, para así tratar de dar el máximo de respuestas tanto cuantitativas como cualitativas a cada uno de ellos.

### **7.2.1. Economía de fuerzas y homogeneidad**

Con este subcriterio, que engloba en nuestro estudio los subcriterios de “Economía de Fuerzas” y de “Homogeneidad”, trataremos de medir el coeficiente de utilización de los equipos, las sinergias y proyectos rentables a medio-largo plazo de las series de producción, así como el nivel de estandarización u homogeneidad en todos los niveles, factores y recursos.

Sin embargo, será de una recopilación de datos (buques y aeronaves más utilizados en la contienda y con implicaciones logísticas) de las anteriores figuras 7.2 a 7.5, relativas a la relación de medios militares de cada Ejército en la Guerra de las Malvinas, de donde obtendremos (de forma indirecta) uno de los principales indicadores de la economía de fuerzas y homogeneidad.

A este respecto, y dado el carácter principal de guerra aeronaval, ceñiremos nuestra investigación a los principales buques y aviones (tanto logísticos como de combate) de los ejércitos de mar y aire de los dos países enfrentados, que más importancia y uso van a tener en el conflicto, donde en primer lugar no debemos olvidar el potencial industrial bélico expuesto con anterioridad en las figuras 7.11 y 7.12, relativas a la Infraestructura industrial, que nos daban sólo tres fábricas de armamento para el ejército argentino: una para el Ejército de Tierra en Rosario, otra para el Ejército del Aire en Córdoba, y para la Armada el Astillero Río Santiago en Buenos Aires (el mayor de Sudamérica en aquél tiempo), mientras que en el lado británico que el Ejército de Tierra británico disponía de nada menos que de 15 industrias a su disposición, más un total de 24 astilleros repartidos por toda su geografía y, asimismo, también el Ejército del Aire contaba con 15 industrias de fabricación a su servicio (con una intervención directa y clara del gobierno británico en su constante presión y exigencia a las empresas aeronáuticas a fin de que se unieran, compartieran I+D, crearan sinergias y redujeran costes de escala).

A continuación, presentamos las figuras 7.33 y 7.34, relativas a la Economía de Fuerzas y al número de modelos de las principales Fuerzas aeronavales argentinas y británicas en la contienda, de los que, con ayuda de las ratios indicadas en la Metodología, extraeremos una serie de conclusiones que nos permitirán aventurar el posible resultado futuro en una guerra.

| ARGENTINA |                                                    |             |                                       |                                       |
|-----------|----------------------------------------------------|-------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Ejército  | Modelo                                             | País        | Año fabricación o entrada en servicio | Años Servicio en 1982                 |
| Armada    | Submarino tipo 209 ARA San Luis                    | Alemania    | 1973                                  | 9 años                                |
| Armada    | Submarino tipo 209 ARA Salta                       | Alemania    | 1972                                  | 10 años                               |
| Armada    | Submarino clase Guppy ARA Santa Fe                 | EEUU        | 1944                                  | 38 años (a punto de ser dado de baja) |
| Armada    | Submarino clase Guppy ARA Santiago de Estero       | EEUU        | 1945                                  | 37 años (dado de baja en 1982)        |
| Armada    | Portaaviones clase Colossus ARA 25 de Mayo         | Reino Unido | 1945                                  | 37 años                               |
| Armada    | Crucero clase Brooklin ARA General Belgrano        | EEUU        | 1938                                  | 44 años                               |
| Armada    | Destructor tipo 42 ARA Santísima Trinidad          | Reino Unido | 1980                                  | 2 años                                |
| Armada    | Destructor tipo 42 ARA Hercules                    | Reino Unido | 1977                                  | 5 años                                |
| Armada    | Destructor clase Fletcher ARA Almirante Brown      | EEUU        | 1943                                  | Dado de baja en 1982                  |
| Armada    | Destructor clase Fletcher ARA Espora               | EEUU        | 1943                                  | Dado de baja en 1979                  |
| Armada    | Destructor clase Fletcher ARA Rosales              | EEUU        | 1943                                  | Dado de baja en 1981                  |
| Armada    | Destructor clase Summer ARA Bouchard               | EEUU        | 1944                                  | 38 años                               |
| Armada    | Destructor clase Summer ARA PiedraBuena            | EEUU        | 1944                                  | 38 años                               |
| Armada    | Destructor clase Summer ARA Seguí                  | EEUU        | 1945                                  | 37 años                               |
| Armada    | Destructor clase Gearing ARA PY (D-27)             | EEUU        | 1945                                  | 37 años                               |
| Armada    | Corbeta tipo A-69 ARA Drumond                      | Francia     | 1978                                  | 4 años                                |
| Armada    | Corbeta tipo A-69 ARA Granville                    | Francia     | 1981                                  | 1 año                                 |
| Armada    | Buque desembarco dique (LSD) ARA Cándido de Lasala | EEUU        | 1943                                  | Dado de baja en marzo de 1982         |

|        |                                                       |           |                            |                                                                 |
|--------|-------------------------------------------------------|-----------|----------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Armada | Buque desembarco de carros (LST) ARA Cabo San Antonio | Argentina | 1968                       | 14 años                                                         |
| Armada | Buque de apoyo Canal de Beagle                        | Argentina | 1968                       | 14 años                                                         |
| Armada | Buque de apoyo Bahía San Blas                         | Argentina | 1968                       | 14 años                                                         |
| Armada | Buque de apoyo Cabo de Hornos                         | Argentina | 1968                       | 14 años                                                         |
| Armada | Avión Douglas A-4Q Skyhawk                            | EEUU      | 11 unidades 1971           | 11 años<br>Embargo de repuestos de los EEUU desde 1977          |
| Aire   | Avión Douglas A-4P Skyhawk                            | EEUU      | 68 unidades 1966-1970-1976 | 12 años de media<br>Embargo de repuestos de los EEUU desde 1977 |
| Aire   | Avión transporte Lockheed C-130E/H Hercules           | EEUU      | 7 unidades 1967-68 aprox.  | 14-15 años<br>20 Tn, 6 palets, 92-64 soldados o paracas.        |
| Aire   | Avión transporte Lockheed KC-130                      | EEUU      | 2 unidades 1967-68 aprox.  | 14-15 años<br>avión cisterna reabastecer en vuelo               |
| Aire   | Avión transporte Fokker F-27                          | Holanda   | 11 unidades 1969-81 aprox. | 6-7 años media pasajeros corto/medio alcance                    |
| Aire   | Avión transporte Fokker F-28                          | Holanda   | 8 unidades 1975 aprox.     | 7 años pasajeros/cargas, 20 Tn                                  |

**Figura 7.33:** Años de Servicio principales medios aeronavales argentinos. **Fuente:** Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82<sup>470</sup>.

| REINO UNIDO |                                              |             |                                       |                       |
|-------------|----------------------------------------------|-------------|---------------------------------------|-----------------------|
| Ejército    | Modelo                                       | País        | Año fabricación o entrada en servicio | Años Servicio en 1982 |
| Armada      | Submarino nuclear balístico clase Resolution | Reino Unido | 4 unidades 1968-69                    | 13-14 años            |
| Armada      | Submarino nuclear clase Swiftsure            | Reino Unido | 6 unidades 1973-81                    | 5 años de media       |
| Armada      | Submarino nuclear clase Churchill            | Reino Unido | 3 unidades 1970-71                    | 11-12 años            |
| Armada      | Submarino nuclear clase Valiant              | Reino Unido | 2 unidades 1966-67                    | 15-16 años            |
| Armada      | Submarino nuclear clase Dreadnought          | Reino Unido | 1 unidad 1963                         | 19 años               |
| Armada      | Submarino diesel clase Oberon                | Reino Unido | 13 unidades 1960-68                   | 18 años de media      |

<sup>470</sup> Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82. Op. cit.



|        |                                 |             |                                                          |                     |
|--------|---------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------|---------------------|
| Armada | Submarino diesel clase Porpoise | EEUU        | 3 unidades<br>1933-37                                    | 47 años de media    |
| Armada | Portaaviones Invincible         | Reino Unido | 1 unidad<br>1977                                         | 5 años              |
| Armada | Portaaviones Hermes             | Reino Unido | 1 unidad<br>1953                                         | 29 años             |
| Armada | Destructor clase County         | Reino Unido | 6 unidades<br>Década 1960                                | 17 años de media    |
| Armada | Destructor tipo 82              | Reino Unido | 1 unidad<br>1973                                         | 9 años              |
| Armada | Destructor tipo 42              | Reino Unido | 7 unidades<br>1975-1982<br>tipo sheffield                | 5 años de media     |
| Armada | Fragatas tipo 22                | Reino Unido | 3 unidades<br>1979-1981                                  | 2 años de media     |
| Armada | Fragatas tipo 21                | Reino Unido | 8 unidades<br>1974-1977                                  | 6-7 años de media   |
| Armada | Fragatas clase Leander          | Reino Unido | 26 unidades<br>Década 1960                               | 17 años de media    |
| Armada | Fragatas clase Rothesay         | Reino Unido | 8 unidades<br>Décadas 1960-1970                          | 17 años de media    |
| Armada | Buques desembarco RFA, LSL      | Reino Unido | 6 unidades<br>Década 1960                                | 17 años de media    |
| Armada | Buques petroleros               | Reino Unido | 15 unidades<br>Décadas 1960-1970                         | 17 años de media    |
| Aire   | Avión cisterna Victor K-2       | Reino Unido | 16 unidades<br>Décadas 1950-1960<br>bombardero, cisterna | 27 años de media    |
| Aire   | Avión cisterna Victor K-2       | Reino Unido | 3 unidades<br>Décadas 1950-1960<br>bombardero, cisterna  | 27 años de media    |
| Armada | Avión Sea Harrier FRS-1         | Reino Unido | 20 unidades<br>1978-1988<br>Royal Navy                   | 4 años de media     |
| Aire   | Avión Harrier GR-3/T-4          | Reino Unido | 27 unidades<br>1970, RAF, caza                           | 12 años de media    |
| Aire   | Avión Vulcan B-2                | Reino Unido | 48 unidades<br>1960-1965<br>bombardero estratégico       | 17-22 años de media |
| Aire   | Avión Vulcan SR-2               | Reino Unido | 8 unidades<br>1960-1965<br>bombardero estratégico        | 17-22 años de media |
| Aire   | Avión Vulcan B-2                | Reino Unido | 9 unidades<br>1960-1965<br>bombardero estratégico        | 17-22 años de media |
| Aire   | Avión Nimrod MR-1/-1A           | Reino Unido | 3 unidades<br>1970<br>patrulla marítima                  | 12 años             |

|        |                                                  |                     |                                          |                     |
|--------|--------------------------------------------------|---------------------|------------------------------------------|---------------------|
| Aire   | Avión Nimrod MR-1/-1A                            | Reino Unido         | 28 unidades<br>1970<br>patrulla marítima | 12 años             |
| Aire   | Avión Nimrod R-1                                 | Reino Unido         | 3 unidades<br>1970<br>patrulla marítima  | 12 años             |
| Aire   | Avión transporte táctico<br>C-130 H/HC3 Hercules | EEUU                | 5 unidades<br>1975                       | 7 años              |
| Aire   | Avión transporte táctico<br>C-130 H/HC3 Hercules | EEUU                | 56 unidades<br>1975                      | 7 años              |
| Armada | Helicóptero Sea King<br>HAS-2/-5                 | EEUU/Reino<br>Unido | 42 unidades<br>Década 1970               | 7 años de<br>media  |
| Armada | Helicóptero Sea King<br>HU-4                     | EEUU/Reino<br>Unido | 10 unidades<br>Década 1970               | 7 años de<br>media  |
| Armada | Helicóptero Sea King<br>HAS-1/-2/-5              | EEUU/Reino<br>Unido | 16 unidades<br>Década 1970               | 7 años de<br>media  |
| Aire   | Helicóptero Sea King<br>HAR-3                    | EEUU/Reino<br>Unido | 2 unidades<br>Década 1970                | 7 años de<br>media  |
| Aire   | Helo Sea King                                    | EEUU/Reino<br>Unido | 14 unidades<br>Década 1970               | 7 años de<br>media  |
| Armada | Helos antisubmarinos<br>Wessex HAS-3             | Reino Unido         | 2 unidades<br>Década 1960                | 17 años de<br>media |
| Armada | Helicóptero Wessex HU-<br>5                      | Reino Unido         | 20 unidades<br>Década 1960               | 17 años de<br>media |
| Armada | Helicóptero Wessex<br>HAS-3                      | Reino Unido         | 12 unidades<br>Década 1960               | 17 años de<br>media |
| Armada | Helicóptero Wessex HU-<br>5                      | Reino Unido         | 37 unidades<br>Década 1960               | 17 años de<br>media |
| Aire   | Helicóptero Wessex HC-<br>2                      | Reino Unido         | 4 unidades<br>Década 1960                | 17 años de<br>media |
| Aire   | Helo Wessex Mk5                                  | Reino Unido         | 5 unidades<br>Década 1960                | 17 años de<br>media |
| Aire   | Helo transporte Wessex                           | Reino Unido         | 40 unidades<br>Década 1960               | 17 años de<br>media |
| Aire   | Helo Wessex                                      | Reino Unido         | 8 unidades<br>Década 1960                | 17 años de<br>media |
| Aire   | Helicóptero CH-47<br>Chinook                     | EEUU                | 6 unidades<br>Década 1960                | 17 años de<br>media |

**Figura 7.34:** Años de Servicio principales medios aeronavales británicos. **Fuente:** Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82<sup>471</sup>.

Las principales y más llamativas conclusiones que se deducen del estudio de dichas figuras son las siguientes:

En primer lugar, resulta llamativo que, a lo largo del Estado de la Cuestión, se haya invocado repetidamente el motivo de la decisión política

<sup>471</sup> Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82. Op. cit.

tomada por la debilitada primer ministro Thatcher en mayo de 1981, de reducir considerablemente la Armada Británica (incluyendo su portaaviones HMS Invincible que fue vendido a Australia), retirar en forma permanente al British Antarctic Survey de las Georgias del Sur, y retirar al HMS Endurance de las Falklands, junto a sus dos buques de apoyo y sin remplazarlos (lo que hacía especialmente conveniente a los intereses políticos y económicos de la industria militar naval británica, de la Armada Real y del BAS, el lograr un *casus belli* antes de mayo de 1982, so pena de no volver a recuperar la presencia perdida en el Atlántico Sur), como uno de los motivos que animaron a los argentinos a lanzarse a una invasión militar de las islas, confiando en que la Royal Navy no dispondría de los medios suficientes para recuperar las islas. Pero se puede observar con estupor, que la propia Armada Argentina había dado de baja ese mismo año de 1982 el 50% de su fuerza submarina, junto con tres destructores que formaban parte de la “espina dorsal” de su fuerza naval y un buque de desembarco (solo tenían dos), de lo que se deduce que, si tanto el enemigo como tu propia nación reducen las Fuerzas Navales, nada ha cambiado con respecto a la superioridad británica (máxime en un arma tan importante como los submarinos), por lo que la decisión de invasión militar de las islas pierde uno de sus más importantes apoyos en el planeamiento y decisión de la acción militar argentina. Además, nunca se debe subestimar al enemigo.

Más aún, y aquí se puede observar claramente como un error en el criterio logístico anterior del “Sector Cuaternario”, en concreto en el subcriterio de “Nacionalización e I+D”, se “arrastra” y afecta claramente a los siguientes criterios: la Fuerza Aérea Argentina sufría desde 1977 un embargo impuesto por los Estados Unidos en los repuestos necesarios para el buen funcionamiento de los aviones de combate Douglas A-4Q Skyhawk, todo ello debido al Terrorismo de Estado de la Junta Militar (si recordamos que precisamente dicha Junta Militar llegó al poder con el aval y la política de *hands-off* de los EE.UU., derrocando a un gobierno democrático liberal dirigido por la viuda del General Perón, de ideología tercerposicionista y nacionalista con respecto a las Malvinas, entenderemos el histórico y famoso artículo del político español Blas Piñar publicado en el diario ABC el 19 de enero de 1962, en el que calificaba la actitud general del ethos WASP como de “Hipócritas”, artículo por cierto que le costó el puesto que ocupaba de Director General del Instituto de Cultura Hispánica ese mismo año.)<sup>472</sup> Dicho embargo fue levantado en los 1990s en la Presidencia de Carlos Menem cuando Argentina se convirtió en Aliado importante extra-OTAN, pero durante la Guerra de las Malvinas estuvo plenamente vigente.

Con respecto a la media de años de servicio de las unidades aeronavales de los dos contendientes, podemos señalar las siguientes conclusiones:

<sup>472</sup> PIÑAR, Blas. “Hipócritas”. ABC [en línea]. 19-01-1962. [Consulta: 08-09-2016]. Disponible en <<http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1962/01/19/003.html>>.

Del estudio de la figura 7.33 (Ejército Argentino) se desprende que solo los dos submarinos de fabricación alemana tipo 209 (media de 9,5 años) y las dos corbetas francesas tipo A-69 (media de 2,5 años), constituyen unidades “jóvenes” y modernas, teniendo el resto de la flota (1 portaaviones, un crucero y 4 destructores) una antigüedad media de 38,5 años, y los 4 buques de desembarco y apoyo una media de 14 años de antigüedad.

Asimismo, los más de 70 aviones Douglas A-4Q Skyhawk presentaban una media de 12,5 años (y con el embargo de repuestos arriba mencionado, el cual incluía el vencimiento de los asientos eyectables de los pilotos), mientras que los únicos aviones susceptibles de ser usados en un “puente aéreo” logístico son los Fokker F-27, F-28 de la marina y la fuerza aérea, los Electra Lockheed L-188 de la marina y los C-130 de la fuerza aérea (28 ó 30 unidades en total entre ambas fuerzas), con una antigüedad media de 14,5 años los Hércules C-130, y de 6,5 años el resto de aviones mencionados.

Del estudio de la figura 7.34 (Ejército Británico) tenemos que la fuerza nuclear submarina y la fuerza de submarinos convencionales, contaban respectivamente con una antigüedad media de 10,5 años la primera y de 23 años la segunda. Respecto a los portaaviones, el Invencible era muy moderno (5 años) y el Hermes estaba ya en proceso de baja con 29 años de servicio. El resto de la “espina dorsal” de la flota británica estaba compuesto por tres tipos de destructores con una antigüedad media de 10,4 años, cuatro tipos de fragatas con una antigüedad media de 14 años. Finalmente, tanto los buques de desembarco como los buques petroleros, contaban con una antigüedad media de 17 años. Es decir, es una Armada moderna y bastante compensada, mucho más numerosa y moderna que su antagonista argentina.

Asimismo, las principales fuerzas aéreas británicas participantes en el conflicto presentaban las siguientes antigüedades medias: 27 años para los aviones cisterna Victor K-2; 8,5 años los cazas Sea Harrier; de 17 a 22 años de media los bombarderos estratégicos Vulcan; 12 años los Nimrod de patrulla marítima; 7 años los C-130 Hércules; 7 años los helicópteros Sea King; y 17 años los helicópteros Wessex y Chinook.

Con respecto al n.º de modelos de las unidades aeronavales de los dos contendientes, podemos señalar las siguientes conclusiones:

Del estudio de la figura 7.33 (Ejército Argentino) se desprende que la “espina dorsal” de la Armada argentina constaba de 9-11 tipos diferentes de buques y submarinos (según si contamos o no con los que se habían dado de baja ese mismo año de 1982), con un total de 16-22 unidades, lo que hace una media de 1,7-2 unidades por cada tipo de buque, una cantidad diminuta para los criterios logísticos modernos de estandarización, economías de escala y producción en masa, y si además han sido conseguidos de 2 países distintos (uno de ellos el Reino Unido), la logística se convierte en un problema realmente insoluble y caro por la escasa homogeneidad de los pertrechos y repuestos, lo cual obliga a incrementar los stocks de repuestos para garantizar una adecuada sostenibilidad operativa.

Asimismo, y con respecto al conjunto de las Fuerzas Armadas argentinas, y en concreto a las fuerzas aéreas, destacar que:

“Argentina estaba preparada para luchar con alguno de sus vecinos, Chile en particular, con quien mantenía una disputa territorial. Una vez que resultó claro que el gobierno británico estaba trasladando una fuerza de tareas a las Malvinas, la fuerza aérea y los aviones civiles y navales argentinos montaron un puente aéreo en gran escala para transportar tropas y equipos a Puerto Argentino para asegurar las islas.

Los Fokker F-27, F-28 de la marina y la fuerza aérea, los Electra Lockheed L-188 de la marina y los C-130 de la fuerza aérea (28 ó 30 unidades en total entre ambas fuerzas) volaban a Puerto Argentino a la noche, a menudo con muy malas condiciones meteorológicas. Los C-130 eran ideales para la misión, pero los otros aviones no, porque eran básicamente aviones comerciales. Todos los aviones, particularmente los C-130, iban cargados al máximo a menudo, y por consiguiente con una reducida capacidad de combustible”<sup>473</sup>.

Es decir, había pocas unidades realmente preparadas para un “puente aéreo” logístico con las Malvinas.

Del estudio de la figura 7.34 (Ejército Británico) se desprende que la “espina dorsal” de la Armada británica constaba de 10 tipos diferentes de buques y submarinos (sin contar al viejo portaaviones Hermes), con un total de 165 unidades, lo que hace una media de 16,5 unidades de media por cada tipo de buque, una cantidad (sin contar las unidades que fabricaran los británicos para exportación) que satisface y justifica logísticamente la creación de un modelo de algo tan costoso y complejo de mantener logísticamente como es un buque de guerra (tipos 3 y 4).

Asimismo, y con respecto al conjunto de las Fuerzas Armadas británicas, y en concreto a las fuerzas aéreas, destacar que:

“Gran Bretaña tenía adiestrados y equipados a sus militares para librar una guerra en el norte de Europa o en el Atlántico norte, donde sus buques podían operar apoyados por cazas con base en tierra y aviones de reconocimiento y anti-buques y con un reabastecimiento transportado por mar al alcance de la mano.

Cuando se produjo el conflicto de Malvinas la RAF disponía de sólo 12 Víctor K2, aviones tanque, cada uno capaz de transportar 123.000 libras de combustible. Además de reabastecer de combustible a los Harriers que eran trasladados desde Gran Bretaña hasta Ascensión y realizar al reconocimiento inicial en las Georgia del Sur, los Víctor tenían que brindar apoyo de reabastecimiento de combustible a los Vulcan, Nimrod, Hércules y Harrier que volaban hasta el área operativa. Aunque la RAF

<sup>473</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

convirtió algunos C-130 en aviones-tanque, llegaron demasiado tarde como para prestar servicio durante la guerra<sup>474</sup>.

No obstante, dados los diferentes modelos de aviones existentes, y al enfrentarse a un tipo de guerra en un lugar y forma insospechada, concurrían otras circunstancias que iban a dificultar la logística aérea del combustible, tales como:

- No era posible hacer un rendezvous aire-aire sobre mar abierto con todos los modelos de aviones tanque y aviones de mayor tamaño, ya que carecían de receptores de navegación Omega y/o equipos de navegación inercial Carrusel.
- De los aviones nombrados anteriormente, sólo los Harrier contaban con tomas para el reabastecimiento operativo de combustible, los Vulcan no habían usado las suyas en años y necesitaban ser reconstruidas. Y los Nimrod y Hércules no tenían tomas de combustible.
- Durante la planificación del reabastecimiento aire-aire inicial las tripulaciones encontraron un problema que las atemorizaba y que tenía que ser resuelto: La velocidad más baja a la cual el Víctor podía pasar combustible a 23.000 pies, era de 230 nudos. Eso era algo más que la velocidad máxima de 210 nudos del C-130. Se debía, fundamentalmente, a que el Víctor se hacía mas liviano y el Hércules más pesado a medida que el combustible era transferido de uno a otro.
- Capacitar a estos grandes transportes para llegar a la zona bélica, era sólo parte del problema. Una vez allí, los aviones tenían que arrojar sus suministros al mar cerca de una fragata en un rendezvous establecido, con lo que se debía abordar y resolver este problema.

Naturalmente, si se aumenta el número de modelos de buques y aeronaves con la movilización e incorporación a las Fuerzas Armadas de buques y aeronaves mercantes o civiles, la logística y todas las funciones militares (para las cuales dichos medios civiles no están diseñadas) se complicará enormemente tanto en el sostenimiento adecuado como en la eficacia general de la Fuerza.

### **7.2.2. Orgánica y procesos**

Como hemos mencionado al principio de este capítulo, el criterio “Organización” se encuentra “a caballo” entre el período de paz (que corresponde a los subcriterios de “Economía de Fuerzas” y “Homogeneidad”) y el tiempo de guerra, siendo los presentes subcriterios de “Orgánica y procesos” los que la nación puede tratar de cambiar o variar durante el conflicto, aunque la falta de tiempo y de entrenamiento en las nuevas técnicas y flujos, así como

---

<sup>474</sup> Ibídem.

los intereses humanos particulares o de cualquier institución, van a producir una pérdida de eficacia en un criterio tan importante como la Organización de las Fuerzas Armadas y su funcionamiento eficiente ante cualquier eventualidad bélica.

La Orgánica y Procesos, como criterio principal logístico, ha quedado definida en la Metodología y, asu vez, se subdivide en los dos subcriterios siguientes:

- Mando y coordinación único.
- Organización militar logística.

A continuación, y para cada uno de dichos criterios y subcriterios, vamos a aportar de forma ordenada el máximo posible de información de la época, los contendientes y el conflicto, para así tratar de dar el máximo de respuestas tanto cuantitativas como cualitativas a cada uno de ellos. No obstante, será necesario, para una total comprensión de la orgánica y los procesos de los contendientes, el volver a descender al nivel humano, al ethos o forma de actuar de los grupos de seres humanos en conflicto, ya que son ellos los que, en función de su ethos, harán en definitiva la Historia, su coordinación y su organización militar logística.

Para ello usaremos, no ya nuestra amplia descripción de los ethos hispano y anglosajón que se ha hecho en el Estado de la Cuestión, sino la opinión del Almirante estadounidense (cuatro estrellas) Harry Train, perteneciente por tanto al ethos anglosajón, y que ejerció el comando de la Flota del Atlántico de la Armada Estadounidense durante cuatro años, período que comprendió las diez semanas del conflicto de Malvinas. Comprobaremos que la opinión de tan destacado observador del conflicto de las Malvinas, pese a pertenecer al ethos WASP, coincide plenamente en la descripción de las diferencias de los ethos contrincantes a las que se ha llegado anteriormente, a la vez que nos brinda una de las claves principales para entender el porqué de las diferentes “Orgánicas y procesos” en los dos ejércitos enfrentados, clarificando de este modo uno de los principales factores que van a contribuir a que, como hemos mencionado al principio, ya desde antes de empezar las acciones bélicas anglosajonas, se podía asegurar casi sin sombra de duda (y por causas enteramente logísticas), que los argentinos ya habían perdido la guerra.

Así, para el Almirante estadounidense Harry Train es preciso comprender y tener muy en cuenta las siguientes premisas o creencias, las cuales:

“Dominaron el proceso de toma de decisiones de la conducción política y militar argentina antes y durante el conflicto:

- En ningún momento previo al envío de fuerzas militares argentinas a Puerto Argentino el 2 de abril de 1982, la Junta Militar consideró que los británicos iban a responder con la fuerza militar.

- Tampoco, en ningún momento previo o durante el conflicto de Malvinas, los jefes militares creyeron que la Argentina podía prevalecer en una confrontación militar con Gran Bretaña<sup>475</sup>.

Asimismo, y en referencia a los *ethos* en conflicto y a su manera de actuar y entender la vida, la guerra y la conducta, hace las siguientes aclaraciones en un ejemplar ejercicio de sinceridad, significando que:

“De particular interés para los militares profesionales es la brecha entre las premisas en que basaron sus decisiones los gobernantes británicos por un lado y las que usaron para basar las suyas los argentinos, por el otro<sup>476</sup>, a saber:

- “La mayor parte de los textos y tratados relacionados con la soberanía en Malvinas, dedican cientos de páginas a los 150 años de puja diplomática. Los argentinos dan mucha importancia a cada paso de ese proceso y profesan gran fe en la diplomacia, pero advierten un claro encadenamiento entre las capacidades militares y la misma. Están convencidos de que la capacidad militar puede dar un “pequeño empujón con el codo” a la diplomacia dentro de ciertos límites y sin cruzar el umbral de la guerra. El objetivo político argentino era “una solución diplomática para recuperar la soberanía sobre las Islas”. No tiene importancia si estos puntos de vista argentinos son históricamente correctos o no. Lo que cuenta es que esos criterios tuvieron un profundo impacto en las decisiones argentinas durante el preludio del conflicto.
- Los británicos son, por otra parte, los maestros mundiales del proceso diplomático y del uso de la fuerza militar en el clásico estilo clausewitziano, como una extensión del proceso político por otros medios, haya sido o no cruzado el umbral de la guerra. Los objetivos británicos eran “defender los intereses de los residentes en las Islas y castigar la agresión.
- La conducción argentina durante el conflicto, expresó el punto de vista de que la Argentina tiene demasiada historia como para no tomar decisiones. En los EE.UU. y Gran Bretaña decimos que uno comienza su historia con cada guerra. Eso hace las contabilidades y las tomas de decisiones más sencillas<sup>477</sup>.

De todo ello se deduce lo más importante:

“Entre la ocupación de las islas el 2 de abril y el hundimiento del crucero ARA Gral. Belgrano, el 2 de mayo, las autoridades argentinas actuaron en la convicción de que estaban envueltas en el manejo de una crisis diplomática. Los británicos lo hicieron en la convicción de que estaban en guerra. Es decir, hay un período de desarrollo del conflicto durante el cual un bando actuaba todavía según las reglas para el manejo de crisis,

---

<sup>475</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. *Boletín Centro Naval*. Nov./Dic. 2012, n. 834, p. 12.

<sup>476</sup> *Ibidem*.

<sup>477</sup> *Ibidem*.



mientras el otro ya estaba en guerra, fenómeno político-militar éste nunca acaecido antes en la moderna historia militar”<sup>478</sup>.

Es importante reseñar que, ante la escalada de acciones previas al conflicto armado, Argentina pudo haber elegido, en función de lo reseñado en el criterio logístico “Sector Cuaternario” y el presente estudio del criterio logístico “Organización”, una de estas tres vías de acción:

1. Invasión militar total de las islas Malvinas, manteniendo una fuerte guarnición que disuadiera a Gran Bretaña de destacar y mantener una fuerza de ataque lo suficientemente grande como para hacerle frente y aguantar logísticamente todo el tiempo que requiriera la reconquista de las islas. (Algo difícilmente proyectable y sostenible logísticamente con los medios aeronavales con los que contaban las Fuerzas Armadas argentinas, según se ha examinado en los criterios anteriores).
2. Invasión militar total de las islas Malvinas, dejando una guarnición mínima que dejara clara la fuerza y la decisión de la posición de derecho argentina, y forzara unas negociaciones serias por parte de Gran Bretaña. (Una solución intermedia e inteligente, en la que un golpe de mano de mínimo coste logístico, desvelaría las verdaderas intenciones tanto de los EE.UU como de Gran Bretaña, así como del resto de países de Hispanoamérica y la Comunidad Europea, obligando a Gran Bretaña a un desgaste de medios y recursos para la recuperación de las islas desproporcionado en relación con las Fuerzas Argentinas a reducir, amén de reforzar y reabrir ante la Comunidad Internacional el enquistado problema colonial deliberadamente retrasado y mantenido indefinidamente en el tiempo por los británicos. Esto hubiera significado aplicar por la Junta Militar el principio 13 de las Estrategias Chinas, llamado “Golpear la hierba para asustar a la serpiente”, es decir, provocar al enemigo y estudiar su respuesta.)
3. Y por último, la opción que más temía el Foreign Office británico, el cual:

“Calculó posibilidades menos extremas esperando que la confrontación pudiera evitarse. Estimaron que los argentinos comenzarían por interrumpir sus vínculos aéreos y marítimos y los demás servicios. Las consecuencias serían complicadas y caras. El costo anual sólo de los reemplazos en materia de comunicación marítima y aérea oscilaría en torno a los veinte millones de libras, sin contar con instalaciones indispensables (servicios médicos de emergencia, escuelas, combustible, transporte, etc.)”<sup>479</sup>.

Esta era la opción más perjudicial para los intereses del *ethos* anglosajón, puramente materialista, y la opción que hubiera sido menos costosa para Argentina, utilizando así la logística como arma de guerra, pero sin provocar un *casus belli*. Hay que recordar que la navegación del

<sup>478</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. Op. cit., pp. 12-13.

<sup>479</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 370.

Reino Unido a las Malvinas tomaba 3 semanas para las fragatas y 2 semanas para los submarinos nucleares. Era una decisión financieramente cara para el Tesoro británico y debía ser coordinada con las previsiones operativas de la OTAN.

Las conclusiones a las que llega el Almirante Train en el punto 4 anterior son verdaderas, y responden a lo que ya conocíamos del comportamiento de los *ethos* en conflicto, pero no son toda la verdad. Falta una parte muy importante para terminar de entender el porqué, aparte de su *ethos* hispano-católico, Argentina manejara como una crisis lo que para el *ethos* anglosajón ya era una guerra. Y este aspecto tan importante es que Argentina eligió la opción a), es decir, una invasión total de las islas Malvinas, manteniendo una importante guarnición, debido a que:

“Nuestras presunciones básicas, tales como el apoyo de EEUU (política de *hands-off*), la aplicación del TIAR y aún la evaluación de la reacción inglesa resultaron erróneas, a lo que contribuyó también el acompañamiento unánime de la decisión por la población argentina, mientras los medios de comunicación de masas contribuían a hacer perder el sentido de la realidad. Ni el gobierno, ni el pueblo habían percibido los peligros que se cernían sobre la Nación. Una sensación de euforia patriótica contribuyó aún más a cegar los ojos sobre la naturaleza y magnitud de la reacción británica. Se suponía que los ingleses actuarían sólo por vía diplomática y que Estados Unidos, como hermano mayor, intervendría políticamente, minimizando riesgos bélicos y no permitiría en modo alguno, el escalamiento de acciones de fuerza militar dentro del Hemisferio Occidental”<sup>480</sup>.

Todas estas presunciones básicas en las que se basaron los argentinos ya hemos comprobado que la Historia se encarga de demostrar, al que la estudie libre de prejuicios, que son falsas. Pero lo que no dice el Almirante estadounidense Train sobre el período 2 de abril a 2 de mayo, es que el encargado de las negociaciones fue otro estadounidense: el General retirado estadounidense y Secretario de Estado Alexander Meigs Haig, Jr., el cual, en teoría, trató de desempeñar un papel de mediador, para evitar que América latina reaccionara contra EE.UU. si se ponían de forma automática del lado británico. El 8 de abril de 1982, inició una intensa gira diplomática de varias escalas por Londres y Buenos Aires, que terminó con un fracaso el 19 de abril, avistándose la flota británica en Malvinas el día 30 del mismo mes, cuando ya la guerra era inevitable. Su papel queda completamente aclarado según la visión argentina:

“Si la intención de la Misión Haig había sido la de lograr por todos los medios una solución negociada, había fracasado completamente. Tal vez el General Haig fue sincero en su afán componedor pero se equivocó al tratar de imponer la solución de una de las partes, sin tener en cuenta las legítimas y mínimas aspiraciones de la otra.

---

<sup>480</sup> *Ibíd.*

Pero si el objetivo buscado fue el provocar una pérdida de tiempo hasta que la Flota Británica se encontrase en posición de ataque, bloqueando al mismo tiempo cualquier otro intento de negociación, entonces la misión imposible estaba cumplida<sup>481</sup>.

Destacar también que, tanto para las opciones a) y b) de invasión militar total:

“Poco después de haber asumido el nuevo Presidente de la República – 22/12/81 – se sometió a revisión el viejo proyecto de operación naval sobre las Malvinas, de fechas 1976-78, para llevarlo a cabo posiblemente entre julio y octubre de 1982. Tal lapso hubiera permitido el alejamiento del “Endurance” y la estación invernal habría dificultado la reacción británica. La operación de desembarco sería sorpresiva, de limitada magnitud y en ningún caso provocaría daños a los isleños. Sería un hecho consumado ante la testadurez de la falta de disposición británica para el diálogo recomendado por las Naciones Unidas. Entre los factores orgánicos específicos navales considerados, se esperaba la llegada de los aviones Super Etendart y los misiles Exocet antes de julio de 1982, y el completamiento de la instrucción de la Infantería de Marina. Se estimaba que en enero de 1982, no había más de nueve personas al tanto de la decisión de la Junta sobre la operación<sup>482</sup>.

Sin embargo, los británicos, con todos los intereses geoestratégicos y de la guerra fría que estaban en juego y se han mencionado en el Estado de la Cuestión, no iban a permitir que esto sucediera así, y presumiblemente van a aplicar una de las técnicas favoritas del ethos anglosajón: el principio 3 de las Estrategias Chinas, llamado “Matar con un cuchillo prestado”, es decir, que si quieres hacer algo (por ejemplo provocar un *casus belli* que te presente como el inocente agredido, algo repetido hasta la saciedad en las guerras del ethos anglosajón), haz que tu oponente lo haga por ti.

Así, y utilizando también el principio 12 de las Estrategias Chinas, “Aprovechar la oportunidad para robar una cabra”, es decir, estar preparado y dispuesto para aprovechar cualquier oportunidad que surja para tus objetivos e intereses “la episódica aparición de los chatarreros desembarcados en las islas Georgias del Sur el 19 de marzo, (va a ser el) acelerador en el desarrollo de los acontecimientos<sup>483</sup> que necesitaban los británicos para terminar de exacerbar los ánimos y el orgullo herido argentino, junto con otro detonante de prensa amarilla:

“El anuncio o filtración, que luego se probó que era erróneo, de que dos submarinos nucleares británicos habían zarpado de Gibraltar hacia el Atlántico Sur, anuncio que los argentinos tomaron como verídico. No deseando comprometerse en un desembarco frente a una amenaza de submarinos nucleares británicos contra sus fuerzas navales, calcularon la primera fecha posible de arribo de dichas unidades. Estaban convencidos

<sup>481</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita: Historia del Conflicto del Atlántico Sur*. Buenos Aires: Pleamar, 1986, p. 120.

<sup>482</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 370.

<sup>483</sup> *Ibidem*.

de que a partir de ese momento seguirían destacados allí por varios años. El apoyo de la opinión pública argentina para lo que había sido percibido como una válida operación comercial bajo los términos del Acuerdo de Comunicaciones de 1971, despertó un fuerte interés nacional en contra del interés británico percibido en disminución. En un esquema mental de “ahora o nunca” la Junta dispuso la ejecución de la Operación Malvinas, estableciendo como día D el 2 de abril de 1982”<sup>484</sup>.

Obviamente se puede observar aquí también el uso del principio 17 de las Estrategias Chinas, “Fabricar un ladrillo para obtener Jade”, es decir, engatusar al adversario con algo de poco valor o información intoxicada, para obtener un beneficio mayor. Ni que decir tiene que los británicos también contaban con la connivencia norteamericana.

“El drama se iba gestando aceleradamente; el apresuramiento y los preconceptos son malos consejeros para las decisiones políticas y estratégicas, donde debe privar el sentido de las proporciones y de las realidades. Ver realmente lo que es y no lo que uno quiere que sea. Para mayor complejidad, la inteligencia norteamericana continuaba aportando datos al agregado naval inglés en Buenos Aires. Finalmente, destacar nuevamente que la precipitación de las decisiones políticas argentinas adoptadas a caballo del episodio de los obreros que desguazarían instalaciones abandonadas en las Islas Georgias del Sur motivó confusión en lo que pudo haber sido un planeamiento ordenado y lógico de las acciones reivindicatorias de nuestra soberanía usurpada siglo y medio atrás”<sup>485</sup>.

“Si bien la decisión adoptada era fundada, al priorizar los dictados de las emociones por sobre los de la sana reflexión, omitieron atender a una posibilidad que resultaba ser la más prudente: minimizar la cuestión para evitar una escalada bélica, ya anunciada por el Reino Unido. Tal vez por ello cometieron el error político primigenio, ya que la solución violenta del conflicto, si fallaba la disuasión, favorecía netamente a la nación más poderosa: el Reino Unido. Es decir, que estaban aplicando un plan imperfecto e hipotéticamente previsto para otra situación, para dar respuesta a un acontecimiento y lugar geográfico totalmente distintos a los originalmente previstos, que además implicaba una anticipación que excedía largamente la limitación operativa mínima de preaviso para ser realizado con la eficiencia necesaria (las Fuerzas Armadas no podrían estar alistadas previo a la primavera austral y nunca antes del 15 de mayo, pero suponiendo una alerta previa normal no inferior a cuarenta y cinco días)”<sup>486</sup>.

También conviene conocer las impresiones y preparativos prudenciales del Reino Unido ante el escalamiento de acciones que desembocó en el conflicto, a fin de comprender desde un principio la orgánica y procesos que desplegaron. Así, no es muy creíble que la invasión argentina del 2 de abril hubiera pillado a los ingleses totalmente por sorpresa ya que:

---

<sup>484</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. Op. cit., p. 14.

<sup>485</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 372.

<sup>486</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., p. 120.

- Por parte argentina, pese a los esfuerzos que se hicieron por mantener el secreto de la operación destinada a la recuperación del archipiélago irredento, parecería ser que existieron imprudentes filtraciones a la prensa que terminaron de alertar a los medios de inteligencia británica. El Latin American Weekly Report de Londres del 12 de febrero de 1982 expresaba: “Se dice que el Presidente argentino ha obtenido una promesa de neutralidad de su colega uruguayo en el caso de una invasión de las Malvinas”.
- El 12 de marzo de 1982, la misma revista informaba que “la Fuerza Aérea Argentina estaba probando la factibilidad de desembarcar tropas en las islas”.

Esto fue debido a un aterrizaje de emergencia de un C-130 argentino en la pista aérea construida por los mismos argentinos en 1972, una pista corta, ya que los británicos, con su habitual sentido de la prevención, no quisieron que se construyera larga para evitar una “cabeza de puente aéreo” en caso de invasión argentina.

- La inteligencia inglesa, que tiene una base en Buenos Aires y se reúne cada miércoles después del almuerzo para analizar las últimas informaciones y a la reunión asisten, entre otros, los agregados naval y militar de la Embajada Británica, relacionando todos estos indicios predijo el 24 de marzo que la invasión de las islas ocurriría el 2 de abril, razón por la cual se adelantó vía Montevideo un refuerzo de infantes de marina.
- Los diplomáticos británicos en Buenos Aires fueron alertados sobre los preparativos de invasión, ello ocurrió entre febrero y abril de 1982, con la expectativa, que indica el Strategic Review del Instituto Internacional de Estudios Estratégicos 1982-83, de que “una o dos fragatas o quizás un submarino serían despachados para impedir todo posible desembarco” (cosa que no llegó a realizarse al contrario de lo que ocurrió en 1977, en el que el gobierno inglés decidió desplegar en noviembre de 1977 encubiertamente barcos de guerra en el área, para prevenir alguna intentona de invasión argentina).  
Casi parecía como que los ingleses, al no enviar previamente dichos buques y submarinos, y con la sensación de debilidad de sus fuerzas navales próximas a la venta o al desguace, estuvieran prácticamente “deseando” o “invitando” a una invasión.
- Cuando el Ministro de Defensa Jhon Nott comparece ante la Cámara de los Comunes expresa: Si hubiésemos estado sin preparación ninguna ¿cómo el siguiente lunes 5 de abril, hubiera podido la Armada Real ponerse en campaña con armamento y recursos de tiempo de guerra? Los preparativos estaban en marcha desde hacía varias semanas. Estábamos listos. (aunque dichas declaraciones contradicen las de la Primer Ministro: “Hemos intentado y seguiremos intentando resolver el problema por medios diplomáticos, pero si ellos fracasan, como probablemente fracasarán, no nos quedará otra alternativa que seguir adelante con nuestros planes, conservando el secreto de acuerdo a la necesidad y flexibilidad que las circunstancias exigían.

- El ex presidente de la Shell Petrolera Argentina, Desmond Rice, en su libro “El hundimiento del Belgrano”, presta un gran servicio a la verdad al expresar: “el tranquilo procedimiento de cambiar los derroteros de los buques y comunicarles nuevas órdenes había comenzado tan pronto como los Jefes de Estado Mayor tuvieron certeza de que se cernían problemas. Ya a mediados de septiembre de 1981 habían presentado sus conclusiones sobre las características que debía ofrecer una fuerza capaz de recuperar y ocupar las Malvinas. A falta de toda otra directiva posterior habían elaborado planes sistemáticos de concentración de una amplia fuerza de tareas y su inmediata implementación en caso de ordenársele formarla en tiempo perentorio. A principios de abril, cuando se lanzó la Operación Rosario, las tres Fuerzas británicas, más elementos reclutados entre la Marina Mercante estaban ya en acción.
- El informe final del Ministro de Defensa británico es claro con respecto a las previsiones militares anticipadas con respecto al estallido del conflicto por las Malvinas. Su artículo 304 establece: “La política de los Gobiernos británicos sucesivos ha sido que las operaciones fuera del área de la OTAN deberían ser emprendidas por fuerzas cuya misión principal fuera en apoyo de la Alianza. La campaña de las Malvinas mostró que muchos elementos de las Fuerzas Armadas tenían las características básicas de movilidad y flexibilidad que las hacen bien aptas para responder a desafíos imprevistos que se presentan fuera de Europa. Nosotros ya habíamos planeado antes de la emergencia de las Malvinas un número de medidas para aumentar esta capacidad, mediante:
  - o La designación de un Comando de dos estrellas (General de División-Vicealmirante) para comandar las fuerzas empeñadas en tales operaciones.
  - o El establecimiento de una acumulación de armas, equipo y abastecimientos que pudieran ser tomados para apoyar operaciones fuera de la OTAN sin afectar las existencias destinadas a la Alianza.
  - o El mayor uso posible de elementos civiles para proporcionar sostén logístico y otros apoyos a las Fuerzas Armadas (por ejemplo comunicaciones, buques...) <sup>487</sup>.

“Los planes de contingencia a que hemos hecho referencia anteriormente son previsiones operacionales utilizadas por los anglosajones. Ellos son muy partidarios de la planificación metódica y ordenada basada en firmes fundamentos y contando con excelentes datos de inteligencia. Pocas cosas hay que exasperen más a un Estado Mayor anglosajón que la improvisación, el desorden y la incertidumbre. Esta metodología de trabajo no es exclusiva de los militares, sino que se ve en la política, en la economía, en las finanzas, en la propaganda e inclusive está reflejada en sus juegos y deportes colectivos” <sup>488</sup>.

“Una vez más era necesario acudir a las fuentes de la historia militar para comprender el grado de amenaza del oponente. Gran Bretaña es un país que al comenzar la centuria era la primera potencia mundial y en todo

---

<sup>487</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 377.

<sup>488</sup> *Ibíd.*



este siglo, solamente un año estuvo sin desarrollar acciones de combate. Era de esperar que un país con una larga tradición imperial tuviese una estructura castrense adecuada al mantenimiento del “statu quo” de sus intereses en todo el mundo.

Faltaba en consecuencia toda la preparación de inteligencia militar para conocer al adversario, y esto toma mucho tiempo, recursos, esfuerzo continuado y criterio amplio para confrontarlo con la realidad militar nacional. Un somero conocimiento de la Política de Defensa del Reino Unido para 1982 hubiera motivado que se esperase a la reducción significativa de determinados elementos de la Armada Real, portaaviones, destructores y fragatas hacia fin de ese año. Al evolucionar hacia una Fuerza con submarinos Trident, un análisis de la capacidad de entrenamiento de fuerzas armadas constituidas exclusivamente con voluntarios regulares, adiestradas anualmente en maniobras de la OTAN, debería haber alertado sobre la inconveniencia de exponer a fuerzas de conscriptos de 18 años de edad, con muy pocos meses de instrucción alas situaciones harto difíciles y mortíferas de la guerra moderna”<sup>489</sup>.

Ahora que ya sabemos el ethos y las circunstancias que rodearon la toma de decisiones de la orgánica y los procesos de cada ejército contrincante, es cuando podremos pasar a analizarlos con un grado total de comprensión histórica y humana.

#### 7.2.2.1. Mando y coordinación único

Lo expuesto en las premisas y conclusiones anteriores del Almirante estadounidense Harry Train, se van a reflejar de inmediato en este subcriterio tan importante como es el Mando y Coordinación Único logístico de un conflicto bélico. Recordar que, además, éste es uno de los principios fundamentales de la logística relacionados en el Estado de la Cuestión en el capítulo “De la técnica logística militar” y uno de los más frecuentemente ignorados, y del que el Conflicto de Malvinas, rico en decisiones político-militares y lleno de errores y cálculos equivocados en ambos bandos, no será una excepción.

Empezaremos analizando este subcriterio en las Fuerzas Armadas argentinas, el cual:

“Brinda la oportunidad a los generales y almirantes norteamericanos que justamente examinan las ventajas de las organizaciones conjuntas de defensa, para observar la nueva estructura de comando conjunto argentina, que en la práctica fue conjunta sólo de nombre”<sup>490</sup>.

Así, y aún teniendo Argentina la ventaja de tener el Poder político-militar centralizado en una Junta Militar, lo que en teoría favorecía la rapidez y la coordinación en la toma de decisiones logísticas, se debe tener en cuenta que:

<sup>489</sup> Ibídem.

<sup>490</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. Op. cit., p. 16.

La capacidad de basar sus decisiones en criterios puramente militares del Alto Comando argentino “se encontraba deteriorada por llevar a su vez las cuestiones políticas (dirigencia de cargos públicos)”.<sup>491</sup> El tiempo prolongado en funciones de gobierno motivó una desprofesionalización de los mandos militares.

La concentración de poderes por parte del Comité Militar imposibilitó la fundamental separación, diferenciación y recurrencia entre los distintos niveles (Nacional, Militar e Institucional). Asimismo:

“No existía una Doctrina Conjunta (sobre todo en el área logística) para los tres ejércitos (tierra, mar y aire), la falta de previsión, en tiempo de paz, a nivel conjunto, en la configuración de organizaciones logísticas y en el desarrollo de ejercitaciones para adiestrar las mismas, no encontrándose políticas comunes y coordinadas tanto en su planificación como en su ejecución”<sup>492</sup>.

En concreto, y de gran importancia para un conflicto aeronaval:

“Con la Fuerza Aérea no existían antecedentes de ejercicios conjuntos”<sup>493</sup>. “En el país había existido una crónica despreocupación por la acción conjunta de las Fuerzas Armadas, cada una operaba de naturaleza específica, adoptándose medidas de coordinación, pero no existían experiencias de Comandos Conjuntos que efectivamente hubieran trabajado en la conducción superior de las fuerzas”<sup>494</sup>.

Las tres desventajas anteriores se van a ver agravadas por el intento (en vano, como hemos comentado) de mantener el máximo secreto sobre las intenciones de invasión de las islas, asignando la elaboración de los documentos que reflejarían tanto la voluntad política argentina, así como el modo de conseguir los objetivos militares por sus fuerzas armadas, a un equipo “ad hoc”, sin el apoyo necesario de órganos competentes en dicho tipo de tareas (algo que afectará fuertemente al factor logístico operacional).

Los documentos que normalmente emiten las Fuerzas Armadas argentinas ante un conflicto o misión militar, son básicamente los siguientes<sup>495</sup>:

Apreciación y Resolución de Estrategia Nacional (ARENAC), la cual comprende:

- Un resumen de la situación.
- La expresión de una misión.

---

<sup>491</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

<sup>492</sup> *Ibíd.*

<sup>493</sup> *Ibíd.*

<sup>494</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 380-381.

<sup>495</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.



- El análisis del poder relativo (fuerzas propias, fuerzas en oposición y características del teatro de operaciones).
- El análisis de aptitud, factibilidad y aceptabilidad de los modos de acción concebidos, para transformarlos en retenidos.
- La confrontación de los modos de acción retenidos con las capacidades remanentes de enemigo, para llegar así a la resolución que es el mejor modo de acción.

Lo señalado da una idea aproximada de la dimensión del error que significa comenzar la planificación a partir de una resolución impuesta sin un buen trabajo de planeamiento previo. Si nos fijamos bien, una gran parte de lo que contiene una ARENAC se corresponde con el análisis que hemos efectuado en los criterios y subcriterios logísticos previos (Sector Cuaternario y Economía de Fuerzas). Además, y como se ha mencionado ya en el Estado de la Cuestión, cuando una nación no tiene una Estrategia nacional propia, es porque su toma de decisiones ha caído dentro de la estrategia de otras naciones más poderosas. Por ello, y confiados en sus presunciones básicas (apoyo Hégemon estadounidense tanto del TIAR como de la OTAN, que impediría un enfrentamiento bélico entre países occidentales, etc.), la Junta Militar argentina no consideró necesario la realización de la ARENAC, pasando directamente a emitir el resto de Directivas que llevarían a la ocupación de las Islas Malvinas, esperando desactivar la acción militar para el día D+5, y luego confiar en una política de “hechos consumados” y el apoyo estadounidense, cuando “lo racional hubiese sido adoptar lo más peligroso como posible, y desde el primer momento adecuar las previsiones y la planificación a esa contingencia”<sup>496</sup>, algo que los propios anglosajones denominan “Expect the best, prepare for the worst”, y que cualquier militar sabe: que la previsión del peor escenario y estar preparado para dicha circunstancia, es la piedra angular de su trabajo como defensor de la nación.

Todo ello, pese a que el Comité de Trabajo responsable de la redacción del Plan de Campaña insistió sobre la necesidad de designar al más alto nivel de la conducción un órgano para prever la eventualidad de una reacción estratégica militar británica, y adoptar los recaudos para confeccionar una nueva Directiva Estratégica, pero el desconocimiento de la naturaleza y magnitud de la reacción de Gran Bretaña (si es que la había, que se consideraba improbable y solo en el plano diplomático) impedía el determinar a priori la magnitud, naturaleza y misión de los medios a oponer, como así también el ambiente geográfico donde se debería operar. Como es de esperar, tampoco se contó con que las decisiones geoestratégicas que tomara la Junta Militar debía estar por fuerza condicionada a un posible conflicto militar con Chile. Y precisamente en la zona sur del país.

#### Directiva Estratégica Nacional (DENAC).

Se elaboraron dos DENAC (documentos ambos de carácter político más que militar), la 01/82 y la 02/82, las cuales:

<sup>496</sup> Ibídem.

“Fueron emitidas en el más absoluto secreto y sin suficiente anticipación para establecer la factibilidad logística de las mismas, previendo y aprovisionándose de los recursos necesarios al nivel militar. El libro “Una cara de la moneda” expresa que en el ambiente argentino había dudas con casi todo lo referente a la operación, su calendario, consecuencias posteriores y el motivo que existía para llevarla a cabo, deduciendo que la secuencia de acontecimientos no revela una planificación cuidadosa”<sup>497</sup>.

La Directiva Estratégica Nacional n.º 1/82 (DENAC n.º 1/82), es elaborada por el Comité de Trabajo y aprobada por el Comité Militar (COMIL). En la misma se expresa que, ante la evidente y reiterada falta de progreso en las negociaciones con el Reino Unido, es necesario el empleo del Poder Militar para el logro del objetivo político correspondiente. Su elaboración adolece de grandes lagunas (sobre todo en lo relativo a las fechas fundamentales de acción) y falta de profundidad en los análisis, todo ello debido a lo que hemos expuesto anteriormente, junto con la falta de tiempo. No se determina aún la fecha de ejecución de la operación, ya que ésta se ve condicionada por el resultado de las negociaciones diplomáticas en desarrollo.

Más adelante, personal del Estado Mayor Conjunto (EMCO) elabora para el Comité Militar (COMIL) la Directiva Estratégica Nacional n.º 2/80 (DENAC n.º 2/82), en la que se se corrigieron, en gran parte, las imperfecciones observadas en la DENAC 1/82. Se redactó entonces un concepto estratégico nacional, se determinaron con precisión las fases y se ordenó, en forma más correcta, el planeamiento militar, ratificándose los aspectos políticos de la DENAC 01/82. No obstante, el documento presenta las principales deficiencias<sup>498</sup>.

No hace referencias a una ARENAC.

Existe una discrepancia de fechas entre el cuerpo de la dirección y el Anexo 3. Esta diferencia es importante, pues si la fecha correcta es la indicada en el anexo, existe muy poco tiempo disponible entre la emisión de esta DENAC (fecha MAR-82) y la aplicación e las operaciones (02-ABR-82). Queda la impresión de que, sobre la marcha de los acontecimientos, se hubiese decidido adelantar la fecha del inicio de las operaciones, sin haber producido las correcciones necesarias en el planeamiento.

El Anexo I de la DENAC 2/82 (Evaluación Estratégica en el Marco Mundial y Americano) no está incluido, salvo una mención que expresa: Será preparada y expuesta por el Ministro de Relaciones Exteriores ante el Comité Militar cuando éste lo juzgue necesario”. Esta afirmación es grave, pues se parte de una apreciación incompleta que condiciona todo el planeamiento. Las capacidades del enemigo, tal vez producto de lo mencionado en los incisos anteriores, han sido consideradas en forma poco profunda, al igual que el análisis de una probable reacción británica, no existiendo certeza acerca de

---

<sup>497</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 381.

<sup>498</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

qué documentos o funcionarios fueron consultados al respecto. La consideración y análisis de las capacidades del enemigo son fundamentales en el proceso de planeamiento, ya que de la confrontación de éstas con los modos de acción propios habrá de determinarse la factibilidad final y aceptabilidad de éstos, de lo cual surgirá el mejor modo de acción para lograr el objetivo deseado.

El siguiente paso documental es la redacción de la Directiva Estratégica Militar n.º 1/82 (DEMIL n.º 1/82) por el Estado Mayor Conjunto (EMCO), para el Comité Militar. En su resolución estratégica militar (REMIL), supuestamente el mejor modo de acción, establece el empleo del Poder Militar para conquistar, consolidar y asegurar el Objetivo Estratégico Militar en el momento y circunstancias más favorables, previa resolución del Comité Militar. Ahora bien, ¿era factible dicho modo de acción? ¿podían conseguir la Fuerzas Armadas argentinas conquistar, consolidar y asegurar la soberanía argentina en las Islas Malvinas? Volveremos aquí a incidir en los errores anteriores, ya que van a ser la causa principal de la mayoría de problemas logísticos argentinos a lo largo del conflicto.

“Determinar la Factibilidad: (medios contrapuestos e influencia del Teatro de Operaciones) es el punto crucial de análisis ya que, evidentemente, si el objetivo hubiese sido “conquistar”-en lugar de “conquistar, consolidar y asegurar”- el modo de acción podría haberse considerado “factible”. Pero resulta obvio que no había una capacidad propia para enfrentar a un oponente de tal dimensión por un tiempo prolongado (consolidar-asegurar), pese a que las capacidades del enemigo fueron enunciadas en forma excesivamente optimista. (La Comisión de Trabajo, quien recibió la orden de prever la “ocupación” únicamente, consideró a la misma como factible. El Estado Mayor Conjunto (EMCO), que debió planificar considerando la reacción británica con eventual participación de Chile, debió llegar a la conclusión de que la operación NO ERA FACTIBLE. Nótese que el COMIL, cuando decide la ejecución de la operación, (el 23 de marzo), no consulta al Estado Mayor Conjunto (EMCO) sino a la Comisión de Trabajo respecto a la fecha más temprana y conveniente para la realización.

Las características del Teatro de Operaciones, por otra parte, tampoco resultaban propicias a las fuerzas propias, habida cuenta de que la fecha en que se inician las operaciones bélicas presuponía para la Fuerza Aérea Argentina, accionar en el peor período del año (Condiciones meteorológicas adversas, período mínimo de luz diurna). Por otra parte, dichas características climáticas afectaban también, en mayor medida, a las fuerzas terrestres propias que a las del enemigo, mejor adiestrado, equipado y ambientado a este tipo de clima y terreno.

Debe sumarse a ello el escasísimo aviso previo que se dio a las unidades propias para cumplir misiones de guerra (lo cual provocó que se enviasen a Malvinas tropas sin adiestramiento ni equipamiento adecuado, que no se hubiese completado la puesta a punto de las Fuerzas Aeronaval y Submarina y la improvisación de tácticas de ataque a buques y armamento a utilizar por parte de la Fuerza Aérea Argentina). Como consecuencia de lo enunciado se tiene, entonces, un panorama completo

de la falta de libertad de acción con que tuvieron que operar las fuerzas propias.

Por otra parte, al conocerse que el enemigo enviaba el grueso de su flota, y que era apoyado por los EE.UU., el Mercado Común Europeo y la OTAN, debieron actualizarse las capacidades del enemigo, a la luz de las cuales el análisis del poder relativo era totalmente desfavorable a las Fuerzas Armadas de la Nación. Por lo expuesto, el análisis de factibilidad resulta NO FACTIBLE (y aunque hubiera resultado “parcialmente factible”, no habría resistido el análisis de Aceptabilidad (Consecuencias en cuanto al costo).

A la luz de este análisis somero surge que un modo de acción más apto, factible y aceptable que el desarrollado en la Resolución, hubiese sido, por ejemplo:

- a) “Emplear parte del Poder Militar para CONQUISTAR EL OBJETIVO Estratégico Militar (imposición a Gran Bretaña de una situación militar e hecho que propenda a dar solución definitiva a la soberanía argentina en los archipiélagos australes)... etc”; o bien:
- b) “Emplear parte del Poder Militar para conquistar las Islas Malvinas a efectos de imponer a Gran Bretaña una situación militar de hecho que permita negociar diplomáticamente la soberanía argentina en los archipiélagos australes desde una posición más favorable... etc.”.

Cualquiera de los dos modos de acción mencionados precedentemente hubiese permitido alcanzar ventajas en las negociaciones a pesar de las fallas producidas en el planeamiento de la operación de las fuerzas propias<sup>499</sup>.

La Junta Militar aprobaría luego el Plan Esquemático de Campaña del Teatro de Operaciones Malvinas, que establece la ocupación y mantenimiento de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur mediante operaciones conjuntas (anfibia y aeromóvil), con día “D” tentativo después del 15 de mayo (dado que en esta época la clase incorporada habría terminado el período de instrucción individual). El Plan asigna misiones a las fuerzas de los distintos componentes y designa los comandos responsables, previendo que para el día D+5 quedaría desactivado el Teatro de Operaciones Malvinas.

“Como principales fallas al Plan esquemático de campaña, y aún a riesgo de parecer reiterativos, no podemos por menos que hacer constar los siguientes:

1. El criterio del mantenimiento del secreto y el adelanto de aproximadamente 45 días en la realización de la operación, afectaron su desarrollo, al menos en los siguientes aspectos:

---

<sup>499</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

No permitió a la mayor parte de los niveles de conducción, tomar conocimiento oportuno de la operación a realizar, lo cual se tradujo en:

- Fallas de coordinación entre los mandos para las acciones posteriores a la recuperación de las islas.
  - Fallas de preparación del personal y material de diversos componentes -mal adiestrados y equipados- que debieron luego intervenir en el conflicto.
  - Fallas en las apreciaciones de los distintos niveles de comando, por falta de información del enemigo y de una adecuada elaboración de sus capacidades.
2. Falta de tiempo para el adiestramiento específico y conjunto de los elementos intervinientes.
  3. Deficiencias de orden logístico, técnico, de inteligencia y comunicaciones.
  4. Con respecto a la defensa inicial de la zona recuperada, no existió, a nivel de este documento, un planeamiento previo, ya que no estaba contemplada la reacción británica, y se estimaba que la operación estaría concluida el día "D+5" con la evacuación de la Fuerza de Desembarco. Una eventual reacción sería disuadida mediante el empleo de la Reserva Estratégica Militar (Comando de Operaciones Navales).
  5. Por igual motivo no se previeron medidas de orden operativo y logístico, que hubiesen sido de gran ayuda para afrontar la contingencia que finalmente ocurrió.
  6. Esta reacción no fue ajena a las consideraciones de la Comisión de Trabajo, ya que ésta, en sus conclusiones, estaba alertando a la Junta Militar acerca de tal posibilidad. Por consiguiente, lo racional hubiese sido adoptar lo más peligroso como posible, y desde el primer momento adecuar las previsiones y la planificación a esa contingencia<sup>500</sup>.

Como podemos observar, la gran cantidad de entidades intermedias (COMIL, EMCO, Comisión de Trabajo "ad hoc", etc.), así como el excesivo secreto y falta de intercambio de pareceres con los profesionales de cada rama del ejército respectiva, señalan una gran carencia en la Unidad de Mando, así como en la coordinación. Como solo se esperaba escasa resistencia de un puñado de infantes de marina británicos y luego el amparo del Hégon estadounidense para evitar una contraofensiva militar británica, a las Fuerzas Armadas argentinas no les pasó, de momento, una gran factura la cantidad de errores primigenios estratégicos acumulados; de hecho, el Teatro de Operaciones Malvinas (TOM), designado como comando estratégico operacional para la reconquista de las Islas Malvinas fue creado el 2 de abril

<sup>500</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

(fecha de la reconquista) y desactivado el 7 de abril, fecha en que se creó el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), según puede verse en la figura 7.35. La reconquista del territorio irredento y arrebatado a la nación argentina había sido todo un éxito, sin efectuar bajas ni a las fuerzas militares británicas ni a la población civil-clerucos. La “Operación Rosario” había logrado todos sus objetivos militares, para los argentinos la guerra había terminado, y ahora empezaba la diplomacia de los “hechos consumados”, amparados en las promesas del Hégemon estadounidense y el TIAR.

Sin embargo, los argentinos pagarán un alto precio por haberse metido de cabeza, y sin previsión bélica y logística alguna, saltándose todos los criterios profesionales militares y logísticos del Arte de la Guerra, y sólo con la promesa de intermediación no violenta de un país que en el pasado también había participado o colaborado en la ocupación británica de 1833, en la mismísima “boca del lobo” anglosajón.

“El plan señalaba que a más tardar el día D+5 sólo debía quedar en las islas el Gobernador designado y una pequeña fuerza para respaldar su autoridad. Pero lamentablemente, esta última fase de la operación no pudo concluirse. A las 11:45 horas se había reunido el Consejo de Seguridad en Nueva York – convocado por el Reino Unido el día anterior – para tratar la crisis del Atlántico Sur. Por otra parte, las novedades procedentes de Londres y Washington no eran nada alentadoras para Buenos Aires. Algo no había salido bien en los cálculos previos de la conducción política argentina”<sup>501</sup>.

La suerte estaba echada.

---

<sup>501</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., p. 122.



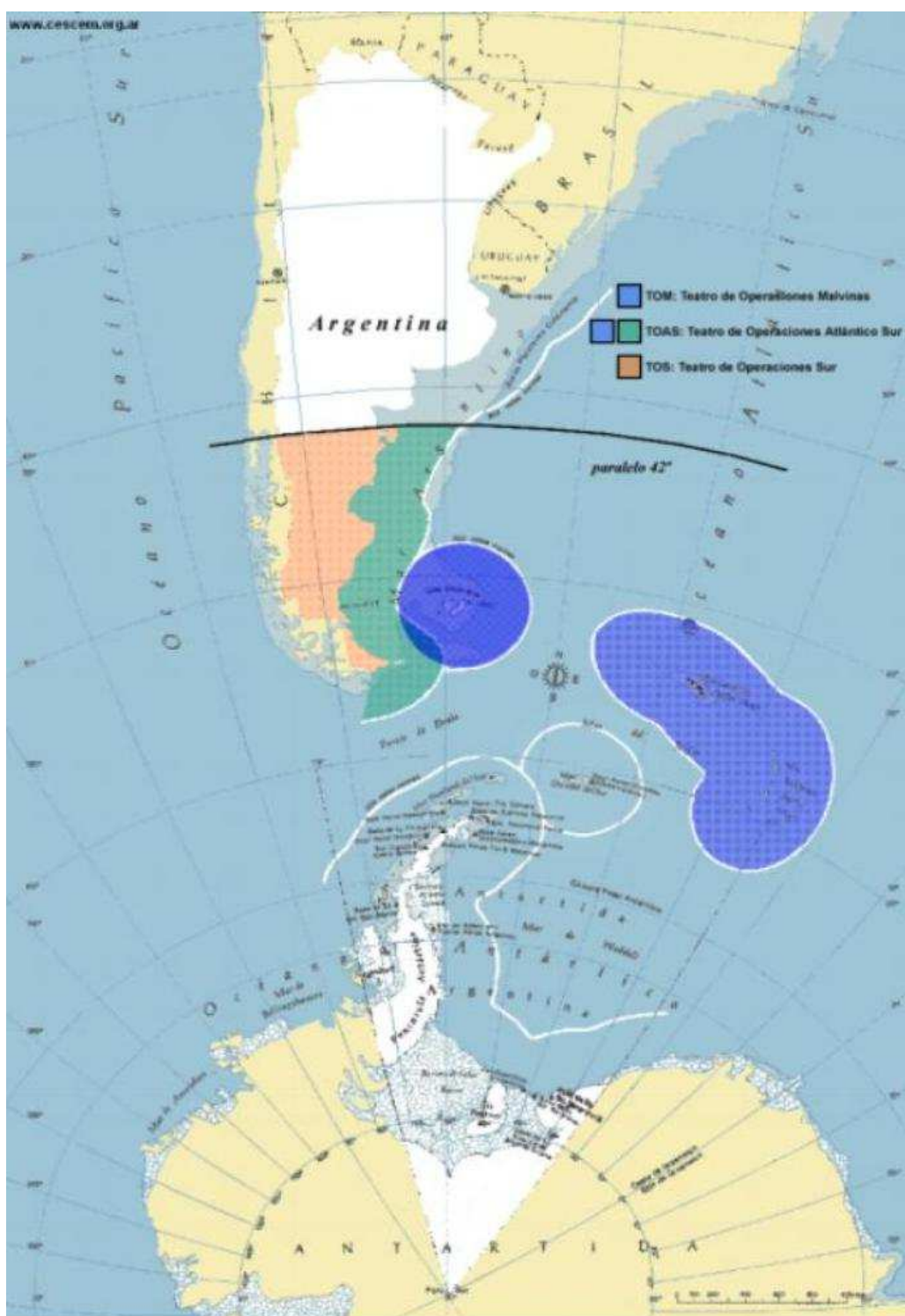


**Figura 7.35:** Relación de los Teatros de Operaciones que implementaron las Fuerzas Armadas argentinas durante el conflicto. **Fuente:** *Acerca de las pensiones para ex combatientes de Malvinas*<sup>502</sup>.

<sup>502</sup> *Acerca de las pensiones para ex combatientes de Malvinas* [en línea]. Últ. Act. 15-02-2012. [Consulta: 21-08-2018]. Disponible en <<http://tuqui89.blogspot.com/2012/02/acerca-de-las-pensiones-para-ex.html>>.

A continuación, vamos a analizar la Unidad y Coordinación de Mando del bando británico, del ethos que ya estaba en guerra. Lo primero que nos llama la atención es que:

“La velocidad, efectividad y vigor con el que se manejaron Thatcher y sus ministros fue enorme. El principal responsable fue el primer Lord del Mar, Admiral Sir Henry Leach, que en la reunión de crisis del gabinete dijo que se podía acudir con una fuerza naval de inmediato y que se forzaría quebrar a la Argentina, o a hacerla desistir, en contra de la opinión contraria del Ministro Nott, quien decía que se podía caer en un desastre si la Fuerza de Tareas no lograba detener a la Argentina”<sup>503</sup>.

No extraña nada, vistos los intereses en juego, que fuera el Primer Lord del Mar, el que propusiera con fervor el envío de la Flota británica, a fin de justificar su valía y evitar su desmantelamiento. Además, la misión estaba clara:

“Dice el Almirante Fielhouse (el Comandante en Jefe de la Flota y Fuerza de Tareas para recuperar las Malvinas) que fue informado por sus superiores que la intención definitiva del Gobierno de Su Majestad era lograr la retirada de las Fuerzas Argentinas de las Islas Malvinas y sus Dependencias y restablecer la Administración Británica tan rápido como fuera posible. La misión para el Almirante Fieldhouse era conducir despliegues militares y ordenar operaciones en apoyo de esa intención”<sup>504</sup>.

Como se puede observar no se hace referencia a “diálogo” a esperar lo que opine el Hégon estadounidense (quizás ya lo sabía hacía tiempo), ni al empleo de vías diplomáticas para solucionar la situación de facto que había creado la recuperación argentina. La única vía era la razón de la Fuerza.

“La situación requería que la operación se llevase a cabo con la mayor celeridad, pero naturalmente había problemas. Los buques logísticos mencionados se encontraban en mantenimiento y sus repuestos en tierra. Por la proximidad de la Semana Santa, se carecía de los siete días de preaviso necesarios para el uso de las líneas ferroviarias requeridas para el transporte de los abastecimientos a los puertos de partida. Si se pretendía ganar la guerra en una zona tan alejada debía hacerse antes de junio o enfrentarse el invierno patagónico, con una meteorología muy desfavorable para el desarrollo de las operaciones. El hecho de no conocer si el Gabinete tomaría la decisión de actuar militarmente generaba incertidumbre. Pero el gobierno británico actuó con una diligencia impropia del poder político y dispuso, el mismo día de la invasión, el envío de una Fuerza, a pesar de la carencia de planes de contingencia”<sup>505</sup>.

---

<sup>503</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Primera Parte). *Boletín del Centro Naval*. May./Ago. 2007, n. 817, p. 11.

<sup>504</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 383.

<sup>505</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War: Considerations for providing operational sustainment to remote areas*. Kansas: School of Advanced Military Studies; U.S. Army Command and General Staff College, 1986, p. 215.



Lo de la carencia de planes de contingencia no es del todo pausable, vistas las declaraciones anteriores de estar preparados con antelación del Ministro Nott, la natural previsión anglosajona, sus ejercitaciones y movimientos de las semanas previas, y las señales inequívocas de invasión inminente que le llegaban por sus servicios de Inteligencia en Buenos Aires.

Frente a tamaño desafío logístico, dada la enorme distancia del futuro campo de batalla, los británicos implementaron una Fuerza de Tareas (Task Force) numerada como la 317, con base en Northwood, de la que dependían otras subfuerzas de tareas (ver figura 7.36 siguiente).

“En razón de su cargo de Comandante en Jefe de la Flota, el Almirante Fieldhouse asumió el comando total de la operación como Comandante de la Fuerza de Tareas 317 (todos los buques de superficie, fuerzas terrestres y fuerzas aéreas) y Fuerza de Tareas 324 (fuerzas submarinas).

Este Comando Conjunto fue ejercido desde el puesto de Comando en Northwood y el Almirante Fieldhouse era responsable directamente ante el Jefe de Estado Mayor de la Defensa, Almirante de la Flota Terence Lewin. El Comandante del 18º Grupo de la Real Fuerza Aérea (Air Officer Commanding 18 Group RAF), Mariscal del Aire (Brigadier Mayor) John Curtis fue nombrado Comandante Aéreo y el Mayor General (General de División) Jeremy Moore, Comandante de las Fuerzas de “Commando” de la Infantería de Marina Real, fue inicialmente Segundo Comandante de las Fuerzas Terrestres (Land Forces Deputy). Cuando el General Moore voló al Sur para ser Comandante de la Fuerzas Terrestres en Islas Malvinas, fue reemplazado como “Diputado” (2º Comandante) de Fuerzas Terrestres por un oficial del Ejército, el Teniente General Richard Trant, Comandante del Distrito Sud Este de Gran Bretaña. Los submarinos operaron bajo el control del Comandante de Submarinos (Flag Officer Submarines) Vicealmirante P.G.M. Herbert. El Comando Conjunto en Northwood fue completado con el Vicealmirante David Halifax como Jefe de Estado Mayor, quien fue hecho responsable del planeamiento naval detallado y la coordinación de todo el trabajo de Estado Mayor. El Contraalmirante Woodward fue nombrado Comandante de los Grupos de Tareas (Tasks Groups) en el Atlántico Sur y transfirió su insignia al Hermes el 15 de abril.

El Comandante de la Tercera Brigada de Infantería de Marina fue el Brigadier (grado intermedio entre Coronel y General de Brigada) J.H.A. Thompson, el Comandante de la Quinta Brigada del Ejército, el Brigadier M.J.A. Wilson, el Comandante para Guerra Anfibia, el Comodoro (grado intermedio entre Capitán de Navío y Contraalmirante) M.C. Clapp y el Comandante de la Unidad de Apoyo a las Fuerzas Británicas en la Isla Ascensión, el Capitán de Navío R. Mc Queen<sup>506</sup>.

Todos los comandantes de grupos de tareas dependían del Comandante de la Fuerza de Tareas 317 en Northwood. El Almirante Woodward NO era el comandante de la fuerza de tareas, pero era el comandante de grupo de tareas más antiguo y tenía alguna responsabilidad de coordinación. La figura 7.3 que

<sup>506</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 383.

sigue no muestra los otros dos grupos de tareas que no nos conciernen: el Grupo de Tareas de Geórgicas del Sur y el Grupo de Tareas Submarino.

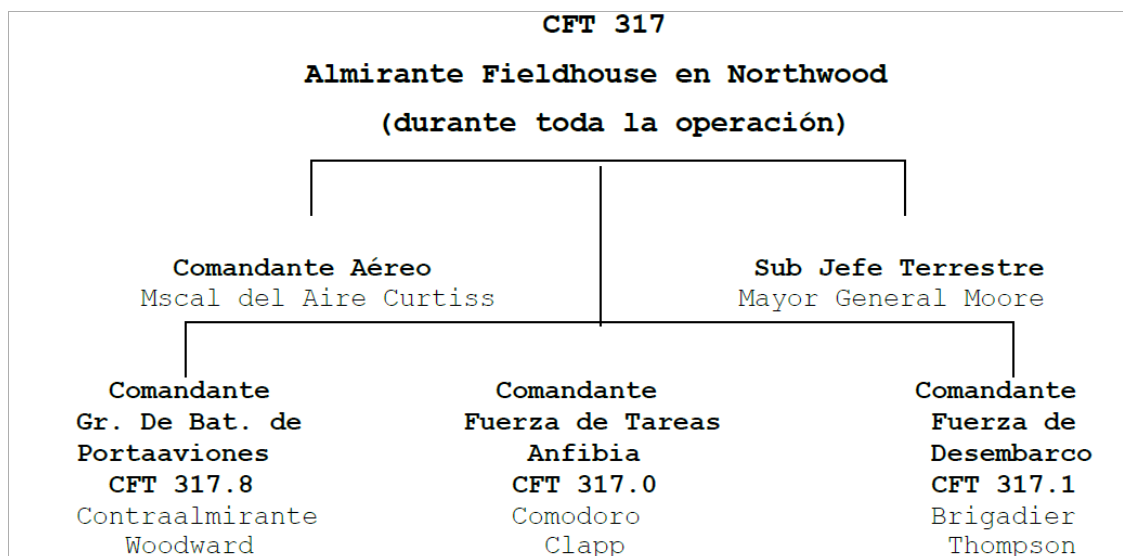


**Figura 7.36:** Organigrama Mando y Organización Fuerza de Tareas 317 británica. **Fuente:** PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*<sup>507</sup>.

Sin embargo, una organización tan rápida y eficiente, iba a contar con un “talón de Aquiles”, impropio de la experiencia bélica británica, y que les ocasionará grandes problemas logísticos durante toda la campaña, nos referimos a:

“La vinculación faltante en esta cadena de comando fue un comandante de fuerza de tareas con jerarquía de tres estrellas cerca de la escena de la acción para comandar y coordinar a los comandantes de grupos de tareas y para vérselas con el Comandante en Jefe en Northwood, dejando a cada uno libre para concentrarse en su misión. La falta de un comandante de ese tipo llevó a algunas fricciones y una falta de control de las disponibilidades logísticas una vez que todos los grupos de tareas llegaron al área de las Islas Malvinas”<sup>508</sup>.

“El responsable de solucionar y resolver esta confusión fue el Comodoro Michael Clapp, quien, como Comandante del Task Group anfibio, fue el responsable de coordinar y planificar los requerimientos logísticos para la Task Force durante toda la duración de la guerra. El Estado Mayor de Clapp en tiempo de paz, compuesto de cuatro personas, creció considerablemente durante el despliegue, pero pocas de las personas que lo componían habían trabajado antes entre ellas.

Para ayudarle a nivel estratégico, habría una Célula tri-servicio de Soporte Logístico en el Cuartel General de la Task Force en Northwood; esta célula

<sup>507</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 217.

<sup>508</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2000, pp. 221-223.

se demostrará de incalculable valor en la coordinación de cargamentos y embarques desde Inglaterra a la Task Force.

Para ayudarle a él y a su Estado Mayor en el planeamiento operativo, específicamente el perteneciente al soporte de las fuerzas terrestres, estaría el Comando Logístico de la 3ª Brigada de Comandos, cuyo Comandante y Estado Mayor habían adquirido considerable experiencia en operaciones de abastecimiento en zonas remotas en los fiordos de Noruega. Una vez en las Malvinas, el Comando Logístico del Regimiento sería el responsable de proveer el nivel táctico de sostenimiento a las fuerzas terrestres<sup>509</sup>.

Como podemos observar, la reacción es rápida, conjunta tanto a nivel político como militar, con una cadena de mando claramente definida y obviamente prevista en tiempo de paz para situaciones similares. El “talón de Aquiles” de pretender mandar los aspectos y problemas logísticos operativos a 8.000 millas de distancia sin un mando intermedio es la única pega (pero de tamaño mayúsculo y repetida en innumerables conflictos en la Historia) que se le puede hacer a la organización de mando británica. Una vez más, como en casi todas las guerras, será el factor humano el que logre paliar, o no, dichas fallas a nivel estratégico.

#### 7.2.2.2. Organización militar logística

Una de las funciones logísticas que más se repiten de forma explícita en la mayor parte de la bibliografía es la referente a la Organización Logística, entendida como la estructura existente, antes y durante la guerra, que se encarga de la logística de la nación en armas, y que abarca desde el análisis de las características y cualidades del mando militar logístico, hasta su estructura, procedimientos de trabajo, mecanismos de control, etc...

Como hemos analizado ya en el Estado de la Cuestión “De la logística militar”, debemos volver a tener en cuenta y recordar a la hora de estudiar este criterio logístico en los dos ejércitos y ethos contendientes que:

“Siendo la logística básicamente un problema de bases (infraestructura), transporte, líneas de comunicación, organización y recursos, se debe tener una mejora continua y un control activo sobre dichas áreas. Asimismo, dichas áreas se deben comparar continuamente con los siguientes factores críticos de la guerra logística, analizando su influencia y efectos a lo largo de toda la campaña: la moral, el clima, el terreno, la actividad del enemigo (por el ejército, por guerrilla y sabotajes o por la población enemiga), la organización y la idiosincrasia de los mandos<sup>510</sup>.”

Otro aspecto importante, y sobre todo en las guerras modernas o “totales”, sin límites morales o éticos entre primera línea y retaguardia,

<sup>509</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., pp. 222-223.

<sup>510</sup> PARDO RETORTILLO, J.P. *La ISO 9001 de la logística militar*. Op. cit., p. 202.

población civil o militar, subversión y guerrillas, propaganda, etc...., es que dichas guerras“totales” requieren de todas las fuerzas morales y materiales de la nación, lo que supone: La construcción y mantenimiento de una industria nacional, ya que:

“Solo es libre el país que es capaz de fabricar sus propias armas, que mantenga a un ejército profesional y bien abastecido”.

La logística es ciencia de preparación para la guerra y su éxito se basa en la previsión, la más preciada cualidad de un logístico ha de ser la previsión. La organización logística ideal no debe requerir un cambio fundamental en la transición de paz a guerra, debe estar pensada y entrenada de antemano según los requerimientos de la guerra. Esto incluye incluso el pre-despliegue de recursos en zonas sensibles o a lo largo de la cadena de suministro, así como la asignación de prioridades según las fases de paz-guerra.

Muchas veces olvidada es la interdependencia existente entre el sector civil (industria y universidad) y militar, cuya cooperación, tanto a nivel nacional como internacional, es necesaria y muchas veces decisiva para el logro de los objetivos militares. Se debe escuchar y aprender de los consejos y experiencia de las empresas del sector civil para su aplicación a la logística de la campaña militar. Durante el tiempo de paz, el país debe desarrollar la logística civil (Bases, Transporte, Líneas de comunicación, Organización, Industria, Economía y Movilización), pensando en un posible cambio a logística de guerra. Es preciso disponer, ya en tiempo de paz, de acuerdos de colaboración estratégica con entidades y empresas civiles, que prevean su empleo y grado de activación en las amenazas internas o externas de la Nación, ya que:

“De por sí, los servicios para apoyo de combate son insuficientes para el apoyo total de las tropas, por eso debe organizarse provisoriamente desde la paz la utilización de servicios de naturaleza civil: mano de obra, hospitales, laboratorios, fábricas, talleres, empresas de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial, etc. que completarán el sostén necesario durante las operaciones.

Esto presupone la organización de un sistema de instalaciones portuarias (terminales) a donde acuden desde la zona del interior (o de la zona de comunicaciones) los distintos elementos que componen la cadena logística. Esto se complementa con la presencia de bases aéreas o aeródromos que reciben, estiban y almacenan clasificadamente los efectos para ser destinados a las tropas en combate”<sup>511</sup>.

“La logística de un teatro de operaciones insular, como en el caso Malvinas es particularmente crítica. El sostén correspondiente debe ejecutarse a través del medio oceánico, lo cual requiere el control táctico y estratégico de esas aguas por parte de la Armada, la existencia de una flota de tanques de transporte e instalaciones apropiadas de carga y descarga en los puertos del continente y de la isla. Solo así se puede asegurar que los efectos necesarios para la operación sean obtenidos en

---

<sup>511</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp.385-386.

forma oportuna y eficiente. El transporte aéreo por su menor capacidad de carga, es un medio complementario, aunque muy importante para acarrear efectos críticos y evacuar heridos rápidamente<sup>512</sup>.

A este respecto, y centrándonos en primer lugar en la Orgánica y Procesos de las Fuerzas Armadas argentinas, se debe tener en cuenta que:

“La magnitud y composición de las Fuerzas Armadas Argentinas guarda estrecha relación con sus potenciales conflictos o empeñamientos. Es más bien la expresión de un factor de unidad nacional, de educación cívica, de garantía de orden interno y de escudo defensivo contra agresiones exteriores. Sus tres Fuerzas están organizadas y equipadas como instituciones armadas de la Nación, pero gran parte de su material de guerra debe hasta ahora ser adquirido en el extranjero, ya que la economía civil del país no ha sido integrada y compatibilizada con las capacidades logísticas necesarias para la defensa. La ciencia y la tecnología nacional no están en modo alguno en estado de sostener el esfuerzo de guerra contra una potencia. Las capacidades de abastecimiento, comunicaciones, transporte por los distintos modos, construcción y desarrollo de sistemas son limitados y guardan una natural relación con el estado de desenvolvimiento cultural, económico y social de la Argentina actual<sup>513</sup>.

En cuanto a la pregunta inevitable de si era posible proyectar la organización militar y por consiguiente el poder militar argentino al área del conflicto en el Atlántico Sur, debemos decir que<sup>514</sup>:

“La naturaleza y despliegue de paz de las Fuerzas Armadas descartaba que la masa de las fuerzas pudiese concentrarse con vistas a la obtención del objetivo estratégico principal y en condiciones de lograrlo en forma operativamente razonable.

El arma submarina estratégica inglesa (submarinos nucleares), no podía ser neutralizada por la Armada Argentina, consecuentemente, ésta no podía ir mucho más allá de la ocupación sorpresiva de las islas, en la hipótesis que el oponente no reaccionara. La Fuerza Aérea Argentina tendría limitaciones de distancia para lograr la superioridad aérea permanente en el cielo de las Malvinas, y encontraría siempre una defensa antiaérea moderna, compleja y muy poderosa de Inglaterra. Ambas fuerzas, la Armada y la Fuerza Aérea, correspondían al ámbito aeronaval del Teatro de Operaciones potencial que debería estructurarse alrededor de los archipiélagos australes”.

Asimismo:

“No existía una Doctrina Conjunta (sobre todo en el área logística) para los tres ejércitos (tierra, mar y aire), la falta de previsión, en tiempo de paz, a nivel conjunto, en la configuración de organizaciones logísticas y en el desarrollo de ejercitaciones para adiestrar las mismas, no

<sup>512</sup> Ibídem.

<sup>513</sup> Ibídem.

<sup>514</sup> Ibídem.

encontrándose políticas comunes y coordinadas tanto en su planificación como en su ejecución”.

En concreto, y de gran importancia para un conflicto aeronaval:

“Con la Fuerza Aérea no existían antecedentes de ejercicios conjuntos”. “En el país había existido una crónica despreocupación por la acción conjunta de las Fuerzas Armadas, cada una operaba de naturaleza específica, adoptándose medidas de coordinación, pero no existían experiencias de Comandos Conjuntos que efectivamente hubieran trabajado en la conducción superior de las fuerzas”<sup>515</sup>.

“Si bien hubo previsiones iniciales relativas a las operaciones en Malvinas, no hubo por el contrario planificación subsecuente para la prolongación de las mismas a partir del 6 de abril. Consecuentemente no se determinaron los niveles de seguridad, el consumo previsto y la duración esperada del ciclo logístico”<sup>516</sup>.

En cuanto al estado de los procesos logísticos en las Fuerzas Armadas argentinas, se pueden encontrar numerosos ejemplos que confirman que no existían ni un eficaz y especial control y atención a los fallos detectados en los ejercicios y maniobras, como muestra real de la “fricción” de la guerra, ni tampoco unos controles con la periodicidad necesaria (partes diarios, revisiones anuales, análisis de desviaciones, etc.) en cada una de las etapas intermedias para tomar acciones correctivas o preventivas tan pronto se detecten desviaciones entre el grado de efectividad del apoyo con el nivel de operatividad perseguido, contrastando la programación establecida con la realidad. Quizás el elemento funcional logístico del mantenimiento de los equipos sea el proceso más deficitario, observándose no obstante, las siguientes fallas generales en todo los tipos de procesos<sup>517</sup>:

1. En los procesos del elemento funcional logístico “Abastecimiento”.

Merece la pena detenerse en primer lugar y centrarse por un momento en un proceso a simple vista fácil de ejecutar (o copiar) y a nivel micro en logística, como puede ser la elaboración de una ración de combate y su correcta composición y embalaje (existían distintos tipos y volúmenes de embalajes, lo que dificultaría su estiba y transporte optimizado). Resulta que la ración de combate argentina tenía un bajo contenido calórico, lo que en el futurible frío escenario bélico del invierno en el Atlántico Sur, el consumo de dichas raciones (si no se complementan con otros alimentos) es claro que disminuirá la capacidad combativa del personal, amén de que había poca variedad en el plato principal y se echaba en falta una bebida espirituosa. Además, no respondían a un menú preestablecido, no pudiendo ser aprovechados adecuadamente, quedando ciertos ítems con remanente crítico a los pocos días.

---

<sup>515</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 385-386.

<sup>516</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

<sup>517</sup> *Ibidem*.

Finalmente, un aspecto muchas veces despreciado o no tenido en cuenta, es el del embalaje de los abastecimientos, los cuales deben cumplir con doble cometido de preservar en óptimas condiciones de uso el material que contienen, así como facilitar de todos los modos posibles el manejo y la estiba logística. Dichas condiciones no eran cumplidas por los embalajes del ejército argentino, el embalaje en cajas de cartón no era el más adecuado para su descarga, y aunque tratará de improvisarse dicha descarga con bolsas, la más que posible rotura de las mismas ocasionaría una demora en los tiempos logísticos de descarga y manipuleo.

Tampoco existían patrones establecidos y testeados en lo relativo a los envases y cantidades de víveres secos, lo cual dificultará la distribución (en especial a unidades alejadas de la terminal logística).

No se tendrá en cuenta tampoco que el material explosivo de tipo plástico, por razones climáticas, sufriría una rápida descomposición (perdiéndose casi el 80% del mismo), así como el Trotyl, aún siendo más apto, la mayoría estaba cristalizado, resultando inoperable. Asimismo, la mecha lente y el cordón detonante disponibles no obtendrán la efectividad esperada debido a su vetustez, en particular la de color blanco.

Por último, pero no menos importante, no se contaba con equipos purificadores de agua experimentados antes de las operaciones.

## 2. En los procesos del elemento funcional logístico "Mantenimiento":

Tanto las armas de dotación individual (FAL, FAP, MAG, Lanza Cohetes 3,5 etc.), como los Morteros Brandt de 106,6 y 81mm, los botes neumáticos y motores fuera borda y algunos vehículos de 3 ó 4 toneladas, debido a su intenso uso en actividades de adiestramiento u operaciones anteriores, y a la antigüedad de los mismas, era previsible que sufrieran numerosas fallas, pérdida de eficacia y puesta fuera de servicio rápidamente, todo ello debido a la imposibilidad de efectuar el mantenimiento adecuado.

Especialmente preocupante en un futuro conflicto aeronaval, era la situación de la reducida flota submarina argentina (los dos submarinos de origen alemán ARA Salta y ARA San Luis), en especial el de la operatividad y correcto mantenimiento de sus torpedos alemanes SST-4, unos torpedos filoguiados considerados de los más modernos del globo en aquella época.

"Al llegar al país, para homologar el torpedo, se hicieron 19 lanzamientos de prueba (15 desde submarinos, 4 desde lanchas), de los cuales solamente ocho terminaron sin novedades. Ninguno de esos lanzamientos fue con torpedos con cabeza de combate.

Sin embargo, y pese al bajo índice de confiabilidad (cabe señalar, no muy diferente al de otras armas submarinas contemporáneas) el arma fue aceptada en servicio.

En el lapso que va desde diciembre de 1975 hasta mayo de 1980, no hubo lanzamientos, salvo tres de prueba y a muy corta distancia, para realizar diversas mediciones, efectuados en el año 1977.

Ya desde 1975, el Comando de la Fuerza de Submarinos le pedía a la DIAN (Dirección de Armas Navales) que se realice un lanzamiento de tiro de combate, requerimiento que se reiteró en el año 1977. En ambos casos la petición fue denegada.

En el período mayo de 1980 a marzo de 1982, se realizaron ocho lanzamientos de SST-4, con el resultado que solamente uno fue sin novedad, otro terminó con el torpedo perdido y en otras seis ocasiones hubo corte del cable de guiado. A la luz de estos resultados, se apreció que, durante este período, el arma se encontraba no operativa.

En análisis de post guerra, se señalaron diversas causas para los problemas del arma durante el conflicto:

- En lo que hace a los torpedos como un todo, según el fabricante debían recorrerse cada diez años y, teniendo en cuenta que fueron fabricados entre los años 1972 y 1973, estaban al borde de su vida útil. Sin embargo, se constató que este lapso de vida útil existe solamente si los torpedos son almacenados en diversas condiciones de humedad, presión, temperatura y, vale decir, recién en el 1981 se había habilitado un depósito con esas características. En concreto, los torpedos estaban, en la práctica, vencidos.
- En relación a los giróscopos de los torpedos, se preveía un mantenimiento de los mismos cada 48 meses, pero en el país, se carecía de instrumental para efectuarlo. En el año 1980, seis giróscopos habían sido declarados fuera de servicio y por ello, se enviaron a Alemania, junto con otros tres, para su mantenimiento. Quedaron veintidós en Argentina, sin poder apreciarse su confiabilidad. De los dos torpedos lanzados por el submarino ARA San Luis, ninguno poseía los giróscopos recorridos.
- Respecto a las baterías de las armas, fueron construidas entre 1971 y 1972, estimándose una vida útil entre siete y nueve años. En 1979 / 1982, se habían adquirido trece baterías nuevas (haciendo un total de cuarenta y tres disponibles). En febrero de 1981, el Comando de la Fuerza de Submarinos solicitó pruebas sobre las baterías, pero las mismas nunca se efectuaron. De los dos torpedos lanzados por el San Luis, uno de ellos poseía baterías nuevas y el otro, vencidas.

En tanto ello, es claro que el estado de mantenimiento de los torpedos no era satisfactorio.

Sin embargo, también poseían un intrínseco problema de diseño. Tal es así que, en septiembre y octubre de 1982, el fabricante (AEG) ofreció a la Armada Argentina, en forma gratuita (como una especie de compensación), repuestos de torpedos en cantidad, amén de asegurar mantenimiento y reparación de las armas existentes. Para 1984 y sorteando el embargo de armas, se envió a Alemania una parte



importante de un torpedo para serle realizados estudios, volviendo luego las conclusiones a Argentina.

Una tecnología nueva e incomprensible, con errores de diseño y problemas de mantenimiento. Con todo esto, no es de extrañar el pobre desempeño de este torpedo en Malvinas 1982”<sup>518</sup>.

### 3. En los procesos del elemento funcional logístico “Obras”:

Pese a que uno de los principales conflictos que podía tener en un futuro el ejército argentino era el de las Malvinas, no existía un plan logístico que previera instalaciones logísticas fijas que conformaran una Base Avanzada en Malvinas (alargamiento de la pista de aterrizaje, mejora de la capacidad de recepción, carga y descarga del puerto, mejora de las rutas de suministro a los puestos avanzados, construcción de almacenes en alcance y profundidad suficientes para todo tipo de materiales necesarios para el hipotético combate a librar, etc.), así como tampoco existían órganos de ejecución y apoyo centralizados y creados para prever y lograr los medios o recursos mencionados (lo cual incluirá la carencia de personal idóneo para cumplir las tareas logísticas de recepción, clasificación, descarga, almacenamiento y distribución de efectos, por lo que se deberán emplear, en algunas circunstancias, personal de las organizaciones de combate. De hecho, hasta se desconocían las capacidades de Puerto Argentino a nivel logístico.

Tampoco se había previsto la planificación de una futura defensa y el traslado del suficiente de material de fortificación, (cemento, perfiles de acero, sacos terreros, madera), lo que impedirá la organización del terreno en forma fuerte.

### 4. En los procesos del elemento funcional logístico “Personal”:

El incumplimiento de una debida proporción entre personal de combate y personal logístico será una de las principales fallas de este elemento funcional logístico, todo ello debido a la mencionada falta de planes bélicos más allá del día D+6. Esta falta de personal profesional logístico hará que se tenga que improvisar, y echar mano de personal de combate no especializado ni familiarizado con los procesos logísticos básicos.

### 5. En los procesos del elemento funcional logístico “Transportes”:

La mayoría de los vehículos del ejército argentino (al menos los que se proveerán a Malvinas desde el continente), se encontraban en mal estado de conservación y mantenimiento. Además, no se había previsto el traslado de máquinas especiales en la cantidad mínima indispensable para facilitar la descarga de buques y aviones y el manipuleo de la carga en los depósitos

<sup>518</sup> SCIARONI, M.P. Los incomprensibles. Algo más del estado de los torpedos SST-4 en Malvinas. *Comunidad Submarinista Latinoamericana* [en línea]. 27-06-2014. [Consulta: 23-10-2016]. Disponible en <<http://www.elsnorkel.com/2014/06/los-incomprensibles-algo-mas-del-estado.html>>.

(grúas, balanzas, sierras de carnicero, cámaras frigoríficas, guinches, zampimóvil, etc.).

6. En los procesos del elemento funcional logístico “Sanidad”:

Los elementos de hospitalización no estaban estandarizados en alcancen a todas las Fuerzas Armadas, lo que impedía su uso por otros ejércitos (tierra, mar, etc.) y complicaba la logística de forma creciente en un elemento funcional logístico de gran importancia para la moral de los soldados en combate.

Debido todo ello el Ejército Argentino estaba por su despliegue, organización y procesos muy lejos de poder proyectar su poder en las Malvinas, transportar, apoyar y maniobrar sus elementos de choque y de fuego en la batalla terrestre y aeronaval. Distancias, medio geográfico y naturaleza del terreno, impedían capitalizar las características orgánicas de las Fuerzas Terrestres.

En cuanto al estado de la organización militar de las Fuerzas Armadas británicas:

“El potencial británico en sus múltiples expresiones, el expansionismo imperial en los últimos siglos y las fuerzas armadas de las cuales se organizó la Fuerza de Tareas que combatió en el Atlántico Sur, junto con la educación militar británica, es en gran parte causa y responsable del desarrollo victorioso del propósito militar de nuestros adversarios. Acostumbrados a pelear a todo lo largo de su historia, vinieron a estas latitudes australes ejercitados y equipados para vencer en una lucha clásica, en circunstancias geográficas particularmente favorables para la aplicación del poder militar naval, cuya expresión más destacada es el bloqueo. Las políticas de defensa del gobierno inglés y de la OTAN muestran la fluidez del trabajo obtenida a través de muchas experiencias de conflictos anteriores. Las lecciones británicas recogidas en esta guerra, tienen mucho que ver con el completamiento tecnológico de las fuerzas de los países occidentales”<sup>519</sup>.

Así, por ejemplo:

“La comparación de las unidades “commando” de infantería de marina y artillería británicos con las argentinas, hacen ver la superioridad cualitativa y cuantitativa de medios técnicos de fuego, comunicaciones, apoyos técnicos electrónicos, posibilidad de accionar nocturno y autonomía de combate. La artillería superaba en alcance unos 7 km. a los OTO Melara de los grupos argentinos. Las ametralladoras pesadas y livianas sobrepasaban en número y efectividad a los FAP de los grupos de tiradores argentinos (Equipos de fuego versus grupos de tiradores). Puede decirse que el poder de fuego británico era realmente abrumador, además el tiempo de neutralización había sido reducido de minutos a segundos. Una estimación del poder artillero calcula en 30 el número de

---

<sup>519</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 387.

cañones livianos, 5 radares Cymbelline de localización de morteros, 24 sistemas ADA Rapier, 48 Sistemas ADA Blowpipe y 53 oficiales observadores adelantados<sup>520</sup>.

Si esta diferenciación era de tamaño calibre en cuanto a la organización de una Unidad de Combate, la organización militar logística británica puesta en funcionamiento para la guerra de las Malvinas, nos hará ver la gran importancia (centro de gravedad) que el elemento logístico tenía para los británicos, y la grande y equilibrada fuerza logística que movilizaron en relación a las fuerzas combatientes, así:

“El arma de Ingenieros del componente Ejército es llamativamente significativo: elementos del 33 Regimiento de Ingenieros Reales, el 36 Regimiento de Ingenieros (menos un escuadrón), elementos del 38 Regimiento de Ingenieros, el 36 Escuadrón del Ingenieros Paracaidistas y elementos de una Fuerza de Trabajos Militares.

En otros documentos aparecen, además, el 49 Escuadrón de Explosivos y Arsenales de los Reales Ingenieros, un destacamento del Regimiento de Control de Puertos de Ingenieros, el 11 Escuadrón de Ingenieros (Apoyo Harrier) y el 33 Regimiento de Ingenieros.

Llama la atención que, dentro del arma de ingenieros, existía una fracción de correo de campaña (Courier and Postal). Los ingenieros disponían de vehículos de oruga con topadora para facilitar las tareas de desembarco y formación de la cabeza de playa. Se pueden citar el Centurión BARV (Vehículo de recuperación blindado de playa) en los buques de asalto Fearless e Intrepid y el FV 180 Tractor de Ingenieros de combate. El arma de Comunicaciones comprendía parte del Escuadrón de Comando y Comunicaciones de la 5ª Brigada, elementos de los regimientos 14 y 30 de Comunicaciones y elementos de la 602 Sección de Comunicaciones. Los equipos utilizados eran Clansman, Racal y Ptarmigan<sup>521</sup>.

Asimismo:

“En cuanto a servicios para apoyo de combate, los ingleses emplearon unidades de seis servicios (Transporte, Sanidad, Arsenales, Ingenieros Mecánicos y Electricistas, Policía Militar y Finanzas). De transportes estaban los elementos del 17 Regimiento de Puertos, del 29 Regimiento de Transporte y Movimientos, del 47 Escuadrón de Despacho Aéreo y de la 407 Sección de Transporte. De Sanidad, la 16 Ambulancia de Campaña y elementos de la 19 (Unidades de Sanidad de apoyo por helicóptero a los buques hospitales). De Arsenales, elementos del 9 Batallón de Arsenales y la 81 Compañía de Arsenales. De los Reales Ingenieros Mecánicos y Electricistas (mantenimiento), el 10 Taller de Campaña y elementos del Taller 70 de Mantenimiento de Aeronaves. De Policía Militar, elementos de la 160 Compañía de Preboste (Provost Company Royal Military Police) y de Finanzas, la 6 Caja de Campaña. Además, una sección Lavandería-Panadería correspondiente al 9 Batallón de Arsenales.

<sup>520</sup> Ibídem.

<sup>521</sup> Ibídem.

Con personal de Ejército y de la Real Fuerza Aérea había tres pelotones de control aéreo (Controles aéreos adelantados 601, 602 y 603), a cargo de jefes con sofisticados equipos de comunicaciones. Entre otras misiones tuvieron a cargo el señalamiento de blancos con un equipo láser para ser atacados con bombas lásericas Paveaway II arrojadas por los Harrier<sup>522</sup>.

Quizás el mejor ejemplo de la relación de efectivos logísticos versus efectivos de combate, y su alto sentido de centralización y unión de objetivos y procedimientos, nos lo da la descripción de la 3ª Brigada de Infantería de Marina británica, una de las unidades que más combatirán durante la guerra, llevando el mayor peso de las operaciones tanto logísticas como de combate, así:

“El Ejército Británico participa con unidades tácticas en la organización para el combate de la 3ª Brigada de Infantería de Marina, tales el 29 Regimiento de “Commando” de Campaña de la Artillería Real, el 59 Escuadrón Independiente de “Commando” de los Ingenieros Reales, más otro Escuadrón de Ingenieros, la batería T del 12 Regimiento de Defensa Aérea de la Artillería Real (12 lanzadores tierra-aire Rapier), pelotones de observadores adelantados del 4 Regimiento de Artillería de Campaña, elementos del 30 Regimiento de Comunicaciones y una Sección de la 19 Ambulancia de Campaña.

Es interesante penetrar en el detalle de los cuadros de organización de esta Brigada; es un verdadero arsenal con un mínimo de cola logística y administrativa. Las tres o cuatro compañías de tiradores de cada batallón “commando” constituyen equipos de fuego con una gran densidad de ametralladoras livianas (peso 7 kg), dos ametralladoras MAG, por cada grupo de tiradores, lanzagranadas, armas antitanques portátiles LAW de 66 mm., armas aéreas portátiles Blowpipe, fusiles automáticos FN semejantes a nuestros FAL, equipos de visión nocturna y generosa disponibilidad de comunicaciones radioeléctricas, telefónicas y visuales. Cada compañía de apoyo reúne seis morteros medianos de 81 mm., radares contra morteros, radares de vigilancia del campo de combate, catorce lanzamisiles antitanques Milan, lanzacohetes Carl Gustav de 84 mm. Y armas antiaéreas portátiles Stinger. Todo este material fue aún más reforzado para el desembarco en San Carlos y operaciones posteriores. Además, cada batallón dispone de una sección de exploración de montaña y una sección de zapadores de asalto. Como vehículos de alto grado de movilidad a campo traviesa usan el tractor sueco de empuje y remolque de una tonelada Volvo/BM/BV 202. En ellos se instalaban las comunicaciones de largo alcance y los puestos de comando principales<sup>523</sup>.

Un análisis más exhaustivo de la composición tanto orgánica como logística de la Fuerza de Tareas británica se acometerá en el siguiente capítulo relativo al criterio logístico de “Planificación”.

---

<sup>522</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 387.

<sup>523</sup> *Ibidem*.

### 7.3. Conclusiones sector cuaternario y organización

Tal y como se ha comentado y remarcado en el Estado de la Cuestión “De la Técnica Logística Militar”, un porcentaje significativo del triunfo o fracaso finales está ya comprometido antes del inicio de las operaciones (esto lo marcan preferentemente los criterios logísticos de la Metodología del “Sector Cuaternario” y el de “Organización”), y es un requisito indispensable para una eficaz logística de alto nivel o estratégica, que la nación y el ejército que la defiende deben poseer una política internacional y estratégica claramente definida e independiente sobre sus perspectivas, derechos y responsabilidades moralmente legítimos en relación a su geografía terrestre, espacio marítimo y aéreo, a nivel mundial, sus recursos naturales y necesidades de desarrollo poblacionales tanto civiles como militares, y a su ethos, historia y posición entre las naciones del mundo, lo cual incluye, entre otras cosas, el poseer planes de acción o hipótesis sobre la cual los militares pudieran basar sus planes de operaciones, los cuales constituyen el “alma mater” de todo proyecto logístico.

Con respecto a la importancia de los puntos y requisitos del párrafo anterior, y como mejor ejemplo ya que está referido al conflicto de las Malvinas, es preciso señalar las apreciaciones al respecto del Coronel argentino Landáburu:

“La República Argentina, como cualquier otro Estado de la Tierra, tiene un poder nacional real, que es su capacidad para alcanzar sus intereses nacionales, incluso influyendo sobre otros estados. Para apreciar el poder nacional deben analizarse los cinco elementos que lo constituyen: geográfico, político, militar, económico y psicosocial en forma interrelacionada e interdependiente.

Antes de comprometerse el Gobierno Argentino en 1982 en un conflicto político, escalable a acciones mayores de fuerza militar, era comprensible la realización de una consciente y medulosa apreciación de situación del poder nacional, y confrontarla con los datos correspondientes al poder nacional británico. Esa previsión metodológica hubiera hecho encender una luz roja de advertencia sobre los riesgos incalculables que se corrían al seleccionar una alternativa militar para resolver el viejo pleito de las Islas Malvinas.

Este conocimiento pormenorizado del partido adversario, de haber sido racionalizado en el marco de conducción responsable, hubiera impedido la entrada en guerra del país, sin una preparación bélica suficiente como para intentar desempeñarse con una alta probabilidad de victoria. Esto debe llamarla atención sobre la importancia que tiene en paz y en guerra la inteligencia en sus distintos niveles.

La geografía argentina es el fundamento sobre el cual el resto del poder del Estado está construido. Todos los factores geográficos tienen un valor relativo y deben ser considerados en forma correlacionada. La Argentina, en su moderna concepción, es un país bicontinental: (América y Antártida) con una amplia superficie marítima que debe dominar para hacer efectiva su soberanía. Eso presupone que las líneas de comunicaciones marítimas están bajo su propio control naval.

La situación estratégica nacional, por su importancia trascendente para la vida futura del país, debió haber sido apreciada convenientemente. Su resolución tendría que haber prescindido de un curso de acción militar ya que el país no se encontraba físicamente en condiciones de batirse por las armas contra un adversario tan poderoso y tan bien apoyado por grandes aliados en el marco mundial.

Se destaca, en primer lugar, la importancia de poseer una doctrina militar propia, basada en la realidad nacional argentina. Nada reemplaza al esfuerzo conceptual auténtico para la elaboración apropiada de las prescripciones reglamentarias y las enseñanzas de los Institutos Superiores de las Fuerzas.

La resolución de la apreciación estratégica del poder nacional consecuente es negativa con respecto a cualquier escalamiento de fuerza militar durante el tratamiento del conflicto argentino-británico por las Malvinas, y aconseja desarrollar opciones estratégicas alternativas que sean compatibles con el poder nacional utilizable<sup>524</sup>.

Hasta aquí, los criterios y subcriterios logísticos se inclinan, pese a la gran distancia geográfica que separa las Malvinas del Reino Unido, a favor del bando anglosajón. No obstante, conviene recordar que el Arte de la Guerra no es solo logística, sino también estrategia, táctica y sobre todo el factor humano, la voluntad de vencer, que puede trastocar todos los fríos cálculos logísticos.

Así, en los dos siguientes estudios dedicados a los criterios logísticos de la “Planificación” y el de la “Ejecución”, encontraremos subcriterios logísticos que, bien gestionados por el bando argentino, podrían compensar las deficiencias logísticas previas y originarias que en un principio le lastran y le crean graves deficiencias para entrar en combate con garantías de éxito.

Principalmente deberemos prestar especial atención a los subcriterios de “Diplomacia Logística” (vital para compensar deficiencias en nuestro Sector Cuaternario), al subcriterio de “Previsión e Información”, y sobre todo al subcriterio del llamado en esta Tesis “Efecto Ethos”, cuyo alcance podemos adelantar que no será debidamente tenido en cuenta por ninguno de los dos contendientes.

#### **7.4. Planificación**

“Nuestra misión es la de desembarcar en las Islas Malvinas y desalojar a las fuerzas militares y a las autoridades británicas que se encuentran en ellas. Es lo que vamos a hacer.

El destino ha querido que seamos nosotros los encargados de reparar estos casi 150 años de usurpación.

En estas islas vamos a encontrar una población con la que debemos tener un trato especial. Son habitantes del territorio argentino y, por lo

---

<sup>524</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 388.

tanto, deben ser tratados como lo son todos los que viven en la Argentina. Ustedes deberán respetar estrictamente la propiedad y la integridad de las personas. No entrarán a ninguna residencia privada si no es necesario por razones de combate. Respetarán a las mujeres, a los niños, a los ancianos y a los hombres.

Serán duros con el enemigo, pero corteses, respetuosos y amables con la población de nuestro territorio, a la que debemos proteger.

Mañana mostraremos al mundo una fuerza argentina valerosa en la victoria. Que Dios nos proteja. Ahora dirán conmigo: ¡Viva la Patria!”<sup>525</sup>

Esta bella a la par que sorpresiva proclama, en cuanto a su alto contenido en ethos hispano-católico de respeto por la vida y bienes de la población civil (aunque dicha población se considerara así misma como británica y dispuesta a dotar de soldados/clerucos a las fuerzas anglosajonas) pero dureza con el enemigo militar, sonó por los altavoces del buque ARA Cabo San Antonio en navegación hacia el Sur (Islas Malvinas), y fue pronunciada por el Contralmirante Carlos A. Busser, Comandante de la Fuerza de Desembarco argentina que llevaría a cabo de manera perfecta, y con total precisión, la reconquista de las Malvinas bajo el nombre en clave de “Operación Rosario”.

Asimismo, dicha proclama nos adentra ya en el comienzo de las operaciones bélicas, justo cuando debe analizarse el presente criterio logístico de la “Planificación”. Ni que decir tiene que, según hemos analizado en los capítulos anteriores, las fuerzas armadas argentinas estaban respondiendo sin iniciativa alguna, de forma apresurada y sin planificación previa, a una sucesión de eventos y noticias (el incidente Davidoff, noticias de submarinos nucleares británicos en rumbo a las Malvinas, etc..) promovidos por los británicos, o más bien por el ethos anglosajón, ya que más de una nación anglosajona (concretamente los EE.UU), estaban ejerciendo un oscuro papel de “titiriteros entre bambalinas” con la Argentina, es decir, los argentinos:

“Estaban aplicando un plan imperfecto e hipotéticamente previsto para otra situación, para dar respuesta a un acontecimiento y lugar geográfico totalmente distintos a los originalmente previstos, que además implicaba una anticipación que excedía largamente la limitación operativa mínima de preaviso para ser realizado con la eficiencia necesaria”<sup>526</sup>.

En consonancia, y para disfrazar y dar apariencia de virtud a los defectos propios (la hipocresía anglosajona en este caso), tal y como explicábamos en anteriores capítulos:

“A las 22:10 hs., cuando los buques de la Armada Argentina navegaban el Mar Argentino hacia sus objetivos y cuando se hallaba excedida la hora de no retorno para suspender la “Operación Rosario”, Galtieri recibió un llamado telefónico de la Oficina Oval de la Casa Blanca. Era el Presidente

<sup>525</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., pp. 230-231.

<sup>526</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., p. 231.

Reagan, quién le expresó su profunda preocupación por los riesgos que se corrían y ofreció enviar al Vicepresidente Bush para buscar una solución. El mandatario argentino le informó en términos corteses pero firmes que la Argentina ya había esperado demasiado tiempo, que los organismos internacionales le habían reconocido sus derechos y que la obcecada negativa de Gran Bretaña para negociar la soberanía de las islas había inducido a su Gobierno a este paso extremo<sup>527</sup>.

La “Operación Rosario” finalizó con un éxito completo argentino:

“Restaba tan sólo completar la transferencia y reembarco de los efectivos comprometidos. El plan señalaba que a más tardar el día D+5 sólo debía quedar en las islas el Gobernador designado y una pequeña fuerza para respaldar su autoridad. 1 Ese mismo día 02 de abril, en horas de la tarde y de la noche, los efectivos de la Infantería de Marina comenzaron a ser replegados en los aviones de transporte a sus bases de origen, de acuerdo con el plan original.

Pero, lamentablemente, esta última fase de la operación no pudo concluirse. A las 11:45 hs. se había reunido el Consejo de Seguridad en Nueva York -convocado por el Reino Unido el día anterior- para tratar la crisis del Atlántico Sur. Por otra parte, las novedades procedentes de Londres y Washington no eran nada alentadoras para Buenos Aires. Algo no había salido bien en los cálculos previos de la conducción política argentina<sup>528</sup>.

La suerte estaba echada.

La Planificación, como criterio principal logístico, ha quedado definida en la Metodología, como la suma de los siguientes criterios:

- Mando, elaboración y despliegue, que a su vez se subdivide en los tres criterios siguientes:
  - o Mando y coordinación únicos.
  - o Principio de interdependencia.
  - o Despliegue y combate.
- El criterio de Previsión e información, que a su vez se subdivide en los dos criterios siguientes:
  - o Principio de previsión.
  - o Principio de información.
- El criterio de Diplomacia logística.
- Y el criterio de Efecto Ethos.

---

<sup>527</sup> Ibídem.

<sup>528</sup> Ibídem.



A continuación, y para cada uno de dichos criterios y sub-criterios, vamos a aportar de forma ordenada el máximo posible de información de la época, los contendientes y el conflicto, para así tratar de dar el máximo de respuestas tanto cuantitativas como cualitativas a cada uno de ellos.

Normalmente, cuando se analiza un conflicto bélico, se detectan enseguida las distintas fases que lo componen (por ejemplo: ofensiva, estancamiento, defensiva, punto máximo conquistado, etc....). Esto mismo se puede hacer también en lo que a la logística militar se refiere, y más concretamente en la guerra de las Malvinas, encontrándonos con la sorpresa de que en el análisis de las fases logísticas de este conflicto, tanto un alto mando anglosajón, el ya citado Almirante Harry Train, como uno español, el Coronel de Artillería del Ejército de Tierra español D. Diego Mayoral Dávalos, en su breve pero altamente profesional apéndice logístico sobre la guerra de las Malvinas, van coincidir plenamente en sus cálculos y conclusiones, que brevemente son las siguientes:

“Por lo que hace al tiempo, se pueden distinguir tres períodos bien definidos, en que las posibilidades logísticas son totalmente diferentes: en el primero, con duración que establecemos en treinta días (veintiocho en realidad), las fuerzas británicas se encuentran alejadas y resulta relativamente fácil burlar el bloqueo; a éste sigue otro de unos veinte días, antes del primer desembarco, que tuvo lugar, como se sabe, en la noche del veintiuno de mayo; el tercer período, de otros veinte días, hasta el trece de junio, corresponde al desarrollo de los combates en tierra, y es, por tanto, de acción bélica total. Cuando el día 12 de abril, venció el plazo de iniciación del bloqueo dispuesto por Gran Bretaña, Argentina había perdido la guerra. Si la preparación y alimentación de la batalla constituye una labor puramente logística, podemos decir que no parece haberse llevado en absoluto a cabo (por las fuerzas argentinas). Para el planeamiento de una acción bélica resultaba vital aprovechar las primeras dos o tres semanas para el transporte de pertrechos a las islas, cosa que sólo más tarde se intentó”<sup>529</sup>.

“Se puede afirmar que 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 sus Mirage. La indecisión, basada en el preconcepto argentino de que era imposible derrotar a los británicos en un conflicto armado, fue el elemento dominante en el resultado final”<sup>530</sup>.

Por último, y para cerrar esta introducción al análisis de los subcriterios logísticos, es importante conocer que se presume la guerra de las Malvinas:

“Ha sido la última operación anfibia por el tipo de armamento de ese entonces; los adelantos técnicos de las unidades y sistemas de armas

<sup>529</sup> MAYORAL DÁVALOS, Diego. *Guerra en las Malvinas. Un enfoque logístico*. Madrid: Servicios de Publicaciones del EME, 1985, p. 123.

<sup>530</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. Op. cit., pp. 16-17.

alterarían la modalidad del combate y del apoyo logístico; un ejemplo es el caso de Afganistán e Irak, donde la precisión para batir los blancos es determinante para reducir las cantidades de munición requeridas, (y de bocas de fuego, salidas de aeronaves, etc.), y esta capacidad modificaría el plan logístico de hace 25 años atrás; no obstante siguen vigentes las experiencias recogidas”<sup>531</sup>.

#### **7.4.1. Mando, elaboración y despliegue**

“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>532</sup>.

Vamos a analizar y a exponer primeramente la elaboración y el despliegue logístico británico, ya que, aunque pudiera parecer lo contrario, en realidad todo parece apuntar a que eran el contendiente que llevaba la iniciativa en la dirección de la guerra, y que los argentinos sólo reaccionaban de forma improvisada (la improvisación es un enemigo mortal para la logística, cuya principal característica ya vimos que era la prevención) a los movimientos británicos.

#### **Planificación y Despliegue logístico británico**

En la planificación y despliegue logístico británico se adivinan algunas de las máximas del Arte de la Guerra, en concreto el uso de la esencia de toda estrategia: confundir al enemigo mediante una falsa apariencia (Principio 21 de las Estrategias Chinas: “Desprenderse del caparazón de la cigarra.”), así, una Armada con severos recortes programados y con portaaviones para ser vendidos o en dique seco para desguace, se va a convertir en apenas 48 horas en una poderosa Fuerza de Tareas capaz de proyectar su inmenso poder a 8.000 millas de distancia.<sup>533</sup> Este principio es idéntico al 27: “Hacerse el tonto sin dejar de ser listo”, muy adecuado para llevar a la práctica por un ethos como el anglosajón.

También harán uso de los principios 23: “Aliarse con un Estado lejano para atacar al Estado vecino” (en este caso será Chile el Estado con el que contará Gran Bretaña para tratar de dividir el esfuerzo bélico argentino en dos frentes, a la vez que conseguía información sobre movimientos de fuerzas

---

<sup>531</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Segunda Parte). *Boletín del Centro Naval*. Sept./Dic. 2007, n. 818., p. 12.

<sup>532</sup> *Ibíd.*

<sup>533</sup> YUAN, Gao. *Las 36 estrategias chinas*. Op. cit., p. 131.

argentinas, lo que anulaba el efecto sorpresa de cualquier ataque argentino), y del principio 24: “Conseguir un camino seguro para conquistar el reino de Gao”, es decir, conseguir un “cordón umbilical logístico” a lo largo de todo el largo camino hasta el campo de batalla, sólidamente asentado en bases propias o arrendadas y seguras para los intereses británicos. Por ello:

“El apoyo británico se inició con el despliegue de la Fuerza de Tareas. Por ello evaluaron la adopción de dos puntos de apoyo combinados. Uno en la isla Ascensión. El segundo conformado por los buques en la zona de operaciones, como nexo entre Malvinas y las islas británicas de Gran Bretaña”<sup>534</sup>.

Pero sin duda, y no es sólo mérito de Gran Bretaña, sino demérito de la estrategia, táctica y logística de la Argentina, es que en esta guerra de las Malvinas se va a poner en práctica de forma prácticamente total el principio 30 de las Estrategias Chinas: “Hacer que el anfitrión y el invitado intercambien sus sitios”, esto quiere decir que, en cualquier guerra, el anfitrión o país en cuya cercanía se libra la contienda, se suele concentrar en inutilizar la logística del invitado (ya que, al estar más lejos de sus bases, es su punto más débil), mientras que el invitado pone normalmente su objetivo en la conquista del Cuartel General del anfitrión (en este caso la capital de las Islas Malvinas: Puerto Argentino). Y el intercambio de estos roles básicos del Arte de la Guerra volcará aún más si cabe la balanza del éxito del lado británico, cosa que analizaremos más adelante con mayor detenimiento.

“Gran Bretaña se movilizó con gran rapidez para desplegar lo que se conocería como Task Force 317. Uno de sus grandes logros fue ser capaces de mantener sus fuerzas tan lejanas de sus bases, a pesar de la reluctancia de otras naciones a ayudarles. Los británicos tuvieron que “ir solos” durante gran parte de la guerra, afrontando por ello muchos desafíos. De acuerdo con la doctrina del U.S. Army, el sostenimiento operacional “comprende aquellas actividades logísticas y de soporte requeridas para mantener campañas y grandes operaciones en un teatro de operaciones. Se extiende desde las bases de sostenimiento que unen la estrategia con las funciones de soporte del teatro, hasta el Servicio de Soporte de Combate (o CSS en sus siglas en inglés) de las unidades y establecimientos orgánicos y los de las grandes formaciones tácticas.” Dos bases de sostenimiento operacional se combinaron para unir el soporte estratégico desarrollado en Gran Bretaña hasta el nivel táctico de los servicios de soporte de combate (CSS) que sostenían la guerra terrestre en las Malvinas. La primera consistía en la Isla de la Ascensión (ver figura 7.37 siguiente), y se demostró indispensable como nexo entre Gran Bretaña y la Task Force; la segunda consistía en buques de sostenimiento que formaban parte de la Task Force, y que se demostraron igualmente indispensables como nexo entre Ascensión y el nivel táctico de las unidades de soporte de combate (CSS) en las Malvinas”<sup>535</sup>.

<sup>534</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Segunda Parte). Op. cit., p. 12.

<sup>535</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 227.

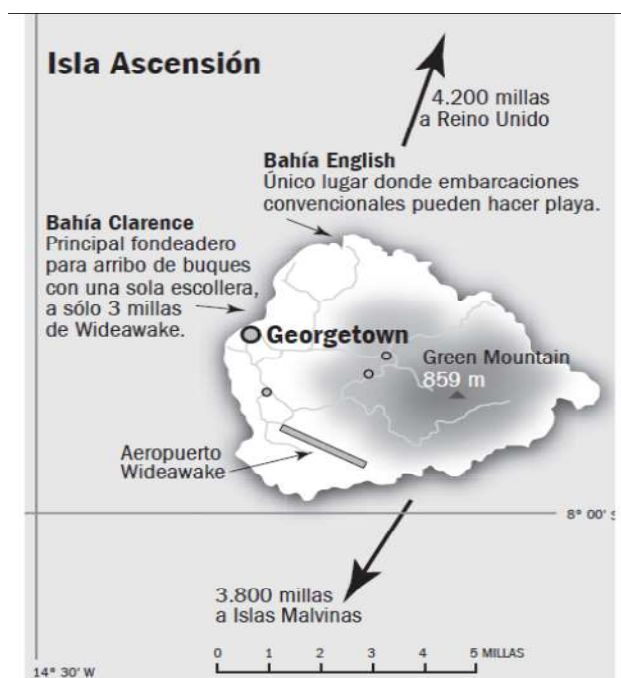


**Figura 7.37:** Mapa Isla de Ascensión. **Fuente:** HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Primera Parte)<sup>536</sup>.

“Ascensión fue la solución al problema logístico. Estratégicamente situada, está a 4.200 millas de Gran Bretaña y 3.800 millas de Malvinas, era muy apropiada para facilitar el tránsito durante el conflicto. Su uso se basó en un concepto propio de países de gran tradición marítima que disponen de islas bien ubicadas para satisfacer necesidades de tránsito de barcos y aeronaves. Su utilización constituyó una sorpresa. “Es duro aceptar que los argentinos conocimos Ascensión por el conflicto”, dice dolido el Capitán de Navío Hermelo. El rol de Ascensión fue el de permitir la escala de barcos y aviones en tránsito constante (se dieron unos 400 movimientos diarios de aeronaves de todo tipo). Posiblemente la ventaja más importante de su pista fue permitir el transporte aéreo entre Ascensión y Malvinas lanzando sobre la Fuerza recursos prioritarios. Permitted la preparación limitada de tropas, por el escaso espacio del terreno para tiro, pero fue apta para efectuar ejercicios de desembarco con helicópteros y embarcaciones. Se la usó además para efectuar reajustes de carga en barcos y completar carga procedente de Gran Bretaña. Se instaló una oficina de correo para satisfacer las necesidades del combatiente destacado en Malvinas (diariamente se despachaban unos 2.000 kilogramos de correo). Fue también impagable como punto de reabastecimiento de los buques que se dirigían al Sur. Muchos de los buques requerían combustible cada tres días. La isla tenía 1.100 habitantes con una base aérea de USAF arrendada al gobierno británico y un fondeadero con un pequeño muelle”<sup>537</sup>.

“Al nordeste de la Zona de Exclusión, para una mejor defensa de ataques aéreos, se definió una zona destinada a remolque, reparaciones y

<sup>536</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Primera Parte). Op. cit., p. 13.

<sup>537</sup> SANCHEZ TARRADELLAS, V.J. *La Logística*. Op. cit., pp. 221-222.

abastecimientos, donde los buques de apoyo podían recibir los elementos de transferencia y efectuar las reparaciones necesarias, producto de las acciones del combate. Se denominó zona TRALA (Tow, Repair and Logistic Area). Básicamente TRALA constituyó una “segunda” base de apoyo adelantada, protegida por el grupo de batalla de los portaaviones. Se trataba de una suerte de base logística avanzada flotante. Los aviones Lockheed C-130 Hércules lanzarían en el mar, en las proximidades de los buques de abastecimiento, los elementos de mayor prioridad para apoyar a las unidades. Desde allí los buques entregarían a las unidades de cabeza de playa la carga necesaria. El envío aéreo no era fácil por la gran distancia hasta Malvinas. Un C-130 puede cargar 7.500 kilogramos a una distancia de 3.200 kilómetros antes de reabastecerse de combustible. Sin reabastecimiento en vuelo sólo podía volar un tercio de la distancia a las Malvinas, antes de retornar a Ascensión. Se instalaron tanques suplementarios pero todavía resultaron insuficientes, por lo cual tuvieron que modificar los aviones para el abastecimiento en vuelo desde aviones tanque. El uso de aviones redujo el tiempo de entrega de los pedidos de mayor prioridad de 2 semanas a sólo 2 días. Hacia el final de la guerra, la carga de alta prioridad era lanzada sobre la TRALA, situada a unos 160 kilómetros de Malvinas, dentro de las 48 horas de efectuada la petición”<sup>538</sup>.

“Alrededor de 15 a 30 kilómetros de la isla Pebble, al norte de Gran Malvina, se estableció el área para los buques hospital. El buque de pasajeros Canberra trasladaría al único buque hospital (Uganda) los heridos; otros buques menores llevarían los heridos de mayor gravedad hasta Montevideo para su posterior envío por modo aéreo hasta Ascensión o Gran Bretaña”<sup>539</sup>.

(Ver figuras 7.38 y 7.39 siguientes)

<sup>538</sup> Ibídem.

<sup>539</sup> Ibídem.

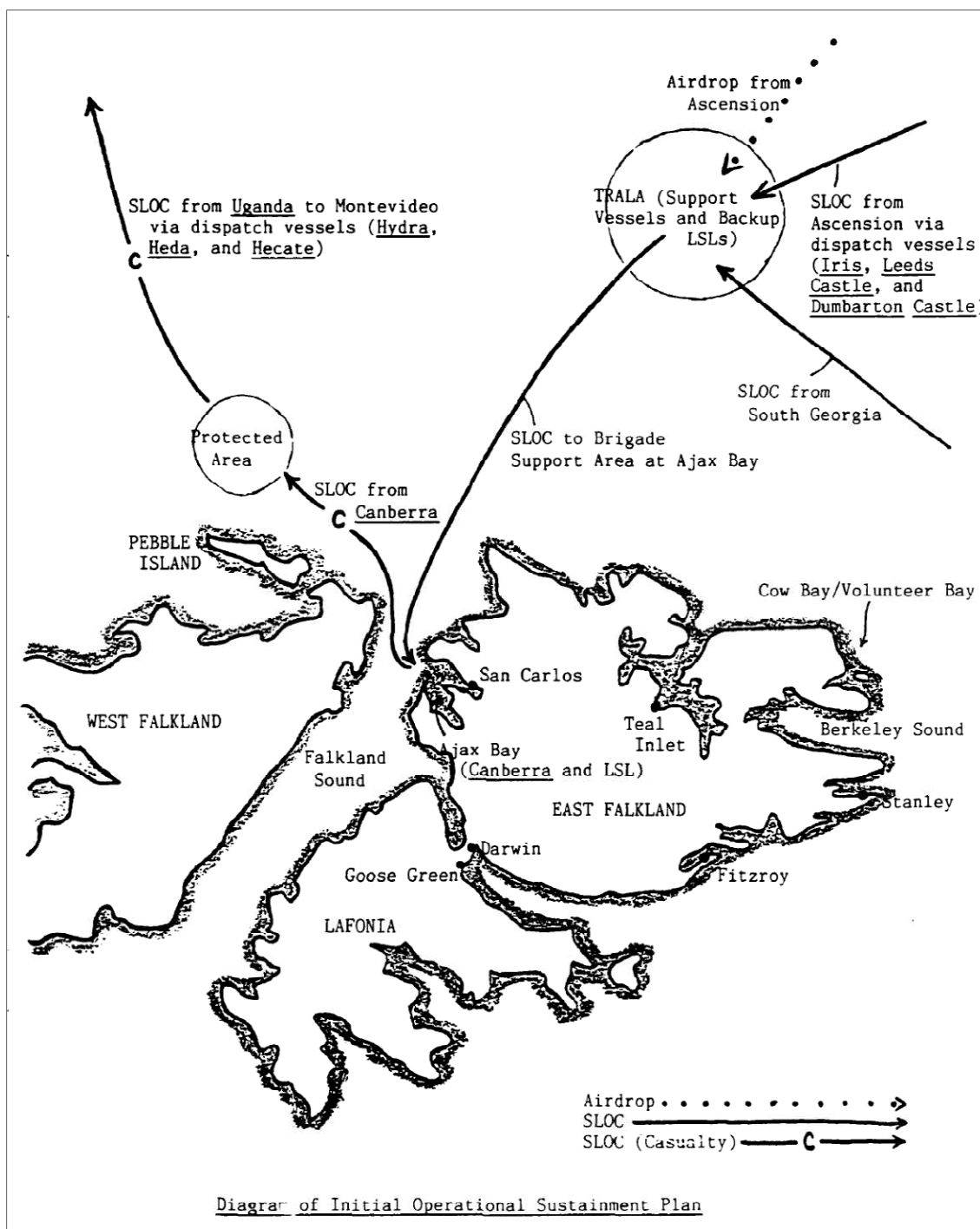


**Figura 7.38:** Diagrama inicial del plan de sostenimiento logístico británico. **Fuente:** PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*<sup>540</sup>.

<sup>540</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 238.  
378

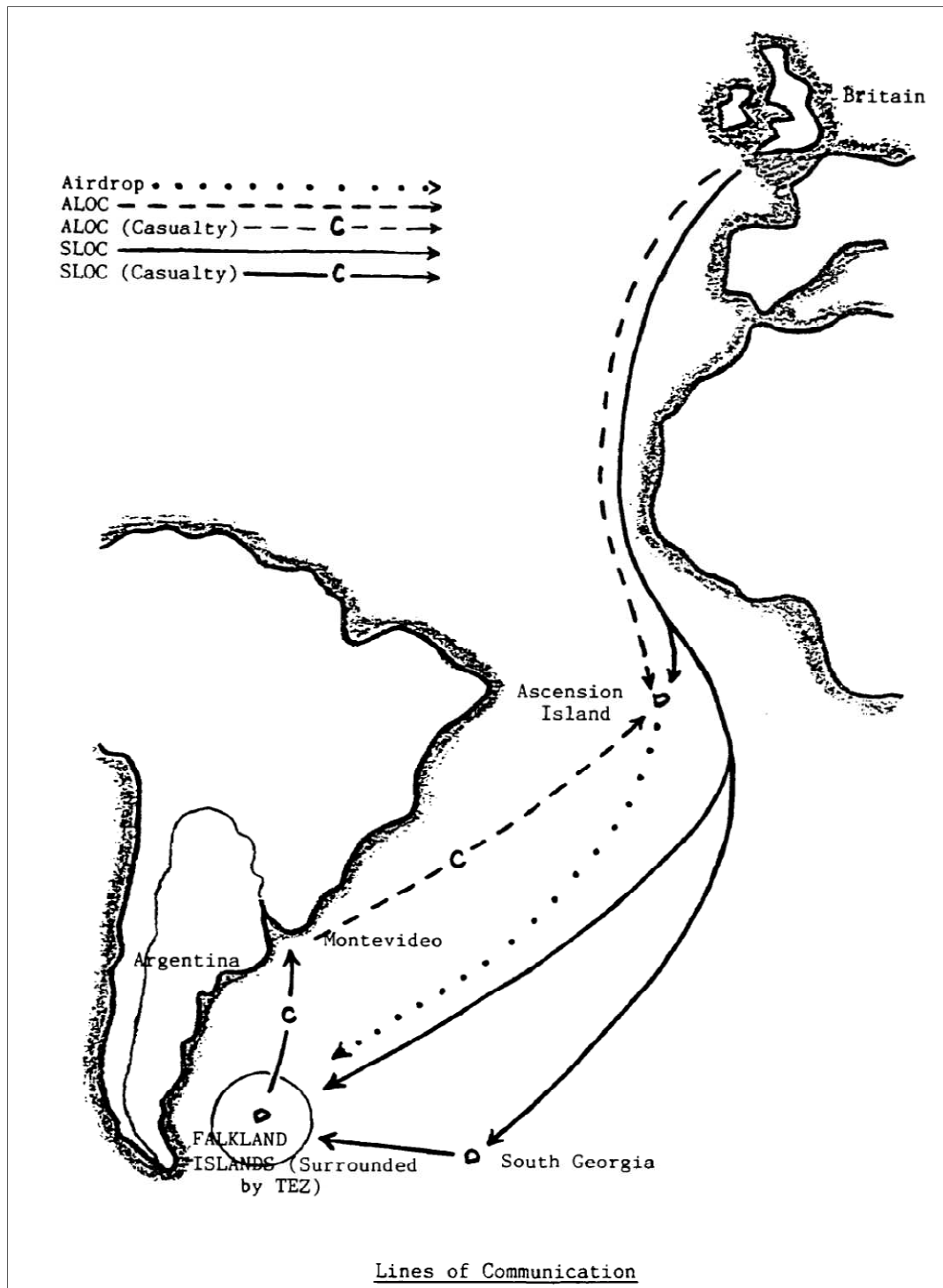


**Figura 7.39:** Planificación general y líneas de comunicación británicas. **Fuente:** PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*<sup>541</sup>.

Por último, los británicos planificaron el desembarco según su doctrina de operaciones anfibias, la cual:

“Pone especial prioridad a los desembarcos administrativos, es decir, fuera de las defensas enemigas, más que a desembarcos en fuerza. La

<sup>541</sup> Ibídem.

experiencia de Gallípoli (Turquía) en 1915 fue más que aleccionadora, los aliados lanzaron desembarcos de asalto sobre el extremo SO de la península, desde el Mar Egeo y desde los Dardanelos en abril y en agosto. Ambos fallaron, y las tropas inglesas, francesas, australianas y neozelandesas debieron ser evacuadas entre diciembre de 1915 y enero de 1916, después de haber recibido severas bajas por las fuerzas turcas bajo el mando del General alemán Liman von Sanders. Todo lo referente a guerra anfibia fue planeado en equipo por un comando naval “ad hoc” (comando de guerra anfibio) y el Comandante de la fuerza de desembarco de infantería de marina<sup>542</sup>.

Es decir, los británicos se plantearon (a bordo del Sir Lancelot, en ruta hacia Ascensión) dos posibles opciones de desembarco: la primera consistía en centralizar toda la fuerza anfibia en una localización, mientras que la segunda opción preveía dos desembarcos anfibios en dos zonas geográficas distintas (lo que separaría los recursos logísticos disponibles), asimismo a bordo del Fearless, los planificadores evaluaron 19 posibles zonas de desembarco (ver figura 7.40 siguiente) que cumplieran con los requisitos tanto tácticos como logísticos necesarios. Dado el impracticable terreno de la Isla Soledad, era deseable contar con zonas de desembarco que ofrecieran cortas distancias de sostenimiento en el futuro avance hacia Puerto Argentino. Los gradientes de las playas tenían que ser suficientes para los vehículos anfibios, y la posibilidad de anclar los buques era necesaria para poder ofrecer protección contra ataques aéreos y submarinos. Finalmente solo 3 zonas de desembarco cumplían los requisitos de desembarco y apoyo logístico: Cow Bay/Volunteer Bay, Berkeley Sound, y San Carlos.

---

<sup>542</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 400-401.



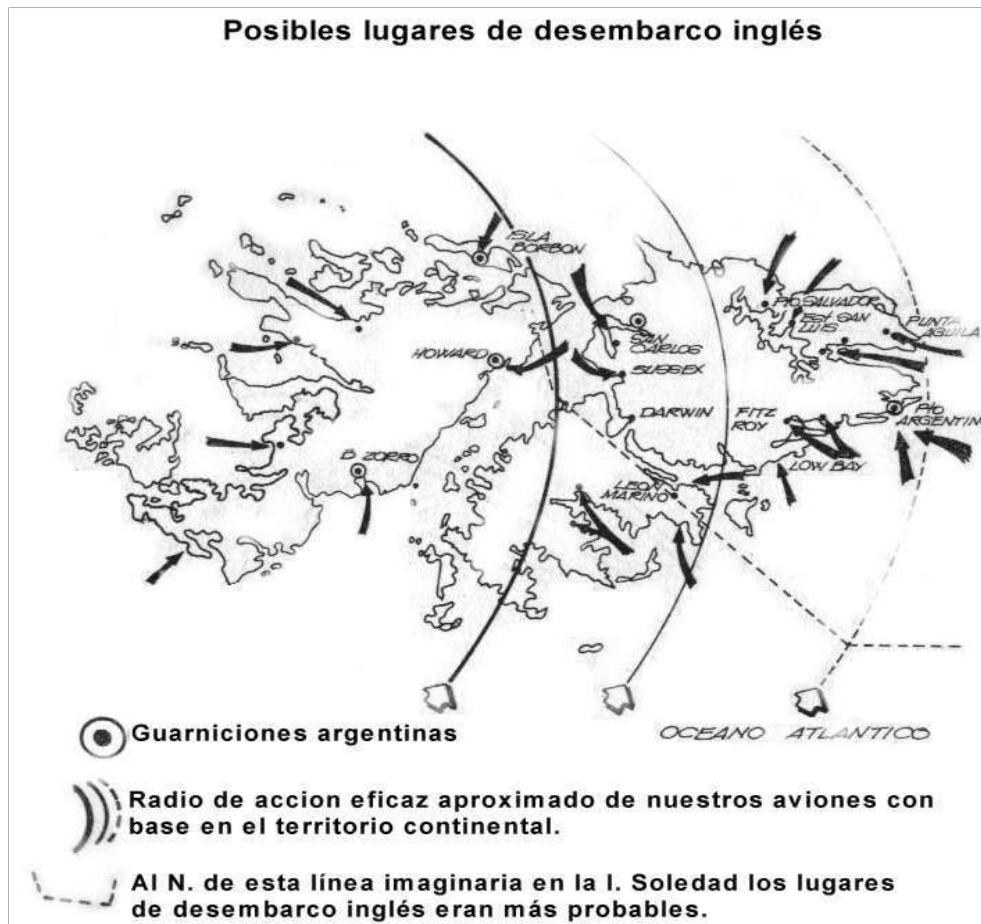


**Figura 7.40:** Posibles lugares de desembarco inglés. **Fuente:** Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

“Poco antes de que la Task Force arribara a Ascensión, la decisión que tomó la 3ª Brigada de Comandos fue la de desembarcar en San Carlos, ya que ofrecía buenas playas de desembarco, una buena zona de anclaje, junto con colinas circundantes para su protección, a la vez que una escasa guarnición argentina. El único inconveniente era la gran distancia terrestre que la separaba de Puerto Argentino (unas 50 millas), donde cerca de 10.000 argentinos estaban apostados. Basándose en la cantidad de preparación logística que era necesaria para llevar a cabo dicho plan, se acordó que la fecha más temprana posible para efectuar dicho desembarco sería entre el 14-15 de mayo”<sup>543</sup>.

(Ver fechas de salida, escalas y llegada de la Task Force en la figura 7.41 siguiente).

<sup>543</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 238.



**Figura 7.41:** Fechas y ruta de la Task Force 317 hacia Malvinas. **Fuente:** Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. Op. cit.

### Planificación y Despliegue logístico argentino

“Cuando se planificó y se inició el despliegue argentino se descartó que los británicos estuvieran en condiciones de apoyar logísticamente el despliegue de una Fuerza de Tareas de recuperación. Es más, se estimó que a lo sumo las unidades navales y aéreas sólo podían mantenerse en la zona por 30 días, principalmente ante la necesidad de contar con suficiente cantidad de combustible y armamento”<sup>544</sup>.

“Los líderes argentinos pensaban que los británicos no desembarcarían en San Carlos porque era una playa muy lejana por tierra de Puerto Argentino. Esperaban que los británicos desembarcarían antes en la Isla Gran Malvina, para intentar establecer una base aérea terrestre allí, y después desembarcar en Isla Soledad”<sup>545</sup>.

Partiendo de semejantes supuestos estratégicos, la respuesta argentina al anuncio del envío de una poderosa Fuerza de Tareas británica, va a consistir en el abandono de la opción b) de las vías de acción antes señaladas (Invasión militar total de las islas Malvinas, dejando una guarnición mínima que dejara clara la fuerza y la decisión de la posición de derecho argentina, y forzara unas negociaciones serias por parte de Gran Bretaña.), y en la adopción de la opción a) de las posibles vías de acción (Invasión militar total de las islas Malvinas, manteniendo una fuerte guarnición que disuadiera a Gran Bretaña de destacar y mantener una fuerza de ataque lo suficientemente grande como para hacerle frente y aguantar logísticamente todo el tiempo que requiriera la reconquista de las islas. Algo difícilmente proyectable y sostenible logísticamente con los

<sup>544</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Segunda Parte). Op. cit., p. 14.

<sup>545</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 241.

medios aeronavales con los que contaban las Fuerzas Armadas argentinas, según se ha examinado en los criterios anteriores).

Así, los argentinos se colocaban de motu propio en una situación logística prácticamente insostenible, desplegando unos 12.000 soldados según lo indicado en la figura 7.42 siguiente.

Como se puede observar, si en la figura 7.40 (Posibles lugares de desembarco inglés) se especificaba que los lugares más probables de desembarco británico se encontraban al norte de la línea imaginaria trazada en dicho plano (que incluía zonas solo en Isla Soledad, playa de San Carlos incluida), a partir de resulta del todo extraño que el despliegue de tropas argentinas estuviera dividido entre las dos islas (Gran Malvina e Isla Soledad), lo cual complicaría aún más la logística argentina, a la par que debilitaría la necesaria concentración de fuerzas para rechazar desembarcos masivos británicos, dada la dificultad extrema del terreno para el movimiento de tropas. Para mayor estupefacción, la zona de San Carlos (una de las más prometedoras para los requisitos británicos de desembarco) apenas contaba con guarnición militar argentina.

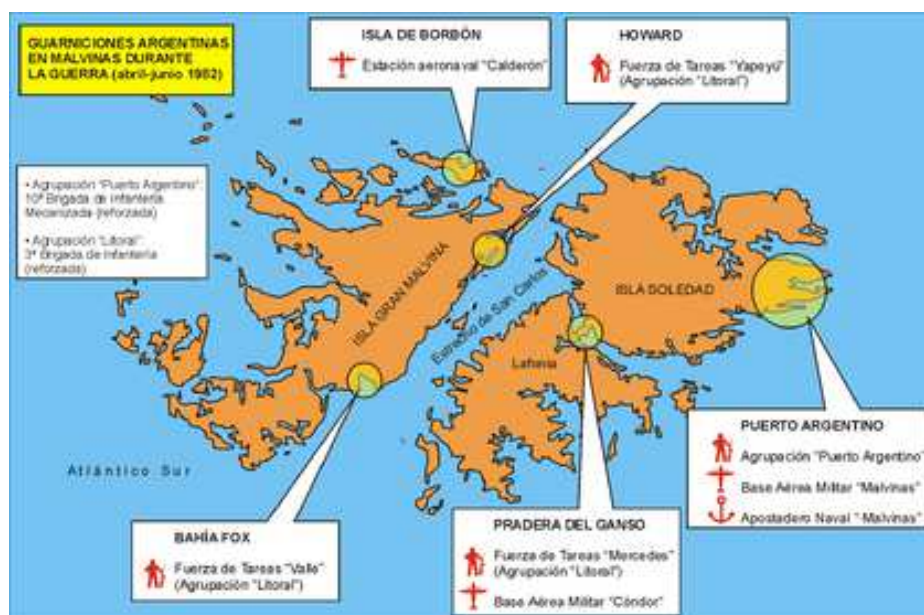


**Figura 7.42:** Guarniciones argentinas en Malvinas durante la guerra. Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. Op. cit.

Asimismo, y como se ha comentado en capítulos anteriores, las fuerzas armadas argentinas adoptaron desde un principio la defensa de la capital (Puerto Argentino), como eje principal de su defensa de las islas, resultando por ello el concepto de apoyo logístico en el teatro de operaciones del atlántico sur para la Guarnición Militar Malvinas reflejado en la figura 7.43 siguiente.

En color rojo se pueden ver las principales vías de aprovisionamiento logístico que parten de Puerto Argentino, y que llegan hasta las Zonas de Apoyo Logístico (ZAL, puntos en color amarillo), Zonas desde las que parten

las líneas de distribución final (en color negro) a la primera línea del frente (en color naranja). Las líneas de color azul corresponden al planeamiento logístico de las rutas de aprovisionamiento marítimas que abastecerían a guarniciones más alejadas del centro neuralgico de Puerto Argentino (lo que implicaría un completo dominio naval y aéreo para que fueran practicables).

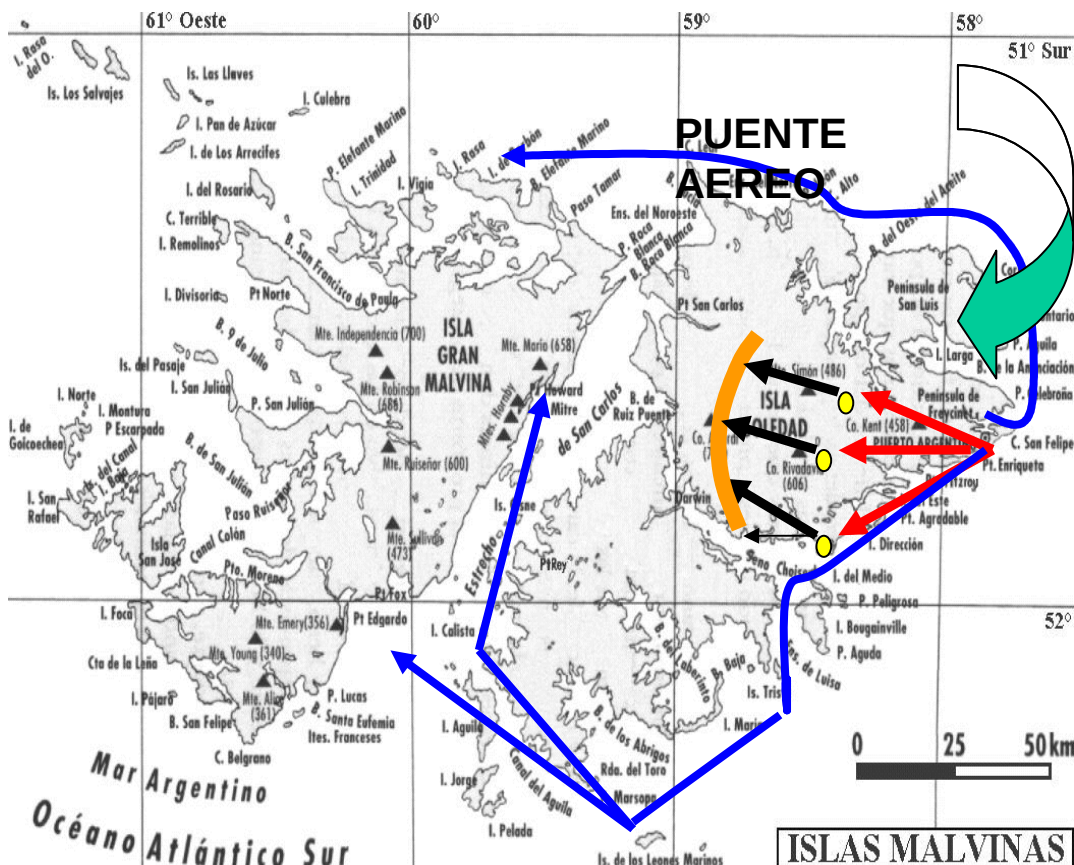


**Figura 7.43:** Concepto de Apoyo Logístico en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur para la Guarnición Militar Malvinas. **Fuente:** Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. Op. cit.

Este concepto de apoyo logístico para la Guarnición Militar Malvinas, se complementaba con el del apoyo de la Fuerza Aérea argentina, cuyo despliegue para el conflicto, así como las principales bases, (tanto en el continente como en las Malvinas), y distancias al futuro campo de batalla se relacionan en las figuras 7.44 a 7.46 siguientes.

En las bases de despliegue, no se descartaba una posible incursión aérea o la más probable de comandos, contra instalaciones y material de vuelo. Por lo tanto, se reforzaron las medidas preventivas, y parte de los aviones se dispersaban durante las horas nocturnas.

Desplegó sus unidades a las bases costeras de la Patagonia, de la siguiente forma<sup>546</sup>:

<sup>546</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

- El escuadrón de bombarderos Canberra a Trelew.
- Los escuadrones de transporte Hercules C-130, caza interceptora, búsqueda y salvamento, y de diversión, en Comodoro Rivadavia.
- Dos escuadrones de ataque con aviones A-4C Skyhawk y M-5 Dagger en San Julián.
- Un escuadrón de ataque de aviones IA-58 Pucará en Santa Cruz, en tareas costeras y de reemplazo a la unidad similar desplegada en las Islas Malvinas.
- Dos escuadrones de aviones A-4B Skyhawk en Río Gallegos.
- Un escuadrón de aviones M-5 Dagger en Río Grande.

La Fuerza Aérea Sur (FAS) desplegó así unos setenta y tres aviones de ataque basados en las mencionadas bases y aeródromos patagónicos.

Ocho aviones Pucará fueron desplegados a la BAM Cóndor, el 29 de abril, en previsión de un probable ataque masivo a la BAM Malvinas; se mantenían a la orden del CIC, para tareas de reconocimiento ofensivo y ataque a objetivos terrestres, especialmente, para repeler cualquier intento de desembarco por parte de las fuerzas de asalto de la Task Force.

El resto de los aviones de la FAA permanecieron en sus asientos de paz, listos para producir los reemplazos que fuesen necesarios.

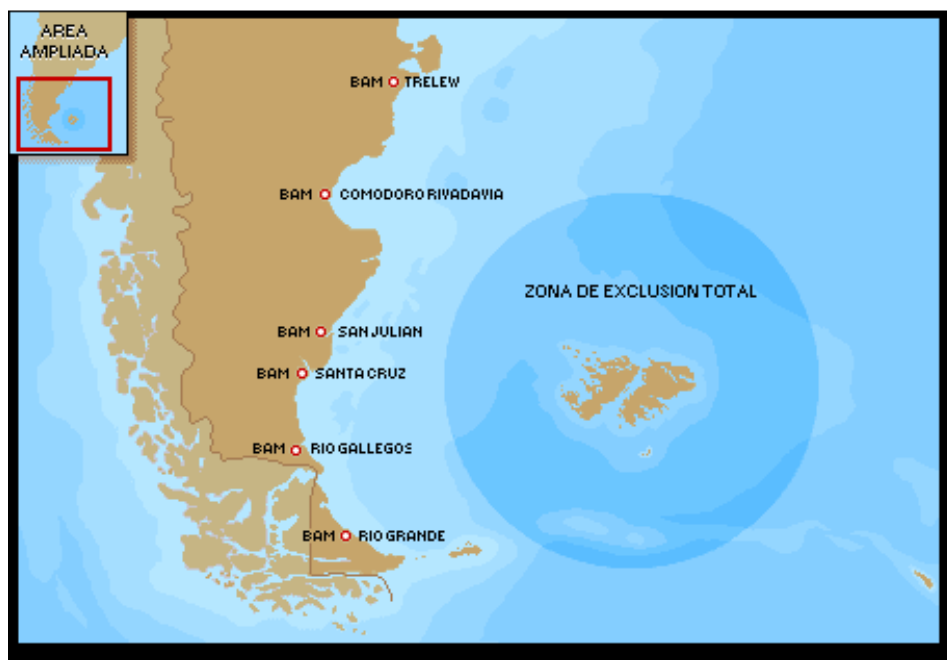


**Figura 7.44:** Despliegue de los aviones de la Fuerza Aérea Sur en el continente. **Fuente:** Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. Op. cit.



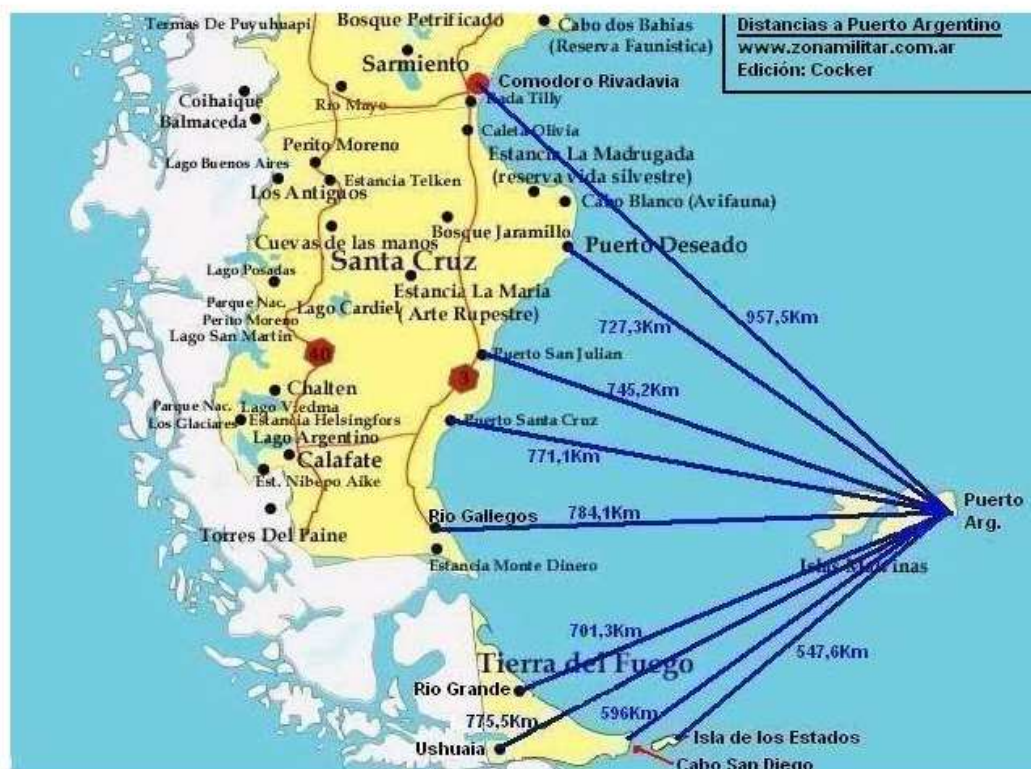


**Figura 7.45:** Distancias a Malvinas desde las principales bases aeronavales argentinas en el continente. **Fuente:** Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. Op. cit.



**Figura 7.46:** Bases aéreas argentinas en las Islas Malvinas. **Fuente:** Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. Op. cit.

#### 7.4.1.1. Mando y coordinación único. Principio de interdependencia

Hasta aquí hemos explicitado de forma gráfica y resumida las diferentes planificaciones de los *ethos* y ejércitos en conflicto, cada uno basándose en su experiencia y tiempo de respuesta para la batalla. Ahora analizaremos los subcriterios logísticos de la Planificación Militar, para comprender y conocer de forma lo más micro posible los aciertos y errores de cada contendiente al efectuar dicha planificación, empezando por el importantísimo subcriterio del “Mando y coordinación único” junto con el de “Interdependencia”, ya que ambos están íntimamente ligados.

#### Mando, coordinación única e Interdependencia británicos

Según hemos comprobado en los criterios anteriores, el Mando y la coordinación para la batalla en el ejército británico estaba claramente definido (aún con el punto débil ya expresado de la falta de un coordinador logístico en la zona de combate, y no mandando la logística a nivel micro desde Northwood), y correspondía al Almirante John Fieldhouse, Comandante de las operaciones de la Fuerza de Tareas en el Atlántico Sur de abril a junio de 1982, cuyas labores comenzaron cronológicamente:

“A partir del 19 de marzo de 1982, con oportunidad del desembarco de los chatarreros argentinos en Leith, Georgia del Sur, y el envío del *Endurance* con un destacamento de infantes de marina ingleses para investigar el episodio. El Almirante Fieldhouse partió el 25 de marzo para Gibraltar para inspeccionar los buques de guerra que tomaban parte en el Ejercicio “Spring Train”. Al haber empeorado la situación el día 29 de marzo resolvió regresar a su Puesto de Comando en Northwood, Middlesex, no sin antes de alejarse de Gibraltar ordenar al Comandante de la Primera Flotilla (Flag Officer First Flotilla) Contraalmirante John Woodward prepararse para alistar un número apropiado de buques, abastecerlos, amunicionarlos y estar listos, para ser dirigidos al Atlántico Sur si fuera requerido. Entretanto la infantería de marina había comenzado a ser alertada a principios de la última semana de marzo”<sup>547</sup>.

“También el 29 de marzo, el submarino nuclear *Spartan* fue destacado desde el ejercicio “Spring Train”<sup>2</sup> y su comandante recibió la orden de embarcar abastecimientos y armas en Gibraltar para ser desplegado al Atlántico Sur. Seguidamente otro submarino nuclear, el *Splendid*, recibió la orden de partir desde Faslane. Un tercer submarino nuclear, el *Conqueror*, se hizo a la mar unos días después. Todos ellos fueron abastecidos para la guerra dentro de las cuarenta y ocho horas de la orden”<sup>548</sup>.

“El 31 de marzo, el Almirante Fieldhouse recibió órdenes de efectuar preparativos encubiertos para operaciones de una Fuerza de Tareas en el Atlántico Sur. El 2 de abril, después del desembarco argentino los preparativos fueron autorizados para ser hechos públicos. El Puesto de

<sup>547</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 400-401.

<sup>548</sup> *Ibidem*.

Comando del Mayor General Moore estaba funcionando desde el 1 de abril, sus paredes estaban cubiertas con cartografía de las Islas Malvinas”<sup>549</sup>.

“El 2 de abril, los portaaviones Hermes e Invencible, el buque de asalto Fearless, dos fragatas, dos buques de desembarco logísticos, la Tercera Brigada de Infantería de Marina (3 Commando Brigade Royal Marines) y el apoyo logístico necesario, recibieron la orden de alcanzar un estado de alistamiento inmediato en los puertos del Reino Unido. El Hermes llevando el Escuadrón 826 y parte de los Escuadrones Aeronavales 846 y 821, partieron de Portsmouth el lunes 5 de abril. El Almirante Woodward, llevando su insignia en el buque de guerra Antrim, recibió la orden de hacerse a la mar desde la zona de Gibraltar para la Isla Ascensión con otros seis destructores y fragatas y con apoyo de la Real Fuerza Aérea. La insignia de comando fue transferida el día 4 de abril al Glamorgan”<sup>550</sup>.

Todos estos preparativos previos de los británicos, por mucho Mando único y coordinación, no deben dar lugar a subestimar la tremenda complejidad logística de la operación, así:

“Después del embarque del 5 de abril, todos los indicadores operacionales y de planeamiento indicaban que las condiciones para un profundo sostenimiento logístico de la Fuerza de Tareas eran mucho menores de las deseables. El Capitán de Corbeta Ivar Hellberg, comandante del Commando Logistic Regiment, fue encargado del desarrollar el concepto de sostenimiento logístico operativo para las fuerzas terrestres. Él y su Estado Mayor embarcaron a bordo del LSL Sir Lancelot. El Comodoro Clapp y su Estado Mayor, así como el grupo de mando de la 3ª Brigada, embarcaron a bordo del LPD Fearless, y fueron encargados de determinar las mejores playas o lugares de desembarco, fuerza y requerimientos de apoyo logístico, localización de buques de sostenimiento, necesidades de evacuación médica, etc., pero como el silencio de radio se había impuesto tras el embarque, la coordinación entre ambos Estados Mayores fue prácticamente imposible. Ambos Estado Mayores se encontraron planeando por su cuenta y de forma independiente”<sup>551</sup>.

Pese a dicho inconveniente que dividía a los Estados Mayores, y dificultaba la imprescindible interdependencia, otro indicador de la gran coordinación, mando único e interdependencia, es la velocidad con la que un país democrático liberal como el Reino Unido, en el que tomar una decisión como la de ir a la guerra al otro extremo del mundo debe pasar por muchos filtros (congreso, senado, votaciones, etc.), consiguió una enorme:

“Velocidad, efectividad y vigor para las decisiones de Thatcher y sus ministros. El principal responsable fue el primer Lord del Mar, Admiral Sir Henry Leach, que en la reunión de crisis del gabinete dijo que se podía acudir con una fuerza naval de inmediato y que se forzaría quebrar a la

---

<sup>549</sup> Ibídem.

<sup>550</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 402.

<sup>551</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., pp. 244-245.



Argentina, o a hacerla desistir, en contra de la opinión contraria del Ministro Nott, quien decía que se podía caer en un desastre si la Fuerza de Tareas no lograba detener a la Argentina”<sup>552</sup>.

Tanto la bibliografía anglosajona como la hispana, recalcan que:

“El Gabinete debe haber contado con la aceptación del Parlamento para movilizar los efectivos con celeridad, e indica que, a pesar de las trabas que pudieran existir desde el punto de vista político, el Gobierno decidió y ejecutó la medida con destacada y sorprendente premura, (...) así como que el gobierno británico actuó con una diligencia impropia del poder político y dispuso, el mismo día de la invasión, el envío de una Fuerza, a pesar de la carencia de planes de contingencia”<sup>553</sup>.

Si tenemos en cuenta algunas de las hipótesis mencionadas en el Estado de la Cuestión sobre que la Guerra de las Malvinas fue una “guerra provocada”, junto con la cantidad de indicadores de planificación y de generación de medios necesarios para constituir la Fuerza de Tareas que los ingleses habían previsto de antemano (de hecho se ha mencionado anteriormente que sí existían planes de contingencia británicos, y de fecha anterior a los planes argentinos), tampoco debería sorprendernos mucho la premura del gobierno conservador liberal de Thatcher.

“La situación requería que la operación se llevase a cabo con la mayor celeridad, pero naturalmente había problemas. Los buques logísticos mencionados se encontraban en mantenimiento y sus repuestos en tierra. Por la proximidad de la Semana Santa, se carecía de los siete días de preaviso necesarios para el uso de las líneas ferroviarias requeridas para el transporte de los abastecimientos a los puertos de partida. Si se pretendía ganar la guerra en una zona tan alejada debía concretarse antes de junio o enfrentarse el invierno patagónico, con una meteorología muy desfavorable para el desarrollo de las operaciones. El hecho de no conocer si el Gabinete tomaría la decisión de actuar militarmente generaba incertidumbre. Pero el Gobierno dispuso en las primeras horas del día 2 de abril el envío de una Fuerza de Tareas a pesar de la carencia de planes de contingencia”<sup>554</sup>.

Por tal motivo se resolvió que el embarque se efectuara rápidamente, respondiendo a las “máximas” necesidades previsibles, “pese a la falta de planes de contingencia y la falta de recursos”<sup>555</sup> (esta es la versión anglosajona, aunque existen y se han nombrado hechos de material ya paletizado, etc., que sugieren una previsión, interdependencia y un “estudio de apoyo operacional” iniciado previamente con un análisis de la capacidad

<sup>552</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Primera Parte). Op. cit., p. 14.

<sup>553</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 246.

<sup>554</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Segunda Parte). Op. cit., pp. 14-15.

<sup>555</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 246.

estratégica para brindar respaldo a una fuerza naval desplegada y alejada de sus bases, con la consiguiente generación de los medios necesarios para constituir la Fuerza y sostenerla durante 3 meses en operaciones). No obstante, la bibliografía anglosajona pasa por alto dichos hechos e insiste en una falta de planificación previa que obligó a sobrecargar los buques al máximo posible y lo más rápido, manteniendo después un flujo continuo de suministros cargando y enviando más barcos, lo cual fue ciertamente lo que ocurrió, aunque puede obedecer a la necesidad obligada de haber adoptado las estrategias del Arte de la Guerra de confundir al enemigo mediante una falsa apariencia (Principio 21 de las Estrategias Chinas: “Desprenderse del caparazón de la cigarra.”), o a la aplicación también del similar Principio 27: “Hacerse el tonto sin dejar de ser listo”.

El hecho real es que, en un margen tan corto de tiempo, y difícilmente igualado en otras contiendas (sobre todo al principio de las mismas) a lo largo de la historia:

“En los cuatro días siguientes, tres mil camiones depositaron la carga, en los puertos de zarpada, necesaria para desplegar con una autonomía de 30 días a la Tercera Brigada de Comandos de los Royal Marines, que sería la fuerza inicial de desembarco, por un período de 30 días y el comienzo de una gran acumulación de stocks de suministros a bordo suficiente para sostener una mayor Fuerza de Tareas durante 3 meses. Simultáneamente se inició el alistamiento de los medios necesarios para constituir la Fuerza de Tareas y sostenerla durante tres meses en operaciones. Decir que la carga fue urgente e incompleta sería una gran subestimación. Aún no habían perdido de vista la costa británica y ya los helicópteros estaban descargando suministros adicionales en sus cubiertas”<sup>556</sup>.

“Es indudable que el Gabinete debe haber contado con la aceptación del Parlamento para movilizar los efectivos con celeridad e indica que, a pesar de las trabas que pudieran existir desde el punto de vista político, el Gobierno decidió y ejecutó la media con destacada y sorprendente premura. El embarque sin demora de los abastecimientos y la modificación de los buques requisados fueron dos logros importantes. Pero esta celeridad ocultaba un futuro peligro: en el fondo de algunos buques se encontrarían desperdigados repuestos y elementos logísticos que luego causarían serias dificultades”<sup>557</sup>.

En cuanto a las unidades de Infantería de Marina británicas, habían estado efectuando ejercitaciones en Noruega, con un clima similar al de Patagonia; la 3ª Brigada de Comandos de I.M. continuaba normalmente a siete días de aviso para operaciones y comenzando a salir con licencia.

“Ya fuera debido a una política deliberada o por descuido, fue imperdonable la falla debida al hecho de no transmitir ningún tipo de advertencia a la 3ª Brigada de Comandos de I.M. Por lo menos si se hubiera alertado a algún personal clave, los cuatro días posteriores a la

---

<sup>556</sup> Ibídem.

<sup>557</sup> SANCHEZ TARRADELLAS, V.J. *La Logística*. Op. cit., p. 225.

invasión argentina podrían haber sido de gran utilidad y hubieran evitado algunos de los entuertos que se produjeron, especialmente logísticos”<sup>558</sup>.

Sin embargo, aquí sí que al menos la bibliografía británica reconoce una posible preparación y planificación previa al desembarco argentino, al mencionar que:

“Se desconoce si fue casualidad o respondió a información de inteligencia que aconsejó esta preparación. Este adiestramiento era típico de la guerra fría para los Royal Marines, pues era en esa área (Noruega) donde tenían planificado operar. El embarco se inició 48 horas después de la decisión del Gabinete de destacar efectivos. Al día siguiente, 3.500 infantes de marina y soldados de los 2do y 3er batallones de paracaidistas del ejército zarparon desde Portsmouth”<sup>559</sup>.

Asimismo, también la bibliografía británica reconoce algo que ya se ha mencionado previamente en el Estado de la Cuestión, y es que, el 1 de abril (un día antes del desembarco y reconquista argentinas):

“Elementos clave que eran vitales para el sostenimiento logístico operacional, ya habían empezado a desplegarse. Antes de que las fuerzas terrestres hubieran recibido noticias de alerta, elementos de lo que se conocería a lo largo de la guerra como la Unidad de Soporte de las Fuerzas Británicas en la Isla de Ascensión (BFSUAI en sus siglas en inglés), estaban aparentemente aterrizando en Ascensión. El BFSUAI asumió y mantuvo un rol clave en el sostenimiento logístico operativo: durante la guerra controló las operaciones de relleno de productos logísticos en la isla Ascensión, el primer destino de la Task Force en su ruta hacia el Atlántico Sur”<sup>560</sup>.

Todo un claro ejemplo de correcta y previsor interdependencia logístico-operativa.

Uno de los grandes errores en la planificación británica fue creer que se podía ganar la batalla aérea contra Argentina antes del desembarco, sin embargo la Fuerza Aérea Argentina reservó precisamente su esfuerzo principal para efectuar ataques a la Fuerza de Tareas Anfibia.

“Esto era evidente porque el Grupo de Batalla de Portaaviones no podía ganar la guerra, si bien la podía perder en una tarde si no la conducía correctamente. Salvo que se montaran raids aéreos contra las bases en territorio continental argentino, lo que era entendible como políticamente inaceptable, no se podía ganar la batalla aérea antes de realizar la operación anfibia. Todo hubiera sido mucho más claro si el concepto de que la operación se llevaría a cabo de todos modos se hubiese planteado desde el principio; ya que obviamente esta era la intención. Con preaviso, Thompson, quien era perfectamente capaz de realizar esto por su cuenta, también se hubiera asegurado que los planes logísticos previeran una

<sup>558</sup> Ibídem.

<sup>559</sup> Ibídem.

<sup>560</sup> Ibídem.

descarga en la playa al arribar, lo que en realidad fue lo que sucedió. La operación hubiese estado mejor conducida si hubiera habido más franqueza desde el principio. Esto hubiese permitido una discusión más amplia del problema con el Comando en Northwood en el transcurso de la cual, entre otras cosas, hubiese quedado claro que una descarga comprometería todos los medios para el movimiento buque a costa durante varios días, impidiendo cualquier movimiento táctico más allá de la cabeza de playa y por lo tanto, evitando las subsecuentes discusiones recriminatorias a través de las comunicaciones por satélite. Expresándose con franqueza se hubieran evitado malos entendidos acerca de la rapidez con que entrarían en acción las estaciones de fuego de los Rapier. Exactamente fue esta situación, entre otras, la que reclamaba un comando superior adelantado, junto a los tres grupos de tareas”<sup>561</sup>.

“Por lo que respecta al Reino Unido, aunque el Gobierno británico se abstuvo, como en la crisis de Suez, de hacer una declaración de guerra formal, tomó la enérgica decisión de enviar un considerable destacamento de fuerzas, con objeto de recuperar las islas. La estrategia estaba bien definida y se actuó con prontitud. El objetivo político de recuperar las islas había de conseguirse, si preciso fuere, por mediación de la fuerza de las armas. Se desencadena todo un proceso logístico de preparación de la batalla, que va desde el aprovisionamiento de la Flota al acondicionamiento de la base militar de la Isla Ascensión, que no se encontraba en situación de soportar el tráfico elevado que se produciría. De carácter logístico son también las medidas de embargo de exportaciones decretadas, hasta el punto que un equipo de técnicos del Exocet que había de marchar a Argentina no llegó a salir de Francia.

Otra serie de acciones logísticas más directas fueron orientadas a conseguir un transporte de tropas en las mejores condiciones. La rapidez en la requisa y acondicionamiento de transportes civiles con fines militares, como el transatlántico de pasajeros “Camberra” son un claro ejemplo de previsión y puntual ejecución en tal sentido. Impresiona también la recogida de toda la masa de información necesaria para la operación, información que puede aparecer por los cauces más extraños”<sup>562</sup>.

“Hasta ese momento no se había asignado la misión y fue un rompedero de cabeza el problema de traducir intenciones políticas en acción militar, cosa que habría de continuar hasta bastante después del desembarco el 21 de mayo. No había planes elaborados que tuvieran en cuenta la posibilidad de tener que retomar las Islas Malvinas o algo similar, después de su ocupación por la Argentina (aunque fuentes argentinas ya hemos visto que insisten en lo contrario). Un plan de contingencia es útil porque si bien no brinda a los planificadores todos los datos necesarios, cuando llega la emergencia resulta más rápido adaptar un plan existente que hacer uno comenzando por el borrador. Esto se aplica especialmente cuando el tiempo es breve, tal como era el caso de la 3ª Brigada de Comandos de I.M., cuyos miembros claves del EM no regresaron de Dinamarca hasta la tarde del 2 de abril. A falta de algo mejor se usó como

---

<sup>561</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., p. 225.

<sup>562</sup> MAYORAL DÁVALOS, Diego. *Guerra en las Malvinas*. Op. cit., p. 127.

guía en el planeamiento el plan de refuerzo del Norte de Noruega para tiempo de tensión. Pero a medida que se agregaban unidades al orden de batalla de la 3ª Brigada de Comandos de la I.M., surgió la necesidad de más buques de los que en principio habían sido asignados por el Cuartel General de la Flota”<sup>563</sup>.

En cuanto a la previsión logística en tiempo de paz, destacar que:

“También estaba el tema de la Reserva de Mantenimiento de Guerra, el combustible, munición, víveres y repuestos necesarios para abastecer la Brigada en el combate. Esto alcanzaba a 9.000 toneladas. Pero la Brigada no era la única unidad que tenía que cargar. La Marina y la Fuerza Aérea también necesitaban efectos a ser trasladados desde varios depósitos ubicados en distintos puntos del Reino Unido. Con la Reserva de Mantenimiento de Guerra, esto alcanzaba a 1.200 toneladas de combustibles y lubricantes, 8.260 toneladas de munición y 3.880 toneladas de armamentos (todo tipo de efectos, incluyendo repuestos). Muchas de estas cosas fueron cargadas dentro de las primeras 72 horas. Debido a que el traslado de los efectos se hizo durante el fin de semana y con poco preaviso, el transporte no se pudo completar mediante los ferrocarriles británicos, como estaba previsto en el plan de contingencia de Noruega del Norte. La carga se transportó por carretera usando prácticamente todas las Unidades de Transporte Regular del Ejército basadas en el Reino Unido, así como también algunas de las Unidades de Transporte Territorial del Ejército convocadas al servicio. Los operadores comerciales también proveyeron una parte sustancial del transporte. Durante este período una unidad cubrió más de 510.000 millas, cumplió 293 tareas con 1.231 vehículos, trasladó más de 15.000 toneladas de materiales y consumió 249.000 litros de combustible. En las primeras ochenta horas había sido embarcado el total de 30 días de la Reserva de Mantenimiento de Guerra con toda clase de efectos de la carga prescrita, consistente en dos días de munición y cinco días de raciones para la 3ª Brigada de Comandos de I.M. Por una desafortunada coincidencia, la crisis encontró al buque de abastecimientos de la Flota Auxiliar que estaba permanentemente cargado con la Reserva de Mantenimiento de Guerra para un Comando, en el proceso de descargar a fin de rotar los efectos, un hecho que ocurre solamente una vez cada cuatro años”<sup>564</sup>.

“El rápido despliegue y carga inició el cordón de abastecimiento en ruta hacia el Atlántico Sur. Para mantener este cordón con un continuo flujo de abastecimientos, y para compensar las tres semanas mínimas requeridas para navegar hasta el Atlántico Sur, era necesario cargar y enviar numerosos buques de soporte en las siguientes semanas de forma regular. Para lograr esto se requerían más buques que los que el Ministerio de Defensa disponía. En consecuencia, numerosos buques mercantes y civiles fueron requisados para el esfuerzo de guerra. Estos buques fueron sometidos a modificaciones para uso militar en un tiempo milagrosamente rápido. El Canberra, por ejemplo, acababa de regresar a Inglaterra de un crucero de 96 días. En 60 horas los trabajadores habían

<sup>563</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Primera Parte). Op. cit., p. 14.

<sup>564</sup> *Ibidem*.

completado substanciales modificaciones para proveer las necesidades militares. El tiempo de requisita-conversión de estos buques fue uno de los más impresionantes logros de la guerra, el tiempo medio de conversión de mercantes fue de 72 horas para el 95% del trabajo requerido. En total, cerca de 50 buques civiles se incorporaron a la Task Force para aumentar a la Royal Fleet Auxiliary y otros buques de apoyo, proveyendo un total de 70 buques de apoyo para mantener aproximadamente cuarenta buques de guerra, aviones embarcados, y una fuerza de desembarco de 10.000 hombres”<sup>565</sup>.

Este escaso período de tiempo para modificar buques civiles a los fines militares es un indicador, dado lo complejo del problema, la cantidad de buques a transformar y la escasez de ejemplos semejantes en la historia, y menos en la Edad Contemporánea, donde el grado de tecnología es ya elevado y la “fricción” de la guerra impide lograr tiempos así, de que al menos los planes de transformación debían estar previstos de antemano, lo cual habla muy bien de la previsión logística británica.

“Muchos buques debieron reacomodar su carga en navegación o en la isla Ascensión. Mucha munición se cargó en el nivel inferior de las bodegas cuando se hubiera deseado tenerla en el nivel superior. También constituyó un problema el cumplimiento de ciertos requisitos legales: 5.000 latas de carburante que se creían llenas de gasolina llegaron vacías porque el Ministerio de Comercio británico se había negado a permitir que fueran embarcadas llevando combustible”<sup>566</sup>.

Este es un indicador negativo en cuanto a la interdependencia británica, ya que denota poco contacto entre Ministerios y una puesta en común con vistas al objetivo final de lograr el éxito en la guerra.

### **Mando, coordinación única e Interdependencia argentinos**

Si los británicos tenían fallas en su nivel de Mando, coordinación e interdependencia, amén de una falta de franqueza en cuanto al dominio aéreo en las operaciones, y pagarán gravemente la velocidad y falta de previsión en las cargas de medios de todo tipo en sus buques; a nivel argentino, pillados a contrapie por la reacción tan veloz y poderosa del Reino Unido, los errores que ya se detectaron en el criterio anterior de Organización Militar Logística, van a multiplicarse de forma exponencial. Valga como ejemplo inicial de lo que será una tónica general, lo que nos narra el ya mencionado Almirante estadounidense Harry Train:

“Yo no trato la Operación Rosario en este estudio porque fue impecable. Los eventos que vienen a continuación y la falta de un planeamiento militar conceptual para el desarrollo posterior son de interés para mis alumnos:

---

<sup>565</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 249.

<sup>566</sup> SANCHEZ TARRADELLAS, V.J. *La Logística*. Op. cit., pp. 227-228.

1.º- En la tarde del 2 de abril, la Fuerza Aérea Argentina en Malvinas, negó autorización para aterrizar a un F28 que conducía al comandante de la aviación naval. El avión finalmente aterrizó luego de una espera de 45 minutos.

2.º- La Fuerza Aérea Argentina solicitó el 2 de abril que el Estado Mayor Conjunto hiciera transportar inmediatamente por mar a las Islas planchas de aluminio para alargar la pista y ampliar la playa de estacionamiento para aviones en operación.

Y así comienza la historia de las dificultades argentinas para efectivizar la cooperación entre sus Fuerzas Armadas. El incidente de la autorización para que aterrizara el comandante de la aviación naval en Puerto Argentino, marcó el comienzo de lo que luego se convertiría en un serio problema<sup>567</sup>.

La seria ruptura del principio de Mando Único y del de interdependencia se evidencia también en las siguientes decisiones<sup>568</sup>:

- La responsabilidad de asegurar el sostén logístico de las islas recayó en el Estado Mayor Conjunto (EMCO) y en el Comando Aéreo Estratégico (CAE), ambos ajenos al Comando del Atlántico Sur (COATLANSUR).
- La Fuerza Aérea no dependía del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), ninguna operación que afectaba al TOAS era concertada o acordada.
- No había plan alternativo en caso de que el CAE no pudiera cumplir con la tarea asignada en el plan esquemático (recordemos que no había plan ni planificación para más allá del 5 de abril, al no esperarse un conflicto armado sino una mediación burocrática de los EE.UU. como mediadores en las rondas de negociaciones a tener hipotéticamente lugar), lo cual significa que no se había planificado la logística en absoluto.
- Hubo improvisaciones logísticas al no haber un Comando Logístico Centralizado. La falta de centralización de los medios logísticos en el TOAS impidió el correcto encaminamiento de los requerimientos, a fin de lograr una uniformidad en el tipo, economía en la cantidad durante la Obtención de los medios y un aprovechamiento integral de los medios de transporte para la Distribución y envío al TOAS.
- A nivel Armada no se conformó un Organismo Centralizador, que basado en los requerimientos, envíos y cantidad de personal consumidor pudiera calcular stock remanentes y proyectar envíos futuros. Se limitó a la función de abastecedor.

<sup>567</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. Op. cit., p. 17.

<sup>568</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

- La carencia de un Concepto de la Operación, previo al desplazamiento al TOAS, no permite la elaboración de un Plan Logístico Contribuyente, si bien en los niveles más bajos, podrán cumplirse algunas de las etapas correspondientes. Esta carencia incluye los datos más básicos logísticos como la capacidad o limitaciones de la infraestructura y/o infraestructura portuaria, así como una falta de previsión en el adecuamiento de la Marina Mercante argentina.
- La DENAC estableció que la logística militar fuera responsabilidad de cada fuerza, siendo éste documento el único que menciona este aspecto. Cada fuerza debió atender su propia logística, teniendo el Comandante del TOAS posibilidad de coordinación de esfuerzos.
- El secreto impuesto impedía conocer los requerimientos de personal, amén de los requerimientos logísticos y el preaviso a las unidades combatientes y de apoyo logístico.

De hecho:

“El Estado Mayor General del Ejército no tomó parte de esta tarea. El secreto impuesto a la operación inicial por parte de la conducción estratégica nacional mantuvo el EMGE apartado de todo planeamiento operacional o logístico, a pesar de que el equipo de trabajo lo había requerido a la Conducción Superior. Ello llevó en la fase siguiente al empleo de tropas y abastecimientos sin una planificación mínima adecuada, lo que no es superado posteriormente. El general norteamericano Walters pudo enterarse entre el 9 y el 11 de abril que “apenas dos de los doce generales de división tenían noticias de la invasión antes que se produjera”. El libro “Una cara de la moneda” expresa que en el ambiente argentino había dudas con casi todo lo referente a la operación, su calendario, consecuencias posteriores y el motivo que existía para llevarla a cabo, deduciendo que la secuencia de acontecimientos no revela una planificación cuidadosa. Para mayor complejidad, la inteligencia norteamericana continuaba aportando datos al agregado naval inglés en Buenos Aires”<sup>569</sup>.

Ante semejante enumeración de vulnerabilidades e incumplimientos de las leyes fundamentales de la logística militar relacionadas en el Estado de la Cuestión, podemos comprobar que el principio de Interdependencia no se cumplió al no existir un planeamiento paralelo logístico con respecto al estratégico, estratégico operacional y táctico. Tampoco se cumplió con la principal cualidad de un logístico: la previsión, ya que no hubo planes contribuyentes al plan esquemático. Asimismo, la necesaria simplicidad que debe acompañar a toda estructura y planificación guerrera fue totalmente ignorada merced a la complejidad del apoyo logístico implementado, al existir organismos paralelos, no dependientes del Comandante del Teatro de Operaciones. Decir también finalmente que los intentos de logística argentina, a partir de esta situación, no es que denoten una flexibilidad en la estructura y en los principios, sino que fueron pura y simple improvisación.

---

<sup>569</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 403.



De sencillamente demoledor podemos calificar el Memorandum que, tan solo unos días después del final de la guerra, elaboró la Fuerza Aérea argentina, en la que relaciona los siguientes errores doctrinales en cuanto a los subcriterios que estamos analizando<sup>570</sup>:

1. Accionar en el planeamiento conjunto. Diferencias. Problemas consecuentes.
  - A nivel Comando FAS no existió ningún tipo de planeamiento conjunto, por tratarse el mismo, en su formación para esta circunstancia, de un comando específico y por lo tanto autónomo.
  - Hubo sí, aspectos de coordinación con el COATLANSUR y el TOAS que debieron ser afrontados en un nivel de desventaja por diversos motivos, a saber<sup>571</sup>:
    - o Plan 1/82 del COATLANSUR. Este Plan no fue coordinado con el FAS y llega a su poder luego de haber sido refrendado por el Componente Aéreo asignado al mismo. Adolecía de graves defectos doctrinarios que significaban un avance sobre responsabilidades propias de la Fuerza Aérea y además provocaban trastornos operativos de importancia, afectando principalmente el reconocimiento y verificación de unidades propias tanto aéreas como navales, complicados sistemas de enlaces radioeléctricos poco fluidos y poco aptos para uso aeronáutica, una significativa interferencia y desconocimiento de medidas ya adoptadas y puestas en vigencia por el Comando de la FAS y que a esa fecha ya se utilizaban. Por esta causa y los inconvenientes que originaría el cambio de Código ya en uso, en conocimiento de las Unidades Aéreas, no fue aceptado por la FAS, coordinándose posteriormente aspectos relativos exclusivamente a comunicaciones, con lo que se llegó, más que a una situación de confusión lógica, a una transición compatibilizada. No se tocaron aspectos doctrinarios operativos incluidos como responsabilidad aeronaval y que son propios de Fuerza Aérea (Ej.: Apoyo Aéreo Directo a Und. terrestres, Búsqueda y Rescate, Exploración y Reconocimiento, etc.).
    - o Jerarquía. El desnivel jerárquico entre el Cte. FAS y el COATLANSUR/Cte TOS no constituyó una situación ideal que permita el trato igualitario, estableciendo una diferencia que obliga a transformar una exigencia lógica en una solicitud manejada con firmeza pero con inevitable distancia jerárquica.
    - o Distancia Intercomandos. Si bien, ante las dificultades generadas, el COATLANSUR se instaló en CRV y posteriormente se llegó,

<sup>570</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

<sup>571</sup> *Ibidem*.

durante el desarrollo de las operaciones, a la constitución del CEOPECON, en la realidad el EM del COATLANSUR seguía funcionando en PTO. BELGRANO, lo que no posibilitaba una relación fluida entre ambos EGMM (naval y aéreo). No sucede lo mismo con el TOS por la proximidad de ambos comandos y el intercambio de oficiales de enlace con un constante flujo de requerimientos y consultas a través de los mismos. Todos estos cambios de situación orgánica evidencian graves defectos doctrinarios no respetados y problemas de asignación de responsabilidades a Comandos no aptos para ejecutarlos, todo ello durante el desarrollo de la guerra.

## 2. Operaciones conjuntas. Medios-coordinaciones-falencias-problemas derivados.

Sólo hubo operaciones conjuntas con Armada. Antes de iniciarse las Operaciones reales, se realizaron ejercicios de ADN con la flota, de las cuales solo una realizada al destructor SSMA. TRINIDAD fue exitosa, dado que el resto adolecía de desencuentros producto de posiciones falsas o maniobras evasivas no pertenecientes a la práctica coordinada previamente. Incluso, en la práctica hecha con la SSMA. TRINIDAD, los aviones fueron detectados en vuelo rasante a solo 7 MN de la misma. Consultados los "oficiales de enlace", asesoraron que eso era debido a fallas electrónicas del destructor y con profusión de gráficos "demostraron" que tal tipo de buque era "invulnerable" a los ataques aéreos. Eso transmitido a los pilotos creó una psicosis que solo pudo erradicarse en la realidad.

Como conclusión general podemos deducir que:

"El accionar de las tres FF/AA permite establecer como conclusión que existen tres Fuerzas totalmente diferentes, en cuanto a su concepción y estrategias referidas al trabajo conjunto. No hubo planificación ni acción conjunta en el Conflicto MALVINAS ni vocación para hacerlo a pesar del esfuerzo de la FAA. No hay vocación de trabajo conjunto en Ejército y Armada. Sí la hay en FAA por haber tomado conciencia de sus limitaciones"<sup>572</sup>.

Para finalizar, podemos concluir también que, dada la prácticamente nula interdependencia, así como la creación de nuevas estructuras y demarcaciones geográficas para la inminente guerra, favoreció la excesiva proliferación de Planes Contribuyentes (cada "Reino de Taifa" estableció sus órdenes y contraórdenes sin contar con los otros ejércitos o zonas de demarcación del conflicto). Así, en un principio el COMIL, por Acta NI 5 de fecha 30-MAR-82, resolvió designar como Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (COATLANSUR) al Comandante de Operaciones Navales, Vicealmirante Juan José Lombardo, ya que analizadas las

---

<sup>572</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

capacidades del enemigo después del día D+5, se obtuvo como conclusión que las amenazas serían fundamentalmente navales y se empeñaría en la operación el grueso del Poder Naval propio. Sin embargo, en el Acta N° 8 del COMIL del 03-ABR-82 se resolvió determinar los refuerzos necesarios para enviar a Malvinas (Este último inciso señala ya la intención de reforzar las Islas, contrariando así lo establecido en la planificación previa). Finalmente, el día 06-ABR-82, por Acta N° 9 del COMIL, se resolvió, entre otros temas, desactivar el Teatro de Operaciones Malvinas y crear el Teatro de Operaciones Atlántico Sur, a partir del día 07-ABR. (para una mejor comprensión de la superposición de los Teatros de Operaciones que implementaron las Fuerzas Armadas argentinas durante el conflicto ver figura 7.35 anterior o 7.47 siguiente).

En lo que a la logística se refiere, el Plan Esquemático 1/82 del Teatro de Operaciones Atlántico Sur, consideró que:

“El apoyo logístico es responsabilidad de cada Agrupación Componente de M., correspondiendo al Comando del Teatro de operaciones Atlántico Sur la COORDINACIÓN a través del Comandante Militar Malvinas, debiendo destacarse que la emisión de este plan produjo un expediente de fecha 19-ABR-82 del Comando Aéreo Estratégico al Estado Mayor Conjunto, en el cual se puntualizaran una serie de observaciones a su contenido, entre éstas:

- a) La no inclusión de Operaciones Aéreas Tácticas entre las tareas asignadas al Componente Aéreo Malvinas.
- b) Instrucción de coordinación y limitaciones de responsabilidades en tareas de sostén logístico. El problema logístico fue considerado con demasiada ligereza, tratándose de un problema complejo, especialmente para la Agrupación Ejército. El comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur no conoció con exactitud los medios de que dispondría para la defensa de las Islas.
- c) Consideración a ciertas medidas de Comando y coordinación de jurisdicciones que no contemplaban el accionar de otro Comando Operativo<sup>573</sup> (es decir, cada ejército y/o jurisdicción planificaba por su cuenta, sin tener en cuenta las aportaciones o conocimientos de otras fuerzas, por ejemplo la no inclusión en el distribuidor del Plan al Comando Aéreo de Defensa Conjunto pese a sus responsabilidades.) No contemplaron algunos aspectos del accionar conjunto lo cual provocó inconvenientes.
- d) Mantuvo bajo control del Componente Naval Malvinas medios aeronavales (Aviones Macchi MB-339 y Mentor T-34C) que, según los principios de asignación homogénea y racionalización del material debieron ser puestos junto a otros medios aéreos bajo un Comando unificado.

<sup>573</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

También se emitió por la Fuerza Aérea Sur (FAS), el Plan de Operaciones Esquemático 1/82 de la FAS el día 16-ABR-82, como contribuyente del plan del Comando Aéreo Estratégico (CAE), que comprendía, a nivel logístico-operativo:

“Un supuesto por el que las operaciones aéreas tendrían una duración máxima de 8 días de operación sostenida y un contexto general previsiones logísticas de 60 días”<sup>574</sup>.

Destacar que, pese a tanta Acta y Planificación independiente, no se efectuó el “Plan Contribuyente de la Guarnición Militar Malvinas”, algo que:

“El CTOAS, como comando superior, debió supervisar y exigir la emisión de dicho plan contribuyente, el cual era necesario para regular y fijar las actividades conjuntas de cada uno de los tres componentes asignados en la Gobernación Militar Malvinas. Esta omisión influyó en la acción operacional de las fuerzas destacadas a las órdenes del Comandante Militar Malvinas, ya que, si bien las autoridades que visitaron la Gobernación Militar Malvinas fueron impuestas de la situación de la defensa, ésta se hallaba referida principalmente al aspecto terrestre de las operaciones, y no establecía relaciones de comando y coordinación, en detalle y normalmente para la acción de los componentes dependientes del Comandante Militar Malvinas”<sup>575</sup>.

Por si fuera poco, las Directivas argentinas para la acción:

“Derivaban de la errónea esperanza mantenida por la Junta de obtener una solución diplomática. La directiva para la ocupación de las Malvinas el 2 de abril establecía “no derramar sangre británica ni dañar propiedad británica”. Entre el 2 y el 30 de abril, las directivas fueron “hacer fuego sólo si se es atacado”. Cuando los comandantes operativos fueron observados por la Junta por haber dado órdenes que violaban esta directiva, esas órdenes fueron anuladas”<sup>576</sup>.

Además, e incidiendo en lo que comentábamos del Principio 30 de las estrategias chinas (“Hacer que el anfitrión y el invitado intercambien sus sitios.”), en la orden de operaciones de las fuerzas aéreas y navales argentinas, los buques logísticos ingleses tenían la última prioridad, cuando era obvio que representaban su talón de Aquiles más sobresaliente y vulnerable.

---

<sup>574</sup> *Ibídem.*

<sup>575</sup> *Ibídem.*

<sup>576</sup> MAYORAL DÁVALOS, Diego. *Guerra en las Malvinas*. Op. cit., pp. 128-129.

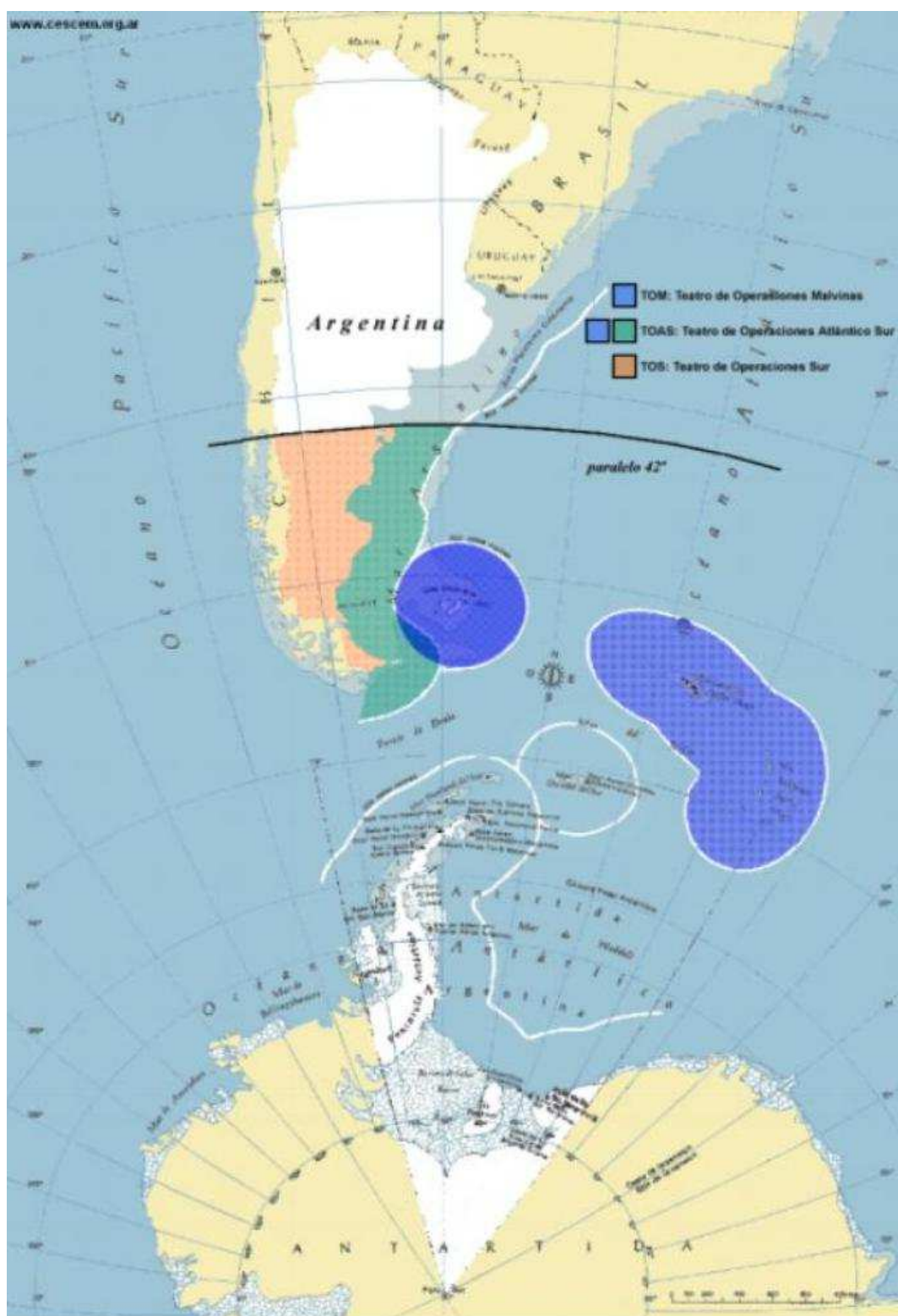


**Figura 7.47:** Relación de los Teatros de Operaciones que implementaron las Fuerzas Armadas argentinas durante el conflicto. **Fuente:** *Acerca de las pensiones para ex combatientes de Malvinas*<sup>577</sup>.

<sup>577</sup> *Acerca de las pensiones para ex combatientes de Malvinas. Op. cit.*

### 7.4.1.2. Despliegue y combate

En este subcriterio, vamos a tratar de medir el % de esfuerzo bélico y logístico que cada ejército contendiente ha dedicado de todo su potencial ofensivo a la campaña de Malvinas. Para ello usaremos las siguientes figuras (numeradas del 7.48 al 7.55) que especifican en alcance y profundidad todos los medios terrestres, navales y aéreos utilizados durante la contienda; figuras a las que haremos los oportunos comentarios y análisis.

#### Despliegue y combate británico

En las siguientes figuras vamos a enumerar en alcance y profundidad la composición de la Task Force 317 británica, a los efectos de determinar después el esfuerzo bélico y logístico británico.

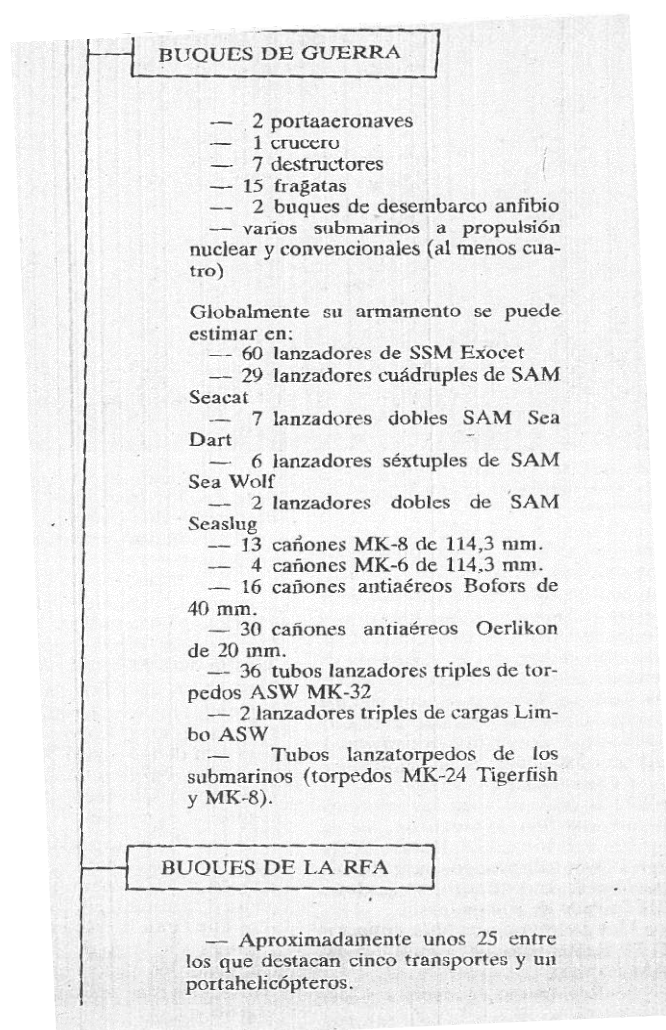


**Figura 7.48:** Composición completa de la Task Force británica (I). **Fuente:** BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*<sup>578</sup>.

<sup>578</sup> BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*. Op. cit., p. 32.

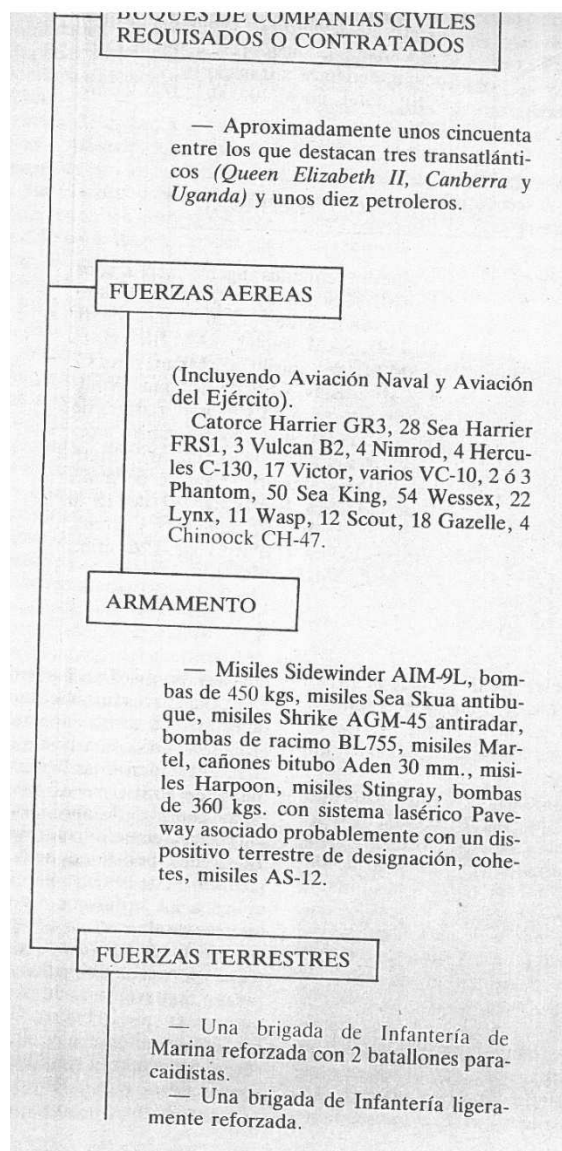


**Figura 7.49:** Composición completa de la Task Force británica (II). **Fuente:** BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*<sup>579</sup>.

<sup>579</sup> BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*. Op. cit., p. 31.

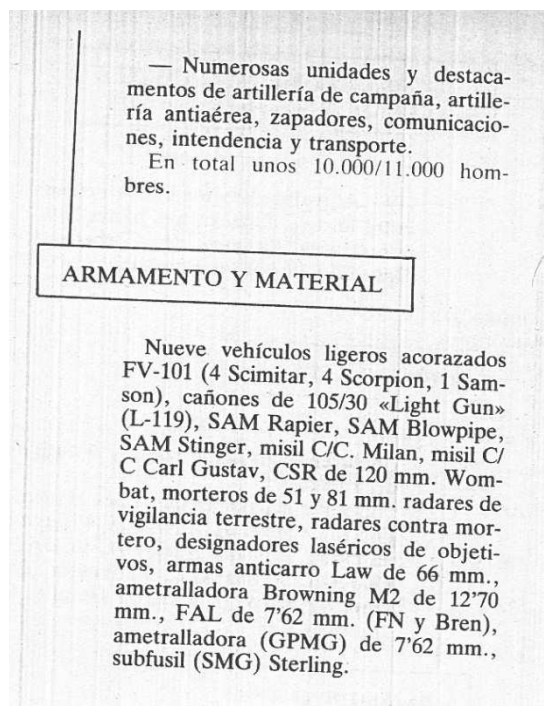


**Figura 7.50:** Composición completa de la Task Force británica (III). **Fuente:** BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*<sup>580</sup>.

Como podemos comprobar en las figuras precedentes, la Armada británica organizó una inmensa Fuerza de Tareas, compuesta por buques procedentes de tres grupos principales:

1. Buques de guerra.

Unos 25 buques de guerra.

2. La Flota Auxiliar (British Royal Fleet Auxiliary, RFA).

“Su aporte fue vital porque la Flota no puede operar sin ella. Mantuvo entre 22 y 27 barcos en la zona. Integrada por tripulantes civiles, está especializada en reabastecimientos en el mar. Su insignia es la “Bandera azul”. La RFA reabastece combustible, agua y armamento (munición) a buques y aeronaves. La mayoría permite la operación con helicópteros en sus plataformas (una o dos por barco). Algunos buques incluyeron helicópteros embarcados. Separadamente, la flota auxiliar dispone para puertos, del servicio marítimo auxiliar con 400 tripulantes civiles (en las bases navales)”<sup>581</sup>.

<sup>580</sup> BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*. Op. cit., p. 32.

<sup>581</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Primera Parte). Op. cit., p. 16.



### 3. La Marina Mercante.

Los argentinos no tuvieron en cuenta a la hora de evaluar la capacidad de reacción militar británica a la complementación de su flota auxiliar con barcos mercantes con una capacidad de transporte de 500.000 TN grt, equivalente, en cuanto a volumen de carga, a la de doce Panamax<sup>582</sup>.

Se recurrió a 40 barcos mercantes rumbo al Atlántico Sur, que complementó a la Real Flota Auxiliar de Gran Bretaña. Sin este refuerzo hubiese sido imposible satisfacer los requerimientos logísticos.

“Estos buques mercantes debieron ser modificados para satisfacer los requerimientos operativos de tiempo de guerra, en concreto:

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

Los 40 barcos mencionados fueron reforzados por: Scotch Eagle 33.000 grt C Tanque, British Enterprise III 1.600 grt C Tanque, Stena Inspector 6.100 grt C Taller, Astromer 27.000 grt R Transporte, cubierta y taller de helicópteros, Laertes 11.800 grt R, Avelona 9.800 grt C Frigorífico, St. Helena 3.100 grt R Apoyo minadores<sup>583</sup>.

Estas cifras varían teniendo en cuenta las fuentes, así:

“La expedición comprendía, en principio (según el Almirante Fieldhouse), 33 buques de guerra de superficie, seis submarinos, 5 barreminas, 22 buques de la flota Real Auxiliar, dos buques del Servicio Auxiliar Marítimo Real y 45 buques mercantes requisados. El informe del Ministro de Defensa habla de más de 110 buques, de los cuales eran 44 navíos de guerra y un total de 28.000 hombres entre tripulaciones y tropas de desembarco. También indica el Ministerio de Defensa Británico en su libro “Lecciones de las Malvinas”, que se transportaron, solamente en buques mercantes 9.000 soldados, 100.000 toneladas de carga, 400.000 toneladas de combustibles y 95 aeronaves. La rápida implementación de planes de contingencia existentes para el uso de buques mercantes en apoyo de las Fuerzas fue uno de los mayores éxitos de la Campaña<sup>584</sup>.

“Se emplearon, según informes de investigadores privados, un mínimo de 44 buques de guerra, 27 de la Real Flota Auxiliar (RFA) y 58 buques mercantes contratados o requisados. También al Norte de la zona de operaciones se emplearon buques suecos, canadienses, noruegos y de Bermudas, que elevan la cifra de barcos utilizados para el esfuerzo bélico contra la Argentina. Se colocaron plataformas para despegue de helicópteros en 19 naves, y 58 buques fueron provistos con equipos de reabastecimiento de combustible en alta mar. Otras modificaciones

<sup>582</sup> Ibídem.

<sup>583</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 410-411.

<sup>584</sup> Ibídem.

consistieron en instalaciones de comunicaciones satelitarias y sistemas de comunicaciones navales. Muchos de los buques recibieron artillería antiaérea de 40 y 20 mm. La requisición, contratación y armado de buques mercantes se aceleró en razón de la existencia de planes de contingencia de la OTAN para su movilización y empleo inmediato. Además la crisis económica mostraba que había mucha bodega y personal de mar sin ocupación y el gobierno les proporcionó contratos con paga adicional. Debe tenerse en cuenta que había 3 portacontenedores con capacidad de vuelo de Harrier y Sea Harrier: el American Causeway, el American Converger y el Astronomer, que trabajaron en estrecha cooperación con los portaaviones. Estos datos de origen privado arrojan cifras superiores a las reconocidas en los informes oficiales. Cabe agregar que el gobierno de Portugal brindó el más amplio apoyo de puertos a la Operación Corporate<sup>585</sup>.

Si utilizamos estos últimos datos, lo que nos interesa son los siguientes porcentajes y ratios:

- Los 28.000 hombres movilizados por los británicos entre tripulaciones y tropas de desembarco (estas últimas alcanzando la cifra de unos 10.000 hombres), corresponden a un 8,14% del recurso de personal movilizado (contando a las tripulaciones), y de un 2,9% del personal total militar que formaba las Fuerzas Armadas británicas.
- De un total de 129 buques, el 34% correspondía a buques de guerra, y el restante 66% a buques de apoyo logístico, tanto de la RFA como Mercantes requisados y acondicionados, lo que da una idea del inmenso esfuerzo logístico británico, ya que a cada buque de guerra le correspondían dos buques logísticos.
- Asimismo, esos 44 buques de guerra corresponden a un 33% del total de buques de guerra con que contaba el Reino Unido (según los datos extraídos de la figura 7.2, criterio "Sector Cuaternario"), ya que, aunque eran los principales con los que contaban los ingleses, se debe recordar que debían atender también a las demandas de la OTAN y de su defensa nacional.
- En cuanto al porcentaje de aviación utilizado en el esfuerzo bélico, podemos decir (según la figura 7.49 anterior) que los británicos usaron unos 73 aviones de combate de distintos tipos, y unos 171 helicópteros, lo que corresponde respectivamente a un 6,66% del total de aviones de todos los tipos disponibles (según los datos extraídos de la figura 7.2, criterio "Sector Cuaternario"), y a un 17,60% del total de helicópteros de todos los tipos disponibles (destacando así la importancia del helicóptero en el tipo de guerra aeronaval en tiempos de la guerra fría, según las doctrinas más modernas de la OTAN).

"En la Isla Ascensión, además, había una agrupación de tropas de Ejército para apoyo, constituida por elementos de los 22 y 28

---

<sup>585</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 410-411.

Regimientos de Ingenieros, elementos de la Fuerza de Trabajos Militares, un destacamento del 30 Regimiento de Control de Puertos de Ingenieros, un destacamento del 30 Regimiento de Comunicaciones, el 47 Escuadrón de Despacho Aéreo de Transportes, un destacamento del 4º Depósito de Combustibles, un destacamento de la 49ª Compañía de Reparaciones, y fracciones logísticas menores. En la isla operó la llamada “Radio del Atlántico Sur” que no sirvió para quebrantar la voluntad de lucha de los argentinos”<sup>586</sup>.

Las distancias en que tuvo que desarrollarse la acción británica dan una idea de las demandas logísticas, tanto inglesas como de sus apoyos de la Comunidad Británica de Naciones y de los Estados Unidos (ver figura 7.51 siguiente):

| DESDE                            | HASTA                    | MILLAS NAUTICAS | KILOMETROS |
|----------------------------------|--------------------------|-----------------|------------|
| Gran Bretaña                     | Islas Malvinas           | 6378            | 11.812     |
| Freetown<br>(Sierra Leona)       | Islas Malvinas           | 4160            | 7704       |
| Gran Bretaña                     | Isla Ascensión           | 3718            | 6886       |
| Freetown<br>(Sierra Leona)       | Isla Ascensión           | 1022            | 1893       |
| Isla Ascensión                   | Islas Malvinas           | 3300            | 6112       |
| Gran Bretaña                     | Islas Georgias del Sur   | 6580            | 12.186     |
| Isla Ascensión                   | Islas Georgias del Sur   | 3000            | 5556       |
| Isla Gough<br>(Tristán da Cunha) | Límite Zona de Exclusión | 1960            | 3630       |
| Isla Gough<br>(Tristan da Cunha) | Islas Malvinas           | 2150            | 3982       |
| Islas Georgias del Sur           | Islas Malvinas           | 780             | 1445       |

**Figura 7.51:** Principales distancias hasta Malvinas desde territorios británicos. **Fuente:** LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*<sup>587</sup>.

Para una mayor comprensión del esfuerzo naval y de las dimensiones, armamento y desplazamiento de la Task Force 317 ver la siguiente figura 7.52:

<sup>586</sup> Ibídem.

<sup>587</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 275.

| <b>Nave</b>                                   | <b>Toneladas</b> | <b>Tripulantes</b> | <b>Armamento</b>                                                                                                                                                                           | <b>Veloc (nudos)</b> |
|-----------------------------------------------|------------------|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| <b>Invencible (dañado)</b>                    | <b>19810</b>     | <b>1000</b>        | <b>2 SAM Sea Dart</b><br><b>10 Sea Harrier</b><br><b>15 Sea King</b><br><b>Helicópteros Lynx</b><br><b>(defensa Antisubmarina)</b>                                                         | <b>28</b>            |
| <b>Cruceros Tipo 82 Bristol</b>               | <b>7100</b>      | <b>407</b>         | <b>2 SAM Sea Dart</b><br><b>1 Ikara Antisubmarino</b><br><b>1 cañón 115 mm.</b><br><b>2 cañones 20 mm.</b><br><b>1 helicóptero Wasp</b>                                                    | <b>29</b>            |
| <b>Clase County</b><br><b>Antrim (dañado)</b> | <b>6200</b>      | <b>471</b>         | <b>4 Exocet MM 38</b><br><b>2 SAM Seasing</b><br><b>2 SAM Seacat (cuádruples)</b><br><b>2 cañones 115 mm</b><br><b>1 helicóptero Wessex</b>                                                |                      |
| <b>Glamorgan (dañado)</b>                     | <b>6200</b>      | <b>4471</b>        | <b>4 Exocet MM 38</b><br><b>2 SAM Seaslug</b><br><b>2 SAM Seacat (cuádruples)</b><br><b>2 cañones 115 mm.</b><br><b>1 helicóptero Wessex</b>                                               |                      |
| <b>Destrucciones Tipo 42</b>                  |                  |                    |                                                                                                                                                                                            |                      |
| <b>Cardiff</b>                                | <b>4100</b>      | <b>268</b>         | <b>2 SAM Seacat</b><br><b>2 SAM Sea Dart</b><br><b>6 Lanza torpedos 32</b><br><b>39 Antisubmarinos</b><br><b>1 cañón 115 mm</b><br><b>2 cañones 20 mm</b><br><b>1 helicóptero Sea Lynx</b> | <b>29</b>            |
| <b>Coventry (hundido)</b>                     | <b>4100</b>      | <b>268</b>         | <b>Idem</b>                                                                                                                                                                                | <b>29</b>            |
| <b>Exeter</b>                                 | <b>4100</b>      | <b>268</b>         | <b>Idem</b>                                                                                                                                                                                | <b>29</b>            |
| <b>Glasgow (dañado)</b>                       | <b>4100</b>      | <b>268</b>         | <b>Idem</b>                                                                                                                                                                                | <b>29</b>            |

| <b>Nave</b>              | <b>Toneladas</b> | <b>Tripulantes</b> | <b>Armamento</b>                                                                                                                    | <b>Veloc (nudos)</b> |
|--------------------------|------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Sheffield (hundido) 4100 | 268              | Idem               | 29                                                                                                                                  |                      |
| <b>Fragatas Tipo 22</b>  |                  |                    |                                                                                                                                     |                      |
| Brilliant (dañado)       | 4000             | 223                | 12 SAM Sea Wolf<br>4 Exocet MM 38<br>2 cañones 40 mm<br>2 helicópteros Sea Lynx                                                     | 30                   |
| Broadswood (dañado)      | 4000             | 223                | Idem                                                                                                                                | 30                   |
| Bristol                  | 4000             | 223                | Idem                                                                                                                                | 30                   |
| <b>Tipo 21</b>           |                  |                    |                                                                                                                                     |                      |
| Active                   | 3250             | 235                | 4 Exocet MM 38<br>SAM Seacat<br>6 Lanza torpedos<br>Antisubmarinos<br>1 cañon 115 mm<br>2 cañones 20 mm<br>1 helicóptero Sea Lynx   | 30<br><br>32         |
| Alacrity                 | 3250             | 235                | 4 Exocet MM 38<br>SAM Seacat<br>6 Lanzatorpedos 32<br>Antisubmarinos<br>1 cañón 115 mm<br>2 cañones 20 mm<br>1 helicóptero Sea Lynx | 30                   |
| Ambuscade                | 3250             | 235                | Idem                                                                                                                                | 30                   |
| Antelope (hundido)       | 3250             | 235                | Idem                                                                                                                                | 30                   |
| Ardent                   | 3250             | 235                | Idem                                                                                                                                | 30                   |
| Avenger (dañado)         | 3250             | 235                | Idem                                                                                                                                | 30                   |

| <b>Nave</b>                                 | <b>Toneladas</b> | <b>Tripulantes</b> | <b>Armamento</b>                                                                                 | <b>Veloc (nudos)</b> |
|---------------------------------------------|------------------|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| <b>Clase Leander</b>                        |                  |                    |                                                                                                  |                      |
| Argonaut (dañado)                           | 3200             | 223                | 4 Exocet MM 38<br>3 SAM Seacat<br>6 Lanzatorpedos 32<br>Antisubmarino<br>1 helicóptero Sea Lynx  | 26                   |
| Penélope                                    | 3200             | 223                | Idem                                                                                             | 28                   |
| Minerva                                     | 3200             | 223                | Idem                                                                                             | 28                   |
| Andromeda                                   | 2962             | 260                | 12 SAM Sea Wolf<br>4 Exocet MM 38<br>6 Lanzatorpedos<br>Antisubmarinos<br>1 helicóptero Sea Lynx | 28<br><br>42         |
| Clase Rathesay Yarmouth                     | 28000            | 235                | 1 SAM Seacat<br>2 cañones 115 mm<br>1 mortero Limbo<br>1 helicóptero Wasp                        | 30                   |
| Plymouth (dañado)                           | 2800             | 235                | Idem                                                                                             | 30                   |
| Rompohielos Endurance                       | 3600             |                    | 2 cañones 20 mm<br>2 helicópteros Wasp lanzatorpedos                                             |                      |
| <b>Submarinos nucleares Clase Swiftsure</b> |                  |                    |                                                                                                  |                      |
| Spartan                                     | 4500             | 93                 | 5 tubos de Torpedos<br>Torpedos Tigerfish                                                        | 30                   |
| Splendid                                    | 4500             | 93                 | Idem                                                                                             | 30                   |
| Clase Churchill                             |                  |                    | 6 Tubos de torpedos                                                                              | 30                   |
| Conqueror                                   | 4900             | 103                | Torpedos Tigerfish                                                                               | 30                   |
| Valiant                                     | 4900             | 103                | Idem                                                                                             | 30                   |

| <b>Nave</b>                              | <b>Toneladas</b> | <b>Tripulantes</b> | <b>Armamento</b>                             | <b>Veloc (nudos)</b> |
|------------------------------------------|------------------|--------------------|----------------------------------------------|----------------------|
| <b>Courageous</b>                        | <b>4900</b>      | <b>103</b>         | <b>Idem</b>                                  | <b>30</b>            |
| <b>Submarinos Convencionales</b>         |                  |                    |                                              |                      |
| <b>Clase Oberon y Porpoise</b>           | <b>2410</b>      | <b>69</b>          | <b>8 Tubos de Torpedos</b>                   | <b>12</b>            |
| <b>Onyx</b>                              |                  |                    | <b>Torpedos Tigerfish</b>                    | <b>en superficie</b> |
|                                          |                  |                    |                                              | <b>17</b>            |
|                                          |                  |                    |                                              | <b>(sumergidos)</b>  |
| <b>Buques de Guerra anfíbios</b>         |                  |                    |                                              |                      |
| <b>Fearless</b>                          | <b>12120</b>     | <b>680</b>         | <b>4SAM Seacat</b>                           | <b>21</b>            |
|                                          |                  |                    | <b>2 cañones 40 mm</b>                       |                      |
|                                          |                  |                    | <b>4 LCU (de 100 Ton c/u)</b>                |                      |
|                                          |                  |                    | <b>4 LCVP (de 6 ton c/u)</b>                 |                      |
|                                          |                  |                    | <b>5 helicópteros Wessex o 4 Sea King</b>    |                      |
|                                          |                  |                    | <b>Alojamiento de tropas:</b>                |                      |
|                                          |                  |                    | <b>400 hombres (períodos extensos)</b>       |                      |
|                                          |                  |                    | <b>700 hombres (períodos cortos)</b>         |                      |
| <b>Intrepid</b>                          | <b>12120</b>     | <b>680</b>         | <b>Idem</b>                                  | <b>21</b>            |
| <b>Unidades de apoyo logístico (LSL)</b> |                  |                    |                                              |                      |
| <b>Sir Belvedere</b>                     | <b>5674</b>      | <b>68</b>          | <b>2 cañones 40 mm</b>                       | <b>17</b>            |
|                                          |                  |                    | <b>Alojamiento de tropa:</b>                 |                      |
|                                          |                  |                    | <b>340 hombres (períodos extensos)</b>       |                      |
|                                          |                  |                    | <b>700 hombres (períodos cortos)</b>         |                      |
| <b>Sir Galahad (Hundido)</b>             | <b>5674</b>      | <b>68</b>          | <b>Idem</b>                                  | <b>17</b>            |
| <b>Sir Geraint</b>                       | <b>5674</b>      | <b>68</b>          | <b>Idem</b>                                  | <b>17</b>            |
| <b>Sir Percivale</b>                     | <b>567</b>       | <b>468</b>         | <b>Idem</b>                                  | <b>17</b>            |
| <b>Sir Tristram(dañado)</b>              | <b>5674</b>      | <b>68</b>          | <b>Idem</b>                                  |                      |
| <b>Sir Lancelot (dañado)</b>             | <b>5674</b>      | <b>68</b>          | <b>Idem</b>                                  | <b>17</b>            |
| <b>Guarda Costas Dumbarton Castle</b>    |                  |                    | <b>2 cañones 40 mm. Utilizado como aviso</b> |                      |
| <b>Guarda Costas Reeds Castle</b>        |                  |                    | <b>2 cañones 40 mm. Utilizado como aviso</b> |                      |

**Elenco de buques no de guerra incorporados a la Fuerza de Tareas**

| <b>Buque</b>                   | <b>Tonelaje de Registro Bruto</b> | <b>Uso Táctico o Logístico</b>                     | <b>Helicóptero</b> |
|--------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------|
| Queen Elizabeth II             | 67.000                            | Transporte de Tropas                               | Sea King           |
| Canberra                       | 44.807                            | Transporte de Tropas                               | Sea King           |
| Nordland                       | 12.000                            | Transporte de Tropas                               |                    |
| Tor Caledonia                  | 10.000                            | Roll on/roll off                                   |                    |
| St. Edmunds                    | 9.000                             | Transporte de Tropas                               |                    |
| Nordic Ferry                   | 6.500                             | Roll on/ roll off                                  |                    |
| Elk                            | 5463                              | Roll on/roll off                                   | Sea King           |
| Europic Ferry                  | 4.190                             | Roll on/roll off                                   |                    |
| Atlantic Causeway              | 14.946                            | Transporte V/STOL                                  | Wessex             |
| Atlantic Conveyor<br>(hundido) | 14.946                            | Transporte V/STOL                                  | Wessex             |
| Contender Bezan                | 11.000                            | Roll on/roll off                                   | Wasp               |
| Fort Austin                    | 23.600                            | Reabastecimiento de la flota<br>(armas nucleares?) | Sea King           |
| Resource                       | 22.890                            | Reabastecimiento de la flota                       | Wessex             |
| Regent                         | 22.890                            | Reabastecimiento de la flota                       | Wessex             |
| Stromness                      | 16.792                            | Almacén Frigorífico                                |                    |
| Scottish Eagle                 | -                                 | Carguero                                           |                    |
| Finnanger                      | 21.267                            | Carguero                                           |                    |
| Saxonic                        | 8.000                             | Carguero                                           |                    |
| Cortina                        | 6409                              | Carguero                                           |                    |
| Lycaon                         | 11.804                            | Carguero                                           |                    |
| Corona                         | 4899                              | Carguero                                           |                    |
| Geatsport                      | 9750                              | Carguero                                           |                    |
| Laertes                        | -                                 | Carguero                                           |                    |
| Ragantira                      | -                                 | Transporte de tropas                               |                    |
| Uganda                         | 16.907                            | Hospital                                           |                    |
| Hydra                          | 2.744                             | Hospital                                           | sí                 |
| Herald                         | 2.744                             | Hospital                                           | sí                 |
| Hecla                          | 2.744                             | Hospital                                           | sí                 |
| British Enterprise III         | 1.600                             | Apoyo Técnico                                      |                    |
| Stena Seaspread                | 6.061                             | Buque taller y de salvamento                       |                    |
| Stena Inspector                | 7.000                             | Buque taller y de salvamento                       |                    |
| Engadine                       | 9.000                             | Transportes y apoyo de helicópteros                |                    |
| Pict                           | 1478                              | Barreminas (cañones 20 y 40 mm)                    |                    |
| Cordella                       | 1.238                             | Barreminas (cañones 20 y 40 mm)                    |                    |



| <b>Huque</b>     | <b>Tonelaje de Registro Bruto</b> | <b>Uso Táctico o Logístico</b>      | <b>Helicoptero</b> |
|------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Farnela          | 1.207                             | Barreminas (cañones 20 y 40 mm)     |                    |
| Jucella          | 1615                              | Barreminas (cañones 20 y 40 mm)     |                    |
| Northella        | 1.238                             | Barreminas (cañones 20 y 40 mm)     |                    |
| Salvageman       | 1.568                             | Remolcador                          |                    |
| Yorkshireman     | 689                               | Remolcador                          |                    |
| Irishman         | 689                               | Remolcador                          |                    |
| Typhoon          | -                                 | Remolcador                          |                    |
| Wimpoey Seashore | 1.599                             | Apoyo Técnico a submarinos          |                    |
| St. Helena       | 3.150                             | Transporte de tropas                |                    |
| Iris             | 3.873                             | Aviso y correo /hidrófono submarino |                    |
| Appelcad         | -                                 | Tanque de apoyo                     |                    |
| Brambleleaf      | -                                 | Tanque de apoyo                     |                    |
| Plumleaf         | -                                 | Tanque de apoyo                     |                    |
| British Dart     | -                                 | Tanque                              |                    |
| British Esk      | -                                 | Tanque                              |                    |
| British Tamar    | -                                 | Tanque                              |                    |
| British Tay      | -                                 | Tanque                              |                    |
| British Trent    | -                                 | Tanque                              |                    |
| Bayleaf          | 40.000                            | Tanque de apoyo                     |                    |
| Scottish Eagle   | 33.000                            | Tanque                              |                    |
| Alvega           | 33.000                            | Tanque                              |                    |
| Balder London    | 33.000                            | Tanque                              |                    |
| Olmeda           | 36.000                            | Tanque de la flota                  | Sea King           |
| Olna             | 36.000                            | Tanque                              | Wessex             |
| Tidespring       | 24.700                            | Tanque de la flota                  | Wessex             |
| Tidepool         | 27.400                            | Tanque de la flota                  | Wessex             |
| Pearleaf         | 25.700                            | Tanque de apoyo                     |                    |
| Fort Toronto     | 19.982                            | Tanque                              |                    |
| Eburna           | 19.763                            | Tanque                              |                    |
| G.A. Walker      | 18.744                            | Tanque                              |                    |
| British Test     | -                                 | Tanque                              |                    |
| Dart             | 15.650                            | Tanque                              |                    |
| British Wye      | 15.653                            | Tanque                              |                    |
| Test             | -                                 | Tanque                              |                    |
| Tay              | 15.650                            | Tanque                              |                    |
| Trent            | 15.649                            | Tanque                              |                    |

| Buque        | Tonelaje de Registro Bruto | Uso Táctico o Logístico          | Helicóptero |
|--------------|----------------------------|----------------------------------|-------------|
| Wye          | 15.649                     | Tanque                           |             |
| Esk          | 15.649                     | Tanque                           |             |
| Avon         | 15.640                     | Tanque                           |             |
| Anco Charger | 15.794                     | Tanque de flota                  |             |
| Blue Rover   | 11.522                     | Carguero                         |             |
| Strathewe    | -                          | Buque de salvamento              |             |
| Goosander    | -                          | Remolcador de amarre y salvataje |             |
| Typhoon      | -                          | Remolcador                       |             |
| Astronomer   | -                          | Transporte V/STOL                |             |
| Avelona Star | -                          | Carguero                         |             |
| British Avon | -                          | Tanque                           |             |

**Figura 7.52:** Desglose del total de buques de la Task Force 317 británica y sus principales características. **Fuente:** LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*<sup>588</sup>.

“En cuanto al concepto de apoyo logístico británico, éste estuvo basado en mantener los abastecimientos a bordo, en el área de la cabeza de playa (Sea Base), a fin de ahorrar tiempo en la descarga aprovechando la ventaja del movimiento buque-costa para evitar la formación de grandes depósitos en tierra, ya que en la zona era difícil encontrar un terreno duro con espacio suficiente, aún en la ubicación más promisoría, la Bahía Ajax. Todo ello con el objetivo de disminuir los traslados en helicóptero, para lo cual era la intención del Comandante de Brigada hacer el máximo uso del flanco marítimo para el movimiento de los abastecimientos.

Como una parte de la re-estiba, el Regimiento Logístico cargó dos Buques Logísticos de Asalto (LSL) "Sir Galahad" y "Sir Percivale" con un acopio para dos días de abastecimientos de combate para la Brigada, especialmente munición de toda clase, tambores de combustible y raciones. (Un día de abastecimientos de la Brigada estaba basado en el Régimen de Abastecimientos Diario de Combate, que tiene un peso de 95 ton.)

Además otros cuatro y dieciséis días (veinte días) adicionales se mantuvieron en el Buque Auxiliar de Flota "Stromness" y en el mercante "Elk" respectivamente. Si fuese necesario, una vez que el "Stromness" hubiese desembarcado al 45 de Comandos, este y el "Elk" podían ser mantenidos alejados en el límite exterior de la Zona de Exclusión Total, hasta que sus elementos fuesen requeridos. (El Elk tenía toda la munición (698 ton.) de tres cargas de asalto y unas 4.800 minas antitanque. Esta y una gran cantidad de elementos de defensa, alambre de púa, bolsas de arena y estacas de metal fueron estibadas en una gran pila en la cubierta baja de vehículos del Elk. Era una eficiente bomba explosiva flotante. La cantidad de munición que transportaba, también llevó a una reticencia a permitirle entrar a los fondeaderos frente a las playas hasta que se hubiera reducido la amenaza aérea. Si hubiese sido alcanzado y explotado, hubiera

<sup>588</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 276-280.

sido severo el daño a los buques en sus proximidades y a las tropas y equipos en las playas.

Éste fue uno de los grandes errores en la distribución de carga de los ingleses, el otro sería concentrar la carga de los vitales helicópteros (imprescindibles en el concepto logístico previsto en el escabroso terreno malvinense de “saltos hacia adelante” apoyados por helicópteros) en pocos buques como el Atlántic Conveyor, que según veremos más adelante, será hundido y modificará totalmente la planificación logística británica.

En ese punto los LSL ya descargados podían navegar a su encuentro para reabastecerse o el "Stromness" y el "Elk" podrían aproximarse a la cabeza de playa y reabastecer allí a los LSL. Esto permitiría un plan logístico flexible, brindando dos posibilidades de opciones de desembarco, así como también dividir los recursos en el caso de que uno de los LSL fuese hundido. El "Canberra" fue designado Buque Hospital Principal de la Brigada. Las bajas serían evacuadas hacia él por helicóptero y luego al "Uganda".

Sin embargo se debería desembarcar un Hospital de Campaña, capaz de atender bajas por períodos de hasta seis horas y de llevar adelante la estabilización y resucitación de heridos en caso que resultase impracticable, debido a razones operativas o de otra índole, la evacuación inmediata al Buque Hospital Principal desde los Puestos de Asistencia Regimentales. Este fue el gran esquema; más adelante veremos como funcionó en la práctica<sup>589</sup>.

### **Despliegue y combate argentino**

En las siguientes figuras (7.53 a 7.55), vamos a enumerar en alcance y profundidad la composición de las fuerzas argentinas que operaron en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur durante la guerra de las Malvinas, a los efectos de determinar después el esfuerzo bélico y logístico argentino.

---

<sup>589</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., pp. 227-228.

En cualquier caso los medios navales que alineaba Argentina al inicio de las hostilidades eran los siguientes:

- El portaaviones *Veinticinco de Mayo* (ex-británico) desde el cual operaban 12 Skyhawk A-4Q, 6 Grumman Tracker S-2E y 4 Sea King.
- El crucero *General Belgrano* (clase Brooklyn, ex-norteamericano).
- 9 destructores (2 de la clase 42 británicos, el *Hércules* y el *Santísima Trinidad*, y 7 ex-norteamericanos bastante antiguos).
- 3 corbetas de la clase A-69 francesas, la *Drummond*, la *Guerrico* y la *Granville*.
- 4 submarinos convencionales (2 modernos de la clase 209 alemanes, el *Salta* y el *San Luis*; y 2 antiguos ex-norteamericanos, el *Santa Fe* y el *Santiago del Estero*).
- 24 buques menores entre transportes, patrulleros, dragaminas y lanchas rápidas.

Las Fuerzas Aéreas Argentinas operaron desde bases continentales (Trelew, Comodoro Rivadavia, San Julián, Santa Cruz, Río Grande y Río Gallegos, todas ellas situadas en las provincias de Chubut y Santa Cruz) y desde aeródromos en las islas (Port Stanley, Goose Green e isla Pebble).

Los medios empeñados en combate fueron los siguientes:

- 60 Douglas Skyhawk A-4P.
- 21 Mirage-III EA.
- 26 Dagger (Versión israelí del Mirage III francés).
- 7 Hercules C-130 y 2 KC-130.
- Unos 20 IA-58 Pucará (Inicialmente, tan sólo 12 que operaron desde las bases insulares y que iban siendo reemplazados a medida que causaban baja).
- 6 Canberra.
- Un pequeño número de Boeing 707, Fokker F-27 y Learjet 35A.
- 3 Helicópteros Chinook CH-47.

**Figura 7.53:** Composición completa Fuerzas Armadas argentinas en conflicto Malvinas (I).  
**Fuente:** BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*<sup>590</sup>.

<sup>590</sup> BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*. Op. cit., p. 32.

— 3 Helicópteros Bell UH-1H.  
 Por su parte, la aviación de ejército dispuso de los siguientes aparatos:  
 — 9 Helicópteros Bell UH-1H.  
 — 5 Helicópteros Puma SA-330.  
 — 3 Helicópteros Augusta A-109.  
 — 2 Chinook CH-47.  
 Y además por parte de la aviación naval participaron:  
 — 4 Aviones Turbine Mentor T-34.  
 — 3 Aviones Aermacchi MB-339.  
 — 2 Aviones Skyvan.  
 — 1 Helicóptero Puma SA-330.  
 El armamento empleado por estos medios fue fundamentalmente:  
 — Misiles aire-aire Sidewinder.  
 — Misiles aire-aire Matra-530.  
 — Bombas convencionales de 450 y 225 kgs.  
 Por lo que respecta a las unidades terrestres, las desplegadas en las islas fueron:

En Port Stanley  
 — La X Brigada de Infantería mecanizada al mando del general Oscar L. Jofre.  
 — El Regimiento de Infantería mecanizado núm. 3.  
 — El Regimiento de Infantería mecanizado núm. 6.  
 — El Regimiento de Infantería mecanizado núm. 7.  
 — Un grupo de Artillería de campaña con 18 obuses Oto Melara de 105 mm.  
 — Un Escuadrón de exploración de Caballería con 12 vehículos BI-Panhard con cañón de 90 mm.  
 — Un Batallón Mixto de Ingenieros con una Compañía de Zapadores y una de Transmisiones.  
 — Un grupo de Artillería antiaérea reforzado.  
 — Una Compañía independiente de Zapadores.  
 — El Regimiento de Infantería núm. 25 de la IX Brigada, disminuido.  
 — El Batallón de Infantería de Marina núm. 5.

**Figura 7.54:** Composición completa Fuerzas Armadas argentinas en conflicto Malvinas (II).  
**Fuente:** BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*<sup>591</sup>.

<sup>591</sup> BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*. Op. cit., p. 33.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>— Una Compañía de Zapadores de Infantería de Marina.</p> <p>En la isla Gran Malvina</p> <p>— Diversas unidades al mando del comandante de la III Brigada de Infantería, general D. Omar Parada.</p> <p>— Regimiento de Infantería núm. 8 de la IX Brigada (Bahía Fox).</p> <p>— Una Compañía de Ingenieros Zapadores, de la IX Brigada de Infantería, disminuida (Bahía Fox).</p> <p>— El Regimiento de Infantería núm. 5 de la III Brigada de Infantería (Puerto Howard).</p> <p>— Dos Secciones de Zapadores de la Compañía de Ingenieros de combate de la III Brigada.</p> <p>— Un grupo de Artillería disminuido de la IV Brigada de Infantería aerotransportable.</p> <p>— Una Compañía de Sanidad.</p> <p>— Una Compañía de Transmisiones disminuida.</p> <p>En Darwin Goose Green</p> <p>— Diversas Unidades al mando del 2.º comandante de la III Brigada de Infantería.</p> <p>— El Regimiento de Infantería núm. 12 de la III Brigada de Infantería.</p> <p>— Una Compañía del Regimiento de Infantería núm. 25 de la IX Brigada.</p> <p>— Una Batería de Artillería de campaña segregada del Grupo de Artillería de la IV Brigada de Infantería aerotransportable.</p> <p>— Una Sección de Artillería antiaérea.</p> <p>— Elementos de Zapadores.</p> <p>En Isla Pebble</p> <p>— Una Compañía disminuida del Ba-</p> | <p>tallón de Infantería de Marina núm. 3.</p> <p>Además</p> <p>— Dos compañías de Comandos.</p> <p>— Una compañía de Policía Militar.</p> <p>— Un hospital quirúrgico móvil.</p> <p>— Diversos elementos de comunicaciones.</p> <p>— Una compañía de Tropas Especiales de Gendarmería Nacional disminuida.</p> <p>— Una batería de Artillería de Campaña de la Infantería de Marina con 6 obuses Oto Melara de 105 mm.</p> <p>— Una batería de Artillería de defensa aérea de la Armada.</p> <p>— Una compañía de Ingenieros de Combate de la Armada.</p> <p>— Unidades de Buzos tácticos y comandos anfibios.</p> <p>— Unidades de Artillería de defensa antiaérea de la fuerza aérea, lo que supone un total de unos 12.500 hombres desplegados en todo el archipiélago.</p> <p>El armamento utilizado fue el siguiente: misiles tierra-aire Tigercat, Roland, Blowpipe y Sam-7; cañones antiaéreos de 30 mm., Hispano Suiza, bitubo de 20 mm., Reinmethal y bitubo de 35 mm. Oerlikon; obuses de 105 mm. Oto Melara; cañones de 155 mm. Citefa de fabricación propia; cañones sin retroceso de 105 mm. Czekalski; direcciones de tiro Skyguard; vehículos BI Panhard con cañón de 90 mm.; lanzagranadas Instalaza de fabricación española; radares Westinghouse ANM/TPS-43 y AN/TPS-44; radares tácticos Rasit; armamento individual: pistolas, fusiles automáticos de 7'62 mm. FN, subfusiles y ametralladoras de 7'62 mm. y de 12'5 mm.; morteros de 81 y 120 mm.</p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Figura 7.55:** Composición completa Fuerzas Armadas argentinas en conflicto Malvinas (III).  
**Fuente:** BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*<sup>592</sup>.

Si utilizamos estos últimos datos de las anteriores figuras (7.53 a 7.55), lo que nos interesa son los siguientes porcentajes y ratios:

- Los 12.000 hombres movilizados por los argentinos y enviados a las Malvinas, sumados a los 36.000 miembros de la Armada argentina y a los 19.500 de la Fuerza Aérea, hacen un total de 67.500 hombres entre tripulaciones, aviadores y tropas de desembarco, que corresponden a un 36,48% del recurso de personal total militar que formaba las Fuerzas Armadas argentinas (contando a las tripulaciones y al pleno del personal de las Fuerzas Aéreas); si sólo contamos al personal desembarcado en Malvinas, éstos suponen sólo un 6,48% del personal total (ya que la Armada, tras el hundimiento del "Belgrano", y ante la incapacidad de

<sup>592</sup> BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*. Op. cit., p. 34.

contrarrestar la amenaza submarina británica, y para mantener una capacidad de reacción ante un hipotético ataque del ejército y la armada chilenas en el sur del país, se refugió durante el resto de la guerra en sus bases de apoyo. En cuanto al ejército del Aire, no todo estaba movilizado en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, sino que en el resto del país se quedaron escuadrones aéreos de reserva y prevención contra ataques a la infraestructura bélica en el continente o a la capital de la nación).

- En cuanto al porcentaje de aviación utilizado en el esfuerzo bélico, podemos decir (según las siguientes figuras 7.53 a 7.55, que los argentinos usaron unos 154 aviones de combate de distintos tipos, y unos 26 helicópteros, lo que corresponde respectivamente a un 44,12% del total de aviones de todos los tipos disponibles (según los datos extraídos de la figura 7.1, criterio “Sector Cuaternario”), y a un 17,93% del total de helicópteros de todos los tipos disponibles (un amplio esfuerzo el de la Fuerza Aérea argentina, sobre la que va a recaer el mayor peso de la potencia de ataque argentina).

En cuanto al concepto de apoyo logístico con el que partía la planificación (o improvisación) argentina, éste ya ha sido explicado al inicio de este capítulo. No obstante, se debe destacar de nuevo la sentencia tanto de la bibliografía anglosajona (Almirante Harry Train) como hispana (Coronel del E.T. español Mayoral Dávalos), en el sentido de que:

“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. La indecisión, basada en el preconceito argentino de que era imposible derrotar a los británicos en un conflicto armado, fue el elemento dominante en el resultado final”<sup>593</sup> y a que “el incidente de la autorización para que aterrizara el comandante de la aviación naval en Puerto Argentino, marcó el comienzo de lo que luego se convertiría en un serio problema. El transporte marítimo de los elementos para la pista puso en evidencia la incapacidad para establecer adecuadas prioridades para el apoyo logístico de las Islas. La Junta Militar, a esa altura de los acontecimientos, tenía una gran preocupación con respecto al reaprovisionamiento de Malvinas, ya que iba a representar un serio peligro para una solución diplomática del problema, porque a partir de que los submarinos británicos llegaran a la zona, cualquier buque mercante en ruta hacia las Islas podría ser un blanco, que al ser atacado provocaría la confrontación armada que querían evitar. Por eso, el reaprovisionamiento debía efectuarse en lo posible con los pocos buques que la Argentina pudiera cargar y hacer llegar antes de la fecha estimada del arribo de los submarinos. Era entonces de crucial importancia dar alta prioridad tanto a la provisión de artillería como a la de apoyo de movilidad en las Islas, y proveer las planchas para construir las pistas y el equipo pesado para movimiento de tierra necesario para su

<sup>593</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. Op. cit., p. 18.

posterior colocación. Las planchas solas eran inútiles. La incapacidad para dar la prioridad adecuada a las cargas y usar al máximo la capacidad disponible de esos pocos buques fue una falla, y tuvo un profundo impacto tanto en la guerra marítima como en la terrestre”<sup>594</sup>.

#### 7.4.2. Previsión e información

“Si a la vez ignoras todo del enemigo y de ti mismo, es seguro que estás en peligro en cada batalla. A estos hombres se les llama “locos criminales”. ¿Qué pueden esperar, sino la derrota?” (Sun Tzu).

Como se ha comentado en otras ocasiones a lo largo de la presente tesis, la previsión es la cualidad más preciada en un logístico. Aún más, es la cualidad por excelencia que debe poseer todo profesional de las Fuerzas Armadas de una nación pero, para poder prever con antelación las posibles vías de acción militar se debe contar con información de las fuerzas e iniciativas propias y de las del enemigo.

La información debe reunir las siguientes características: que sea veraz, que sea reciente, actualizada permanentemente y que se obtenga de manera puntual, y por último, que sea lo más micro posible, lo más detallista posible; sobre todo al objeto de conocer hasta el último extremo las barreras técnicas. La información tiene el 60% de la importancia de una operación militar o comercial. Asimismo dicha información debe estar en todo tiempo accesible para todos los mandos y niveles de la cadena logística. Los procesos de transformación y desarrollo logísticos deben ser continuos en el tiempo, tanto en paz como en todo el espectro posible de operaciones.

Es de destacar que el ethos anglosajón es muy partidario de elaborar o prever distintos planes de contingencia:

“Dichos planes de contingencia son previsiones operacionales utilizadas por los anglosajones. Ellos son muy partidarios de la planificación metódica y ordenada basada en firmes fundamentos y contado con excelentes datos de inteligencia. Pocas cosas hay que exasperen más a un estado mayor anglosajón que la improvisación, el desorden y la incertidumbre. Esta metodología de trabajo no es exclusiva de los militares sino que se ve en la política, en la economía, en las finanzas, en la propaganda e inclusive está reflejada en sus juegos y deportes colectivos”<sup>595</sup>.

A este respecto conviene destacar que el servicio secreto de inteligencia británico, o MI6, tiene una base en Buenos Aires, donde se reúne cada miércoles después del almuerzo para analizar las últimas informaciones, y a la reunión asisten, entre otros, los agregados naval y militar de la Embajada Británica.

---

<sup>594</sup> Ibídem.

<sup>595</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 410-411.



A este respecto, y para este conflicto, podemos confirmar que las Fuerzas Armadas británicas superaban a sus contrincantes argentinas, ya que sí contaban con un Plan de Contingencia (aunque parte de la bibliografía anglosajona insiste en lo contrario) y con la previsión y la información recogidos con la típica escrupulosidad británica, así, como es típico en una potencia talasocrática:

“El Plan de Contingencia británico sobre las Malvinas estaba basado en el concepto de supremacía naval sobre la Argentina, es decir, el grado de superioridad en el mar que permite operar a voluntad a la Flota Británica sin interferencias efectivas por parte de las fuerzas navales argentinas. El factor clave en la supremacía naval inglesa eran sus submarinos de propulsión nuclear en combinación con las comunicaciones por satélite que configuran un arma estratégica, capacitada para operaciones independientes, actuando sin apoyo de buques de superficie propios en aguas dominadas por fuerzas navales y aéreas enemigas”<sup>596</sup>.

Sin embargo:

“La capacidad de los EE.UU. para proyectar y sostener su poder de combate en áreas tan alejadas excede por mucho a la británica. Por muchos años el Estado Mayor Conjunto de los EE.UU. se ha dedicado a formular planes en varios lugares donde pueden surgir crisis”<sup>597</sup>.

“No ha sido viable, por el momento, determinar a partir de qué fecha Gran Bretaña conoció el Operativo Rosario; se evalúa casi con certeza que no fue el mismo 2 de abril, por cuanto existieron muchos escapes de información (En el informe Franks, se menciona nota del Agregado Militar inglés en Buenos Aires, que decía que la Argentina iba a la guerra. Incluso civiles con conexión con FF.AA. tenían cierta información por falta de disciplina del secreto. Seis meses antes se detectó la presencia de un oficial inglés en Montevideo que cruzó a la Argentina) y actividades que deben haber puesto en alerta a los ingleses, pero a partir de ese momento el alistamiento adquirió un veloz ritmo y es aquí donde los aspectos de experiencia y capacidad industrial (es decir, nuestros criterios de Sector Cuaternario y Organización ya analizados) fueron los argumentos para contar en poco tiempo con la Fuerza de Tareas para la “Operación Corporate” (En 1977 la RN destacó a Malvinas al SSN Dreagonaut y dos fragatas de apoyo para impedir la ocupación; fue denominado operativo “Journayman” y disponía de instrucciones muy detalladas para actuar. Por esta razón algunos políticos laboristas dicen que Thatcher forzó el conflicto en 1982, al no enviar ninguna fuerza con carácter previo y disuasorio)”<sup>598</sup>.

Así:

“Numerosos indicios permiten suponer que la respuesta militar británica a las acciones argentinas del 2 de abril ya había sido planificada e,

<sup>596</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 415.

<sup>597</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Primera Parte). Op. cit., p. 16.

<sup>598</sup> *Ibidem*.

inclusive, su ejecución había comenzado con anterioridad a esa fecha. Entre esos indicios cabe mencionar los siguientes<sup>599</sup>:

1. Al momento de la recuperación argentina de los archipiélagos sudatlánticos, el ejército británico no contaba, como era habitual, con un batallón disponible para actuar inmediatamente en caso de necesidad, sino con dos, ambos con sus pertrechos cargados en bandejas de transporte aéreo (pallets) de antemano.
2. Semanas antes del 2 de abril fue dejada sin efecto la radiación de servicio de los buques de asalto Fearless e Intrepid, convenida el año anterior.
3. La notable cantidad de combatientes británicos empleados en el conflicto que hablaban correctamente español también sugeriría un período de preparación superior reconocido.
4. Los portaaviones Hermes e Invencible estuvieron preparados para participar en la contienda en cuestión de horas, partiendo hacia el Atlántico Sur el 4 de abril, siendo que el primero estaba en vías de desguace.
5. Varios de los buques británicos enviados al Atlántico Sur fueron sometidos a modificaciones estructurales imposibles de realizar en el lapso consignado por la Armada Real, de dos a cinco días; entre esas modificaciones se incluyen la transformación de superestructuras e instalaciones de cubiertas de vuelo en diversos buques, conversión de remolcadores en dragaminas, instalación de equipos especiales de navegación y comunicaciones, instalación de tanques suplementarios de combustible, colocación de plantas productoras de agua dulce, ampliación de las comodidades debido al aumento de las tripulaciones, colocación de depósitos de agua dulce para lavado de aviones en buques transformados en portaaeronaves; colocación de sistemas de comunicaciones puente-cubierta de vuelo y equipos contra incendio, e instalación de quirófanos completos y facilidades de internación en los buques-hospital.
6. A todos estos indicios debe agregarse que los corredores aéreos entre Gran Bretaña y Ascensión estuvieron abiertos desde el 2 de abril y un día después los aviadores británicos comenzaron a utilizarlo, siendo que el acuerdo angloamericano para empleo de esas facilidades establece un preaviso de 72 horas para grupos de dos o más aviones, lo que retrotrae la fecha del pedido al 30 de marzo por lo menos.
7. Como de tanto en tanto trascienden informaciones de origen británico sobre el alistamiento de sus fuerzas para el caso Malvinas, mucho antes de producirse la decisión política argentina de recuperar las islas,

---

<sup>599</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 415.

conviene no pasar por alto la siguiente noticia: “En noviembre de 1981, 4º Regimiento de Campaña de la Real Artillería inglesa, desarrolló en el campo de instrucción de Salisbury Plains, un ejercicio para prácticas en redespiegue de emergencia en ultramar por aire y tierra. La finalidad del ejercicio que la Fuerza expresaba al Jefe del Regimiento fue la siguiente: Echar de las islas a los argentinos. Es decir, una anticipación de 6-7 meses a su participación en la lucha por Puerto Argentino.

8. “Siete C 130s volaron desde Gran Bretaña en la tarde del 1 de abril. Algunos transportaban suministros navales a Gibraltar; otros transportaban controladores aéreos y equipamiento a la isla de Ascensión, ..., buques tanque de la Real Flota Auxiliar fueron también despachados al Atlántico Sur el 1 de abril. No está claro qué información llevó a los británicos a tomar estas decisiones tan tempranas. Es interesante notar que un Capitán de Navío fue el que inicialmente mandó el BFSUAI en Ascensión; pero fue reemplazado más tarde por un oficial de la Fuerza Aérea debido al importante incremento de vuelos logísticos de entrada y salida de Ascensión”<sup>600</sup>.
9. El embajador inglés en Buenos Aires, Anthony Williams estuvo enviando cables al Ministerio de Relaciones Exteriores inglés sobre una posible invasión argentina desde su llegada en 1980. en una reunión importante habida en el Foreign Office el 30 de junio de 1981, se analizaron las alternativas posibles en caso que la propuesta de arriendo fallase y se consideraron las implicaciones de una acción militar argentina.
10. En junio de 1981 el gobierno inglés adoptó diversas medidas para responder a la presión diplomática argentina. La intransigencia británica continuaba en ese campo con una campaña dilatoria. “Durante 16 años de dilaciones los británicos fallaron en reconocer la profundidad de los sentimientos argentinos y qué podría resultar de tales emociones”. El viejo expediente de la defensa de las Malvinas fue desempolvado para su primera relectura formal desde la crisis de 1977. Preparado por el Almirantazgo preveía el refuerzo de la guarnición de Royal Marines y el envío de una poderosa fuerza de tareas con portaaviones de asalto, buques de superficie, submarinos nucleares, buques de desembarco y naves auxiliares. Este Plan de Contingencia ya había sido elaborado por el Estado Mayor Naval Inglés hacia fines de la década del 60 y en sus Elementos Esenciales de Inteligencia establecía estar atento a las señales del escalamiento gradual de la presión diplomática.
11. En apoyo de estos términos, dicen A. Gavshon y D. Rice:
 

“A mediados de septiembre de 1981, los planificadores militares y políticos comenzaron a someter sus conclusiones a la Comisión de Defensa del Gabinete, junto con sus propuestas y estimaciones (apreciaciones de situación) para varias posibles contingencias... Según afirmaron, bastaría para disuadir a la Argentina la presencia de una

<sup>600</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 253.

fuerza de tareas completa con un portaaviones y una brigada de desembarco. Antes del fracaso de las negociaciones celebradas en Nueva York el 26 de febrero de 1982, casi una docena de informes que alcanzaron el escritorio de la Primer Ministro advertían que una confrontación, casi con seguridad militar, parecía inevitable para el año 1982”.

12. “Desde el 29 de marzo de 1982 el Estado Mayor de la Flota en el Cuartel General en Northwood estaba tomando medidas precautorias para el caso que los argentinos invadieran las Malvinas. El mismo día el Almirante Fieldhouse, Comandante de la Flota, ordenó al Contraalmirante Woodward, Comandante de la Primera Flotilla, en ese momento en Gibraltar ejercitándose con dieciséis fragatas y destructores, preparar el planeamiento para el envío de un grupo de tareas al Atlántico Sur.
13. El 31 de marzo se recibió en Londres un informe de inteligencia que indicaba que las Malvinas serían invadidas el 2 de abril. La Primer Ministro conferenció con el Secretario de Estado para la Defensa John Nott, dos ministros modernos del Ministerio de RREE y el Almirante Leach Primer Lord del Mar, representando al Jefe del Estado Mayor de la Defensa quien se encontraba fuera del país. Como resultado de esa reunión se le ordenó al Almirante Leach "preparar una fuerza, de acuerdo con lo que él había aconsejado como necesaria, para retomar las islas sin esperar una decisión final sobre si tenía que zarpar o no"<sup>601</sup>.

Pero la previsión británica va a ir más lejos todavía, y aún en tiempo de paz:

“El informe final del Ministro de Defensa británico es claro con respecto a las previsiones militares anticipadas con respecto al estallido del conflicto de las Malvinas, reseñando entre otras, las siguientes medidas de planificación previa para aumentar su capacidad de respuesta ante operaciones fuera del ámbito del área OTAN”<sup>602</sup>.

- La designación de un Comando de dos estrellas (General de División/Vicealmirante) para comandar las fuerzas empeñadas en tales operaciones.
- El establecimiento de una acumulación de armas, equipo y abastecimientos que pudieran ser tomados para apoyar operaciones fuera de la OTAN sin afectar a las existencias destinadas a la Alianza.
- El mayor uso posible de elementos civiles para proporcionar sostén logístico y otros apoyos a las Fuerzas Armadas.
- Cuando en 1972, en el marco de cooperación con los isleños, los argentinos construyeron la pista de aviación en las Malvinas, el Financial Times expresó que “los argentinos por fin han establecido una cabecera de puente en las Islas”. Los funcionarios ingleses se preguntaron si no

---

<sup>601</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., p. 229.

<sup>602</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 420.

había riesgo de que una pista larga facilitara una invasión argentina, ..., ratificándose el proyecto finalmente como una pista corta.

“La Fuerza Aérea Argentina elaboró el proyecto. Construyó una pista de 720 metros de largo por 30 de ancho con planchas de aluminio colocadas sobre una base compactada, para evitar que se hundieran en la turba bajo el peso del avión. El lugar seleccionado fue la zona del Cabo San Felipe, a 5 km. de la capital de las islas, siendo también necesario construir el camino que uniría el aeropuerto con la ciudad”<sup>603</sup>.

Especial atención merece la capacidad de previsión y la recogida de información que realizaron los ingleses sobre tres elementos naturales que condicionan fuertemente los requerimientos logísticos y por ende el resultado de un conflicto armado: la influencia del terreno de lucha (que delimitará los medios de desplazamiento y vías de avance tácticas y logísticas), el clima de la zona (que delimitará los recursos para el perfecto estado de hombres y máquinas para la lucha), y por último la influencia de la población civil (que delimitará si se deben destacar tropas de combate para proteger los convoyes terrestres logísticos ante posibles ataques de guerrilleros, o armar convenientemente a las tropas logísticas):

#### La Influencia del Terreno en el Planeamiento Logístico:

“En la primera parte del planeamiento se tomó una importante decisión logística y fue la de llevar un mínimo de vehículos a rueda, como resultado de un estudio del terreno en el área de operaciones prevista. Generalmente el terreno tiene un profundo efecto en la logística de las fuerzas terrestres, mucho más que en la logística naval o la de la Fuerza Aérea.

Casi todo el terreno de las islas, particularmente en la Isla Soledad, es un fangal de turba, en algunas áreas con grandes espacios con elevaciones con pasto. Abundan quebradas de piedras de hasta centenares de metros de ancho y varios kilómetros de largo. Se parecen a ríos de cantos rodados de tamaños que van desde la cabeza de un hombre al de un automóvil. Las montañas, si bien no son altas, semejan a cerros (la más alta, Monte Osborne de 730 m) están casi todas coronadas con grandes y escarpados castillos de rocas que se alzan como el espinazo de un gran reptil prehistórico. Estos bastiones almenados, con profundas fisuras de pendientes pronunciadas y grandes salientes, son un obstáculo para cualquier tipo de vehículo, tanto a rueda como a oruga. Pocos tienen menos de 500 m de largo y algunos bastante más de 2.000 m. En 1982, salvo en las cercanías de Puerto Argentino y una huella hasta Fitzroy, no había otros caminos o huellas. Un Land-rover muy cargado tendría suerte si pudiera cubrir seis kilómetros y medio en una hora y ello si sorteaba los cortes de las elevaciones y piedras y no seguía la huella de su antecesor quien habría roto la débil corteza y transformado la senda en una mancha negra. Un vehículo a rueda cargado con munición o remolcando un cañón, no se podría mover en absoluto.

<sup>603</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., p. 236.

En Gran Bretaña la Brigada tenía setenta y seis de estos BV202, vehículos a rueda para nieve y el resto acopiados en Noruega. Si bien fueron diseñados para operar en la nieve, se evaluó que con una presión en el suelo de solo alrededor de  $4,39 \text{ kg/cm}^2$ , cerca de la presión ejercida por un hombre con esquís, sería capaz de cruzar los turbales. Se los llevó a todos. Felizmente el Comandante del Regimiento Logístico convenció al Comandante de la Brigada de I.M. para que le permitiera llevar diez camiones equipados con tanques de combustible y nueve Eager Beaver, cargadores frontales de cuatro ruedas para todo terreno. Sin estos últimos agregados al orden de batalla, la situación logística, para decir lo mínimo, hubiera sido difícil<sup>604</sup>.

#### El Factor Meteorológico:

“La meteorología también mereció una consideración importante. Si bien las islas se encuentran a la misma latitud sur que Gran Bretaña en la latitud norte, el gran Océano Sur, sin un equivalente de la Corriente del Golfo que eleve la temperatura del mar y la proximidad al gran continente helado de la Antártida, Cabo de Hornos y los Andes, se combinan para producir un clima significativamente diferente. Los témpanos llegan normalmente a 200 millas de las islas y si un gran témpano tabular se vara en el Banco Burdwood, que se encuentra al sur, puede hacer cambiar el modelo meteorológico en las Malvinas. Nieve, lluvia, niebla y sol radiante se suceden uno a otro en todas las épocas del año, con una rapidez que asombra. Aún en verano lo único constante es el viento. La velocidad promedio anual del viento en Gran Bretaña es de 4 nudos, en las Malvinas es de 15 nudos. Se estaría acercando el invierno cuando la fuerza de desembarco estuviera por llegar<sup>605</sup>.

Era por tanto preciso llevar uniformidad de invierno apropiada para las tropas, así como comprobar que el armamento y todos los equipos y medios, podrían funcionar adecuadamente en un clima tan extremo.

#### La población malvinense:

“La población escasa de las Malvinas era absolutamente opuesta a la transferencia de soberanía; los kelpers querían disfrutar de los beneficios de la apertura de comunicaciones con el continente a costa del Estado Argentino, pero seguir como súbditos de la Comunidad Británica de Naciones. A tal grado, que ello se ha convertido en el pretexto principal para justificar la sesquicentenaria usurpación. La diferencia de idiomas constituye una valla difícil de superar ya que requiere continuidad de años de estudio y práctica<sup>606</sup>.

Esto significa en la práctica que quienes tendrán que tener en cuenta esta realidad y adecuar la protección de su logística será el ejército argentino, el cual deberá destacar tropas para vigilancia de la población civil, sobre todo aquella en edad y condición de combatir, así como controlar sus

---

<sup>604</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., pp. 229-230.

<sup>605</sup> *Ibíd.*

<sup>606</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 420.

comunicaciones y evitar que puedan informar al enemigo británico de su despliegue e intenciones.

Por último, es preciso hacer mención al rol que la isla Ascensión jugó en cuanto a la inteligencia y a sus efectos en la logística, máxime teniendo en cuenta la carrera por el control del espacio propia también del ambiente de la Guerra Fría.

“Las naves espaciales, un nuevo ingenio humano que ha irrumpido espectacularmente en nuestro mundo contemporáneo, deberán ser consideradas en el futuro por los Estados Mayores como uno de los elementos básicos de la información y de las comunicaciones militares en cualquier teatro de operaciones del mundo.” En 1982 se encontraba en órbita el satélite meteorológico LANDSAT 3, del cual tanto los británicos como los argentinos podían obtener información por disponer del equipamiento necesario, pero salvo información del estado del tiempo no fue posible su uso para el posicionamiento de unidades. Lo que efectivamente proveyeron los EE.UU. a Gran Bretaña fueron las señales recogidas por el satélite de comunicaciones OTAN 3 ligado al “Fleet Satellite Communications”, que interceptaba transmisiones radiales argentinas y luego de grabarlas eran enviadas desde California a Londres, que permitía disponer del tráfico argentino en la zona de operaciones (hasta el punto de que la revista alemana Der Spiegel publicó: “Sin Caspar Weinbergh, Secretario de Defensa de EE.UU., Inglaterra quizás pierde la guerra”)<sup>607</sup>.

En cuanto a las Fuerzas Armadas argentinas, al no tener conciencia clara de sus propósitos, ni haber “esperado lo mejor, pero preparándose para lo peor”, no contaban con la suficiente y necesaria previsión e información ni en alcance ni en profundidad. Además, tampoco contaban con un auténtico Plan de Operaciones, ya que:

“Se suponía que los ingleses actuarían sólo por vía diplomática y que Estados Unidos, como hermano mayor, intervendría políticamente, minimizando los riesgos bélicos y no permitiría de modo alguno el escalamiento de acciones de fuerza militar dentro del Hemisferio Occidental”<sup>608</sup>.

Gravísimo error conceptual que hará a los argentinos perder un tiempo precioso en crear y reforzar sus líneas de acción a los tres niveles (estratégico, táctico y logístico) y tener así alguna oportunidad de ganar la guerra.

A todo esto contribuyó también el acompañamiento unánime de la decisión por la población argentina:

“Mientras los medios de comunicación de masas contribuían a hacer perder el sentido de la realidad. Ni el gobierno, ni el pueblo habían percibido los peligros que se cernían sobre la Nación. Una sensación de

<sup>607</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., p. 238.

<sup>608</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 422.

euforia patriótica contribuyó aún más a cegar los ojos sobre la naturaleza y magnitud de la reacción británica”<sup>609</sup>.

Lo que evitó que se analizaran o previeran desde el punto de vista militar posibles vías, escenarios, situaciones y/o posibilidades de acción-reacción, por ejemplo:

- La posibilidad de que la Armada argentina hubiera atacado el convoy inglés en alta mar.
- La posibilidad de que la Fuerza Aérea estableciera su base en Puerto Argentino, lo que habría impedido a la flota enemiga dominar el área circundante a Malvinas con total libertad de fuego y de maniobra para el desembarco, condenando a la posición a una lenta asfixia logística.
- Poco después de haber asumido el nuevo Presidente de la República (22 de diciembre de 1981), se sometió a revisión el viejo proyecto de operación naval sobre las Malvinas (1976-1978), para llevarlo a cabo posiblemente entre julio y octubre de 1982. tal lapso hubiera permitido el alejamiento del “Endurance” y la estación invernal habría dificultado la reacción británica. La operación de desembarco sería sorpresiva, de limitada magnitud y en ningún caso provocaría daños a los isleños. Sería un hecho consumado ante la testarudez de la falta de disposición británica para el diálogo recomendado por las Naciones Unidas.
- Entre los factores orgánicos específicos navales considerados, se esperaba la llegada de los aviones Super Etendart y los misiles Exocet antes de julio de 1982, y el complemento de la instrucción de la Infantería de Marina. Se estimaba que en enero de 1982 no había más de nueve personas al tanto de la decisión de la Junta sobre la operación.
- El clima extremadamente desfavorable para la vida en campaña del teatro de operaciones, junto con un vestuario y una dieta adecuada a dicho clima.

“El clima particular de las extensas latitudes del Sur debió ser tomado en cuenta ya que influiría negativamente sobre la salud y la energía de aquellas personas que, provenientes de las zonas subtropicales del país fueron destinadas a las Islas Malvinas. Amén de las previsiones necesarias para transporte todo terreno (vehículos a orugas de poca presión específica y helicópteros), era necesario vestuario de abrigo e impermeable y racionamiento altamente calórico, máxime que el estudio geográfico de las islas mostraba su alto grado de subdesarrollo de infraestructuras y recursos. Todo lo necesario para la vida tenía que ser llevado desde el continente”<sup>610</sup>.

---

<sup>609</sup> Ibídem.

<sup>610</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 422.



- Tampoco se pensó que los británicos pudiesen “complementar su flota auxiliar con barcos mercantes con una capacidad de transporte de 500.000 TN grt, equivalente, en cuanto a volumen de carga, a la de doce Panamax”<sup>611</sup>.

Por si fuera poco, y tal y como hemos comprobado antes, la Inteligencia británica en Argentina es muy eficaz a la hora de obtener información que permita prever una respuesta desde Gran Bretaña, así:

“Durante la década del 70 la inteligencia naval inglesa se las arregló para conocer la existencia de eventuales estudios navales argentinos para la ocupación de las islas del Atlántico Sur, un posible “Plan Goa” que contemplaría un “fait accompli”, ocupando militarmente las Malvinas en nombre del anticolonialismo. Los autores M. Hastings y S. Jenkins expresan: “sin embargo la Marina Argentina sentía saludable respeto por la flota de submarinos británicos y el plan reconocía que no sería fácil sostener a una guarnición dependiente de suministros llegados por vía marítima. Se consideraba más práctico desembarcar un centenar de infantes de marina y ponerlos junto a los habitantes civiles para complicar cualquier reacción militar británica si la hubiera. Se cree que el “Plan Goa” fue sometido a la Junta Militar en 1976 y 1978 siendo rechazado, principalmente según el abogado inglés Hunter Christie en consideración a la posible intervención de submarinos británicos. En realidad lo que fueron presentadas a la Junta en esas oportunidades fueron ideas generales que no llegaban a constituir lo que se entiende en el servicio de Estado Mayor como Plan, es decir, un esquema o procedimiento para una operación militar cuyo propósito es desarrollar un curso de acción o un proyecto de un comandante. Teniendo en cuenta estas consideraciones de doctrina, los conceptos operacionales presentados a la Junta en ambas oportunidades fueron desechados por impracticables. Ello lleva a decir a los autores del “Malvinas, la trama secreta”: “que el Ejército había conseguido mandar a vía muerta el plan de desembarco en Malvinas”<sup>612</sup>.

“Esta muy rápida consideración del factor geográfico del poder nacional nos lleva a la conclusión que de la simple observación y análisis del espacio es posible deducir conclusiones que afectan a la estrategia nacional y en forma derivativa a la estrategia militar, y que puede enunciarse así: el conflicto por los archipiélagos de las Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur se desarrollaría en un amplio ambiente marítimo y aeromarítimo que no se controlaba con seguridad desde el continente. A su vez, requería abundantes medios especiales, que si bien podrían disponerse en distinta medida, exigirían una cuidadosa y metódica preparación, con vistas a su posterior empleo”<sup>613</sup>.

<sup>611</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Primera Parte). Op. cit., p. 18.

<sup>612</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 425.

<sup>613</sup> *Ibidem*.

### 7.4.3. Diplomacia logística

Entramos aquí a tratar de medir el que posiblemente sea, junto con el subcriterio del “Efecto Ethos”, el único subcriterio capaz de inclinar la balanza del peso de los criterios del “Sector Cuaternario” y “Organización”, que hasta ahora eran claramente favorables a Gran Bretaña. Ésto es así, debido a que, si una nación realiza múltiples esfuerzos y acciones para conseguir aliados o negárselos a sus enemigos, y dichos esfuerzos tienen éxito, entonces dicho país ha incrementado su Sector Cuaternario y/o disminuido el del ejército contrario.

Comenzaremos analizando la ubicación de Argentina dentro del mapa de América del Sur, el cual:

“Nos muestra su situación relativa con los países vecinos y dentro del mapa mundial su situación de terminal de líneas de comunicaciones, excéntrica a los grandes centros de poder mundiales. La solidaridad latinoamericana serviría, por lo menos, para que los ingleses no pudieran utilizar puertos y aeropuertos continentales para materializar las acciones de fuerza militar contra la Argentina. Por otra parte, el conflicto Malvinas no afectaba los intereses vitales particulares de ningún estado sudamericano, de manera que no era concebible una alianza política o militar para reforzar la posición argentina. Esto puede verse en los escasos resultados prácticos de la consideración del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca en el seno de la Organización de Estados Americanos el 28 de abril de 1982”<sup>614</sup>.

“Rápidamente, y antes de terminar la consideración de este factor político, debe considerarse la influencia de las alineaciones políticas internacionales en la vida de la Nación. Aquí era de esperar un meduloso estudio por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto:

¿Cuál sería la actitud y posible respuesta de los otros estados nacionales, oponentes, asociados o no comprometidos?

¿Cuál sería la actitud de las organizaciones internacionales?

¿En qué extensión podían los otros estados nacionales y las organizaciones internacionales influir en el proceso político del país ante decisiones importantes que éste adopte?

¿En qué medida la opinión mundial podía influir positiva o negativamente sobre nuestro país?

La conclusión política que se puede extraer es que la Nación estaba en poder de alcanzar sus objetivos más importantes en forma pacífica y conforme a las urgencias del orden social. Otro objetivo que se buscase, tal la restauración de la integridad territorial de la República mediante la ocupación de las Malvinas era extemporáneo y opuesto a la realidad nacional e internacional. Podría inicialmente capitalizar la opinión pública

---

<sup>614</sup> Ibídem.

en pro de metas patrióticas indiscutibles pero no resolvía de ninguna manera los problemas diarios que afectaban a los habitantes de la Argentina.

Es necesario contraponer ahora los objetivos e intereses de Gran Bretaña, de sus aliados tradicionales y de sus socios comerciales a la luz de la experiencia histórica y de la situación coyuntural. Evidentemente se produciría una colisión política con un país con muchísimo más poder nacional, con una estructura política estable y eficiente, y con un gran crédito a su favor en todo el Mundo Occidental. Aún más, sus enemigos potenciales, los países de la órbita comunista, guardarían una prudente actitud de expectativa y prescindencia frente a un conflicto declarado a miles de kilómetros de distancia de sus centros de poder. El balance de aliados “de facto” a Gran Bretaña crecería con tanta rapidez cuanto menguaría la posibilidad de la Argentina de influir políticamente en el seno de los Organismos Internacionales. El texto de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas debió ser estudiado con gran detenimiento, y en particular los poderes reservados por el Consejo de seguridad para ver cuánto se limitaban las oportunidades abiertas a la Argentina más allá de las conversaciones bilaterales con Gran Bretaña”<sup>615</sup>.

Tras esta breve pero iluminadora introducción a lo que va a significar este subcriterio para la marcha de la guerra, a continuación analizaremos las distintas reacciones que suscitó a lo largo y ancho del mundo. Seguiremos para ello el excelente análisis del libro “La guerra inaudita” del Comodoro argentino Rubén Moro<sup>616</sup>:

### La reacción en Gran Bretaña

“Si la noticia de la invasión fue publicada en los diarios argentinos a varias columnas y en primera plana, no le fueron en zaga los periódicos británicos. Las ediciones matutinas del día 03 de abril mostraban en primera plana en enormes letras, titulares tales como: “HUMILIATION” (Humillación) en el Daily Telegraph, y “SHAME” (Vergüenza) en el Daily Mail. Los restantes medios de comunicación no se quedaban atrás. Poco -o nada- sabían los ingleses acerca de unas islas Falkland en Atlántico Sur. Pero el hecho de que un país de tercer orden hubiera osado desafiar al león británico era algo que producía sorpresa por un lado, e irascibilidad por el otro. El pueblo inglés tiene una cierta “cultura de guerra” por el hecho de haber intervenido casi constantemente a través de su historia en conflictos bélicos”.

“Debido a problemas sociales y económicos internos, entre éstos la desocupación, el conflicto apareció a la señora Thatcher como una buena alternativa para escapar a esa realidad que estaba socavando las bases de su gobierno conservador, y no habría de desaprovecharla. Su principal dificultad en lo interno consistía en ver de qué forma podía neutralizar un obstáculo de gran consideración: la durísima oposición laborista que con seguridad objetaría todos sus planes. Y fue aquí donde la suerte

<sup>615</sup> Ibídem.

<sup>616</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., pp. 239-240.

comenzó a trabajar en su favor. A los pocos minutos de confirmarse la rendición del gobernador Hunt en Puerto Stanley, los líderes laboristas de la oposición fueron acosados para hacer comentarios instantáneos a la prensa. John Silkin, portavoz laborista del Subcomité de Defensa de la Cámara de los Comunes, salió al aire por el importante programa de radio denominado World at One, recomendando una actitud beligerante por parte de la oposición. Al día siguiente -sábado 3- se reunió el Parlamento en sesión de emergencia por primera vez durante un fin de semana en los últimos veinticinco años; el oficialismo, con la luz verde de la oposición endosó la adopción de una fuerte reacción mediante el envío de una poderosa Fuerza de Tareas al Atlántico Sur”.

“Si la ocupación de las Islas Malvinas se hubiese producido un día lunes (una muestra más de la falta de planificación a la hora de escoger el día D por parte Argentina: no aprovecharse de la forma de gobierno y los tiempos de decisión del sistema político del enemigo para emplearlo en su contra), con seguridad la reacción de la Cámara hubiese sido diferente. Y una vez que Michael Foot, líder del laborismo, hubo adoptado una posición, la reacción inmediata fue solidarizarse con su postura durante la sesión de emergencia. Pero la Primer Ministro, el señor Foot, el señor Silkin y el señor Nott -Ministro de Defensa- consumieron la mayor parte de esas tres horas y otro habría sido el resultado luego de las ocho horas de duración de una sesión normal de la Cámara. Sorprendida por la reacción de la oposición, favorable a un accionar enérgico y al no existir sugerencia alguna de negociación, la Primer Ministro expresó:

“Puedo decir a la Cámara que las Islas Falkland y sus dependencias continúan siendo territorio británico. Ninguna invasión y ninguna agresión pueden modificar ese sencillo hecho. El objetivo del gobierno es conseguir que las islas se liberen de la ocupación y retornen cuanto antes al gobierno británico.” Sabias palabras de la Primer Ministro. Pocos conceptos pueden ser más claros en las decisiones de un jefe de gobierno, del conductor de una Nación libre y soberana como lo es el Reino Unido. Los argentinos piensan en los mismos términos respecto de lo sucedido el 2 de Enero de 1833”.

Como también comentábamos al principio de esta tesis, los vicios deben camuflarse de virtudes para ser aceptados por todo el mundo, así, estaba claro que debían “rodar algunas cabezas” para pagar por la:

“Responsabilidad de la imprevisión respecto de las intenciones del Gobierno argentino”, recayendo dicha responsabilidad en “el Comité Conjunto de Inteligencia, organismo éste que había sido transferido de la dependencia del Foreign Office al Cabinet Office (Gabinete de Gobierno). Pero las cosas habían ido demasiado lejos y un gran desatino sólo podía ser reparado por un funcionario de peso. Luego de algunas dudas, Margaret Thatcher se decidió -ante el peligro que ella misma se viera envuelta en el tornado- a aceptar su renuncia, junto con las del N° 2 de la Cancillería, Humphrey Atkins, y también el N° 3, Richard Luce. Fue así como Peter Alexander Rupert Carrington fue el segundo hombre en perder su puesto como consecuencia de la caída de Puerto Stanley, luego de Rex Hunt. La renuncia del Ministro de Defensa John Nott fue

rechazada, y con las inmolaciones mencionadas, los ocupantes de las bancas del Parlamento se sintieron satisfechos y la Sra. Thatcher podía, a partir de este momento, centrar sus esfuerzos en despachar la Flota - cuyos preparativos de hecho eran anteriores a ese momento- para luchar por mal enunciados principios, y sus hombres, a morir por las decisiones de aquéllos que sólo hablaban de morir. La frase del pirata James Morgan volvía a tener vigencia: “La buena bandera protege a la mala mercancía”<sup>617</sup>.

### Repercusión mundial

Si la pronta reacción inglesa no entraba en los escasos cálculos que los argentinos habían hecho, los reacciones a nivel mundial les iban a sorprender todavía más, dejando de manifiesto lo analizado durante el Estado de la Cuestión: el ethos caballeresco hispano-católico heredado por Argentina del cuius religio, eius regio, y las aspiraciones argentinas de ver satisfechas de forma pacífica y por respeto a la verdad y a la justicia sus aspiraciones históricas, así como los acuerdos y una protección basada en pactos con el Hegemón estadounidense, no iban a ser tenidos en cuenta por prácticamente nadie de “Occidente” (que ya hemos demostrado que se hallaba dividido desde los tiempos de la Reforma protestante, otro error de concepto grave por parte argentina).

### En la ONU

“En el frente diplomático, el Gobierno británico realizó una excelente jugada en el Consejo de Seguridad de la ONU. El día 31 de marzo, tres horas después que el delegado argentino denunciara en una nota la amenaza y agresión de Gran Bretaña por el problema de los obreros de las Islas Georgias, el embajador Eduardo Roca ante dicho organismo se vio sorprendido por la convocatoria de Gran Bretaña al Consejo de Seguridad ante la evidencia de que la Argentina se hallaba a punto de invadir las Islas Falkland, cuestión sobre la cual no había sido notificado explícitamente. La denuncia argentina fue sobrepasada “como alambre caído...””

Magnífico aquí el manejo de los tiempos y momentos clave por parte de los británicos en su manejo de los organismos internacionales, así como una prueba más de su conocimiento de la inminente invasión (que no habían querido evitar con el envío prudencial de cierto número de unidades navales y terrestres como en 1977). Este comportamiento recuerda enormemente a la actitud estadounidense en vísperas del ataque “sorpresa” japonés a Pearl Harbour durante la 2ª Guerra Mundial, cuando se hizo esperar a los plenipotenciarios japoneses el tiempo suficiente para que su entrega de una declaración formal de guerra llegara después del momento del ataque aeronaval japonés, que de esa forma quedaba convertido en un ataque “a traición” contra un país al que no se le había declarado la guerra.

<sup>617</sup> Ibídem.

“Como colofón del triunfo de Gran Bretaña en el Consejo de Seguridad, el embajador Anthony Parsons se ocupó de advertir a Londres lo siguiente: “Quiero ser muy claro que, como le he dicho invariablemente, no tenemos virtualmente apoyo en la cuestión de fondo. Debemos mantener esto en mente de manera muy estrecha por el futuro en el contexto de la ONU.” Sabias palabras, es de esperar que los argentinos las recordemos”<sup>618</sup>.

### **En los EE.UU.**

“Cualquier conocedor de la historia de la política exterior de EE.UU podía asumir cuál habría de ser la reacción del gran país del Norte ante el conflicto. Razones históricas y políticas hacían previsible que a la hora de las decisiones los antiguos aliados de las dos guerras mundiales y sostenes de la Alianza Atlántica habrían de estar unidos, en desmedro del Hemisferio. De todas formas, el Gobierno argentino abrigaba ciertas esperanzas de contar con un mayor apoyo o neutralidad de los EE.UU. en el Conflicto, atendiendo a los siguientes factores”<sup>619</sup>:

1. La solidaridad interamericana y el espíritu de la Doctrina Monroe.

Nuevamente se engañaban asimismos los argentinos, ya que para el Hegemón estadounidense los únicos americanos son los pertenecientes al ethos WASP, tal y como hemos analizado anteriormente.

2. El apoyo que el Gobierno militar argentino prestaba a la política del Presidente Reagan en Centroamérica en oposición a la expansión del comunismo en el continente.

Ya hemos visto todo lo que la “little war” en las Malvinas podía aportar al bloque liberal capitalista comandando por el ethos anglosajón: contentar al público y volver a ganar las elecciones en Gran Bretaña, apoyar la colocación de misiles estadounidenses en suelo europeo en plena guerra fría, etc., así como los recursos naturales a explotar en las islas y su posición geoestratégica para el control del Atlántico Sur. Todo lo cual comparado con que tropas argentinas de una Junta “lacayuna” se desplegaran en Centroamérica ciertamente es obvio que no era suficiente para inclinar la balanza del lado argentino.

3. Las declaraciones del Secretario de Asuntos Latinoamericanos Enders en ocasión de una visita a Bs. As. el 08 de marzo de 1982, cuando al ser consultado acerca de la posición de su país en la cuestión de las Islas Malvinas, expresó textualmente *hands off* (manos afuera). Señaló además, en un discurso pronunciado ese día en el Centro Argentino para las Relaciones Latinoamericanas (CARI):

“...debemos enfrentar intentos que lleguen desde afuera para proyectar el poder militar en el continente americano, que por dos siglos hemos procurado mantener lejos de la injerencia extranjera”.

---

<sup>618</sup> Ibídem.

<sup>619</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., p. 241.

Nuevamente ignorando los argentinos el lema del ethos WASP: cuius regio, eius religio. Es decir, que el fin justifica los medios y mi actuación es justa porque sí.

“Pero inmediatamente de tenerse la certeza del desembarco de tropas argentinas en Malvinas, el Reino Unido inició una eficaz campaña de difusión masiva, al par que activada a nivel diplomático y de los círculos políticos de Washington todas sus influencias. De cualquier forma al momento de producirse la ocupación, los EE.UU. estaban dispuestos a jugar el papel de amigo de ambas partes [habría que recordar aquí la célebre máxima del Evangelio de que “nadie puede servir a dos señores, porque o bien amaré a uno y odiará al otro, o viceversa] tal cómo lo expresara el Presidente Reagan en la conversación telefónica con el Presidente Galtieri. Sin embargo, el 01 de abril a las 17:00 hs. el Secretario de Estado Haig citó al Embajador argentino en Washington, Esteban Takacs, para manifestarle que en caso de conflicto los EE.UU. necesariamente habían de estar junto a los británicos side by side (sic.) (lado a lado). La noticia fue radiada a Buenos Aires esa misma noche, cuando ya era demasiado tarde para adoptar medida alguna como no hubiera sido de estar preparados para enfrentar las consecuencias”<sup>620</sup>.

Por desgracia, pueblo que olvida su Historia está condenado a repetirla. Los argentinos no parecían acordarse de que ya habían perdido una vez las Malvinas gracias a la connivencia de las dos potencias talasocráticas anglosajonas: EE.UU. y Gran Bretaña.

“De esta forma (con contacto directo con Gran Bretaña y charlas por la televisión) la opinión pública de los EE.UU. se fue consustanciando de los puntos de vista de Margaret Thatcher respecto del conflicto; es decir, que se trataba de una agresión lisa y llana de la Argentina, acción que debía ser castigada para hacer respetar la Ley Internacional. La justicia de la causa argentina no contaba, mejor dicho, no “existía”. La Embajada argentina a lo sumo lograba emitir información propia por los canales de televisión en horas desusadas para los televidentes. No habría de sorprender entonces que el 70% del público americano respaldara la posición inglesa, mientras que el 30% restante probablemente se encontrase “desinformado”. Pero no todo estaba en contra de la Argentina en el ambiente estereotipado de las relaciones internacionales en Washington. Jeanne Kirkpatrick, la Embajadora de los EE.UU. ante la ONU, era la principal sostenedora de una posición más independiente y favorable al país sudamericano. Mujer de gran criterio político, se movía con solvencia en los círculos diplomáticos de su país constituyéndose en uno de los pocos funcionarios de nivel que conocía la política y a los países latinoamericanos dentro del gabinete de Reagan, de cuya confianza gozaba. Era en este aspecto la antítesis del Alexander Haig, el ex Comandante de las fuerzas de la OTAN en Europa, en cuyas capitales disfrutaba de relaciones y simpatías por haber sido su “hábitat” natural durante varios años. Por su parte, el Secretario Enders se constituyó, también, en un asesor imparcial de la Casa Blanca, en defensa de los intereses estadounidenses en el Hemisferio. Pero el enemigo más grande de la Argentina en Washington fue un hombre clave para resolver la crisis

<sup>620</sup> Ibídem.

político-militar en favor del Reino Unido: Caspar Weinberger, el Secretario de Defensa, un anglófilo declarado.”<sup>621</sup> (“En el conflicto de las islas Malvinas, Weinberger apoyó a la primera ministra británica Margaret Thatcher en la guerra con Argentina en 1982. “Sin los aviones Harrier y su inmensa maniobrabilidad, equipados con la última versión de los misiles Sidewinder que nos suministró el ministro de Defensa de EE. UU. Caspar Weinberger, tal vez nunca hubiéramos recuperado las Malvinas”, dijo luego Thatcher. Algunos historiadores estadounidenses han destacado que Weinberger criticó en privado al entonces Secretario de Estado de EE. UU., Alexander Haig, por mediar entre Argentina y el Reino Unido para tratar de encontrar una solución pacífica. Según Weinberger, EE. UU. debía posicionarse decididamente del lado británico”)<sup>622</sup>.

Los EE.UU. extraoficialmente habrían provisto y apoyado a Gran Bretaña con<sup>623</sup>:

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

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

En resumen, el apoyo de los EE.UU. fue importante, y Gran Bretaña se hubiese visto en dificultades para recuperar las islas, actitud lógica a pesar de una declarada neutralidad no sólo de ese país, sino de otros que la vulneraron, aunque la declamaron.

---

<sup>621</sup> Ibídem.

<sup>622</sup> BBC. *Muere Caspar Weinberger* [en línea]. BBCMundo.com. [Consulta: 23-11-2016]. Disponible en <[http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid\\_4855000/4855112.stm](http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_4855000/4855112.stm)>.

<sup>623</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Primera Parte). Op. cit., p. 19.



## En América Latina

“El máximo organismo continental, la Organización de Estados Americanos (OEA), apoyó en forma decidida a la Argentina, incluso convocando al Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, como veremos más adelante. América Latina se manifestó en forma casi unánime en favor de la Argentina. Una de las primeras sorpresas diplomáticas fue la postura de Panamá -ya que no habían existido gestiones previas- al asumir en el Consejo de Seguridad una posición clara y valiente al interpretar cabalmente la esencia colonial y retrógrada del conflicto. Perú adoptó también una posición fraternal de apoyo a la Argentina, mientras Venezuela hacía lo propio con vehemencia asumiendo el liderazgo político y diplomático del apoyo latinoamericano. No eran las expresiones de los regímenes de gobierno de estas dos naciones -que coincidentemente eran dos de los escasos gobiernos hemisféricos elegidos democráticamente por sus electorados-, sino que también a nivel popular el apoyo fue enorme con manifestaciones públicas en calles y plazas de las capitales de estos países; todo ello para sorpresa de los argentinos que no creían merecer una actitud tan fraterna.

La reacción del Gobierno de la hermana República del Paraguay pareció pálida y poco espontánea, de quien la Argentina sólo esperaba algo más de comprensión y calidez. Colombia, en tanto, sorprendía por la posición de su Gobierno, que se distanciaba del resto de Latinoamérica -y de los sentimientos de su propio pueblo- para buscar líneas de contacto con los EE.UU. Nuestros hermanos uruguayos estuvieron -en su mayor parte- a la altura de los antecedentes de unión entre ambas naciones rioplatenses, si bien sus medios de difusión -aparentemente influenciados por Gran Bretaña- denotaban una posición claramente antiargentina. La posición de Bolivia, como corresponde a naciones que se han desprendido del mismo cuerpo histórico y de un terruño común, fue de verdadera hermandad y solidaridad.

Chile se vio totalmente sorprendido por la acción de su vecino. Adoptó una posición expectante hasta hallarse seguro de lo que acontecía en el Sur y de lo que eventualmente podía suceder al finalizar el enfrentamiento. Hoy el Gobierno chileno debe saber que no existió en la Argentina propósito alguno de dirimir la cuestión limítrofe que los separaba como no fuese mediante la negociación. El Gobierno trasandino adoptó una posición diplomática de neutralidad aparente, ya que en los hechos fue claramente favorable al Reino Unido, mientras su despliegue de tropas hacia al Sur resultó de gran preocupación para los militares argentinos.

Brasil mantuvo una acción diplomática solidaria con Argentina y el resto de Latinoamérica, lo cual tuvo significación política, aunque

se mostró renuente de apoyar los reclamos de Buenos Aires en las Islas Georgias y Sandwich del Sur. Ecuador se mostró con entereza y determinación del lado argentino.

En Centroamérica, además de Panamá, resultaron valiosos los aportes de Guatemala -que incluso ofreció enviar tropas-, al igual que Nicaragua, mientras que El Salvador y Honduras se sumaban al concierto de países que se solidarizaban unánimemente con la Argentina. Costa Rica mantuvo una actitud más neutral mientras México se constituía en la zona pivote donde, a partir del Río Grande hacia el Sur, se conformaba la mayor expresión solidaria de naciones latinoamericanas del Hemisferio, a la cual se sumó decididamente la Nación Azteca.

En el Caribe, las ex colonias británicas se mantuvieron apartadas del resto de Latinoamérica, optando por la solidaridad con el Commonwealth y desconociendo la realidad geopolítica que las hace parte del Nuevo Mundo. Jamaica, Trinidad-Tobago, Santa Lucía, Barbados y Guyana se mostraron renuentes en apoyar a la Argentina, al igual que Canadá en el Norte. Cuba, aislada en el continente por razones ideológicas, se proyectó decididamente en favor de Buenos Aires ofreciendo ayuda rápidamente. Finalmente, Haití y la República Dominicana ofrecieron su apoyo a la Argentina, mientras Grenada asumía una postura ideológica y diplomática similar a Cuba<sup>624</sup>.

“Durante la guerra de Malvinas lotes de munición de 35mm fueron enviados desde la República del Ecuador junto con otros países que se solidarizaron con la causa Argentina. El apoyo hispanoamericano a Argentina fue casi unánime. Nicaragua ofreció tropas; Venezuela, petróleo y Perú, aviones de repuesto. Solamente el régimen de Pinochet, en Chile, adoptó una posición contraria, colaborando con los británicos con suministros y bases para unidades de comandos”<sup>625</sup>.

### **En Europa (donde haremos una mención aparte de España, Italia, Francia y la Unión Soviética)**

“Así las cosas en América, en el Viejo Mundo se presentaba un panorama muy distinto. Mal avenidos hacia la Argentina por el problema de los derechos humanos y aferrados por sus intereses económicos o políticos más que a razones de otro orden, los países europeos apoyaron casi sin excepción a Gran Bretaña, quien ejerció una conspicua presión política y económica sobre ellos, particularmente utilizando los pactos de la OTAN y la CEE.

---

<sup>624</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., pp. 243-244.

<sup>625</sup> VV.AA. *Las grandes batallas de la historia*. Barcelona: Plaza & Janés, 2009, p. 315.

Mucho más mesurada e independiente resultó la posición de la República Federal de Alemania que observaba con inquietud la aventura en que se embarcaba su aliado principal en la OTAN. Bonn expresó su preocupación en varias oportunidades, al quedar desguarnecido el flanco Norte de la Alianza Atlántica.

Irlanda, luego de un comienzo adverso para la Argentina por su voto en el Consejo de Seguridad, se inclinó en contra de Gran Bretaña al comprender la esencia colonial de la disputa. Debe recordarse que entre los años 1542 y 1949 Irlanda luchó por su independencia de Gran Bretaña. Suiza, al igual que Austria, mantuvieron una actitud más neutral, mientras los países de Europa Oriental apoyaban a la Argentina, no tanto por la justicia de la causa como por las posiciones tradicionales del conflicto Este-Oeste. Los Países Escandinavos fueron influenciados por la propaganda británica, mientras que Bélgica y Holanda, viejos socios políticos y económicos de Inglaterra, apoyaron a la Sra. Thatcher<sup>626</sup>.

## En España

¿Y España? ¿Y la Madre Patria por excelencia de Hispanoamérica? ¿Seguía siendo “su grandeza y su unidad” en la época de la guerra de las Malvinas, como decía Menéndez Pelayo, el ser “evangelizadora de la mitad del orbe; martillo de herejes, luz de Trento, espada de Roma, cuna de San Ignacio...?”, ¿o por el contrario había perdido esa grandeza y unidad y había vuelto “al cantonalismo de los arévacos y de los vectores o de los reyes de taifas”, según sentencia del mismo autor en el epílogo de su “Historia de los heterodoxos españoles”, ¿habría cambiado el *religio* católico por el *regio* protestante liberal como norma de vida?

Si tenemos en cuenta un hecho que a simple vista puede parecer sin importancia, como es la eliminación del Águila de San Juan Evangelista del Escudo de España justo un año antes de la Guerra de las Malvinas, en 1981, veremos que, lejos de ser un hecho aislado, está lleno de un profundo significado del momento que atravesaba España en 1982. A este respecto conviene recordar primero su historia y significado, resultando verdaderamente interesante e iluminador como resumen de los mismos el preámbulo del Decreto del 2 de febrero de 1938 sobre el nuevo escudo de España, ya que constituye una excelente página de la historia de España<sup>627</sup>:

“El blasón de armas, emblema del Estado español, ha venido reflejando en su composición las vicisitudes históricas del mismo Estado. Desde que, al unirse en los Reyes Católicos las coronas de Castilla y de Aragón, se fija un escudo en que se alternan los cuarteles de ambas monarquías, (...) al instaurarse por la gloriosa revolución nacional de 1936 el nuevo Estado, radicalmente distinto en sus esencias de aquel al cual ha venido a sustituir, se hace preciso que este cambio se refleje en los emblemas

<sup>626</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., pp. 243-244.

<sup>627</sup> PALOMAR BARÓ, Eduardo. *Sobre la bandera y el escudo de España* [en línea]. [Consulta: 21-08-2018]. Disponible en <<http://www.generalisimofranco.com/opinion/339.htm>>; CERVERA, C. El Águila de San Juan: el símbolo que Franco tomó prestado de los Reyes Católicos. *ABC*, 26-09-2014.

nacionales. Espontáneamente, todos cuantos cooperaron al Movimiento nacional hicieron gala de usar como distintivo el águila que desde Roma viene siendo símbolo de la idea imperial y que figuró en el blasón de España en las épocas más gloriosas de su historia. El haz y el yugo de los Reyes Católicos, cuya adopción como distintivo constituye uno de los grandes aciertos de nuestra Falange, debe figurar en las armas oficiales para indicar cuál ha de ser la tónica del nuevo Estado. Finalmente, ha de fijarse para representar una patria que resume todo lo sustancial de la tradición española un emblema que sea compendio de nuestra historia y que en su belleza refleje la belleza de la España inmortal. Ningún conjunto heráldico más bello y más puramente español que el que presidió, en el reinado de los Reyes Católicos, la consumación de la Reconquista, la fundación de un Estado fuerte e imperial, el predominio en Europa de las armas españolas, la unidad religiosa, el descubrimiento de un nuevo mundo, la iniciación de la inmensa obra misional de España, la incorporación de nuestra cultura al Renacimiento.

El águila que en él figura no es la del Imperio germánico, al cabo exótico en España, sino la del Evangelista San Juan, que, al cobijar sus alas las armas españolas, simboliza la adhesión de nuestro Imperio a la verdad católica, defendida tantas veces con la sangre de España; en él figuran además el haz de las flechas y el yugo, entonces, como ahora, emblemas de unidad y disciplina”.

Una vez que conocemos el profundo significado hispano-católico del símbolo del Águila de San Juan Evangelista en el escudo de España, y habiendo analizado ya el final del tercerposicionismo español representado por el Movimiento Nacional, fuertemente inspirado en el ideario social-cristiano de Falange Española, el cual, tras el fallecimiento del Caudillo Francisco Franco, y pese a haber jurado “de Rey a paje” seguir con dicho ideario y culminar la “revolución pendiente” de llegar a implantar una democracia orgánica y no una liberal, todos los dirigentes (con el Rey a la cabeza) realizan el harakiri del Movimiento Nacional y se convierten todos en fervientes demócratas liberales.

Es por eso que:

“El escudo del Águila de San Juan fue el Escudo de España hasta el 5 de octubre de 1981 (Real Decreto 2964/1981 del 18 de diciembre y la Ley 33/1981 de 5 de octubre); cambio propuesto en las Cortés por el político del PSOE Luis Solana, el hermano del también político del PSOE Javier Solana, futuro Secretario General de la OTAN (durante cuyo mandato se desarrolló la guerra de Kosovo, sin autorización de la ONU) y Secretario General del Consejo de la Unión Europea (Mr. PESC), siendo apoyado por el monárquico-liberal Joaquín Satrústegui (uno de los asistentes a la conferencia del Movimiento Europeo celebrada en Múnich en 1962 y denominada como "contubernio de Múnich" por el régimen franquista)”.

Según lo expuesto, la imagen del Águila de San Juan Evangelista era un símbolo que evocaba los auténticos valores de la civilización occidental y cristiana (esa civilización que tanto mencionaban y en la que creían los argentinos), la fidelidad de España a la Religión Católica, su vocación Imperial y su opción por los altos valores espirituales y contra el materialismo mundano:

“Una España de Unidad, de Grandeza, de Orden, de Verdadera Libertad, de Justicia Social. Estamos en una época en la que se defiende una España laicista, fruto de un pacto social, como quería Rousseau, una España falta de valores sustantivos y entregada al capitalismo mundialista”.

De acuerdo con lo expuesto en anteriormente, podremos constatar con los siguientes hechos históricos empíricos, el cumplimiento de la segunda frase de Menéndez Pelayo, ya que en 1982 se completó la creación del actual sistema de Comunidades Autónomas, terminándose de promulgarse los últimos Estatutos de Autonomía.

En paralelo a estos eventos, conviene destacar los dos siguientes hechos históricos contemporáneos, y que hacen referencia tanto a la guerra de las Malvinas como a lo expuesto en los párrafos anteriores:

“El proceso de incorporación de España a la OTAN, el cual se inicia el 25 de febrero de 1981, con el discurso de investidura del presidente de Gobierno, Leopoldo Calvo Sotelo (el mismo Presidente que, al serle preguntado sobre la posición española en la guerra de las Malvinas pronunció la indigna frase de que “eran conflictos distintos y distantes”, cuando España padecía la misma situación con Gibraltar, que además formaba parte del cordón umbilical logístico británico en su esfuerzo de guerra contra el país hermano argentino), al incluir el ingreso en su programa de gobierno. Casi de forma inmediata se inician las negociaciones con la Alianza. La propuesta que en agosto de ese año el Gobierno dirige a las Cortes es aprobada en sendas sesiones del Congreso y el Senado con fechas del 16 y 26 de octubre, respectivamente.

El 2 de diciembre de 1981 España comunica a la Alianza su intención formal de adherirse al Tratado de Washington. Casi de forma automática recibe la invitación del Consejo del Atlántico Norte (CAN) para iniciar el proceso de adhesión.

Así, el 30 de mayo de 1982, 9 días después del desembarco inglés en San Carlos y tras frenéticas negociaciones en plena guerra de las Malvinas, España se convierte en el miembro número dieciséis de la OTAN (ya la otrora invencible nación del águila hispano-católica había pasado a ser absorbida por la Liga talasocrática liberal, como el último de sus vasallos).

El primer representante permanente de España en el Consejo es el embajador Nuño Aguirre de Cárcer. Durante la Cumbre aliada de Bonn (10 de junio de 1982, apenas cuatro días antes de la rendición argentina), un presidente del Gobierno español asiste por primera vez a una reunión del Consejo del Atlántico Norte.

Como es lógico cuando una nación vende su historia, su orgullo y su ethos por un plato de lentejas, en “premio” se producen retrasos deliberados de los británicos sobre las conversaciones por el contencioso del Peñón de Gibraltar.

El 14 de diciembre de 1982, poco después de su toma de posesión, el primer Gobierno socialista de Felipe González ordena la apertura de la verja sólo para peatones, como gesto aperturista de España pedido por la CEE.

El 12 de junio de 1985 España firma el Acta de Adhesión a las Comunidades Europeas, ingresando de ese modo en la Comunidad Económica Europea —en la actualidad la Unión Europea— entrando en vigor el 1 de enero de 1986. Esta incorporación se realizó al mismo tiempo que la de Portugal.

No es de extrañar pues que los argentinos vieran la actuación de la Madre Patria España de la siguiente manera:

“España dejó de lado tradiciones históricas y lazos de sangre y prefirió atender sus intereses continentales. Si bien su diferendo con Gran Bretaña por la soberanía en el Peñón de Gibraltar la colocaba en un punto de similitud histórica con la Argentina, optó por jugar la carta europea en busca de compensaciones, particularmente para lograr su ingreso a la CEE. La respuesta del Gobierno británico fue ostentar el poderío de la Task Force frente al Peñón a poco de finalizado el conflicto de las Islas Malvinas, como para inducir que nada similar debía ocurrir en esas latitudes”<sup>628</sup>.

Al deshonor le sigue indefectiblemente la humillación y la vergüenza.

Para mayor inri, el único intento de las fuerzas armadas argentinas de atentar contra el cordón umbilical logístico británico, enviando un comando de marinos argentinos a hundir un buque en la bocana de Gibraltar, para así disminuir la eficacia de la línea logística, fue desbaratado.... por la propia policía española.

### **En Italia**

“Italia, el otro país europeo con el cual Argentina tiene tantos vínculos de ascendencia, se convirtió en una de las principales ayudas del Reino Unido durante la contienda y luego de ésta. La presentación efectuada por italianos e hijos de italianos residentes en la Argentina de un documento conteniendo millones de firmas que solicitaban al Gobierno de Roma su influencia para morigerar la política agresiva de la Sra. Thatcher, no tuvo eco alguno. Cuando hay que optar, se opta, y el gobierno del Sr. Sandro Pertini, dejando de lado los lazos de sangre, disimuló mal su subordinación a la política de Londres”<sup>629</sup>.

### **En Francia**

“El presidente Mitterrand de Francia, el 3 de Abril de 1982 llamó a la Sra. Thatcher para comprometer su apoyo a la causa británica. Su actitud estuvo signada por las presiones de Gran Bretaña y la preservación de

---

<sup>628</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., p. 245.

<sup>629</sup> *Ibidem*.

sus intereses económicos. Su representante en el Consejo de Seguridad de la ONU se refería a las islas con la acepción “Falklands”, omitiendo mencionarlas con el origen galo de la palabra “Malvinas”. Proveedora privilegiada de sistemas de armas de las tres FF.AA. Argentinas (ya señalamos esto como una vulnerabilidad logística importante), no vaciló en imponer un embargo al despacho de armamento destinado a la Argentina, en especial del sistema de armas Super-Etendard /Exocet, además de facilitar sus pilotos y Mirages (similares a los que equipaban a la Fuerza Aérea Argentina para adiestrar a los pilotos británicos de los aviones Sea Harrier en las técnicas del combate aéreo y características con este tipo de avión interceptor”<sup>630</sup>.

“Como los misiles Exocet seguían siendo un problema importante para los británicos, Margaret Thatcher persuadió finalmente al presidente francés Mitterrand para que no suministrara a los argentinos más misiles, a pesar de que existía un contrato comercial con la empresa francesa Aerospatiale. El precio de un misil Exocet era de unos 450.000 dólares, pero los argentinos estuvieron dispuestos a pagar un millón. El servicio secreto británico dio 50 millones de dólares para comprar todos los Exocet del mercado internacional de armas. Los que no podían ser comprados fueron saboteados.

El misil Exocet de SuperEtendard se convirtió en una amenaza demasiado grande para ser dejada de lado. El gobierno británico recurrió al SAS para responder a tal riesgo, quien propuso la Operación Mikado, que consistía en el Escuadrón B del SAS volara desde la isla de Ascensión, en dos aviones de transporte C-130, a la base aérea de Río Grande, donde se creía que estaban guardados los misiles argentinos, para destruir los aviones y eliminar a sus pilotos y oficiales. Pero un ataque al territorio continental argentino por parte del SAS supondría un peligroso riesgo político y militar de efectos catastróficos (por la posible entrada en conflicto de otros países hispanos). Reagan llamó personalmente a Margaret Thatcher para desaconsejar una operación que podría provocar que varios países hispanoamericanos entraran en el conflicto. Y la operación fue cancelada”<sup>631</sup>.

### En la Unión Soviética

La visión argentina de la posición del otro bloque de la Guerra Fría es la siguiente:

“La Unión Soviética, no alertada ni informada acerca de los pormenores de la cuestión, se perdió la oportunidad de ganarse el agradecimiento perenne de Buenos Aires al no vetar la Resolución 502 del Consejo de Seguridad que hubiese impedido a Gran Bretaña despachar la flota imperial sin condicionamientos políticos internos y externos, a pesar que fue el Gobierno militar argentino quién debió enfrentar las iras de los EE.UU. en oportunidad de declarar este país un embargo cerealero al Gobierno de Moscú, durante la administración Carter”.

<sup>630</sup> Ibídem.

<sup>631</sup> VV.AA. *Las grandes batallas de la historia*. Op. cit., pp. 316-317.

Realmente, sin concepción clara de sus propios propósitos, sin comprender la quiebra de Occidente en dos, fiándose de la palabra y las futuras acciones de las dos potencias talasocráticas que arrebataron Malvinas a Argentina en 1833, y estando al mando de la Argentina, no el tercerposicionista General Perón, sino una Junta Militar golpista con el apoyo (esta vez sí de hands off de los EEUU), y colaborando activamente con los estadounidenses contra la subversión comunista en países de Hispanoamérica..., esperar otro resultado de la Unión Soviética parece podríamos decir que bastante surrealista. Era mucho más productivo para los soviéticos ver cómo se destrozaban mutuamente dos países capitalistas y aprender mucho del funcionamiento de su armamento y doctrina (el Atlántico Sur bullía de barcos espía soviéticos camuflados de inocentes pesqueros), y quedar así ellos más fuertes y con más conocimiento del adversario. Un movimiento obvio en el Arte de la Guerra.

### **En el resto del mundo**

“En el Extremo Oriente, es destacable la actitud de amplio apoyo ofrecida por la República Popular China, si bien su reacción no fue lo suficientemente rápida para evitar la sanción de la Resolución 502. Japón, por su parte, luego de un comienzo pro-británico fue evolucionando hacia actitudes más ajustadas a los antecedentes del conflicto. La India se mantuvo expectante, atendiendo sus problemas geopolíticos con las Islas Andamán y Nicobar -que le pertenecen- pero que por hallarse muy próximas a Sumatra establecen un cierto paralelismo con las Islas Malvinas respecto de Argentina y Gran Bretaña.

Israel sostuvo la posición del Gobierno argentino, atendiendo no sólo sus intereses económicos por la venta de armamentos y otros productos, sino también por ser la Argentina uno de los únicos países del mundo que le abrió sus fronteras en la 2ª Guerra Mundial para recibir a los judíos del mundo perseguidos por el nazismo, al extremo que Buenos Aires contiene una de las mayores colonias hebreas del orbe, siendo la tercera ciudad con población de ese origen, después de Nueva York y Tel-Aviv.

Los Países Árabes tuvieron actitudes disímiles. Herederos de un conflicto ancestral que los enfrenta con Israel en el Oriente Medio, en gran parte debido a la acción de Gran Bretaña al patrocinar la creación del Estado Judío en tierras de Palestina, que al mismo tiempo había prometido a los árabes si le ayudaban a expulsar a los turcos de esos territorios. Merece ser destacada, por no tener precedentes, la acción de Libia al ofrecer todo tipo de ayuda desinteresada y sin condicionamientos de naturaleza alguna, si bien lo hizo más por los sentimientos de aversión de su líder Khadafi hacia Gran Bretaña, que por simpatía hacia la Junta. Ocurrió lo contrario con Jordania, país que pese a ser miembro del Consejo de Seguridad y del Buró de Países no Alineados, aglutinó el voto en contra de estos países en favor del Reino Unido al sancionarse la Resolución 502, como se verá en detalle más adelante.

Nueva Zelanda adoptó también una actitud sin precedentes. Fue el único país -además del Reino Unido- que decidió romper unilateralmente relaciones con la Argentina por haber recuperado las Islas Malvinas. Fue



una actitud que Buenos Aires no merecía, pues se había iniciado una política de acercamiento a la ex colonia británica mediante el establecimiento de una línea aérea inédita que unía Río Gallegos con Auckland, y que permitió romper así la secular característica geopolítica de país terminal, dada la posición excéntrica de ambas naciones en el Globo.

Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) apoyó a uno de sus principales aliados, Gran Bretaña, en la expedición punitiva que sustrajo mayor parte de las fuerzas navales del Mar del Norte y del Mar Mediterráneo para enviarla al Atlántico Sur.

La Confederación Económica Europea (CEE), a pesar de tratarse de un conflicto de orden bilateral entre uno de sus miembros y uno de sus clientes, interpuso sanciones económicas a la Argentina en forma complaciente para Gran Bretaña que abogó por estas sanciones, cuyos efectos se sentirían en el aspecto militar al imponer embargos a la exportación de armamentos a la Argentina, lo cual tuvo efectos estratégicos al interrumpir la exportación del sistema Super Etendard-Exocet, que quedaron en los muelles de Marsella listos para embarcar. Se generaron así asperezas en otros foros, tal como es el de las relaciones económicas entre las naciones, el comercio y la cooperación de orden cultural o tecnológico, que son elementos básicos de la doctrina de la ONU para alcanzar los altos fines del máximo organismo mundial. De cualquier forma, la reacción de la CEE no se limitó a la mera expresión retórica de condenar la acción de un determinado país, sino que se plasmó en medidas tangibles que se aplicaron prontamente contra una nación siendo ésta la primera vez que ocurría, pese a crisis más violentas y menos justas que se habían producido con anterioridad en otras partes del mundo”<sup>632</sup>.

### **La resolución 502 del Consejo de Seguridad de la ONU**

La resolución 502 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, aprobada el 3 de abril de 1982, exigió el cese inmediato de las hostilidades a las partes implicadas en el conflicto de las Malvinas, al considerar que existía un quebrantamiento de la paz en la región de las Islas Malvinas. La resolución exigía además la retirada inmediata de todas las fuerzas argentinas de las Islas. Finalmente exhortaba tanto a Argentina como al Reino Unido a que buscasen una solución diplomática al conflicto respetando lo dispuesto por la Carta de las Naciones Unidas. Esta resolución diplomática significó un durísimo golpe a la causa argentina, y un gran triunfo de la previsión, cinismo y habilidad diplomática de los británicos, tan es así que la bibliografía argentina considera que, después de esta resolución:

“Rara vez un país pudo haber ido a un conflicto en tan desventajosas condiciones, sin la ayuda de terceros y en casi la más absoluta soledad. Es su gran defecto y también su gran virtud. No se le debe nada a nadie - salvo en términos diplomáticos a Latinoamérica- y a la luz de los resultados fríamente analizados, tan sólo con un poco menos de suerte del lado británico, o un poco más del argentino, pudo haber cambiado el

<sup>632</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., p. 246.

resultado de la batalla, como bien lo aclararon los comandantes británicos lustros después. Y esto es más de lo que podía razonablemente esperarse de un país del hemisferio austral, ya que al margen del resultado final del conflicto, el desarrollo de éste en el campo militar no arrojó la diferencia que la ecuación de poder parecía indicar”<sup>633</sup>.

La resolución 502 fue aprobada un día después del inicio de las operaciones terrestres argentinas para tomar el control de las Islas Malvinas, conocida como Operación Rosario. Previamente, el 1 de abril de 1982, el Consejo de Seguridad ya se había reunido de urgencia por la escalada en la tensión entre Argentina y el Reino Unido a petición de este último país tras remitir una carta al presidente del Consejo de Seguridad. En dicha carta y en las manifestaciones del representante británico se exponía, aparte de una confesión de conocer de antemano los planes argentinos, una mezcla de todas las razones esgrimidas a lo largo del tiempo por Gran Bretaña (somos los agredidos, hay que garantizar los deseos de los isleños, etc.):

1. Siguiendo instrucciones, tengo el honor de señalar a su atención urgentemente la situación en el Atlántico meridional. El Gobierno del Reino Unido tiene razones fundadas para creer que las fuerzas armadas de la República Argentina están a punto de intentar invadir las Islas Falkland. Dadas las circunstancias, pido a Vuestra Excelencia que convoque inmediatamente una sesión del Consejo de Seguridad. (Carta de fecha 1º de abril de 1982 dirigida al presidente del Consejo de Seguridad por el representante permanente del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ante las Naciones Unidas).
2. Anthony Parsons en su intervención abordó la situación en la Atlántico Sur, incluyendo el incidente ocurrido en marzo de 1982 en las Georgias del Sur y reafirmando la soberanía de su país sobre las Georgias y las Falkland, pero dejó claro que la naturaleza urgente de la sesión se debía a las sospechas sobre una intervención militar argentina. He descrito con cierto detalle este reciente incidente en Georgias del Sur. Pero el propósito de mi Gobierno al convocar esta reunión del Consejo es considerar la amenaza no a Georgias del Sur, sino a las Islas Falkland, (...) Tenemos pruebas de que la Armada argentina está a punto de lanzar una invasión, posiblemente mañana por la mañana. La prensa argentina durante varios días ha dado no sólo una información detallada de los movimientos navales argentinos “dispuestos para operaciones en el Atlántico meridional”, sino también acerca de declaraciones sobre la importancia de estos movimientos por parte del Ministerio de Defensa argentino. Es evidente que prácticamente toda la flota argentina, incluido un portaaviones, destructores, corbetas y submarinos, están ahora en el mar. (...) El 30 de marzo, por lo menos dos aviones de la Fuerza Aérea Argentina sobrevolaron las Islas Falkland sin que se hubiese pedido permiso diplomático, de conformidad con los procedimientos internacionales habituales. Uno de esos sobrevuelos fue realizado de noche y el avión no llevaba luces.

---

<sup>633</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., pp. 246-247.

3. Toda esta actividad y las declaraciones de Ministros argentinos que la acompañaron, dieron razón a mi Gobierno para creer que se va a intentar hacer uso de la fuerza para cambiar la administración de las Islas Falkland contra los deseos de sus habitantes. (...) Pedimos al Consejo que inste al Gobierno de la Argentina a ejercer la máxima moderación y a abstenerse del uso o de la amenaza del uso de la fuerza en el Atlántico meridional.

Asimismo, el representante argentino (D. Eduardo Roca) invitado a la sesión de la ONU realizó de nuevo otra explicación de las razones del *ethos* argentino o hispano-católico ya conocidos (Gran Bretaña era la primera agresora, Argentina llevaba 150 años esperando justicia para su causa, Gran Bretaña fingía negociar, apelación al *religio* y no al *regio*, etc.)

4. Argentina denunció ante el Consejo lo que creía una agresión por parte británica por el incidente ocurrido en las Georgias del Sur (o Isla San Pedro), reclamando a su vez la soberanía argentina de esas islas y denunciando la actitud obstruccionista del Reino Unido para la resolución diplomática del problema histórico en torno a la soberanía de las islas.
  - La República Argentina ha sido, y sigue siendo, objeto de una agresión continua por parte del Reino Unido que lleva ya casi 150 años de duración. No otra cosa es el mantenimiento de una situación colonial originada en un acto de fuerza, seguida por una ocupación ilegítima -una usurpación- sin que la Potencia metropolitana haya manifestado voluntad alguna de ponerle fin (...)
  - Esta agresión se ha materializado nuevamente en los recientes sucesos que motivan la reunión del Consejo de Seguridad, mediante un virtual uso de la fuerza contra los nacionales argentinos que se encuentran en la isla San Pedro -en territorio argentino injustamente usurpado- (...) esta amenaza grave e inminente del uso de la fuerza, que significa la presencia y la acción de naves de guerra británicas en aguas argentinas y contra nacionales argentinos, da derecho al ejercicio de la legítima defensa.
  - Rechazo con vehemencia la pretensión de poner a mi país en el banquillo de los acusados, cuando en realidad lo que debiera ser objeto de juicio, si se quiere hacer justicia y preservar la paz, es la propia conducta del acusador (...)<sup>634</sup>

Para entender cómo de forma tan rápida se materializó una Resolución de la ONU tan contraria a la Argentina, hay que entender bien cómo funciona este organismo, y aquí cedo la palabra al Comodoro Moro, el cual lo expresa de forma contundente y cristalina:

<sup>634</sup> Diario de sesiones de la 2345ª Sesión del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. 1 de abril de 1982. S/PV.2345.

“En la Organización de las Naciones Unidas (ONU), estructurada para servir a los intereses de los poderosos, el Consejo de Seguridad sería el ámbito de acontecimientos tales como: el desconocer una nota argentina denunciando una amenaza de Gran Bretaña por su actitud en las Islas Georgias del 1 de Abril, la Resolución 502 favorable al Reino Unido del 3 de Abril y el veto de un Proyecto de Resolución para el cese del fuego.

Las Naciones Unidas no constituyen un organismo propicio para la búsqueda de justicia de las naciones que no dispongan de una banca permanente en el Consejo de Seguridad (EE.UU., Rusia, China, Gran Bretaña y Francia). Estos cinco países disponen del derecho a vetar cualquier resolución que no sea de su agrado o interés. Es decir que cualquier otro país que tenga un conflicto con estos cinco “socios categoría A”, mal podrán esperar justicia. Se trata de un esquema armado luego de la Segunda Guerra Mundial que ha prevalecido en favor de las potencias vencedoras y que es hora que sea modificado en atención a la misión de paz y justicia de la ONU en el mundo.

Ello es así pues la arbitrariedad se halla imbricada en su sistema para dirimir los conflictos internacionales, ya que otorga a cinco países el magno derecho de ser jueces y partes en cualquier pleito en que se vean involucrados. Ello rige por imposición de los países triunfantes en la Segunda Guerra Mundial, es decir hace más de medio siglo, habiendo sido la causa fundamental de la inoperancia de la ONU durante la denominada “Guerra Fría”, donde no había forma de sancionar “de jure” a ninguna de las grandes potencias, por enorme que fuese su responsabilidad o iniquidad en una causa internacional. El Consejo de Seguridad dispone de quince miembros, donde además de los cinco permanentes, los otros diez son cubiertos por el resto de las naciones en forma rotativa, y aunque una votación concluya con catorce a favor y uno negativo con derecho a veto en contra, adiós resolución.

Luego, la ONU se halla estructurada para imponer sanciones al resto de los países del mundo, salvo que uno del grupo de los “cinco” interponga el veto a su favor. De esta forma se condicionan las aspiraciones e intereses en juego del resto de los países, por más puros que sus derechos puedan ser. Y la Argentina se hallaba –y se halla- en ese grupo de socios clase “B” o “naciones de soberanía limitada”.

Cuando la República Argentina protestó ante el organismo el 1 de Abril de 1982 lo hizo mediante una carta al Secretario General denunciando que estaba siendo “agredida” por Gran Bretaña ante las amenazas de enviar la flota y el despacho del buque Endurance a expulsar a los obreros de Puerto Leith, conformando un agresión por ser la primera en amenazar y en hacer uso de la fuerza, explícitamente violatorio de los Art. 1 y 2 de la Carta de la ONU. La reacción del Reino Unido fue un llamado urgente al Consejo de Seguridad por una inminente “invasión” de fuerzas argentinas a las Islas Malvinas, cuando en realidad Argentina reaccionó de manera defensiva y de la única manera que podía hacerlo: ocupar los archipiélagos antes de la llegada de la flota enemiga.

(En realidad hemos visto que tenía tres opciones: ocupar los archipiélagos con una mínima fuerza militar y pedir negociaciones, ocupar con

miles de hombres las islas y colocarse a sí misma en una situación de vulnerabilidad logística indefendible, y por último clausurar toda colaboración logística y de relaciones con las islas, descargando en Gran Bretaña el enorme coste de asumir el sostenimiento de su cleruquía del Atlántico Sur).

Inmediatamente el Reino Unido se impuso la tarea de obtener la mayor cantidad de votos posibles de las naciones no permanentes del Consejo de Seguridad en términos que le resultaran convenientes para justificar políticamente, por razones internas y externas, la reconquista de las islas por la fuerza. Si bien podía vetar cualquier resolución que le resultase desfavorable, el objetivo era sancionar una resolución que condenara a la Argentina, y de esa forma obtener el apoyo internacional y neutralizar a la oposición laborista en el Parlamento.

La resolución debía obtener las dos terceras partes de los votos positivos de sus quince miembros (diez) y ningún veto. El resultado de la votación fue un gran triunfo diplomático para Londres, y tal vez el peor fiasco histórico para la diplomacia argentina: obtuvo los diez votos necesarios, Argentina logró sólo uno a su favor, nadie vetó y hubo cuatro abstenciones.

La Resolución llevó el número 502 y los diez votos a favor fueron de GRAN BRETAÑA, EE.UU, FRANCIA, IRLANDA, GUYANA, TOGO, ZAIRE, UGANDA, JAPÓN y JORDANIA; un voto en contra: PANAMÁ y cuatro abstenciones: U.R.S.S., CHINA, POLONIA y ESPAÑA. Si bien no condenaba como agresora a la República Argentina, le obligaba a retirar las tropas comprometidas en la recuperación de las islas (que cumpliría siempre y cuando ello fuera exigible también a las fuerzas británicas). Era todo lo que necesitaba Gran Bretaña para justificar el envío de la más formidable expedición militar al amparo de una decisión: expulsar a los argentinos de las islas y rechazar cualquier resolución que pudiera oponerse a tal propósito.

La inmediata acción psicológica del Reino Unido puesta de manifiesto en todos los campos de acción hizo aparecer a la Argentina como invasora y agresora, a las islas como de su legítima soberanía, a los isleños como rehenes, al Gobierno militar como dictadura aborrecible y a la Task Force como una expedición libertadora que reivindicaría el ultraje cometido al pueblo británico... y al desprestigiado gobierno de la Sra. Thatcher.

De esta forma, la Fuerza de Tareas tenía así expedito el camino para el logro de una rápida y fulgurante victoria militar, que seguramente llenaría de júbilo al pueblo británico y de prestigio político a su Gobierno.

El Consejo de Seguridad -organismo supremo para el mantenimiento de la paz mundial- había puesto en manos de la señora Thatcher, paradójicamente, la llave de la guerra<sup>635</sup>.

Como expresa el Coronel argentino Landáburu:

<sup>635</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., p. 247.

“El mundo occidental se puso en su gran mayoría en oposición a la decisión de la Junta Militar y en forma rápida y sucesiva comenzaron las distintas manifestaciones de condena y acciones punitivas contra la Argentina. El pueblo de nuestro país observaba atónito cómo fracasaban en el marco internacional las acciones de recuperación de las Malvinas y cómo se le cerraban todas las puertas a sus anhelos espirituales de integridad territorial, tantos años contenidos.

Esta sorpresa también valió para el personal militar de las tres Fuerzas Armadas Argentinas. La forma secreta como se había implementado la decisión y el somero planeamiento de la operación llamada Azul (luego Rosario), dejó sorprendida a la casi totalidad de los altos mandos y a los Estados Mayores Generales. Nunca se había pensado que la decisión adoptada en el plano político hubiera de acumular errores de concepción, método estratégico y falta de prudencia de tal magnitud, que en su apresurado desarrollo contribuiría finalmente a una derrota que no reconoce antecedentes en la historia militar del país”<sup>636</sup>.

La suerte estaba echada.

#### **7.4.4. Efecto Ethos**

Tradicionalmente el Arte de la Guerra, como todo arte o ciencia humana, se ha dividido en tres grandes ramas de conocimiento científico: la Estrategia, la Táctica y la Logística. Ya hemos comentado que, para muchos estudiosos de dicho Arte, la Logística constituye los nueve décimos del Arte de la Guerra, y es la que más pesa en el resultado final de éxito o derrota militares.

Sin embargo, la guerra, lejos de ser una ciencia exacta, con una fórmula empírica cuantitativa perfectamente definida, es un drama espantoso y apasionado, en el que se debe contar en primer lugar con el ser humano que la protagoniza, su ethos y voluntad, la cual es capaz de superar y trastocar todos los fríos cálculos estratégicos, tácticos y logísticos. A esto es a lo que llamaremos en esta tesis el subcriterio del “Efecto Ethos”. Ya el mismo Napoleón expresaba que “en la guerra lo moral era a lo físico como 3 era a 1”, y el General Franco, al comienzo de la guerra civil española respondía así a las palabras del Presidente de la República D. Manuel Azaña: “¿Adónde van esos locos? Nosotros tenemos las principales ciudades, los núcleos industriales, todo el oro del Banco de España, inagotables reservas de hombres, y tenemos la Escuadra”, diciéndole: ““Es verdad, ellos lo tienen todo, todo, menos la razón”.

Concretamente en la guerra de las Malvinas, podemos adelantar que ninguno de los dos contrincantes van a prestar la debida atención a este factor (en especial quizás en el lado británico, al considerarse un ethos superior en mucho al argentino), lo cual va a constituir una amarga sorpresa para ambos bandos. Si los dos ejércitos contendientes hubieran seguido la tendencia moderna del estudio de la guerra, la cual se dirige hacia el estudio de la historia

---

<sup>636</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 427.

militar (como Maestra de la Vida), hubieran podido extraer de ella las enseñanzas integrales en la parte moral, intelectual y material.

"Durante largo tiempo la enseñanza de la guerra sufrió un extravío, como consecuencia de una materialización de los factores que en ella intervienen. A este respecto dice Foch: "Se suprimían las cantidades morales en cuanto a causa, se las suprimía también en cuanto a efecto. La derrota pasaba entonces a ser el producto de las cantidades materiales, mientras que la veremos ser un resultado puramente moral, el de un sentimiento, el descorazonamiento, el terror producido en el vencido por el empleo combinado de las fuerzas morales y materiales puestas simultáneamente en acción por el vencedor"<sup>637</sup>.

"La teoría llegaba entonces a la conclusión: Para ser victorioso hay que contar con el número, con la fuerza, con mejores fusiles, mejores cañones, bases, posiciones, etc. la Revolución, Napoleón sobre todo, iban a contestarle: No somos más numerosos, no estamos mejor armados y, sin embargo, nos batimos, porque, por medio de nuestras combinaciones; haremos el número en el punto decisivo; por medio de nuestra energía, de nuestra instrucción, de nuestras armas, fuegos y bayonetas, llegaremos a sobreexcitar nuestra moral y a quebrantar la vuestra". "Es así cómo esas teorías, que se habían creído hacer exactas basándolas en datos ciertos y matemáticos, tenían la desgracia de ser radicalmente falsas, porque habían omitido la premisa más importante del problema, ya que se tratase del mando o de la ejecución, la que inspira el tema, lo hace vivir: el hombre, con sus facultades morales, intelectuales, físicas; porque tendía a constituir la guerra en ciencia exacta, desconociendo su naturaleza misma de "drama espantoso y apasionado"<sup>638</sup>.

"De ahí provinieron esos sistemas de guerra empleados en los últimos siglos anteriores a Napoleón. "Semejantes teorías llegaban a las peores consecuencias. La enseñanza de las escuelas militares era la primera, pues sólo se preocupaba de la materia. De ahí nacían esos estudios exclusivos del terreno, de la fortificación, del armamento, de la organización, que sólo tocan la parte terrestre del arte. En cuanto a la parte divina, la que resulta de la acción del hombre, se la tomaba desde tan alto que no se podía ni comprenderla ni explicarla. Apenas si se la entreveía en los estudios históricos, tratados a grandes brochazos, de la Historia a la manera de Alejandro Dumas: series de hazañas extraordinarias inexplicables, si no se admitía la existencia de causas misteriosas, hijas del prodigio o de la fatalidad, como ser el genio incomprensible del Emperador o su estrella".

Para conocer y comprender la guerra no se habían concretado con girar alrededor de la herramienta que la hace, demostrar las partes materiales, sin tener en cuenta al hombre. Habían estudiado el libro de la Historia, concienzudamente analizada, un ejército, tropas en movimiento y en acción, con sus necesidades, sus pasiones, sus debilidades, sus sacrificios, sus capacidades de todo orden: "lejos de

<sup>637</sup> El Historiador. *Apuntes de Historia Militar* [en línea]. [Consulta: 23-11-2016]. Disponible en <[http://www.elhistoriador.com.ar/documentos/peronismo/apuntes\\_de\\_historia\\_militar.php](http://www.elhistoriador.com.ar/documentos/peronismo/apuntes_de_historia_militar.php)>.

<sup>638</sup> *Ibidem*.

ser una ciencia exacta, la guerra es un drama espantoso y apasionado". Esa era la esencia del tema por dilucidar, así como también el punto de partida de un estudio racional"<sup>639</sup>.

### **Fundación de una enseñanza militar racional; su base: la Historia, los hechos**

"Planteado el problema de la enseñanza de la guerra y descartadas las formas absolutas que antes mencionamos: ya sea el estudio positivista de una teoría científica que descartaba el elemento vivo de la guerra o una enseñanza vivida de la misma, llegamos a la necesidad de crear. Para ello será necesario no apoyarse sólo en los datos positivos, que son incompletos, ni en las condiciones morales, ya que éstas son forzosamente variables e indeterminadas, ni seguir un proceso imaginativo por simple razonamiento. Es necesario crear apoyado en los hechos mismos. Es necesario ir entonces a los hechos recurriendo a la historia militar, para comprender el fenómeno complejo de la guerra. En ella tomar los hechos unos después de otros, considerarlos en sus numerosos aspectos, compenetrarse de sus más insignificantes detalles, esto en medio de las circunstancias en que se desarrollaron. El estudio así encarado tiende a dar un resultado de enseñanza integral, ya que los hechos generalmente no tienen desperdicios, si ha de considerárselos en todo su verdadero valor. Ello ha creado la necesidad de una metodología en el estudio de la historia de la guerra. Del conjunto de esos minuciosos estudios es que nació la enseñanza de la guerra, teniendo como base la Historia.

Mientras más hace falta la experiencia de la guerra a un ejército- dice el General Peucker- tanto más necesita recurrir a la historia de guerra, como instrucción y como base de esa instrucción. Aunque la historia de la guerra no este en condiciones de reemplazar la experiencia adquirida, puede, sin embargo, prepararla. En la paz pasa a ser el verdadero medio de aprender la guerra y de determinar los principios fijos del arte de la guerra. Sin embargo, es necesario precaverse contra un absolutismo siempre perjudicial en materia de guerra. Es necesario aplicar esa teoría, más que poseerla. <<La enseñanza de los principios- dice Foch- no busca un resultado platónico de erudición: poblar el espíritu de verdades nuevas y ciertas." "La guerra es, ante todo, un arte sencillo y todo de ejecución." (Napoleón.) Conocer los principios, si no se sabe aplicarlos, a nada conduce. En la guerra el hecho predomina sobre la idea, la acción sobre la palabra, la ejecución sobre la teoría.

Sería vana la enseñanza que se detuviera en la idea, en la palabra, en la teoría y que no llegara a la aplicación de los principios. Así, más allá de saber, aspira a poder; más allá del conocimiento de los principios, persigue su aplicación constante, única enseñanza capaz de desarrollar el juicio, el carácter, la facultad de obrar racionalmente y, por lo tanto, eficazmente, como se verá más adelante. Pero para poder es necesario saber; además de la confianza que ese saber implica para su poseedor.

---

<sup>639</sup> El Historiador. *Apuntes de Historia Militar*. Op. cit.



"Cuando un hombre de guerra- dice el General Peucker- tiene el sentimiento íntimo de estar preparado, cuando sabe que, por medio de la instrucción adquirida, podrá orientarse fácilmente en circunstancias muy difíciles, su carácter se afirma; adquiere la facultad de tomar oportunamente una resolución precisa y de ponerla prácticamente en ejecución".

Por el contrario, todo hombre consciente de su ignorancia o de la necesidad que tiene el oír los consejos de otro, es siempre indeciso, permanece perplejo y se halla pronto a desmoralizarse.

"Las cualidades de carácter son sin duda las primeras en el hombre de guerra, pero ¿dónde puede conducir la energía si carece de a instrucción necesaria para conocer el objetivo que debe perseguir y los medios que permiten alcanzarlo?"<sup>640</sup>.

La Primer Ministro británica, Margaret Thatcher:

"Enfrentaba un dilema: no sabía qué es lo que podría hacer Argentina, aunque creía que, como buen país sudamericano, probablemente muy poco. Las islas, por otra parte, son tan excéntricas de los circuitos estratégicos del mundo que no interfieren en las áreas de influencia de las superpotencias. Esto le daba la libertad de acción para obrar según sus propias conveniencias, y procedió de inmediato. Pero ignoraba algo muy importante: lo que las islas significan para la República Argentina"<sup>641</sup>.

"No es cierto que los militares argentinos hayan decidido ir a Malvinas para salvar una situación política que era desfavorable, la historia tenía mucho que decir, pues la Argentina tradicionalmente ha sido un país pacífico y respetuoso del derecho internacional. La absoluta mayoría del país pensaba que las Malvinas pertenecían legítimamente a la Nación"<sup>642</sup>.

Para el factor psicosocial argentino más profundo:

"La causa de Malvinas constituye un valor nacional. la "sociedad" apoyó esta causa, incluso apreciaba que el país podía ganar".<sup>643</sup>

En cambio ya hemos analizado que, para el ethos anglosajón, ganar la guerra significaba que su causa era una iusta causa, con lo cual se volcaban en cada conflicto con el total indispensable de medios materiales, económicos y propagandísticos para aplastar a pura fuerza al enemigo, y así estar su proceder justificado por los "dioses liberales", ya era un bellum iustum que habían enfrentado y ganado por que su causa era justa. Es la concepción completamente opuesta a la del ethos argentino hispano-católico.

<sup>640</sup> El Historiador. *Apuntes de Historia Militar*. Op. cit.

<sup>641</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., p. 248.

<sup>642</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 428-430.

<sup>643</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

¿Podrán las acciones en combate de los soldados argentinos de las tres Fuerzas Armadas revertir el desenlace que se preveía dados tanto los errores estratégico-tácticos de su Junta Militar, como por la aplastante superioridad aeronaval y submarina británica, así como su ethos marcadamente guerrero? En el criterio de Ejecución se analizarán todas estas cuestiones aunque sin abandonar el estudio primero de los criterios logísticos y su incidencia en la victoria o derrota de uno de ambos bandos.

## 7.5. Ejecución

“El comandante de la Fuerza Aérea Sur debió enfrentar una relación con otros comandos colaterales que se iría tornando tanto más difícil cuanto que los límites de su teatro de operaciones se superponía con el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y comprendía además a la Guarnición Militar "Malvinas", con cuyos comandos no tenía relación de dependencia pues de acuerdo con la orgánica establecida por el Comité Militar al crear los comandos operacionales, el Comando Aéreo Estratégico -y la FAS que le dependía- era un comando específico, es decir, integrado por medios pertenecientes exclusivamente a una sola fuerza.

Al Brigadier Crespo se le impuso una misión y los medios para cumplirla. Alertó a sus superiores acerca de los problemas y les informó que -si había guerra- sus hombres lucharían hasta las últimas consecuencias, sean cuales fueren los peligros a enfrentar y las bajas que se sufrieran. El 30 de abril al oca, sus hombres, que provenían prácticamente de la totalidad de las unidades de la Fuerza Aérea, se hallaban en una tensa vigilia, listos para enfrentar su hora de prueba”<sup>644</sup>.

Es el 30 de abril de 1982, el tiempo del diálogo y las negociaciones ha terminado. Con la Task Force británica en posición de combate ya en Malvinas, las Fuerzas Armadas argentinas, con todos sus problemas de Interdependencia y demás subcriterios logísticos que hemos analizado previamente, se hayan dispuestas a defender la verdad de su causa cueste lo que cueste, y a hacer cierto el axioma militar que afirma que “No hay plan (o planificación) que resista el contacto con el enemigo.” Y eso será efectivamente lo que suceda, las acciones bélicas argentinas, la intromisión de factores políticos en las decisiones militares británicas, unido a los errores logísticos británicos y argentinos, van a desembocar en una especie de “guerra inaudita” cuyos principales hitos y fases para ambos contendientes se pueden ver en la figura 7.56 siguiente.

Veremos que:

“A pesar de la brillante planificación logística de que hicieron gala los británicos, la precipitación con que se llevó a cabo la operación, obligados por las circunstancias, podía haberlo hecho fracasar de haber encontrado mayor resistencia o haberse prolongado en el tiempo. Por ejemplo si los

---

<sup>644</sup> Fuerza Aérea Argentina. *Conflicto de Malvinas: Operaciones Aéreas* [en línea]. [Consulta: 02-12-2016]. Disponible en <[https://www.faa.mil.ar/conflicto/operaciones\\_aereas.html](https://www.faa.mil.ar/conflicto/operaciones_aereas.html)>.

argentinos hubieran centrado sus ataques aéreos sobre los buques logísticos en lugar de cebarse en los barcos de escolta, los ingleses se hubieran visto en serios apuros. Los argentinos, por el contrario no consiguieron sostener sus fuerzas desplegadas en las islas. Sus necesidades se estiman en unas 150 toneladas diarias. No pudieron hacer llegar barcos a Puerto Argentino. El bloqueo, impuesto por los británicos, era efectivo y pese al denodado esfuerzo del transporte aéreo, resultó imposible mantener el abastecimiento”<sup>645</sup>.

“En Malvinas el centro de gravedad fue para ambos bandos la logística y el apoyo a las unidades desplegadas. La superioridad británica en este aspecto inclinó la balanza a su favor”<sup>646</sup>.

---

<sup>645</sup> SANCHEZ TARRADELLAS, V.J. *La Logística*. Op. cit., p. 230.

<sup>646</sup> *Ibíd.*

| CRONOGRAMA FASE EJECUCIÓN GUERRA MALVINAS                                                               |             |                                                                                                         |                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| FASE LOGÍSTICA ARGENTINA                                                                                | FECHA       | EVENTO                                                                                                  | FASE BRITÁNICA                                                           |
| Fase 1 logística argentina, relativamente fácil burlar el bloqueo y sostener y acumular logísticamente. | 02/04/82    | Operación Rosario, desembarco y reconquista argentina de las islas Malvinas.                            | Fase 1 británica, llegada, Zona de Exclusión, autorización uso de armas. |
|                                                                                                         | 10/04/82    | decisión argentina de no usar buques para abastecer logísticamente las islas                            |                                                                          |
|                                                                                                         | 12/04/82    | llegada de submarinos nucleares británicos a aguas de Malvinas, inicio Zona de Exclusión de 200 millas. |                                                                          |
|                                                                                                         | 22/04/82    | llegada flota de superficie británica                                                                   |                                                                          |
|                                                                                                         | 23/04/82    | autorización británica para el uso de armas                                                             |                                                                          |
|                                                                                                         | 30/04/82    | autorización argentina para el uso de armas                                                             |                                                                          |
| Fase 2 logística argentina, aumento puente aéreo por presencia flota británica.                         | 02/05/82    | hundimiento del crucero ARA General Belgrano por el submarino británico Conqueror.                      | Fase 2 británica, "guerra en el mar"                                     |
|                                                                                                         |             |                                                                                                         |                                                                          |
|                                                                                                         | 04/05/82    | hundimiento del destructor HMS Sheffield por un misil Exocet argentino.                                 |                                                                          |
|                                                                                                         | 21/05/82    | Desembarco británico en San Carlos (Isla Soledad), combates aeronavales.                                |                                                                          |
| Fase 3 logística argentina, puente aéreo logístico limitado                                             | 27-29/05/82 | Batalla terrestre de Pradera del Ganso (Goose Green)                                                    | Fase 3 británica, "cabeza de playa" asegurada logísticamente             |
|                                                                                                         | 30/05/82    |                                                                                                         |                                                                          |
|                                                                                                         | 08/06/82    | Batalla de Fitz Roy y Bahía Agradable (Bluff Cove)                                                      | Fase 4 británica, ofensiva final sobre Puerto Argentino (Port Stanley)   |
|                                                                                                         | 11/06/82    | Batalla de Monte Longdon                                                                                |                                                                          |
|                                                                                                         | 13-14/06/82 | Batalla de Tumbledown                                                                                   |                                                                          |
|                                                                                                         | 14/06/82    | Rendición argentina de Puerto Argentino (Port Stanley)                                                  |                                                                          |
|                                                                                                         |             |                                                                                                         |                                                                          |

**Figura 7.56:** Principal cronología e hitos de la fase de Ejecución de la guerra de las Malvinas.

**Fuente:** Elaboración Propia.

La Ejecución, como criterio principal logístico, ha quedado definida en la Metodología, como la suma de los siguientes criterios:

- Mando, personal y despliegue, que a su vez se subdivide en los cuatro criterios siguientes:
  - o Mando y coordinación únicos.
  - o Despliegue y combate.
  - o Defensa logística.
  - o Personal.
- El criterio de Ciclo logístico y sostenimiento, que a su vez se subdivide en los cinco criterios siguientes:
  - o Control activo.
  - o Medios y recursos logísticos.
  - o Obtención.
  - o Transporte.
  - o Mantenimiento.

A continuación, y para cada uno de dichos criterios y sub-criterios, vamos a aportar de forma ordenada el máximo posible de información de la época, los contendientes y el conflicto, para así tratar de dar el máximo de respuestas tanto cuantitativas como cualitativas a cada uno de ellos.

“Clausewitz decía que cada combatiente en guerra tiene un centro de gravedad que afecta todo el combate. Teóricamente si esta debilidad propia es afectada por la acción del enemigo nos conduce a la derrota. En Malvinas el centro de gravedad fue para ambos bandos la logística y el apoyo a las unidades desplegadas. Los británicos lo lograron y adoptaron las medidas necesarias para triunfar. Su preocupación constante fueron las bases adelantadas en la isla Ascensión y la base de abastecimientos a flote en el Atlántico Sur.

Para la Argentina, el mantenimiento de la logística ante un bloqueo impuesto por la amenaza submarina limitó los reabastecimientos al modo aéreo y surgieron serios problemas. Los viajes de los C-130 de la Fuerza Aérea Argentina y de los L-188 y F-28 de la Armada Argentina, que nunca dejaron de operar, resultaron insuficientes en víveres y munición, en especial para la munición de la artillería (En particular para los cañones de 155 mm del Ejército Argentino que fueron enviados a Puerto Argentino después del comienzo de las acciones.).

Para el bando argentino, además del logístico, el centro de gravedad fue la adopción de un plan de defensa que asumía un desembarco anfibio desde el este. La sorpresa del desembarco en San Carlos no permitió reajustar el plan y presentó la característica que las unidades a retaguardia no eran las mejor preparadas para enfrentar a una fuerza que operaba las 24 hs (El Ejército Argentino no estaba adiestrado para combate nocturno y en el terreno se le proveyeron los visores nocturnos. La artillería británica contaba con un sistema infrarrojo que de noche

seleccionaba blancos con alta eficacia. Ésta y otras razones hizo que las tablas de cómputo diario del Estado Mayor del Quinto Cuerpo que se usaban para el avance no se ajustaran a la realidad.) con el apoyo de sus helicópteros.

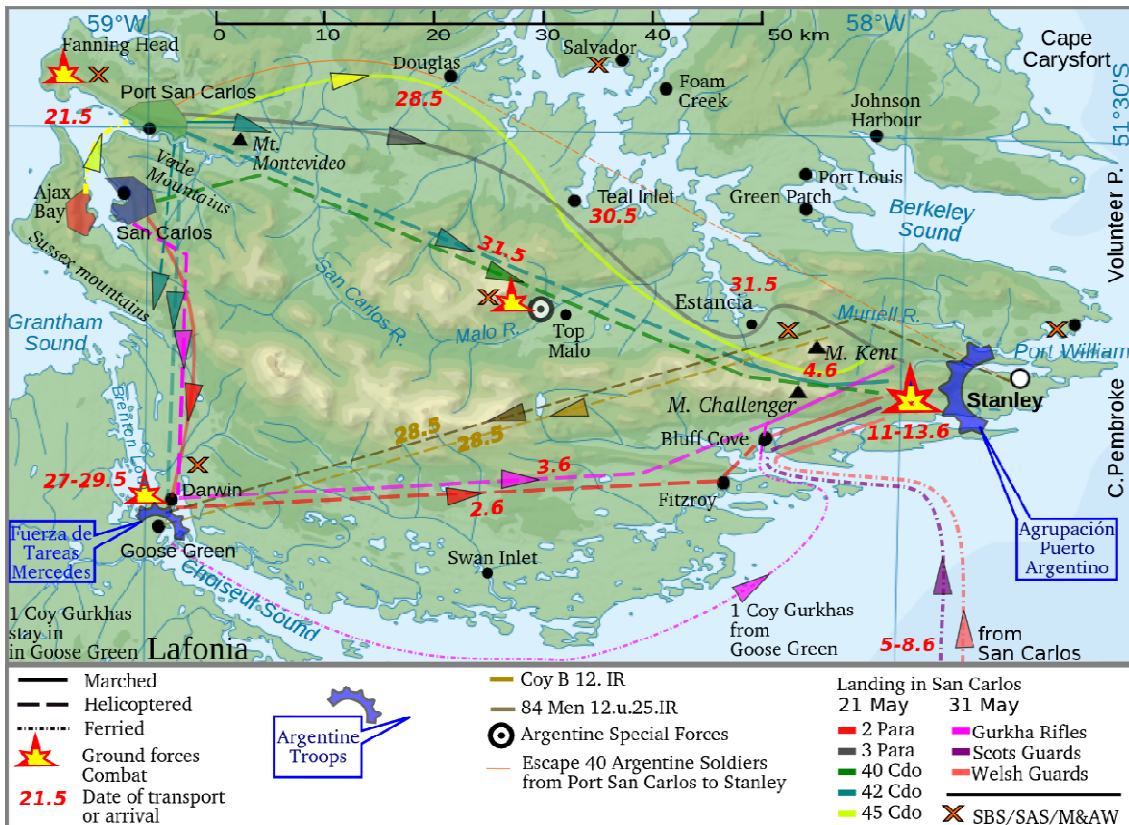
La elección de San Carlos para el desembarco se debió a la protección que brindaba el lugar a los buques logísticos a pensar de la distancia a Pto. Argentino. La bahía Ajax daba protección contra ataques de submarinos (La presencia en esa zona del submarino ARA San Luis hubiese sido positiva si hubiesen funcionado sus torpedos SST 4) y las alturas circundantes con las baterías AA de los Rapier, a la defensa aérea. De igual manera la ubicación de la TRALA, en el NE de la Zona de Exclusión (La Zona de Exclusión fue una hábil decisión británica que definió entre otras cosas el cerco para la libre navegación de unidades de superficie frente a la amenaza submarina. Fue el fin del ARA Belgrano y un hito para la neutralización de buques argentinos, de ataque y mercantes de apoyo logístico. A partir de ese momento se complicó el abastecimiento de Malvinas y sólo se contó con el modo aéreo.), permitió que los buques se encontrasen fuera del alcance de los aviones argentinos que partían del continente.

Pero el específico “centro de gravedad” fue para ambos contendientes el apoyo logístico de las operaciones; sin embargo, existen otros parámetros que hacen al centro de gravedad; ciertos componentes, como la neutralización del Atlantic Conveyor, restaron a los británicos la concreción del operativo que hubiese resultado más fácil si no se hubiese producido este serio daño. La pérdida de todas las carpas podría haber sido devastador en la operación final para alcanzar Puerto Argentino. Cuando los ataques argentinos pusieron en peligro al Canberra, lo hicieron alejar pues, además del transporte de tropas, participaba de la evacuación sanitaria con el Uganda. Con tantos componentes en acción no se debe perder de vista que la neutralización de uno de ellos puede hacer malograr toda la operación”<sup>647</sup>.

En la siguiente figura 7.57 podemos ver un resumen de las principales operaciones bélicas terrestres en las que se desarrolló la guerra.

---

<sup>647</sup> SANCHEZ TARRADELLAS, V.J. *La Logística*. Op. cit., p. 231.



“En opinión de expertos militares, la superioridad naval de la Task Force británica fue la principal causa de la derrota argentina. Debido a ella, a partir del establecimiento de la zona de exclusión total, quedó prácticamente cortado el cordón umbilical que unía a las islas con el continente y, con ello, fue imposible el apoyo logístico normal, que se limitó forzosamente a los 33 vuelos realizados entre el 1 de mayo y el 13 de junio por los C-130 Hércules, según declaraciones del ejército argentino. “La presencia de submarinos nucleares británicos impidió el apoyo naval propio”. En contra de los argentinos también jugó la superioridad numérica y el considerable mayor alcance de la artillería británica, a lo que se sumó el permanente apoyo de su fuego naval y aéreo”.

“Los viajes de los C-130 de la Fuerza Aérea Argentina y de los L-188 y F-28 de la Armada Argentina, que nunca dejaron de operar, resultaron insuficientes para proporcionar víveres y munición, en especial munición de artillería. Los problemas de abastecimiento son evidentes, como cuenta un soldado ranchero: “De entrada hacíamos tres comidas al día, después se hicieron dos y al final, una.” Aunque los argentinos lo

<sup>648</sup> Enciclopedia Británica. *Historia, antecedentes y consecuencias de la Guerra de las Malvinas 1982* [en línea]. [Consulta: 21-08-2018]. Disponible en <<http://www.lahistoriaconmapas.com/cronologia/siglo-xx/historia-antecedentes-y-consecuencias-de-la-guerra-de-las-malvinas-1982-history-background-and-consequences-of-the-falklands-war/>>.

sobrellevaban con pundonor: “Por supuesto que el aprovisionamiento era deficiente, por una razón muy sencilla, era el aprovisionamiento en condiciones de guerra, el terreno no permitía el desplazamiento de un jeep remolcando una cocina de campaña, sin hablar del continuo acecho del enemigo. No hay guerra en la que el soldado no haya pasado hambre y frío, eso es parte del negocio.” En esas condiciones lo llamativo es que la resistencia argentina se mantuviera por espacio de 20 días.”

“En la zona, la fuerza aeronaval británica operaba desde portaviones, lo cual permitía hostigar permanentemente a las fuerzas argentinas, además de proporcionarle un eficaz apoyo aéreo directo a sus operaciones terrestres tras el desembarco. Por el contrario, la Fuerza Aérea argentina operaba desde sus bases en el continente, a unos 670 kilómetros de distancia; sí solo podía permanecer sobre las islas durante 3 a 5 minutos, lo que imposibilitó el apoyo aéreo directo a las fuerzas terrestres. A ello se sumó la temprana destrucción de los aviones Pucará y Aeromacchi asentados en las islas y de la mayor parte de los helicópteros disponibles al comienzo de las operaciones, lo que limitó sensiblemente la capacidad de maniobra argentina. Pero lo determinante de la derrota en tierra del ejército argentino fue la enorme superioridad de los británicos como soldados. En aquella época el ejército británico era el único profesional de Europa y su profesionalidad no radicaba solo en mayor disciplina, entrenamiento y conocimientos técnicos. Desde principios de los setenta el Reino Unido tenía una “guerra de baja intensidad” en Irlanda del Norte, y el alto mando había decidido aprovecharla para endurecer a sus tropas. Todo soldado británico, aún los pertenecientes a servicios auxiliares, era enviado regularmente a Irlanda del Norte a desempeñar tareas de patrullaje a pie por zonas hostiles, lo que suponía ponerse a tiro del IRA, que con cierta frecuencia mataba ingleses en emboscadas guerrilleras o en atentados terroristas. Los hombres de la Task Force, todos ellos, estaban por tanto acostumbrados a matar y morir, mientras que los soldados argentinos eran muchachos corrientes que estaban haciendo el servicio militar obligatorio y nunca se habían visto en una circunstancia de guerra. El balance mortal fue de 645 caídos argentinos y más de un millar de heridos, y 253 muertos británicos y más de 700 heridos. No hay cifras oficiales, pero se dice que 272 excombatientes argentinos se suicidaron después de la guerra. El número de veteranos británicos que se quitaron la vida en los años transcurridos desde las Malvinas es muy similar: 266”<sup>649</sup>.

“Cuando los efectivos británicos penetraron en Puerto Argentino, habiendo consumido la mayor parte de sus reservas, estaban a merced del escalón logístico que debía hacer la reposición de artículos de primera necesidad. El racionamiento de recursos debería haber sido lo habitual, sin embargo, los informes indican que hubo un consumo descontrolado, como por ejemplo en el uso de los vehículos capturados al enemigo, lo que llevó a la falta de combustible, varios días después de la rendición. Se apostaron guardias para evitar que los soldados británicos tomaran los abastecimientos argentinos. La falta de disciplina evidenciada podría haber causado graves problemas si hubieran tenido que realizarse nuevas operaciones. Hubo problemas en el abastecimiento

---

<sup>649</sup> VV.AA. *Las grandes batallas de la historia*. Op. cit., p. 318.



de carburante. El suministro de agua fue insuficiente, por lo que se hizo necesario el uso de filtros de purificación. Para empeorar las cosas, 12.000 prisioneros requerían alimentos y cuidado. El transporte desde la zona de desembarco demostró ser una tarea lenta y difícil. Afortunadamente para los británicos no tuvieron necesidad de mirar más allá de Puerto Argentino para el esfuerzo logístico.

El 11 de junio al anochecer, las fuerzas británicas inician el asalto final sobre Puerto Argentino y sus alrededores. Para los argentinos la carencia de munición y medios ofensivos adecuados es crítica. Finalmente, tras una heroica resistencia, el general Mario Benjamín Menéndez rinde las islas Malvinas al general Jeremy J. Moore a las 23:59 del 14 de junio de 1982. Los soldados argentinos son desarmados y concentrados en el aeropuerto en calidad de prisioneros de guerra. Hace mucho frío, en las desoladas praderas de Malvinas el invierno austral arrecia<sup>650</sup>.

En el presente, a más de treinta años del fin de la guerra, y sabiendo lo sucedido finalmente, y tras la lectura de esta breve introducción, parecería que la guerra no podía tomar otro derrotero, pero no es así, el mismo almirante estadounidense Harry Train nos recuerda algunos de los principales factores que podrían haber inclinado la balanza de la victoria del lado argentino<sup>651</sup>:

- Hubieran sido diferentes los resultados, si la televisión británica no hubiera comunicado erróneamente la zarpada de dos de sus submarinos nucleares desde Gibraltar hacia las cercanías de las Islas Georgias del Sur el 26 de marzo?
- ¿Hubieran sido diferentes los resultados, si el viento y el mar no hubieran estado en calma el 1º de mayo?
- ¿Hubieran sido diferentes los resultados, si las 14 bombas que penetraron en los cascos de buques de guerra británicos sin explotar, hubieran explotado?
- ¿Hubiera sido diferente el resultado si los torpedos Telefunken argentinos hubieran funcionado como debían?
- ¿Hubieran reaccionado los mismos ingleses usando su fuerza militar si no hubiera habido huelgas en las minas de carbón de Gran Bretaña?
- Y finalmente, el conflicto provee la oportunidad con el beneficio de un análisis retrospectivo, para examinar el impacto de algunas decisiones, como el fracaso argentino en prolongar la pista de Puerto Argentino para que pudieran operar los A4 y Mirage, la decisión de no emplear buques de carga para transportar artillería pesada y helicópteros a las Islas entre el 2 y el 12 de abril, la división de las fuerzas del Ejército Argentino entre las Islas Soledad y Gran Malvina, la decisión argentina de no explotar la crítica vulnerabilidad en Fitz Roy y Bluff Cove, y la decisión británica de atacar al crucero General Belgrano. Analizamos el curso que la guerra terrestre pudo haber tomado si las fuerzas de Gran Malvina hubieran estado en San Carlos, forzando a los británicos a establecer su cabeza de playa en Gran Malvina en lugar de Soledad, porque esto es lo que hubieran hecho.

<sup>650</sup> SANCHEZ TARRADELLAS, V.J. *La Logística*. Op. cit., p. 233.

<sup>651</sup> TRAIN, H. *Malvinas: un caso de estudio*. Op. cit., pp. 18-19.

Es también el mismo autor el que nos propone no centrar nuestra visión del conflicto de Malvinas “sólo en términos de pérdidas de unidades y del impacto que esas pérdidas produjeron en el resultado final”, ya que para una nación que observe los hechos atentamente, existe también una discusión adicional y una serie de circunstancias que convierten este conflicto en un caso único de estudio militar. La guerra naval en Malvinas incluye también<sup>652</sup>:

- El primer empleo de misiles cruceros modernos contra buques de una marina de primera categoría.
- La primera oportunidad desde la Segunda Guerra Mundial, en que sostenidos ataques aéreos fueron hechos contra una fuerza naval.
- El primer uso en combate de submarinos de propulsión nuclear.
- El primer uso de que se tenga noticias de aviones de decolaje y aterrizaje vertical/corto en combate.
- Una pequeña fuerza de submarinos de propulsión diesel-eléctrica argentina, produjo una enorme preocupación a las autoridades navales británicas y determinó, por lo menos en la misma medida que la amenaza aérea, la conducción de las operaciones navales británicas, causando el gasto de una gran cantidad de armas antisubmarinas.
- Una igualmente pequeña fuerza de submarinos nucleares de ataque británico, determinó las decisiones de los jefes navales argentinos y mantuvo a las unidades de superficie argentinas en aguas protegidas contra esta amenaza. Asimismo, determinó algunas de las primeras decisiones políticas hechas al comienzo de las hostilidades.

Finalmente, el mismo autor nos ofrece un resumen altamente instructivo de las:

“Muchas lecciones políticas y militares del conflicto de Malvinas, no sólo para los participantes sino también para otras naciones que deben mantener fuerzas terrestres navales y aéreas para defender sus intereses y respaldar sus objetivos políticos:

- Los submarinos nucleares son un excelente elemento de combate, pero no cumplen bien la función de presencia naval en tiempo de paz.
- Las fuerzas de superficie son esenciales para la proyección de fuerzas anfibias, pero deben tener los medios para defenderse contra submarinos modernos y modernos misiles y aviones.
- La aviación táctica con base en tierra empleada en la conducción de una campaña naval, debe ser adiestrada rutinariamente en el uso de armamentos y tácticas contra fuerzas navales.
- Las debilidades enemigas deben ser explotadas cada vez que se las debate, aunque los planes militares deban modificarse para ello. Cuando la suerte del adversario pende de un hilo, lo más fácil para vencer es cortar ese hilo.
- La logística gana o pierde.
- Las Marinas no ganan guerras, pero la falta de una Marina adecuada puede hacer perder la guerra. La Royal Navy no ganó el conflicto de Malvinas, pero pudo haber sido la causa de que Gran Bretaña lo

---

<sup>652</sup> Ibídem.

perdiera. El Ejército Británico ganó para Gran Bretaña el conflicto de Malvinas y lo hizo con y sólo con el apoyo de la Royal Navy.

- Un bien integrado Poder Aéreo es esencial tanto para el Ejército como para las Fuerzas Navales.
- El poder aéreo no se compone sólo de bombardeos o aviones de ataque, o de cazas e interceptores, o de aviones de contramedidas electrónicas. Es una mezcla de todos. El que no lo comprenda así, no entendió ni las lecciones de la Segunda Guerra Mundial ni las de Malvinas.
- La capacidad de los ejércitos, marinas y fuerzas aéreas para operar en conjunto es el sine qua non de la guerra.
- Los comandos militares responsables, deben tener diálogo fluido con las autoridades políticas y asesorarlas, y las autoridades políticas deben escucharlos aunque no necesariamente seguir sus consejos.
- Es crucial que las autoridades políticas informen a los dirigentes militares de aquellos objetivos políticos que se persigue lograr mediante el uso de la fuerza militar.
- Comando efectivo, control y comunicaciones son las herramientas fundamentales que permiten a las autoridades militares y a las autoridades políticas trabajar con armonía.
- Y finalmente, en esta era tecnológica, los militares deben conocer sus armas. Pericia y coraje no son suficientes. El extremo puntiagudo de la lanza son las armas, sean éstas misiles, bombas, torpedos, granadas de mano o minas<sup>653</sup>.

En la siguiente figura 7.58 podremos observar de un vistazo multitud de información sobre el inicio de la fase de Ejecución del conflicto.

<sup>653</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. Op. cit., p. 19.

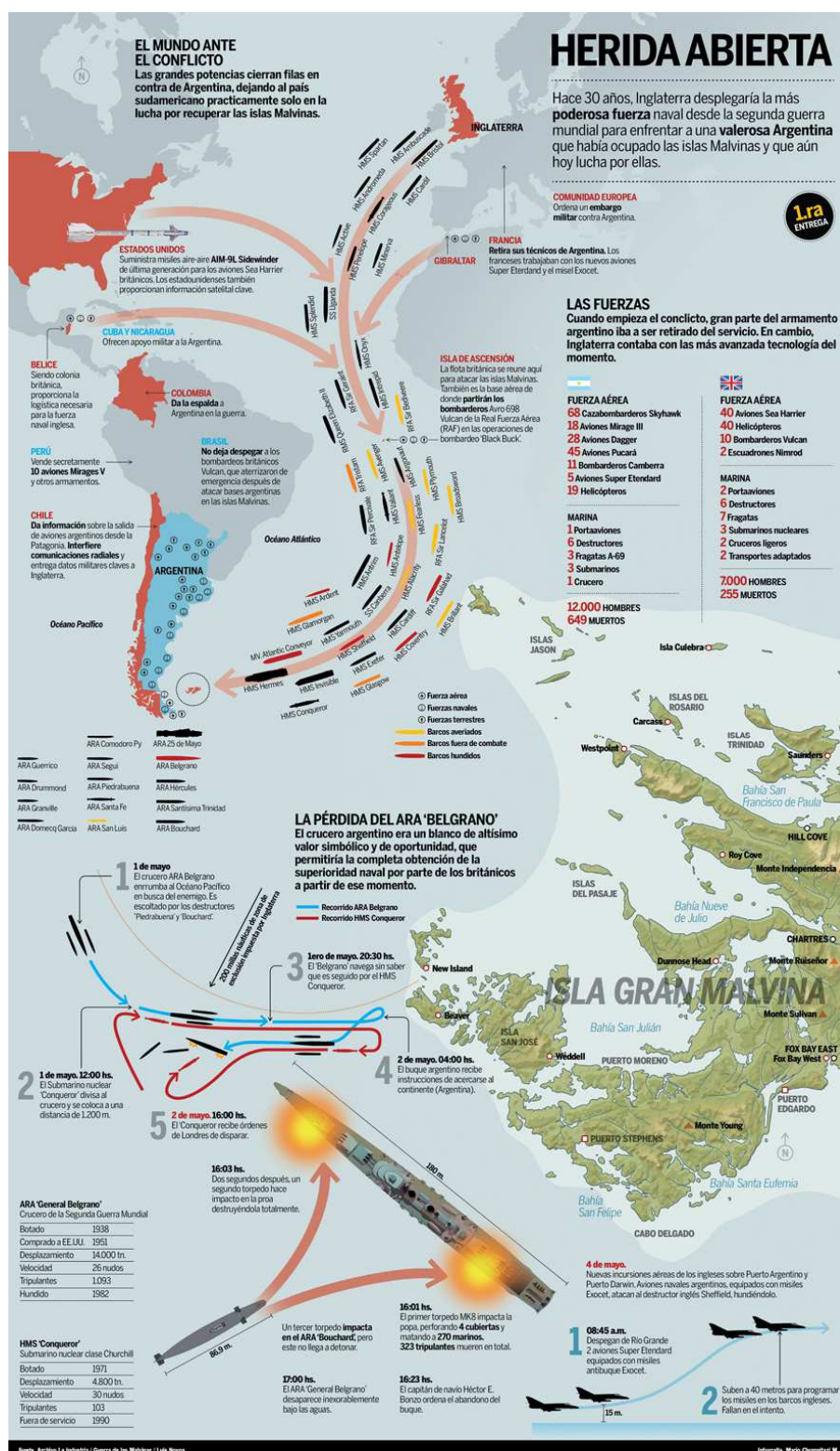


**Figura 7.58:** Cuadro resumen del inicio de la fase de Ejecución del conflicto de Malvinas.  
**Fuente:** Enciclopedia Británica. *Historia, antecedentes y consecuencias de la Guerra de las Malvinas 1982*<sup>654</sup>.

<sup>654</sup> Enciclopedia Británica. *Historia, antecedentes y consecuencias de la Guerra de las Malvinas* 1982. Op. cit.

### 7.5.1. Mando, personal y despliegue

#### 7.5.1.1. Mando y coordinación único

“Por un clavo se perdió una herradura, por una herradura se perdió un caballo, por un caballo se perdió un jinete, por un jinete se perdió una batalla, por una batalla se perdió una guerra” (Sun Tzu).

Si en la fase de Planificación, como se suele decir, el papel lo soporta todo, es en la fase de Ejecución cuando cualquier error, por pequeño que sea (y efectivamente la realidad histórica nos enseña, si nos tomamos la molestia de aprenderlo, que son los errores a nivel micro los que más afectan el resultado de una contienda), a lo largo de todas las tareas que componen el ciclo logístico correcto que se deben efectuar para cualquier campaña militar (desde la Determinación de Necesidades, pasando por la Obtención y el Almacenamiento, y terminando con la Distribución) van a surgir grandes problemas que requerirán de mandos decididos y ethos luchadores e innovadores que sepan improvisar con los medios a su alcance para contribuir al éxito final de sus armas.

“Malvinas demostró la importancia del hombre en todos los niveles de acción para encontrar la solución a los problemas que se presentan ante situaciones críticas. La improvisación fue un factor primordial para proveer el apoyo operacional. Actuó como un multiplicador. Como ejemplo, el reabastecimiento en vuelo de los C-130 para poder lanzar la carga sobre la zona de operaciones. Lo mismo cuando el personal de manejo de las grúas de los buques logísticos hizo un puente con lanchas entre dos de ellos para transferir vehículos entre ambos y acelerar el desembarco. Desde el inicio de la operación los británicos comenzaron a hallar soluciones mediante la improvisación. No habiendo desplegado tal número de hombres por casi una década, al principio fueron cautos en algunos aspectos, pero también asumieron riesgos grandes”<sup>655</sup>.

Los principales errores logísticos, tanto a nivel macro como micro, de los británicos (sobre todo en Mando y Coordinación e influencia en la logística) fueron los siguientes:

1. Embarcar al jefe logístico de la Brigada de Comandos de los Royal Marines (encargado de adoptar los criterios para la logística de los efectivos que operarían en tierra luego del desembarco), y al Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibia (encargado de seleccionar las “zonas de desembarco” más apropiadas, los requerimientos logísticos, la ubicación de los buques de apoyo y la evacuación de heridos), a bordo de distintos buques (LSL Sir Lancelot y LPD Fearless) y sin posibilidad de comunicarse a causa del “silencio radio” impuesto a la Flota por cuestiones de seguridad<sup>656</sup>.

<sup>655</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Segunda Parte). Op. cit., p. 16.

<sup>656</sup> *Ibidem*.

2. “La vinculación faltante en la cadena de comando británica (ver figuras 7.59 y 7.60 siguientes) fue un comandante de fuerza de tareas con jerarquía de tres estrellas cerca de la escena de la acción para comandar y coordinar a los comandantes de grupos de tareas y para vérselas con el Comandante en Jefe en Northwood, dejando a cada uno libre para concentrarse en su misión. La falta de un comandante de ese tipo llevó a algunas fricciones y una falta de control de las disponibilidades logísticas una vez que todos los grupos de tareas llegaron al área de las Islas Malvinas”<sup>657</sup>.

Este tipo de error, de “manejo desde el asiento de atrás” realizado desde Northwood fue un factor que contribuyó a las pérdidas sufridas”. En concreto ocasionará los siguientes problemas logísticos y operativos:

3. “Los buques que se había requerido no siempre llegaban al fondeadero. Cada noche el Comandante del Regimiento Logístico de la Brigada de I.M. visitaba al Comodoro Clapp a bordo del Fearless y le daba una lista de los buques que debían ser enviados al fondeadero la noche siguiente, desde la posición de espera al este de Malvinas. Clapp, siempre cooperador, enviaba un mensaje a Woodward pidiéndole que los mandara. Frecuentemente, por razones operativas, el o los buques solicitados no llegaban. Podía ser que se enviara un sustituto, en algunos casos elegido en forma arbitraria y en el cual no había ninguno de los efectos que se necesitaban en la cabecera de playa en ese momento en particular. Esta confusión era el resultado directo de la falta de un comandante superior en el teatro de operaciones, para asignar prioridades.
4. A partir del día D se disputaban dos batallas diferentes en forma simultánea y cuando la Fuerza de Desembarco se alejara de la zona inmediata de la cabecera de playa, tres. En la carta, la conducción simultánea de la parte operacional y las amenazas a la logística de estas batallas, que se desarrollaban a millas de distancia entre sí y normalmente con prioridades contrapuestas, no podía ser y de hecho no lo fue satisfactoriamente conducida por parte de un Comandante y Estado Mayor desde un puesto de comando situado a 8.000 millas de distancia, que disponían de información atrasada al momento de recibirla. La cadena de comando se hizo aún más confusa cuando se la cambió por la que se muestra más abajo, para dar lugar al inminente arribo del General Moore con otra brigada. Felizmente los mensajes a Moore fueron enviados también a Thompson, quién actuó como si fuera el destinatario ejecutivo y no el que realmente era, informativo. El cambio de orgánica se efectuó el día D-1 cuando Moore embarcó en el Queen Elizabeth en Ascensión. Con anterioridad Moore pensaba que él y un pequeño Estado Mayor táctico deberían reunirse con la FTA viajando en C-130 y saltando en paracaídas, justo antes del día D. En este caso podría haber usado las facilidades de comando disponibles en el otro BDD HMS Intrepid. El cambio en la estructura del comando lo llevó a dirigir una batalla terrestre a 4.000 millas de distancia, desde un buque de pasajeros sin facilidades para conducirla, si bien cada día se acercaba a la zona de la batalla. Probablemente este concepto pueda ser aplicable al comando de unidades navales por control remoto, diseñado para operaciones en el mar, pero resultó menos que satisfactorio en una batalla terrestre. Se

---

<sup>657</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., pp. 231.

presentó una complicación adicional tan pronto el Queen Elizabeth zarpó de Ascensión. Se produjo por razones técnicas en las comunicaciones. Moore no se podía comunicar con Thompson y excepto por migajas de información que le llegaban a través del servicio móvil marítimo, hasta que arribó el día D+9 estuvo casi totalmente ignorante sobre lo que sucedía en la cabeza de playa e incapacitado para influir en los acontecimientos.

5. El resultado final de este error, fue que el Regimiento Logístico del Comando de I.M., originalmente previsto para apoyar la Brigada de I.M. de algo más de 3.000 hombres y que en ese momento estaba reforzada llegando a más de 5.500, de golpe se encontró apoyando una formación de dos brigadas de 9.000 hombres con menos elementos de transporte y personal de los que se necesitarían para la tarea de apoyar fuerzas de un tercio de ese tamaño.
6. Es necesario destacar que la riesgosa operación de Fitzroy fue el resultado de la presión ejercida en el sentido de terminar la guerra antes que la situación derivada de la sustentabilidad de los buques se hiciera irreversible (por el clima), teniendo la Marina que retirar unidades del teatro por problemas de mantenimiento. El "manejo desde el asiento de atrás" realizado desde Northwood fue un factor que contribuyó a las pérdidas sufridas. Desde allí se le prohibió a Clapp enviar un Buque de Desembarco Dique en un tercer viaje al sur de Fitzroy para descargar de noche con embarcaciones. Si hubiese existido un comando superior cerca de la escena de las operaciones, se podrían haber evitado muchas de estas cosas<sup>658</sup>.

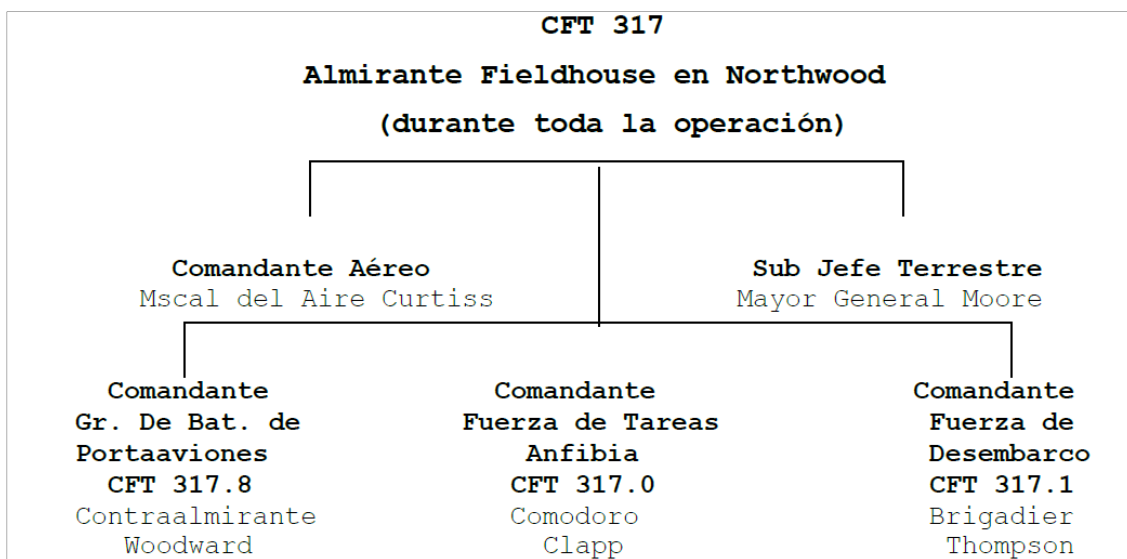


**Figura 7.59:** Organigrama Mando y Organización Fuerza de Tareas 317 británica (I). **Fuente:** PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*<sup>659</sup>.

7. El 17 de abril se celebra en Ascensión, a bordo del HMS *Hermes*, un Comité de Guerra o Conferencia Inicial en la que participan desde el

<sup>658</sup> *Ibíd.*

<sup>659</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 261.

Almirante Fieldhouse con el Mayor General Moore, su delegado terrestre y el Mariscal del Aire Curtiss, su comandante aéreo, junto al Comodoro Clapp, Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibia y del Brigadier Thompson, Comandante de la Fuerza de Desembarco, en la que, entre otras decisiones, se incidió en la necesidad de que:

“El Almirante Woodward presionara con el Grupo de Batalla de Portaaviones para intentar ganar las batallas aérea y naval antes que tuviera lugar el desembarco anfibio, es decir, se debía lograr la superioridad aérea antes que tuviera lugar la operación anfibia. Esto fue sostenido en forma categórica por parte del Comandante de la Fuerza de Tareas, Almirante Fieldhouse y no era la primera vez”<sup>660</sup>.

Este requisito no será finalmente cumplido ni tenido en cuenta, quizás por pura subestimación de las capacidades de ataque enemigas, lo cual obligará a cambiar todo el plan de apoyo logístico al desembarco y sacará a la luz las imperfecciones ocultas de los procesos logísticos británicos.

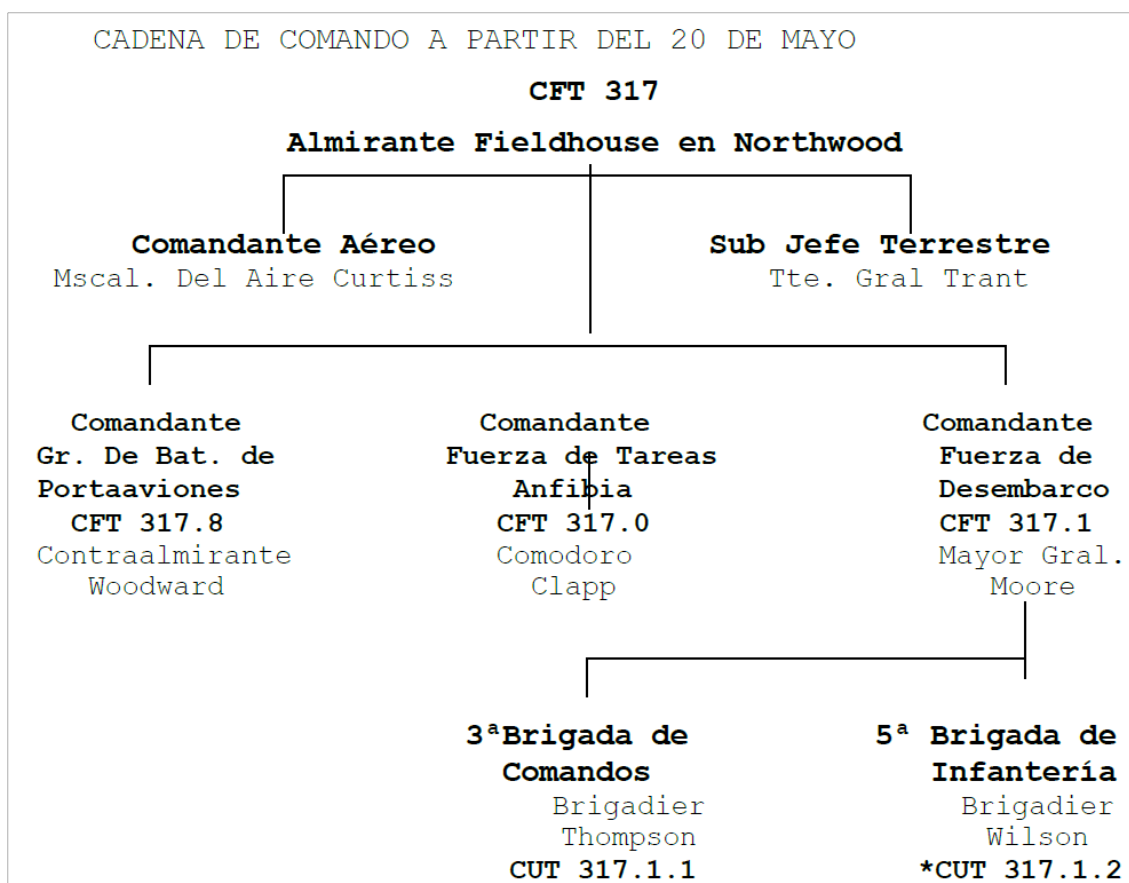


**Figura 7.60:** Organigrama Mando y Organización Fuerza de Tareas 317 británica (II). **Fuente:** PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*<sup>661</sup>.

8. “Uno de los problemas logísticos que apareció de inmediato tenía que ver con la organización administrativa en la Isla Ascensión para acopiar,

<sup>660</sup> *Ibíd.*

<sup>661</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 262.



identificar y distribuir los efectos logísticos al destinatario correcto. Un Grupo de la Marina, bien predispuesto pero agobiado de trabajo, estaba dedicado a asegurar que a los buques que pasaban por allí no les faltara nada. Los efectos para la Brigada de Comando de I.M., en respuesta a demandas hechas por mensaje, comenzaron a desbordar. Estos se fueron apilando y no se los distribuyó a las unidades interesadas, por dos razones. Primero, si estaban consignados a una unidad en particular, el Grupo de la Marina no tenía idea en qué buque o buques estaba embarcado el destinatario (algunas unidades estaban embarcadas en varios buques). Segundo, como sucede con frecuencia, había pocos reclamos de envíos, con lo que el Grupo de la Marina quedó aún más perplejo. En ambos casos ellos generalmente no hacían nada o para salir del apuro, despachaban el ítem a un buque cualquiera. Finalmente, aunque una Unidad de Arsenales del Ejército envió personal para "reconocer" (usando la expresión del Ejército) los ítems y coordinar el transporte por helicóptero al destinatario correcto, el Jefe del Grupo de la Marina los envió de vuelta al Reino Unido en el primer avión - alegando que no había alojamiento suficiente y la disponibilidad de agua en la isla era poca. Finalmente, después de fuertes presiones por parte del Comandante de Brigada de I.M., se envió a tierra, para esa tarea, un equipo de Arsenales de la Brigada, los que con desagrado fueron separados del trabajo de redistribuir las cargas en los buques y con ello se pudo restablecer un módico orden.<sup>662</sup> Aún así, en tamaño caos y falta de disciplina logística, no se pudo evitar que "algunos efectos se perdieran por completo, incluyendo munición y armas especiales para la brigada, de las que se habían apropiado un pelotón de fuerzas especiales que pasó por Ascensión en viaje a Geórgicas del Sur, los que, viéndolas depositadas por allí, se hicieron de ellas a su antojo. Con posterioridad se enviaron más, pero llegaron después de la zarpada de la Fuerza Anfibia. El caos en las prácticas logísticas conduce a actos de cuasi piratería y en "tomo lo que quiero", que se traduce en una pérdida de esfuerzos"<sup>663</sup>.

Como estamos viendo, muy poca colaboración e interdependencia entre las partes implicadas en el correcto apoyo logístico (destinatarios incluidos):

"Esta situación se vio agravada por el cambio de cargas entre buques que había hecho la Marina, sin el conocimiento del Regimiento Logístico. Esto llevó a que se llamaran buques porque se pensaba que tenían abordo un efecto determinado, solo para posteriormente descubrir que estaban en cualquier otro lado. El Regimiento Logístico terminó por mandar personal a los STUFT tan pronto como llegaban al fondeadero para verificar lo que había a bordo e interrogar al Primer Oficial sobre si algo y en ese caso qué cosa, se había transferido a otro buque y a cual. Esto era tanto un perdedero de tiempo como extremadamente frustrante para los logísticos"<sup>664</sup>.

#### 9. "La preparación final: Más problemas para la 5ª Brigada.

La preparación logística para las batallas finales apuntaron, entre otras cosas, a acopiar en las posiciones de artillería entre 480 a 500 tiros por

<sup>662</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., pp. 232-233.

<sup>663</sup> *Ibidem*.

<sup>664</sup> *Ibidem*.

cañón. Después de las primeras batallas nocturnas, en la noche del 11 al 12 de junio, cuando la 3ª Brigada de Comando de la I.M. conquistó sus objetivos, era intención que la noche siguiente la 5ª Brigada debería atacar los objetivos de la fase 2. El Comandante del Regimiento Logístico concurrió a la impartición de las órdenes por parte del Comandante de la 5ª Brigada. Por alguna razón no estaba presente ningún artillero (probablemente otra consecuencia de la naturaleza ad hoc de esta brigada que no tenía ningún regimiento de artillería asignado y por lo tanto ningún jefe de regimiento para asesorar al Comandante de Brigada). Después de escuchar las órdenes, el Comandante del Regimiento Logístico destacó que con posterioridad al ataque llevado a cabo por la 3ª Brigada de Comando de I.M. la noche anterior, los emplazamientos de artillería estaban extremadamente bajos de munición y esto requeriría por lo menos un día más para restituir el acopio pero en ese caso solamente se podría llegar a un nivel de 250 a 300 tiros por cañón. Después de algunas deliberaciones el Comandante de la 5ª Brigada le solicitó al Comandante de la División una demora de 24 horas, lo que fue aprobado. Esto probó ser una bendición para sus jefes de batallón, quienes no habían tenido el tiempo suficiente como para reconocer el terreno. De hecho una batería se quedó casi sin munición durante el ataque en la noche del 13 al 14 de junio y solamente el experto vuelo realizado por el Comandante del Escuadrón de Helicópteros Livianos de la 3ª Brigada de Comando de I.M., quien liderando el vuelo de los Sea King con carga de munición a la pendura de noche y con tormenta de nieve, permitió que la batería entrara en acción nuevamente.

Los abastecimientos de 30 días para la 5ª Brigada de Infantería habían sido colocados todos juntos por el Comando de las Fuerzas Terrestres del Reino Unido y colocados en una variedad de buques. Pese a que el Comandante del Regimiento Logístico de la Brigada de I.M. había mandado un mensaje indicando que se había cargado y donde, la Marina se tomó el trabajo de cambiarlos de bodega y de buque, en y cerca de Georgias del Sur y nunca fue capaz, de allí en adelante, de decirle donde estaba alguna cosa<sup>665</sup>.

10. "Durante algún tiempo después de la rendición de los argentinos, el combustible continuó dominando la escena logística porque a su llegada a Puerto Argentino la 3ª Brigada de Comando de la I.M. requisó todo el transporte argentino para tareas logísticas en la red de caminos y huellas en y alrededor del pueblo. Los generadores de los Rapier también eran unos voraces consumidores de nafta y en Puerto Argentino en una oportunidad se dispuso solamente de 90 bidones de combustible, de los cuales 85 estaban asignados a los Rapier. Nuevamente la distribución y no la disponibilidad a granel fue el problema"<sup>666</sup>.

Directivas británicas para la acción - La estructura política en Londres.

Siguiendo con el estudio del Mando Único y Coordinación por parte británica, se debe destacar que:

---

<sup>665</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., p. 234.

<sup>666</sup> *Ibíd.*

“El Gabinete de Guerra creó el Comité de Directivas para la Acción, integrado por oficiales que debían efectuar previsiones y dotar a los comandantes con las directivas que necesitaban, de manera que pudieran ser perfectamente entendidas. Este comité se reunía todos los días a las 18 h y se planteaba preguntas, como qué autorizaciones debían ser concedidas en el momento en que la Fuerza de Tareas cruzara el ecuador, qué aprobación previa debían recibir los aviones de patrullaje marítimo de largo alcance para el caso de encuentro con fuerzas argentinas, etcétera. Las decisiones de este comité siempre fueron aprobadas porque ellos se adelantaron a los acontecimientos”<sup>667</sup>.

Algunos ejemplos de estas directivas y del quehacer del Gabinete de Guerra son:

- La Zona Marítima de Exclusión definió un área en la que los comandantes de buques británicos y los pilotos podían atacar. Esa era un área en la que el comando argentino sabía que sus unidades iban a ser atacadas. Esa zona proveyó, o por lo menos así pensaron, a los comandantes británicos, de un área de amortiguamiento suficientemente profunda como para evitar sorpresas tácticas a los buques de la Fuerza de Tareas, desprovistos de aviones de reconocimiento táctico basados en buques y aviones de alta performance. El paso siguiente en la evolución de las disposiciones para la acción y la Zona Marítima de Exclusión fue el decreto de una Zona Total de Exclusión el 30 de abril.
- El 23 de abril se produjo una complicación cuando fue dada la orden de libre uso de las armas. Esto se aplicaba en todas partes, contra cualquier fuerza que se supiera significaba un peligro. Una advertencia de que había sido dada la orden de libre uso de las armas fue difundida en ese momento. La Zona Marítima de Exclusión permaneció sin modificaciones.
- En la escena del conflicto, las directivas para la acción británica contenían una lista de reglas numeradas que cubrían las situaciones previsibles, descripciones de blancos y zonas en las que la regla era aplicable. Las reglas –y había muchas– fueron hechas efectivas en forma selectiva en tiempo y lugar de acuerdo con lo que aconsejaba la situación política y militar.
- El propósito fundamental de las directivas para la acción era proveer información política y militar a los comandantes en el teatro de operaciones, con normas establecidas cuando correspondía una política de mantenimiento de statu-quo o una política de escalada o de desescalada. Las directivas enumeradas no dejaban de tener ambigüedades, y frecuentemente requerían interpretación vía satélite. La definición de “intención hostil” en vista de la existencia de armas que requerían rápida reacción, tales como el Exocet, creó problemas que

<sup>667</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. Op. cit., p. 19.

fueron, en definitiva, resueltos definiendo como “intento hostil” la mera presencia física de una plataforma argentina.

- Los británicos también modificaron las disposiciones para la acción autorizando atacar cualquier contacto submarino no previsto como amigo, operando en las proximidades de la fuerza propia.
- Crucial para la estructuración y ejecución de las directivas para la acción fueron las 200 millas náuticas de la Zona de Exclusión que los británicos declararon en torno de las Islas Malvinas y Georgias y Sandwich del Sur. Dentro de las zonas hubo muy pocas restricciones.
- La estructuración y cambios en las directivas para la acción fueron hermética y centralizadamente controladas desde White Hall. Los cambios normalmente requirieron coordinación entre las fuerzas de tierra, mar y aire y aprobación a nivel ministerial. Hubo procedimientos expeditivos para cambios urgentes, como el que permitió el ataque del ARA Belgrano fuera de la Zona de Exclusión.

En cuanto al Mando y Coordinación Único de las Fuerzas Armadas argentinas en el conflicto de Malvinas, y su influencia en la logística de la campaña, ya se ha nombrado previamente el incidente acaecido el mismo día de la recuperación de las islas:

“En la tarde del 2 de abril, la Fuerza Aérea Argentina en Malvinas, negó autorización para aterrizar a un F28 que conducía al comandante de la aviación naval. El avión finalmente aterrizó luego de una espera de 45 minutos”, así como que “la Fuerza Aérea Argentina solicitó el 2 de abril que el Estado Mayor Conjunto hiciera transportar inmediatamente por mar a las Islas planchas de aluminio para alargar la pista y ampliar la playa de estacionamiento para aviones en operación”, que son verdaderamente “el comienzo de la historia de las dificultades argentinas para efectivizar la cooperación entre sus Fuerzas Armadas. El incidente de la autorización para que aterrizara el comandante de la aviación naval en Puerto Argentino, marcó el comienzo de lo que luego se convertiría en un serio problema. El transporte marítimo de los elementos para la pista puso en evidencia la incapacidad para establecer adecuadas prioridades para el apoyo logístico de las Islas”<sup>668</sup>.

“La Junta Militar, a esa altura de los acontecimientos, tenía una gran preocupación con respecto al reaprovisionamiento de Malvinas, ya que iba a representar un serio peligro para una solución diplomática del problema, porque a partir de que los submarinos británicos llegaran a la zona, cualquier buque mercante en ruta hacia las Islas podría ser un blanco, que al ser atacado provocaría la confrontación armada que querían evitar. Por eso, el reaprovisionamiento debía efectuarse en lo posible con los pocos buques que la Argentina pudiera cargar y hacer llegar antes de la fecha estimada del arribo de los submarinos. Era entonces de crucial importancia dar alta prioridad tanto a la provisión de

---

<sup>668</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. Op. cit., pp. 19-20.

artillería como a la de apoyo de movilidad en las Islas, y proveer las planchas para construir las pistas y el equipo pesado para movimiento de tierra necesario para su posterior colocación. Las planchas solas eran inútiles. La incapacidad para dar la prioridad adecuada a las cargas y usar al máximo la capacidad disponible de esos pocos buques fue una falla, y tuvo un profundo impacto tanto en la guerra marítima como en la terrestre<sup>669</sup>.

Directivas argentinas para la acción.

Al revés que las directivas británicas, que procedían de un Gabinete de Guerra que preveía diariamente las posibles acciones y reacciones a las que se podrían ver sometidas sus unidades militares, y las instruía al efecto:

“Las directivas argentinas para la acción derivaban de la errónea esperanza mantenida por la Junta de obtener una solución diplomática, así:

La directiva para la ocupación de Malvinas el 2 de abril establecía “no derramar sangre británica ni dañar propiedad británica”.

Entre el 2 y 30 de abril, las directivas fueron “hacer fuego sólo si se es atacado”. Cuando los comandantes operativos fueron observados por la Junta por haber dado órdenes que violaban esta directiva, esas órdenes fueron anuladas.

Un ejemplo fue la revocación por la Junta de la orden del comandante de operaciones navales a los ARA Drummond y ARA Granville de interceptar al *Endurance* si éste sacaba a los trabajadores de Georgias del Sur. Otro ejemplo es el retiro de autorización para utilizar sus armas al Submarino ARA San Luis cuando se le ordenó ingresar en la Zona de Exclusión. El ARA San Luis patrulló en la zona de exclusión desde el 20 al 30 de abril sin autorización para usar sus armas.

La autorización para empleo de las armas fue dada a las fuerzas argentinas el 30 de abril. En esa oportunidad se informó a las fuerzas argentinas que cualquier buque en la Zona de Exclusión debía ser considerado británico. Esta orden no tuvo en cuenta el hecho de que había pesqueros rusos en la Zona de Exclusión.

La autoridad de decisión, sobre directivas para la acción, fue vigorosamente retenida en los más altos niveles políticos de la Argentina como lo fue en el Reino Unido<sup>670</sup>.

Finalmente, en cuanto a la efectividad de la organización de la Junta argentina y su capacidad de Mando Único y Coordinación, una serie de ejemplos demuestran el poco éxito de la Junta en esta función:

“A lo largo de la guerra en el mar, la Armada Argentina fue advertida de vuelos no coordinados de la Fuerza Aérea.

<sup>669</sup> *Ibíd.*

<sup>670</sup> *Ibíd.*

La Fuerza Aérea se negó a informar al Comandante del Teatro Vicealmirante Lombardo sus avistajes y contactos.

Las Fuerzas Conjuntas en Malvinas no pudieron ejercer control aéreo sobre los aviones de la Fuerza Aérea volando sobre las Islas o en sus proximidades.

La Fuerza Aérea envió 10 aviones Pucará a Malvinas sin consultar al Comando de Teatro.

El Comandante de las Fuerzas del Ejército en Malvinas hacía caso omiso del Gobernador y recibía órdenes del jefe del Estado Mayor de Ejército en Buenos Aires.

Cuando la Armada Argentina tenía dificultad en la obtención de datos posicionales del HMS Invencible, tuvo que “invadir” la central de Información de Combate en Puerto Argentino para descubrir que el personal de Fuerza Aérea que manejaba el CIC, borraba la derrota seguida por los aviones británicos luego de cada ataque aéreo. El personal naval comenzó a conservar la información sobre el recorrido de cada raid, y así logró determinar por dónde aparecerían todos ellos sobre el horizonte. Fue a partir de ese tipo de análisis, que pudieron describir una especie de “banana geográfica” que definió la probable posición de los portaaviones. Esta fue la metodología ad hoc que permitió a la Armada lanzar el ataque que dio por resultado el hundimiento del Atlantic Conveyor.

En general, los ataques aéreos contra la Fuerza de Tarea británica lanzados desde tierra, fueron dispuestos y partieron desde el continente sin la necesaria coordinación con los comandos argentinos en las Islas, ni con las fuerzas a las que la aviación basada allí estaba apoyando.

Lo mismo cabe decir con respecto a los escasos raids que fueron lanzados contra las cabezas de playa británicas. La Fuerza Aérea Argentina afirmó al comenzar las acciones: “Si la Flota británica aparece, nosotros podemos destruirla”. Esta mentalidad dominó su acción a lo largo de todo el conflicto”<sup>671</sup>.

#### **7.5.1.2. Despliegue y combate**

En este subcriterio, es la misma bibliografía argentina la que nos señala dónde estaban los problemas de Despliegue y Combate de las fuerzas argentinas en Malvinas, al señalar que:

“Un estudio de las operaciones de grandes unidades en guerras pasadas señala que, frecuentemente, los fracasos atribuidos a fallas en los planes operativos o tácticos fueron en realidad causados por deficiencias logísticas. Los planes administrativos no solamente deben proporcionar un esquema lógico para apoyar los planes tácticos y operativos, sino deben ofrecer las suficientes alternativas de flexibilidad para hacer frente

---

<sup>671</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. Op. cit., p. 21.

a condiciones de variabilidad y de imprevisibilidad que pueden presentarse. Esta situación se dio en las Malvinas como consecuencia del bloqueo naval inglés y la insuficiencia para abastecer a la guarnición de las islas todos los efectos que imperiosamente requerían: artillería de largo alcance, materiales blindados a oruga apropiados, elementos de fortificación, munición, combustible, repuestos, vestuario, calzado y subsistencias. Las restricciones logísticas repercutieron en la capacidad de resistencia de las tropas.

Tampoco existió un período previo de preparación y apresto para las operaciones, las unidades tácticas fueron transportadas en tiempos brevísimos desde sus guarniciones a las Islas con los efectos indispensables. Los batallones logísticos de las brigadas carecieron del nexo indispensable de servicios para apoyo de combate a nivel gran unidad de batalla. La austeridad fue la característica de las acciones logísticas en Malvinas, había necesidad de economizar hasta el final los contados efectos disponibles y se recurrió a la canibalización de materiales que no se podían recuperar. La factibilidad de la operación estaba de antemano condicionada por las limitaciones logísticas, lo cual fue tenido especialmente en cuenta por el comando británico, conforme a su nutrida experiencia histórica de operaciones por modo marítimo<sup>672</sup>.

Así mismo, la estrategia terrestre argentina fue explicada luego del conflicto por el combate de Malvinas, diciendo:

- “El primer y principal objetivo militar era Puerto Argentino. Era la pieza clave de la campaña porque allí estaba asentado el poder político, era el lugar de mayor concentración de la población y allí estaban ubicados el principal puerto y aeropuerto.
- El concepto inicial de la operación fue defender Puerto Argentino de ataques directos contra el aeródromo y los aviones.
- La segunda fase fue erigir defensas contra un asalto anfibio directo. Tres batallones adoptaron un dispositivo para rechazar ataques desde el sur y otros tres para defender el norte y el oeste.
- Con respecto a ataques del oeste, el perímetro defensivo fue determinado no sólo por el terreno, sino también teniendo en cuenta la dificultad para mantener emplazamientos de tropas distantes, dado lo limitado de los elementos de movilidad disponibles.
- Había puntos altos que dominaban la parte interior del perímetro, los que debieron ocuparse y defenderse, pero había mejores puntos altos más alejados, que aún así podían también dominar el interior del perímetro, pero los comandantes de las fuerzas terrestres consideraron que no disponían de la movilidad necesaria para ocupar y mantener esos puntos más distantes con el personal y medios a su alcance.
- Este plan, probablemente desalentó a los británicos de efectuar un asalto helitransportado a Puerto Argentino, y es muy posible que ocurriera otro tanto con el proyecto de efectuar un asalto anfibio directo en ese lugar. Esto dio tiempo a las fuerzas terrestres argentinas para reforzar y ajustar sus defensas, por que los británicos tuvieron que buscar otro lugar para desembarcar.

<sup>672</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., pp. 428-430.

El tiempo ganado por esta disposición de las fuerzas en Puerto Argentino, no fue aprovechado, porque los dirigentes políticos en Buenos Aires no pudieron lograr una solución política para evitar la guerra. La conducción de las fuerzas terrestres argentinas cree que de este modo dio a la conducción política quince días adicionales para encontrar la deseada solución diplomática. El aspecto negativo de esto es que la Junta, a pesar de lo ocurrido con el ARA Belgrano y el HMS Sheffield, continuó pensando fundamentalmente en una solución negociada como opuesta al desarrollo de la estrategia militar. Los jefes militares vieron el hundimiento de ambos como el punto de no retorno de la guerra. La dirigencia política, en cambio, pensaba que el “intercambio de sangre” ofrecía una oportunidad para las negociaciones.

En el enfoque que de ello hacía el Ejército, este estado de espíritu de parte de la Junta restringía la acción y privaba a la fuerza terrestre de sus principales armas, sobre todo, del poder aéreo.

Las fuerzas navales británicas rodearon las islas y condujeron una guerra de desgaste contra las fuerzas terrestres argentinas, mientras se preparaban para efectuar el desembarco. Lo hicieron con sus fuerzas de desembarco intactas. Los jefes del Ejército creen que esto ocurrió por que las autoridades políticas en Buenos Aires retuvieron a la Fuerza Aérea y a la Armada impidiéndoles actuar con toda su capacidad. El Ejército piensa que si la Armada y la Fuerza Aérea hubieran persistido en sus ataques contra los transportes navales y portaaviones el 30 de mayo, lo que ocurrió luego pudo ser diferente. Pero el ataque llegó sumamente tarde. La cabeza de playa había sido formada y las tropas británicas se movían con total libertad.

Cuando los británicos desembarcaron, el Ejército comenzó a considerar la modificación de sus posiciones defensivas, reforzando las que defendían en Puerto Argentino de ataques desde el oeste. Este realineamiento de las fuerzas comenzó cinco días tarde. Fueron reforzadas las posiciones del oeste con armas, pero fue imposible desplazarlas más al oeste por limitaciones de movilidad y distancias. Se intentó cubrir la distancia entre Puerto Argentino y San Carlos con patrullas de comandos, pero cuando esta decisión fue tomada, los británicos habían ocupado las posiciones altas exteriores. Los comandos combatieron en varias oportunidades con mucha eficiencia, pero no pudieron disminuir en forma significativa el ritmo del avance<sup>673</sup>.

Resumiendo, podemos decir que, el Despliegue y Combate argentino responde al concepto básico de “defensa estática”.

“El plan no preveía una agresiva campaña terrestre para combatir y rechazar a las fuerzas británicas de invasión, cualquiera fuera el lugar en que desembarcaran. En vez de ello, la defensa argentina de las Malvinas se basaba en una serie de puntos fuertes estáticos alrededor de Puerto Argentino, los que se esperaba debían parecer tan formidables que los británicos no intentarían la invasión; pero si efectivamente ocurría, no

---

<sup>673</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. Op. cit., p. 21.



intentarían hacerlo en las proximidades de Puerto Argentino, y si desembarcaban en cualquier lugar de las Islas, ellos iban a optar por una solución diplomática antes de intentar atacar Puerto Argentino.

Siguiendo la línea de este concepto defensivo, los argentinos a lo largo de todo el conflicto concentraron casi todas sus fuerzas terrestres alrededor de Puerto Argentino y simplemente esperaron que el ataque británico llegara. Nunca hubo un serio intento de la parte argentina para salir de sus atrincheradas posiciones y ganar la iniciativa en la guerra terrestre al enemigo<sup>674</sup>.

Respecto al Despliegue y Combate de los británicos, primero tenemos que diferenciar la etapa de “guerra en la mar” y la etapa de “desembarco y combates en tierra”.

Ejército Británico.- Guerra en la mar.

El almirante estadounidense Harry Train resume de la siguiente manera la estrategia británica en las fases de guerra en la mar:

“El conflicto de Malvinas incluye la primera verdadera confrontación naval desde la campaña del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial. El precio cobrado por la Fuerza Aérea Argentina y la Aviación Naval durante la guerra en el mar, incluye los destructores británicos HMS Sheffield y Coventry, las fragatas HMS Ardent y Antelope, el buque de desembarco HMS Sir Galahad y el buque mercante Atlantic Conveyor. A éstos hay que agregar dos destructores británicos, 14 fragatas y dos buques de desembarco dañados durante el conflicto, todos ellos por ataques aéreos argentinos con bombas, misiles, cohetes y cañones, excepto el destructor Glamorgan que fue dañado por un misil Exocet lanzado desde tierra. 37 aviones británicos fueron perdidos por causas diversas (ver figura 7.61 siguiente).

Las 14 bombas sin explotar en los cascos de buques británicos pudieron fácilmente hacer que las pérdidas de buques fueran el doble si las espoletas hubieran sido correctamente graduadas.

Los británicos emplearon virtualmente toda arma submarina existente en la Fuerza de Tareas en falsos contactos submarinos.

A la Fuerza de Tareas británica le faltó defensa en profundidad. Ellos no tuvieron la clase de apoyo que la cubierta de un portaaviones grande puede proveer con sus aviones embarcados de reconocimiento táctico y de alerta temprana. Se vieron forzados a confiar, por otra parte, en pequeños y baratos buques de combate cuyo inferior armamento los hacía más vulnerables que los buques grandes y bien acorazonados cuya única contra es su elevado precio<sup>675</sup>.

<sup>674</sup> Ibídem.

<sup>675</sup> Ibídem.

Aquí es importante explicar el porqué no estallaron las 14 bombas argentinas, ello fue debido una vez más, a la falta de colaboración e interdependencia entre la Armada y la Fuerza Aérea argentina, ya que:

“¿Qué querían que hiciéramos con bombas que eran para objetivos terrestres? Las espoletas necesitaban 36 vueltas para que se activaran y la bomba explotara, yo les daba 30 vueltas para que ni bien salieran del avión se armaran y explotaran en los buques. Nosotros hicimos un adiestramiento avanzado en Punta Loyola (Santa Cruz). Luego de volar rasante le tirábamos bombas de ejercicio a un buque encallado, el “Marjorie Glenn”. Volar rasante en tierra no es lo mismo que en el mar. No hay forma de saber si uno va alto o bajo. Los primeros días se nos pusieron blancos los parabrisas porque se nos pegaba la sal. Tuvimos que ir superando adversidades a cada paso: a los parabrisas les pusimos siliconas, a las bombas les cambiamos las espoletas, pero eso llevo días y ya teníamos muertos encima. Cerca del final de la guerra las bombas explotaban, se hundían los barcos y se desarrollaron misiones exitosas, pero nos llevó tiempo y vidas entender cómo era la guerra aeronaval. Tiene su explicación. Una es que la Fuerza Aérea nunca tuvo como hipótesis de conflicto a Inglaterra y una lucha en el mar. Partiendo de esa premisa, entramos en un combate aeronaval donde no teníamos ni el adiestramiento ni el armamento necesarios. “Si todas las bombas que impactaron hubiesen explotado, se hubiesen vuelto a Inglaterra nadando” (La frase pertenece al capitán retirado, héroe de la Fuerza Aérea en Malvinas, Luis “Tucu” Cervera, que durante el conflicto del Atlántico Sur formaba parte del Grupo Cinco de Caza que utilizaba aviones Douglas A-4B)<sup>676</sup>.

---

<sup>676</sup> LUCIANI, Adrián. Las bombas que pudieron haber cambiado la Guerra de Malvinas. *La Nueva* [en línea]. 07-06-2015. [Consulta: 09-12-16]. Disponible en <<http://www.lanueva.com/laciudad-impresa/815676/las-bombas-que-pudieron-haber-cambiado-la-guerra-de-malvinas.html>>.



**Figura 7.61:** Bajas navales de los británicos. **Fuente:** FOSSA, Gabriel A. *Las verdaderas bajas de los ingleses en la Guerra de las Malvinas*<sup>677</sup>.

Finalmente, y a nivel logístico:

“Al nordeste de la Zona de Exclusión, para una mejor defensa de ataques aéreos, se definió una zona destinada a remolque, reparaciones y abastecimientos, donde los buques de apoyo podían recibir los elementos de transferencia y efectuar las reparaciones necesarias, producto de las acciones del combate. Se denominó zona TRALA (Tow, Repair and Logistic Area).

Básicamente TRALA constituyó una “segunda” base de apoyo adelantada, protegida por el grupo de batalla de los portaaviones. Se trataba de una suerte de base logística avanzada flotante. Los aviones

<sup>677</sup> FOSSA, Gabriel A. *Las verdaderas bajas de los ingleses en la Guerra de las Malvinas* [en línea]. [Consulta: 21-08-2018]. Disponible en <<http://unidosxperon.blogspot.com/2016/04/las-verdaderas-bajas-de-los-inglesesen.html>>.

Lockheed C-130 Hércules lanzarían en el mar, en las proximidades de los buques de abastecimiento, los elementos de mayor prioridad para apoyar a las unidades. Desde allí los buques entregarían a las unidades de cabeza de playa la carga necesaria. El envío aéreo no era fácil por la gran distancia hasta Malvinas. Un C-130 puede cargar 7.500 kilogramos a una distancia de 3.200 kilómetros antes de reabastecerse de combustible. Sin reabastecimiento en vuelo sólo podía volar un tercio de la distancia a las Malvinas, antes de retornar a Ascensión. Se instalaron tanques suplementarios pero todavía resultaron insuficientes, por lo cual tuvieron que modificar los aviones para el abastecimiento en vuelo desde aviones tanque. El uso de aviones redujo el tiempo de entrega de los pedidos de mayor prioridad de 2 semanas a sólo 2 días. Hacia el final de la guerra, la carga de alta prioridad era lanzada sobre la TRALA, situada a unos 160 kilómetros de Malvinas, dentro de las 48 horas de efectuada la petición<sup>678</sup>.

Alrededor de 15 a 30 kilómetros de la isla Pebble, al norte de Gran Malvina, se estableció el área para los buques hospital. El buque de pasajeros Canberra trasladaría al único buque hospital (Uganda) los heridos; otros buques menores llevarían los heridos de mayor gravedad hasta Montevideo para su posterior envío por modo aéreo hasta Ascensión o Gran Bretaña<sup>679</sup>.

Ejército Británico.- Desembarco y combates en tierra.

Selección del lugar del desembarco.



**Figura 7.62:** Mapa esquemático desembarco británico en San Carlos. **Fuente:** *Primer desembarco inglés en Malvinas a muy alto costo*<sup>680</sup>.

<sup>678</sup> SANCHEZ TARRADELLAS, V.J. *La Logística*. Op. cit., pp. 236-237.

<sup>679</sup> *Ibíd.*

<sup>680</sup> *Primer desembarco inglés en Malvinas a muy alto costo* [en línea]. 21-05-2012. [Consulta: 21-08-2018]. Disponible en

“A partir de la zarpada de la flota hacia Malvinas, una de las principales decisiones que enfrentaron los responsables de la planificación fue la determinación del lugar para efectuar el asalto inicial. El pensamiento británico sobre el lugar y oportunidad para efectuar el primer desembarco de la campaña era guiado por muchas consideraciones. Algunas de las más importantes eran:

- Conveniencia política. La percepción por parte del gobierno británico de la necesidad de entrar en combate con los argentinos para apaciguar a la opinión pública británica, ansiosa de acción.
- La proximidad del invierno en el hemisferio sur, con sus consiguientes problemas ambientales.
- El efecto en el adiestramiento, la moral y el estado físico general de las fuerzas terrestres sujetas a prolongadas estadías en tierra, soportando las ya de por sí duras condiciones climáticas.
- Los problemas logísticos previsibles para el mantenimiento por un prolongado período a una gran fuerza terrestre en operaciones.
- Los problemas de transporte para desplazar una gran fuerza terrestre y su apoyo a cualquier distancia sobre el áspero terreno en Malvinas.
- La falta de informes de inteligencia sobre la moral y adiestramiento de los soldados argentinos en Malvinas.
- Por fin, los Estados Mayores británicos debieron decidir entre dos conceptos diametralmente opuestos para la conducción del asalto inicial a Malvinas: llevar a cabo un desembarco en fuerza, mediante un ataque masivo con todos los recursos disponibles efectuando esa audaz operación en el mismo Puerto Argentino, o en sus proximidades, tan cerca como para que el objetivo principal de la campaña pudiera ser atacado en forma inmediata por las fuerzas terrestres; o llevar a cabo un desembarco más o menos administrativo en un lugar no defendido, suficientemente alejado de Puerto Argentino como para que los argentinos tuvieran dificultad para utilizar sus propias fuerzas terrestres ubicadas principalmente en Puerto Argentino, para atacar la frágil cabeza de playa.

Los sitios considerados por los británicos como potencialmente aptos para el asalto inicial fueron:

- Stevely Bay-Gran Malvinas: el más alejado del objetivo y el menos sujeto a posibles contraataques argentinos con fuerzas terrestres. En algún momento se analizó la posibilidad de construir allí una pista de aterrizaje para reemplazar a los portaaviones.
- San Carlos-Isla Soledad: más cercano al objetivo y aun en una ubicación que dificultaba el contraataque argentino.
- Bluff Cove-Isla Soledad: todavía más cercano, pero también más al alcance de un contraataque argentino.
- Berkeley Sound-Isla Soledad: más próximo aún a Puerto Argentino, pero también tan al alcance que un contraataque de fuerzas terrestres argentinas era casi seguro.
- Puerto Argentino-Isla Soledad: rechazado casi inmediatamente por los riesgos que llevaba implícito.

En principio se convino en efectuar el desembarco en un lugar donde no fuera a encontrarse resistencia inicial. El plan de las Fuerzas bajo el comando del brigadier Julian Thompson consistiría en la consolidación de la cabeza de playa, a la espera de que sus efectivos de incrementaran con el aporte de unidades en viaje desde Gran Bretaña. A partir de la llegada de esos refuerzos, el comando de la toda la operación terrestre, sería asumido por el Mayor General Jeremy Moore.

Los pros y contras que analizaron los planificadores cuando seleccionaron San Carlos como punto inicial de desembarco fueron (ver figura 7.62 anterior):

- La protección que las aguas restringidas del fondeadero ofrecían contra submarinos.
- La protección natural que las tierras altas de los alrededores ofrecían a los buques de desembarco contra ataques aéreos y su excelente capacidad potencial para ubicar baterías antiaéreas de misiles Rapier.
- Los informes de inteligencia indicaban falta de presencia enemiga en el área, a no ser la de poco frecuentes patrullas.
- Los informes de los SBS (Special Boat Squadrom, unidades especiales para incursiones en costas enemigas) indicaban la ausencia de minas en las playas y falta de actividad de minado en el mar vecino.
- La demora que podía esperarse en la respuesta por parte de las fuerzas argentinas, dada la distancia, aproximadamente 50 millas de terreno abrupto desde Puerto Argentino.
- La distancia y el terreno abrupto entre el lugar de desembarco y el objetivo principal, Puerto Argentino, que tendría que ser atravesado de algún modo por las fuerzas terrestres.
- La proximidad de una fuerte guarnición argentina en Goose Green, a 13 millas del lugar y hacia el sur.
- La falta de playas adecuadas para desembarcar grandes cantidades de hombres y equipos.
- La proximidad de tierras altas en el contorno, que podían ser usadas por el enemigo ventajosamente para repeler y desalojar a las fuerzas de desembarco.
- Aunque no había sido verificado por las patrullas SBS, la posibilidad de que los argentinos hubieran o tuvieran la intención de minar los accesos marítimos del lugar, dado su obvia aptitud para el desembarco (por lo menos en la mente de planificadores británicos, esto era obvio. Ahora sabemos que los planificadores argentinos en un estudio previo al conflicto, habían considerado imposible que se usara exitosamente el lugar para efectuar un desembarco anfibio)<sup>681</sup>.

“El plan anfibio consolidado dispuso el desembarco a primera hora del alba del 21 de mayo del 3er batallón de paracaidistas y del 42 batallón de comandos de infantería de marina (1.200 hombres) cerca de Puerto San Carlos; el del 40 batallón de comandos de Royal Marine también cerca de San Carlos y el del 45 batallón de comandos de Royal Marine en bahía Ajax. Este último lugar sería utilizado como área de apoyo de la brigada. La fase logística en tierra comenzaría tan pronto como fuese asegurada

---

<sup>681</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. Op. cit., p. 22.

la cabeza de playa. La actividad de descarga sería la mínima dado que los buques logísticos se constituirían en apoyo en las cercanías”<sup>682</sup>.

“La Bahía Ajax fue designada la Zona de Apoyo de Playa (ZAP) de la Brigada de I.M. porque había más espacio detrás de esa playa que atrás de cualquiera de las otras en la Bahía San Carlos. Una atracción adicional era el frigorífico abandonado, que daría cobertura de los elementos de los talleres adelantados, destacamentos de arsenales y a otros abastecimientos técnicos”<sup>683</sup>.

Todo lo cual denota la preocupación británica por el factor logístico, algo que sabían era uno de sus puntos débiles.

“A pesar de todas las dudas en la elección del lugar de desembarco y la preocupación por la multitud de cosas que podían ir mal, el desembarco británico en San Carlos se desarrolló sin incidentes en términos de transporte de tropa a tierra. La Fuerza Anfibia británica se aproximó y arribó al área del objetivo sin ser detectada, con la ayuda de la cobertura dada por la oscuridad, pobres condiciones meteorológicas y operaciones de diversión llevadas a cabo en Goose Green, Fanning Head y otros lugares de la Isla Soledad. Las tropas británicas desembarcaron en las primeras horas del 21 de mayo, no encontraron resistencia de tropas terrestres argentinas y pudieron moverse sin demora a las posiciones defensivas previstas alrededor del área. La amenaza argentina prevista para el desembarco nunca se materializó. La batalla militar que se combatió en San Carlos pasó a ser entre la Fuerza Aérea y la Aviación Naval argentinas y los buques de la Fuerza de Tareas Anfibia. Para su frustración, las fuerzas británicas en tierra se vieron obligadas a cumplir el rol de espectadores de estas acciones. Mientras esperaban las órdenes para seguir avanzando, los principales enemigos enfrentados por las fuerzas de asalto en tierra fueron el medio ambiente, el pobre apoyo logístico y el aburrimiento.

Aunque no tomaban parte directamente de la batalla aire-mar que se desarrollaba en San Carlos, las fuerzas en tierra fueron de todos modos afectadas por el resultado de esta acción. El primer día de asalto a San Carlos los británicos perdieron una fragata y recibieron daño en otras cuatro por los ataques aéreos. Durante los días que siguieron al desembarco, las pérdidas británicas en buques continuaron al alarmante promedio (ver figura 7.63 siguiente). Enfrentados a la amenaza aérea argentina, los británicos se vieron forzados a cambiar su Plan Logístico Básico, para apoyar a la fuerza de tierra, pasando de un concepto basado en depósitos a flote a otro desembarco masivo de equipos a tierra. Este cambio de planes estaba asociado con la posibilidad de mover los buques solamente de noche y el grave error en la estimación de los helicópteros necesarios para transportar equipos, por lo que el crecimiento de la logística en tierra se produjo con dolorosa lentitud. Un percance casi fatal para el progreso de la campaña en tierra fue la pérdida el 25 de mayo, del Atlantic Conveyor, que transportaba tres

<sup>682</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Segunda Parte). Op. cit., p. 17.

<sup>683</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., p. 236.



helicópteros Chinook cuya gran capacidad de carga era vital para el cumplimiento oportuno de los planes logísticos y operativos. Esta pérdida significó carga más pesada para los helicópteros remanentes, que terminaron siendo casi totalmente empleados para el transporte de equipos durante el resto de conflicto<sup>684</sup>.



**Figura 7.63:** Mapa esquemático combates aeronavales argentino-británicos en San Carlos.

**Fuente:** *Primer desembarco inglés en Malvinas a muy alto costo*<sup>685</sup>.

Nunca será suficiente insistir en la gran incidencia que, con respecto a los planes logísticos británicos, tuvo el hundimiento del Atlantic Conveyor y su carga de helicópteros y demás abastecimientos (3 Chinook, 2 Lynx, tiendas de campaña para 4.000 hombres, equipamiento para reabastecimiento de combustible y desalinización, entre otros materiales), un arma de la guerra fría con la contaban los ingleses para el movimiento de sus tropas y recursos logísticos en el intratable terreno malvinense, todo ello por haber lanzado el desembarco anfibio sin haber consolidado el poderío aéreo en la zona, tal y como preveían y estaba mandado en la planificación.

“El cuerpo principal zarpó de Ascensión el 7 de mayo, sabiendo ya que era muy poco probable que se pudiera ganar la batalla aérea antes del desembarco. Pero ya era muy tarde como para cambiar el concepto logístico de la carga de los buques, basado en la promesa que se lograría la superioridad aérea, aunque el Almirante Woodward y su Grupo de Batalla de Portaaviones y los Vulcans dieron todo de sí para reducir el poder de la Fuerza Aérea Argentina atacando el aeródromo de Puerto Argentino el 1º de mayo, seguido por el de Sea Harriers el mismo día, que hizo imposible a los argentinos operar con Mirages y Skyhawks

<sup>684</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. Op. cit., p. 22.

<sup>685</sup> *Primer desembarco inglés en Malvinas a muy alto costo*. Op. cit.



desde las Islas Malvinas, lo que hubiera sido factible con una modesta mejora de la pista”<sup>686</sup>.

Estos cambios en la ejecución logística van a sacar a la luz los principales defectos logísticos británicos y van a complicar y retardar las operaciones militares de forma desmesurada y tremendamente arriesgada si los argentinos hubieran sabido aprovechar aún más dichas debilidades logísticas centrando sus ataques aéreos en los buques logísticos y si el ejército de tierra argentino hubiera cambiado su concepto estratégico de “defensa estática” por uno más agresivo.

Esto dejó tan solo a 16 helicópteros para todas las tareas logísticas de descarga en las playas y demandas de las fuerzas de combate, de los cuales:

- 1 estaba destinado en exclusiva para atender a las demandas de fuel de las imprescindibles baterías antiaéreas Rapier que rodeaban las cabezas de playa.
- 4 estaban equipados con visores nocturnos y sólo se podían utilizar para misiones nocturnas.

Con lo que sólo eran 6 Sea King y 5 Wessex los que estaban disponibles para el grueso de las operaciones logísticas (pese a que el 75% de los abastecimientos fueron descargados en las playas por las lanchas, todos los transportes tierra adentro debían ser hechos por dichos helicópteros), una cantidad a todas luces insuficiente y cuya situación, como veremos, se verá agravada con la llegada de la 5ª Brigada británica. Como ejemplo de la situación de precariedad en el transporte logístico se puede citar que se requería nada menos que “85 viajes de un Sea King para transportar una batería ligera de 105 mm con su munición, y los ingleses tenían cuatro baterías para mover”<sup>687</sup>, con lo que los plazos de espera de los planes operativos tuvieron que retrasarse inevitablemente.

El miedo a perder más buques, tanto de guerra como logísticos (en especial los LSL), llevó a los ingleses a alterar sus planes de desembarco de efectos logísticos, produciéndose los siguientes problemas tanto a nivel macro como micro (y mientras tanto el tiempo contaba en contra de los ingleses, ya que el empeoramiento de las condiciones climáticas sólo beneficiaba a la posición argentina):

Al abandonar el plan de constituir una plataforma logística off-shore a bordo de los buques logísticos LSL, dispuestos a descargar su carga directamente sobre las playas, se optó por que éstos desembarcaran primero su carga en Mexeflote (Pontones huecos de metal los que, cuando se los adosa, forman una balsa plana de 120 o 60 pies, impulsada por grandes motores fuera de borda.) que serían los que harían la descarga final en las

<sup>686</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., pp. 237-238.

<sup>687</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., pp. 265-267.

playas a las fuerzas de combate. No parece un gran cambio logístico, pero las consecuencias serán profundas, ya que esta nueva forma de “distribución logística” requería revisar y seleccionar la carga de cada buque de proa a popa, a mano (lo que aumentaba la necesidad de recursos humanos, y además no era tarea fácil en las movidas aguas del Atlántico Sur). Los recursos así seleccionados serían descargados por los pontones ligeros o por los helicópteros disponibles.

Otro cambio importante (pero que aunque tuvo sus inconvenientes, dice mucho del criterio de “Defensa Logística” británico, criterio que más adelante analizaremos más en profundidad), fue tomar la decisión, ante la falta de superioridad aérea, de que los LSL abandonaran las aguas de la bahía Ajax durante el día, fueran a la zona TRALA, y volvieran de noche para seguir con la descarga. Ni que decir tiene que estos movimientos resultarán en una descarga agonizantemente lenta, que frustrará cualquier intento de alcanzar el nivel de recursos logísticos necesarios para iniciar la marcha de las tropas de combate hacia Puerto Argentino. Pero ésta no será la única modificación que sufrirá la logística británica por este cambio en la “distribución”, otros dignos de señalarse serán:

Debido al gran desorden con que se cargaron los buques en Gran Bretaña, y no haber podido corregir dicha situación al ciento por ciento ni en Ascensión ni en la zona TRALA (con manifiestos de carga incompletos era imposible conocer la ubicación de muchos elementos, aún conociendo que estaban a bordo. También hubo casos en los que no se pudo acceder a los mismos porque se encontraban debajo de otra carga de menor importancia. Y el principal ejemplo fue el de un escuadrón aéreo que tenía distribuidos sus repuestos en siete buques diferentes, y no existían registros para saber qué transportaba cada barco), se tuvo que realizar la descarga lo mas rápido posible sin interesar la prioridad de los elementos, para tardar el mínimo tiempo posible y disminuir la probabilidad de un ataque aéreo argentino. Para todo ello, además, se tuvo que contar con personal de las tropas de combate en las playas para identificar y reordenar en la playa los suministros.

Se pondrá de manifiesto que un buque civil, por muchas modificaciones que se le hagan, no puede sustituir las prestaciones para las que está concebido un buque logístico militar (comparando ambos tipos de nave, un mercante promedio opera por hora 20 Tn de descarga a la playa, contra 90 Tn de un buque logístico preparado para tal fin).

Al no estar previstas ni practicadas desde un principio en etapa de la planificación, las operaciones de lanchas para descargar en la playa no fueron fáciles ni un éxito. No se las controlaba como se debía al carecer de medios de comunicación entre los diferentes participantes en la descarga (buques logísticos, lanchas, operadores en la playa, etc.).

“En una oportunidad a un LSL se le ordenó cambiar de posición y las lanchas perdieron contacto con su buque madre, además, las unidades

de control de la playa rara vez conocían qué carga llegaba en el próximo viaje”<sup>688</sup>.

Se retrasaron hasta fecha tan tardía como primeros de junio, las obras de construcción de un sistema de reabastecimiento de combustible en tierra (on-shore).

Hasta el 5 de junio (sólo a 9 días del final de la guerra), no estuvo operativo un aeródromo de 860 pies de distancia, todo ello debido a la falta de materiales de construcción, fruto del desorden logístico de prioridades, carga y distribución mencionados (esto significaba que los aviones británicos debían recorrer primero 200 millas desde sus portaaviones, antes de enfrentarse a los objetivos o aviones de combate argentinos).

La falta de superioridad aérea, así como los daños causados por la aviación argentina, obligaron también a modificar la planificación logística sanitaria, así, ante el temor de perder en un ataque aéreo al Canberra, cuyo fin inicial era de centro sanitario off-shore, se consideró necesario establecer un centro médico en tierra. Nuevamente aquí se pusieron de manifiesto los errores en las prioridades, carga y distribución (junto con la falta de tiempo para realizar y corregir dichas tareas), ya que parte del material quedó inintencionadamente a bordo del Canberra.

“También a bordo del Canberra había 90.000 raciones, suficientes como para alimentar la Brigada durante 18 días. Por eso inmediatamente el Regimiento Logístico tuvo que enfrentarse a las demandas urgentes de las unidades que estaban privadas de sus propios abastecimientos y al mismo tiempo trabajar 24 horas por día descargando los Buques de Desembarco Logístico y los STUFT”<sup>689</sup>.

“Felizmente el primer día la Fuerza Aérea Argentina concentró sus ataques en los buques de guerra en la Bahía San Carlos y el Estrecho San Carlos. No fue alcanzado ningún buque logístico, STUFT o transporte de tropas; si los argentinos hubiesen hundido varios de ellos, la situación logística se hubiera puesto muy seria, si bien es difícil ser categórico acerca del efecto que dichos hundimientos hubieran tenido en el resultado final.

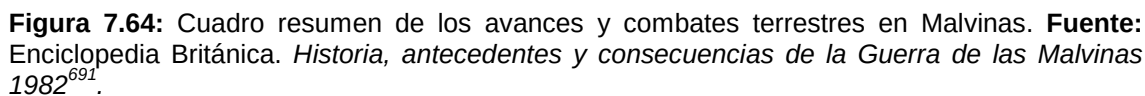
En este caso los principales factores a tener en cuenta en esta evaluación serían: los tipos de buques hundidos o destruidos, cantidad de bajas, cantidad y tipo de abastecimientos perdidos, cuantas embarcaciones de desembarco y Mexeflote fueran dañadas o destruidas y el efecto que estas pérdidas tuvieran en la opinión pública británica y por lo tanto el efecto en la determinación de los gobernantes de continuar la guerra (lo más peligroso para las fuerzas de desembarco hubiese sido una pérdida significativa de combustible)”<sup>690</sup>.

<sup>688</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Segunda Parte). Op. cit., p. 17.

<sup>689</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., p. 239.

<sup>690</sup> *Ibíd.*

Finalmente, tras una semana de lento pero intenso acopio de abastecimientos, los británicos se sintieron lo suficientemente fuertes como para abandonar la cabeza de playa y avanzar en dos direcciones (ver figura 7.64 siguiente), hacia el este con la playa de Teal Inlet como objetivo, y hacia el sur hacia Darwin y Pradera del Ganso.



488

Nuevamente las razones para elegir estos objetivos (sobre todo la playa de Teal Inlet, destinada a convertirse en Área de Mantenimiento avanzado de la 3ª Brigada británica) eran puramente logísticos. Con el suministro por helicóptero sumamente restringido, y aprovechando la superioridad naval y su movilidad, se optó por buscar una playa apta para el desembarco de abastecimientos que estuviera más cerca del frente de batalla. Ésta playa era Teal Inlet. Para desembarcar suministros en ella, y escarmentados de los ataques aéreos argentinos en San Carlos, los ingleses esperaron a desembarcar aprovechando la niebla (natura y artificial lanzada por ellos) para ocultar sus movimientos de los vitales buques logísticos LSL a posibles miradas de los argentinos, así, cuando se dieron cuenta del plan inglés, ya era tarde para avisar a la aviación argentina para lanzar sus ataques: los LSL ya habían partido y la playa estaba ya en firmes manos inglesas y con cientos de toneladas de suministros desembarcadas.

“Para el 2 de junio se encontraba en una etapa avanzada el establecimiento de una ZAL para la 3ª Brigada de Comando de I.M. en Teal Inlet. Se constituyó un Punto de Distribución (PD) en Estancia, en el fondo de la ensenada cercano a la posición ocupada por la Brigada de I.M. Los buques de Desembarco Logístico ahora podían llevar los abastecimientos a la ZAL avanzada y desde allí se los podía transportar en embarcaciones al PD para ser recogidos por las unidades mediante BV o con un tractor requisado de una estancia o llevados directamente por helicóptero a las posiciones de las unidades desde Teal Inlet.

Este sistema ahorra una gran cantidad de transporte por helicóptero y resultó en un mejor servicio para la Brigada que si se hubiese aprovisionado directamente desde la Bahía Ajax. En Teal Inlet se colocó combustible de aviación en tambores, que se transformó en el Punto Avanzado de Reaprovisionamiento de Combustible y Armamento para los helicópteros livianos de la brigada, eliminándoles la necesidad de hacer un viaje redondo de 90 a 100 millas cada vez que necesitaban reabastecerse”<sup>692</sup>.

Recapitulando hasta aquí la marcha de la guerra, podemos decir que el hundimiento del Atlantic Conveyor fue la pérdida más seria de la guerra para los británicos, los cuales, debido al problema de la sustentabilidad de los buques, y a los efectos de la meteorología en la Fuerza de Desembarco, se vieron en la necesidad de llevar la campaña a un final exitoso lo antes posible, algo que exigirá tomar ciertos riesgos y por los cuales aún tendrán que pagar los ingleses un alto precio.

Es así que:

“Siguiendo las órdenes dadas a la 5ª Brigada de Infantería de avanzar hacia Puerto Argentino sobre un eje sur, habiéndose movido la 3ª Brigada de Comando de I.M. por la ruta norte, para apoyar la 5ª Brigada de Infantería se decidió establecer otra ZAL avanzada en Fitzroy y un PD en Bluff Cove, al sudoeste de Puerto Argentino. Los abastecimientos para

<sup>692</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., p. 240.

esta ZAL avanzada se enviaron por buque en dos Buques de Desembarco Logísticos dando la vuelta a Fitzroy. Los buques permanecieron allí a la luz del día, sin otra defensa antiaérea que las ametralladoras de la tropa en tierra”<sup>693</sup>.

Esta falta de precauciones en el desembarco de la 5ª Brigada en Fitzroy, realizándose a plena luz del día, acuciados por las crecientes dificultades logísticas y meteorológicas, y esperando un rápido final de la guerra (los planificadores británicos habían calculado que si la guerra duraba hasta el 21 de junio, la capacidad de transporte aéreo con las nuevas condiciones meteorológicas caería en un 50%) y a la vista de las unidades argentinas apostadas en las alturas circundantes, las cuales se apresuraron a avisar a su aviación, con el catastrófico resultado de la pérdida de los LSL Sir Galahad y Sir Tristan (los buques fueron bombardeados con la pérdida de 43 muertos y más de 200 heridos; el precio pagado por la falta de defensa antiaérea y cometiendo el pecado militar de aventurarse en un valle, en este caso una ensenada, antes de asegurarse el dominio de las alturas dominantes), complicando la operación de converger sobre Puerto Argentino. Además, pese a salir de Gran Bretaña el 12 de mayo, los británicos habían cometido los mismos errores de carga, prioridades y distribución con la 5ª Brigada que con la 3ª Brigada, lo que complicó aún más el correcto abastecimiento de esta nueva brigada.

El desastre de Fitzroy significó que bahía Ajax resultara la única base de abastecimientos de las dos brigadas (el volumen de abastecimientos de Teal Inlet era muy escaso). Los días antes de marchar hacia Puerto Argentino mostraron a los grupos logísticos moviéndose en forma desesperada ante los requerimientos para el asalto final.

“Fue necesario esperar hasta el 12 de junio el comienzo del ataque que se inició esa noche. Dos días después, las fuerzas argentinas se rendían y llegaba el fin de la guerra, más no el fin de los problemas logísticos (aunque obviamente sin el temor ya a ataques aéreos ni terrestres), ya que Puerto Argentino ofrecía muy pocas ventajas comparado con bahía Ajax, punto central de apoyo logístico. Los daños de la pista de aviación de Puerto Argentino no permitían su uso inmediato, aun cuando las unidades aéreas de transporte podían llegar hasta Gran Malvinas. Los buques mercantes “convertidos” eran demasiado grandes para Puerto Argentino, lo que hacía necesario otra operación sobre la costa”<sup>694</sup>.

Además, la falta de disciplina logística de las vencedoras tropas británicas era impresionante, surgiendo pronto dificultades en el suministro de carburante, debiéndose tomar medidas de vigilancia para evitar hurtos de abastecimientos.

Las principales lecciones que aprendieron los británicos en esta guerra, tal y como reconocía el Almirante Woodward, es que a pesar de los retrasos en

---

<sup>693</sup> Ibídem.

<sup>694</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Segunda Parte). Op. cit., p. 18.

la operación la situación podría haber sido mucho peor, y todo gracias a que los argentinos no tuvieron en cuenta las vulnerabilidades logísticas británicas (recordar aquí el principio 30 de las Estrategias Chinas:

“Cambiar el puesto de anfitrión por el de invitado”), “el haber perdido buques de guerra en función de escoltas, en vez de los buques logísticos-anfibios, fue un golpe de suerte y probablemente el mayor de los errores del enemigo. Las fragatas y los destructores eran los únicos tipos de medios militares que podíamos reemplazar rápidamente”.

El error argentino por tanto fue no dar prioridad de ataque el día D a los buques logísticos, los cuales iban cargados con toda la munición, combustible y raciones para las unidades de primera línea<sup>695</sup>.

Pero quizás la más impactante de las lecciones de la guerra es llegar a la conclusión de que “los ingleses podrían haber triunfado, no tanto por los puntos fuertes de su planificación, sino por la debilidad de la planificación y ejecución enemiga”<sup>696</sup>, ya que no hay que dejarse engañar y pensar que, pese a no tener superioridad aérea, se puede ganar de igual modo la guerra (máxime recordando los retrasos y el caos logístico que se formó). Si hay algo que la guerra de las Malvinas subraya, es la importancia de la resolución (o efecto ethos) de los mandos y planificadores al pensar qué tenían que hacer si no había superioridad aérea.

### 7.5.1.3. Defensa logística

El subcriterio logístico de “Defensa Logística”, entendido aquí como el intento de medición del grado de adecuación en cantidad y calidad tanto de las tropas como del armamento de defensa de la cadena o ciclo logístico (en todas sus instalaciones y medios), va a reflejar la enorme preocupación británica por su “cordón umbilical logístico” (pese a inevitables errores propios y aciertos del enemigo), así como un menor grado de implicación por parte argentina.

Según Clausewitz, en cada guerra cada ejército combatiente tiene un “Centro de Gravedad” que afecta a la aplicación de todo su poder de combate:

“Considerando la situación logística de los británicos en las Malvinas, parece claro que el abastecimiento operacional comprendía su centro de gravedad, así como parece claro que los británicos lo reconocieron y tomaron continuamente medidas para hacer dicho centro de gravedad menos susceptible a los ataques enemigos”<sup>697</sup>.

Entre los principales indicadores que nos señalan el éxito británico en sus medidas de defensa (plenamente conscientes de su rol de “invitado” en el

<sup>695</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 270.

<sup>696</sup> *Ibidem*.

<sup>697</sup> *Ibidem*.

teatro de operaciones y de que por tanto la logística era su punto más vulnerable) podemos citar:

La Inteligencia británica consiguió evitar la conocida como “Operación Algeciras”, que consistía en un plan militar argentino, de tipo comando, en el que tres buzos tácticos, con minas submarinas de origen italiano, debían hundir algún navío de guerra en la base británica de Gibraltar, e impedir así su marcha a la Guerra de las Malvinas. El comando argentino fue detenido por la propia policía española el 31 de mayo de 1982.

En Ascensión (uno de los dos enclaves logísticos claves del dispositivo inglés), mediante 1.000 a 1.500 hombres bajo un Comando único, se adoptaron las medidas de seguridad para evitar e impedir visitas o atentados o posibles desembarcos de unidades argentinas, entre ellas:

“Para frustración de los logísticos por impedirles el trabajo nocturno, todos los buques levaban y navegaban durante la noche como una precaución contra un ataque de submarinos argentinos o como se pensaba más probable, por parte de buzos tácticos enviados en un buque mercante”<sup>698</sup>.

Además, durante el período del 6 al 10 de mayo, tomaron medidas para proteger Ascensión cuando un carguero argentino fue avistado a 120 millas al sur de la isla. Aviones Harrier y Phantoms fueron reasignados de sus buques en la Task Force, y desplegados en la isla con misiones defensivas, un radar de alerta temprana fue instalado, y el 10 de mayo se estableció un área de control de 100 millas alrededor de la isla, similar a la Zona de Exclusión de Malvinas. Los británicos comunicaron a las autoridades internacionales que cualquier pasaje dentro de esta área de control requeriría una notificación previa.

El segundo enclave logístico británico, la zona TRALA, en la esquina noroeste de la Zona de Exclusión, se encontraba fuera de las 200 millas de la Zona de Exclusión, y a salvo por tanto, de ataques aéreos argentinos tanto por convención de guerra como por alcance eficaz de la aviación argentina (aunque cabe preguntarse porqué los argentinos aceptaron, y se fiaron, que fuera el enemigo el que decidiera la implantación de las “reglas del juego” en el combate, ¿porqué aceptar las 200 millas? ¿porque no poner 300 ó 150 o ninguna en absoluto? De hecho, los que no respetaron finalmente la Zona de Exclusión fueron los británicos con el temprano hundimiento del Belgrano a manos del submarino nuclear Conqueror).

En cuanto los británicos fueron conscientes de las graves pérdidas de buques que estaban teniendo en la cabeza de playa de San Carlos, y ante el temor de que los argentinos pudieran hundir los vitales buques logísticos LSL, tomaron la drástica decisión de retirarlos durante el día a la TRALA y sólo permitir su retorno durante las horas nocturnas para continuar con las tareas de desembarco de abastecimientos con las mayores garantías de seguridad,

---

<sup>698</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., pp. 242-243.



aunque esta decisión afectara profundamente al “tempo” del avance estratégico-táctico de las unidades de combate desembarcadas.

Apuntar también a que:

“La logística está condicionada por los factores fijos del área o zona de operaciones. Ello obliga al análisis detallado de esta realidad a fin de lograr el éxito. En Malvinas, el lugar de desembarco seleccionado por los británicos en el Estrecho de San Carlos y la zona desde la cual se proyectó la logística a los medios en combate, dependió de las características predominantes del terreno y la topografía, es decir, las numerosas elevaciones del terreno que debían ser capturadas a fin de minimizar daños ante los ataques, e instalar las armas antiaéreas de protección para proteger a los numerosos buques reunidos. La elección de San Carlos para el desembarco se debió a la protección que brindaba el lugar a los buques logísticos a pensar de la distancia a Pto. Argentino. La bahía Ajax daba protección contra ataques de submarinos, y las alturas circundantes con las baterías AA de los Rapier, a la defensa aérea”<sup>699</sup>.

Sin embargo los británicos también cometerían algunos errores importantes en el cuidado y protección de su “centro de gravedad” logístico, entre ellos:

No tuvieron en cuenta la posibilidad de que componentes o servicios dentro de su sistema de abastecimiento pudieran ser, asimismo, centros de gravedad por sí mismos, y cuya destrucción o mal funcionamiento, afectaría no sólo a ese componente, sino al completo sistema de abastecimiento operacional (una deficiente carga, etc.).

“La pérdida del Atlantic Conveyor es un ejemplo ilustrativo de esto. A bordo del Atlantic Conveyor había una concentración de stocks vitales para el esfuerzo de guerra británico. Aunque sabían de antemano que el transporte por helicópteros sería crítico para el proceso de abastecimiento, los ingleses se auto convirtieron en extremadamente vulnerables al permitir que cerca de la totalidad de sus helicópteros pesados estuviera concentrada, y consecuentemente perdida, en un único navío. Con el invierno aproximándose rápidamente, la pérdida de todas las tiendas de campaña de la Task Force podría haber tenido un efecto igual de devastador si se hubieran dado otras circunstancias. Otro ejemplo comparable fue el plan de soporte médico británico, cuyo quehacer satisfactorio de tratamiento y evacuación pivotaba alrededor del buque Canberra, claramente el centro de gravedad del plan inicial, consecuentemente, cuando los ataques aéreos argentinos forzaron la retirada del Canberra el 21 de mayo, la viabilidad del plan de soporte médico fue hecha pedazos al destruirse el centro de gravedad del componente médico del sistema de abastecimiento operacional. Extrañamente, los planificadores operacionales no vieron la importancia del hospital de campaña en tierra, los informes apuntan a que la decisión

<sup>699</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Segunda Parte). Op. cit., pp. 20-21.

de establecer dicho hospital se tomó sólo tras una tensa discusión con un mando médico de nivel táctico, el cual supuestamente se arriesgó a una corte marcial, pero que logró el adecuado cuidado médico para las bajas británicas”<sup>700</sup>.

Sin embargo, quizás el mayor fallo en el concepto de defensa logística operativa, haya sido el intento de establecer una nueva zona de apoyo logístico (ZAL) en Fitzroy sin el adecuada cobertura antiaérea (y eso teniendo en cuenta la experiencia reciente de la pérdida del Atlantic Conveyor en San Carlos), para apoyar a la 5ª Brigada en su avance a Puerto Argentino desde el sur, haciéndolo a plena luz del día, a la vista de las tropas argentinas apostadas en Monte Harriet, y sin buques ni baterías de cobertura antiaérea, lo que significó la pérdida de dos buques logísticos LSL (el Sir Tristan y el Sir Galahad) merced a los ataques aéreos argentinos. Se debe recordar también que esta decisión de riesgo estuvo tomada también en sí misma por una cuestión de tiempo y de defensa logística: las condiciones meteorológicas empeorarían en breve, y todo el sistema de abastecimiento británico sufriría una alta disminución en su eficacia, lo que sin duda provocaría graves consecuencias a nivel táctico y estratégico en la marcha de las operaciones bélicas.

Por último, recordar la anterior conclusión, según la cual el error argentino de no dar prioridad de ataque el día D a los buques logísticos, los cuales iban cargados con toda la munición, combustible y raciones para las unidades de primera línea, fue lo que posiblemente motivó el triunfo británico; más que sus logros anteriores en cuestión de defensa logística.

A nivel argentino:

“El mantenimiento de la logística ante el bloqueo impuesto por la amenaza submarina limitó los reabastecimientos al modo aéreo y surgieron serios problemas. Los viajes de los C-130 de la Fuerza Aérea Argentina y de los L-188 y F-28 de la Armada Argentina, que nunca dejaron de operar hasta el mismo día de la rendición, resultaron insuficientes en víveres y munición, en especial para la munición de la artillería”<sup>701</sup>.

Como sabemos, los argentinos no pudieron complimentar a satisfacción el criterio de defensa logística debido, entre otras cosas, a que nunca tuvieron una estrategia anticipada y previsor de los acontecimientos, supusieron estar frente a una crisis diplomática mientras su enemigo pensaba y actuaba en modo bélico auténtico, y también por culpa de su gran falta de interdependencia entre sus ejércitos y mandos. Como también comenta y resume el Almirante estadounidense Harry Train:

“La situación logística argentina en Malvinas fue aún empeorada por la decisión del Comité Militar de no usar buques para el refuerzo o

---

<sup>700</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 273.

<sup>701</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Segunda Parte). Op. cit., p. 21.

reequipamiento después del 10 de abril, como resultado de la declaración de la Zona Marítima de Exclusión por los británicos a partir del 12 de abril. Esta decisión forzó a los argentinos a descansar totalmente en el transporte aéreo y el posible usando buques pesqueros para transportar hombres, equipos y repuestos a las islas e impidió el transporte de artillería pesada y unidades adicionales de helicópteros que hubieran hecho la defensa de las islas una tarea mucho más sencilla. Difícil y deficiente como era el cumplimiento de la tarea de reaprovisionamiento de las islas sólo por aire, este problema fue enorme e innecesariamente más complejo en la realidad por los altercados entre los servicios para determinar el control de los envíos por ese medio”<sup>702</sup>.

#### 7.5.1.4. Personal

Como ya hemos comentado y analizado en el capítulo del Estado de la Cuestión dedicado a la Técnica Logística Militar, el Arte de la Guerra está conformado por tres ramas científicas: la Estrategia, la Táctica y la Logística, siendo ésta última a la que la bibliografía militar ha dedicado menos tiempo en analizar, tanto que uno de los escasos libros dedicados a ella la denomina como “arte sin gloria”.

Si los mandos militares prefieren dedicarse a elaborar complejas y brillantes estrategias y tácticas, sin dejar que los fríos cálculos de un logístico les estropeen un buen plan, no nos extrañará que no sólo a alto nivel estratégico-táctico se comentan errores de apreciación logístico, o que simplemente no se consulte o se tenga en cuenta el punto de vista de la tercera de las ramas científicas militares, sino que será a nivel operativo, al nivel del soldado en el campo de batalla, donde menos se tenga en cuenta el cumplimiento de las directrices, leyes y principios logísticos, todo amparado en un erróneo concepto de “operatividad” que desprecia a los militares implicados en las arduas tareas de sostenimiento logístico operativo.

Este subcriterio logístico de “Personal” va a medir precisamente el grado de implicación del personal tanto logístico como combatiente con el cumplimiento de los procedimientos logísticos. De hecho, la guerra de las Malvinas puso de relieve la gran importancia de la iniciativa e implicación del personal a todos los niveles, al ser capaz de dar solución a problemas cuando el tiempo es crítico y los recursos escasos, ya que:

“No importa lo cuidadosamente que los Comandantes y los planificadores traten de anticiparse a los eventos bélicos, contingencias imprevistas surgen en todos los conflictos. La acción del enemigo, la interrupción del flujo marítimo o aéreo, y los desastres naturales pueden alterar los planes y requerir de la improvisación. En tales circunstancias, los procedimientos normales operativos deben suspenderse, se deben explotar las fuentes

<sup>702</sup> TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. Op. cit., pp. 22-23.

de recursos inusuales y explotar al máximo el sistema de transporte, amén de aceptar riesgos excepcionales”<sup>703</sup>.

Como ya hemos visto, el Regimiento Logístico de la 3ª Brigada británica demostró tener unos mandos y un personal altamente implicado en el logro de los objetivos logísticos operativos, así como una capacidad de improvisación y entrega de un nivel excelente. Por parte argentina ya hemos visto también que la falta de interdependencia entre las distintas unidades y ejércitos, así como la falta de un plan y una estrategia, ejercieron una enorme demora y atasco del flujo logístico, aunque se deben señalar también importantes logros que se verán a continuación. Para ello analizaremos los principales logros y errores en cuanto al grado de implicación y de “improvisación” en ambos contendientes:

1. La rápida carga de abastecimientos en los buques de la Task Force, que le permitió empezar a partir hacia el Atlántico Sur apenas 48 horas después de la reconquista argentina, fue sin duda un gran logro de implicación del personal logístico británico, pero esa rapidez operativa no fue posible sin sacrificar el orden lógico y presumible de prioridades logísticas de los distintos abastecimientos, lo cual unido a una falta de inventario correcta, producirá una pesadilla logística a la hora de localizar y suministrar lo que las unidades de combate desembarcadas en Malvinas más necesitaban. Por supuesto ya hemos visto que se recurrió a la improvisación tomando como solución la descarga más rápida posible del mayor número de abastecimientos sin tener en cuenta cuáles eran y, tomando personal de las unidades de fuerza, reorganizarlos en la playa para luego distribuirlos eficazmente (con lo que se perdió el tiempo que antes se ganó, con la diferencia de que ahora estaban bajo amenaza constante de los ataques de la aviación argentina).
2. “Normalmente se hacen todos los esfuerzos para llevar junta la carga de asalto de la unidad en el mismo buque. Eso no sucedió en esta oportunidad. Cuando llegaban a los muelles eran difíciles de identificar los tipos de munición y de raciones y en algunos casos se cargaron en los buques equivocados. Una vez a bordo no era posible establecer exactamente qué se había cargado y donde. En un esfuerzo para lograr un listado comprensible de la carga de cada buque, el Comandante del Regimiento Logístico destacó un suboficial del regimiento en cada buque con la orden de completar un detallado estado de la carga y enviarlo por mensaje al Cuartel General del Regimiento”<sup>704</sup>.

Dichos suboficiales del Regimiento Logístico embarcados en los buques que llevaban efectos, durante los diez días de viaje entre Gran Bretaña y Ascensión, hicieron un considerable esfuerzo para ubicar los abastecimientos en sus buques. Finalmente se confeccionó una lista comprensible, pero no sin dificultad y no antes de llegar a Ascensión. El único medio de comunicaciones entre los buques que llevaban abastecimientos era el radioeléctrico, las listas eran largas y las

---

<sup>703</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., pp. 275-276.

<sup>704</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., p. 244.

comunicaciones estaban "minimizadas" (un término técnico que indica que solo se puede cursar tráfico esencial, para evitar saturar el sistema de comunicaciones). Se encontraron además con los siguientes problemas e indicadores de esa falta de visión de la importancia logística en muchas unidades y mandos de la Fuerza:

- El alcance de lo que era "esencial" se había dejado a criterio del capitán de cada buque y muchos consideraron a la logística debajo de esa categoría.
  - Algunos capitanes no permitieron que nadie entrara a los espacios de carga estando en navegación, impidiendo a los suboficiales del Regimiento Logístico cumplir su tarea de confeccionar un inventario.
  - En algunos buques la carga estaba estibada tan apretada que solamente se podía identificar la capa superior.
  - Una rigurosa investigación llevada a cabo por parte de los oficiales más antiguos de la Fuerza de Desembarco, embarcados en cada buque, reveló que en ellos había espacio para más gente, que había sido celosamente ocultado en interés del confort. Los rincones vacíos fueron ocupados sin compasión, aún si había que quebrantar las normas del Comité Asegurador referidas a la máxima cantidad permitida de pasajeros civiles, invocadas como último recurso.
3. Otro ejemplo de improvisación y entrega, fue las soluciones que se encontraron para lograr abastecer de combustible a los Víctor desde los C-130, para conseguir su misión de alcanzar Puerto Argentino y bombardear el aeropuerto.

“O se pueden considerar sólo algunas de las otras improvisaciones: soldados británicos llenaron un pequeño buque inflable con paquetes de copos de maíz para ayudar a amortiguar una bomba sin explotar que se había incrustado en un lado del LSL Sir Galahad. También cuando estibadores hicieron un puente entre dos STUFT usando un mexiflote, permitiéndoles conducir vehículos y suministros de un barco a otro y acelerar el proceso de descarga. O cuando los buzos de la Armada cambiaron la hélice de una nave mientras estaba en el mar durante las duras condiciones climáticas”<sup>705</sup>.

4. La rápida requisita y modificación de los STUFT, o buques civiles, para su conversión a los requerimientos militares de campaña en el Atlántico Sur fueron una notable hazaña del personal de mantenimiento británico. Este elemento funcional logístico se revelará como uno de los principales y más capaces del ejército británico, con una capacidad de improvisación y de trabajo que merece un estudio aparte como subcriterio logístico propio, que se verá más adelante. De hecho uno de los grandes logros del personal científico y de mantenimiento argentino será el auto-aprendizaje del funcionamiento de los misiles Exocet, su desmontaje de un buque, su traslado por piezas a Puerto Argentino y su

<sup>705</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 277.

correcta puesta en funcionamiento (debidamente enmascarado para evitar ataques aéreos) en tierra, consiguiendo disparar y acertar al buque británico Glamorgan.

5. También es cierto que los británicos cometieron errores de prioridades, por ejemplo en Ascensión, por falta de espacio y contra el asesoramiento del Comandante de la Batería de Defensa Aérea, el Comandante de la Brigada de I.M. decidió dejar en Ascensión el vehículo de reparaciones ópticas de los Rapier y elementos de reparación de segundo escalón, para ser enviados lo antes posible. Esto fue un error, porque se demoraron seis semanas, pero quizás la peor muestra de falta de disciplina logística la tengamos en el comportamiento de las tropas británicas una vez acabado el conflicto, cuando realizaron un consumo de combustible sin ningún tipo de control que a punto estuvo de provocar una ruptura de stock, debiendo colocar los británicos tropas de guardia para evitar el mal uso de los abastecimientos y medios argentinos (en especial el combustible y los vehículos).
6. Otro de los mayores errores británicos con respecto a la logística, fue el resultado final de que:

“El Regimiento Logístico del Comando de I.M., originalmente previsto para apoyar la Brigada de I.M. de algo más de 3.000 hombres y que en ese momento estaba reforzada llegando a más de 5.500, de golpe se encontró apoyando una formación de dos brigadas (la 3ª y la 5ª) de 9.000 hombres con menos elementos de transporte y personal de los que se necesitarían para la tarea de apoyar fuerzas de un tercio de ese tamaño”<sup>706</sup>.

7. Es de destacar la gran labor e implicación de los aviones de la Fuerza Aérea argentina en mantener abierto, hasta el último día de la guerra, el “cordón umbilical logístico” aéreo que transportaba todo tipo de abastecimientos a Malvinas. También se debe mencionar el apoyo popular a la “causa Malvinas” y la colaboración de la población civil. Existió también un desgaste excesivo de la tropa combatiente, ya que vieron sobrecargadas sus tareas con las logísticas, tales como acarreo o traslado a pie de materiales, ya que no se contaba con vehículos adecuados a la zona o características del terreno. Tal y como comenta el Coronel Mayoral Dávalos en su análisis sobre esta guerra:

“En tales condiciones, lo realmente chocante es que la resistencia argentina se mantuviera por espacio de veinte días. La defensa de las islas estaba irremediabilmente condenada al fracaso más estrepitoso. Y así sucedió. Cuando la logística dice No, el plan es malo, hay que cambiarlo”<sup>707</sup>.

---

<sup>706</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., pp. 244-245.

<sup>707</sup> MAYORAL DÁVALOS, Diego. *Guerra en las Malvinas*. Op. cit., p. 131.

## 7.5.2. Ciclo logístico y sostenimiento

### 7.5.2.1. Control activo

Ya hemos hablado anteriormente en el capítulo de la Metodología, del concepto logístico, aquí tenido en cuenta como un subcriterio logístico a analizar, del Control Activo, el cual consiste en:

“Asegurarse planes de estudio, control y desarrollo, en todo aquello crítico y vital que pueda ocasionar un riesgo para el sistema logístico. Siendo la logística básicamente un problema de bases (infraestructura), transporte, líneas de comunicación, organización y recursos, se debe tener una mejora continua y un control activo sobre dichas áreas. Asimismo, dichas áreas se deben comparar continuamente con los siguientes factores críticos de la guerra logística, analizando su influencia y efectos a lo largo de toda la campaña: la moral, el clima, el terreno, la actividad del enemigo (por el ejército, por guerrilla y sabotajes o por la población enemiga), la organización y la idiosincrasia de los mandos. Se debe contemplar desde el punto de vista de cómo tiene el enemigo organizada su logística en las áreas descritas anteriormente, ya que ellos la han construido a lo largo del tiempo sobre su clima, terreno, etc”<sup>708</sup>.

Dicho esto, para analizar este subcriterio logístico deberemos plantearnos las siguientes preguntas y contestarlas con los hechos históricos que conocemos de ambos contendientes:

- ¿Se han asegurado planes de estudio, control y desarrollo, en especial en todos aquellos componentes críticos, vulnerables y vitales que puedan ocasionar un riesgo para nuestro sistema logístico, es decir, todos aquellos aspectos sobre los que hay que tener un control activo (bases o infraestructura, transporte, líneas de comunicación, organización y recursos)?
- ¿Se han comparado, y se comparan actualmente, dichas áreas, con los siguientes factores críticos de la guerra logística, analizando su influencia y efectos a lo largo de toda la campaña: la moral, el clima, el terreno, la actividad del enemigo (por el ejército, por guerrilla y sabotajes o por la población enemiga), la organización y la idiosincrasia de los mandos?

Por parte británica podemos afirmar que, aunque con algunos errores y desaciertos, mantuvieron durante todo el período de la campaña un control activo logístico continuo, que guiaba sus decisiones y al que consideraban su “centro de gravedad” en el esfuerzo bélico. Así, por ejemplo:

3. Las bases e infraestructura (isla Ascensión y la TRALA) fueron consideradas vitales y protegidas al máximo, manteniéndolas a distancia de todos los posibles ataques argentinos, e incluso desviando fuerzas de

<sup>708</sup> PARDO RETORTILLO, J.P. *La ISO 9001 de la logística militar*. Op. cit., p. 210.

protección para reforzarlas en caso necesario, llegando incluso a sabotear la operación de comandos argentina contra Gibraltar.

4. El transporte en la turba del suelo malvinense no permitía el movimiento de vehículos, a pie sólo podían cubrirse 2 km/hora de marcha diurna y 1 km/hora de noche.

“En la primera parte del planeamiento se tomó una importante decisión logística y fue la de llevar un mínimo de vehículos a rueda, como resultado de un estudio del terreno en el área de operaciones prevista. En Gran Bretaña la 3ª Brigada tenía setenta y seis vehículos BV202, vehículos a rueda para nieve y el resto acopiados en Noruega. Si bien fueron diseñados para operar en la nieve, se evaluó que con una presión en el suelo de solo alrededor de 4,39 kg/cm<sup>2</sup>, cerca de la presión ejercida por un hombre con esquís, sería capaz de cruzar los turbales. Se los llevó a todos. Felizmente el Comandante del Regimiento Logístico convenció al Comandante de la Brigada de I.M. para que le permitiera llevar diez camiones equipados con tanques de combustible y nueve Eager Beaver, cargadores frontales de cuatro ruedas para todo terreno. Sin estos últimos agregados al orden de batalla, la situación logística, para decir lo mínimo, hubiera sido difícil”<sup>709</sup>.

5. Las líneas de comunicación británicas quedaban protegidas debido a su superioridad aeronaval y submarina, y a las medidas ya nombradas de protección de sus bases logísticas.
6. En cuanto a la organización británica, hemos visto que, aunque bien intencionada, la falta de un mando cercano al campo de batalla y con misiones de coordinador logístico constituyó el talón de Aquiles de la orgánica inglesa, lo cual les ocasionó muchos y graves problemas al tratar de dirigir una guerra y sus necesidades logísticas a nivel micro desde 8.000 millas de distancia.
7. Los recursos británicos cumplieron de forma bastante satisfactoria las primeras fases del ciclo logístico, sobre todo la fundamental Determinación de Necesidades y la Obtención, pero el caos en las fases de almacenamiento y en la Distribución, mermaron mucho las capacidades de las unidades de la fuerza. Además no se tuvo lo suficientemente en cuenta las posibles acciones del enemigo, quizás por un exceso de subestimación de las mismas, todo lo cual cambió cuando se decidió desembarcar sin tener la superioridad aérea conseguida, siendo sólo un factor de suerte y de error argentino el que no se hundieran un mayor número de buques logísticos, lo que hubiera afectado quizás de forma fatal al éxito final británico. También se cometió el error de no considerar “centros de gravedad” propios y más pequeños dentro del sistema logístico, el mayor de ellos fue concentrar los vitales helicópteros en un único buque (el Atlantic Conveyor) que

---

<sup>709</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., p. 246.



podría, y de hecho así ocurrió, ser hundido y dar al traste con la brillante planificación sobre el papel de logística de la campaña terrestre.

8. El clima fue una constante preocupación para los británicos, y en función de él tomaron gran parte de sus decisiones y riesgos. En cuanto a las tropas no había problemas ya que las unidades de Infantería de Marina británicas, habían estado efectuando ejercitaciones en Noruega, con un clima similar al de Patagonia, con lo cual sus equipamientos estaban adaptados al clima malvinense. Pero a medida que el tiempo pasaba, la cercanía del invierno patagónico amenazaba a la flota británica con tener que retirar parte de sus buques para realizarles tareas de mantenimiento imprescindibles, amén de disminuir las horas y las condiciones necesarias para el flujo logístico realizado por los escasos helicópteros disponibles después del hundimiento del Atlantic Conveyor. Muchas decisiones de alto riesgo, en concreto el desembarco en Fitzroy, fueron tomadas teniendo en cuenta el escaso tiempo disponible antes del empeoramiento de las condiciones climáticas, aún debiendo pagar por ello un alto precio en vidas humanas y material.

“Woodward destacó que, a partir de fines de mayo, la rigurosa meteorología del Atlántico Sur afectaría el desarrollo de las operaciones y comenzaría a comprometer la disponibilidad de los buques. Pronosticó que desde mediados a fines de junio, las fallas de los equipos en la mayoría de los buques de guerra del Grupo de Tareas original, causarían serias restricciones a sus capacidades operativas. Esta limitación en la sustentabilidad naval tendría, finalmente, un profundo efecto en la batalla terrestre”<sup>710</sup>.

9. Finalmente, el estudio de la postura que podría tomar la población malvinense solo daba una respuesta clara:

“La población escasa de las Malvinas era absolutamente opuesta a la transferencia de soberanía; los kelpers querían disfrutar de los beneficios de la apertura de comunicaciones con el continente a costa del Estado Argentino, pero seguir como súbditos de la Comunidad Británica de Naciones”<sup>711</sup>.

Eran clerucos de la colonia británica, listos para apoyar al ejército británico en todo lo necesario, lo cual de hecho hicieron. Como señala la propia bibliografía anglosajona:

“Los malvinenses se acostaron la noche del 1 de abril como alegres y libres ciudadanos británicos y, para su desmayo y los de sus compatriotas y parientes en Gran Bretaña, se despertaron a la siguiente mañana como forzosos ciudadanos argentinos”<sup>712</sup>.

<sup>710</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., pp. 247-248.

<sup>711</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 432.

<sup>712</sup> PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War*. Op. cit., p. 281.

Por parte argentina, la falta de estrategia y propósitos claros en los inicios de conflicto, la escasa y en ocasiones negativa o contraproducente colaboración interejércitos, así como el eficaz bloqueo naval llevado a cabo por los submarinos nucleares británicos, hicieron que, aunque la logística también fuera su “centro de gravedad” en la guerra, a las alturas del conflicto en que los mandos argentinos quisieron implementar un control activo y subsanar las deficiencias del comienzo, esto resultara totalmente imposible, lo cual vuelve a remarcar el hecho de que en tales circunstancias la resistencia argentina se prolongara durante veinte días. Así tenemos que:

10. Las bases e infraestructura continentales ya hemos visto que no estaban preparadas para la proyección del poder militar argentino hacia Malvinas, ya que el ejército argentino estaba más preparado y desplegado para un hipotético conflicto con cualquier otro país vecino hispano, concretamente y sobre todo con Chile por el conflicto del Canal de Beagle, además apenas se sabía las capacidades de la infraestructura logística (puerto y aeropuerto) de Malvinas, ni se tomaron prontas medidas para incrementar dichas capacidades, un error gravísimo que sería aumentado al no aprovechar los primeros momentos del conflicto para un traslado masivo por mar de artillería y elementos de construcción para poder realizar una defensa fuerte de las islas.
11. Ya hemos comentado que el transporte en la turba del suelo malvinense no permitía el movimiento de vehículos, a pie sólo podían cubrirse 2 km/hora de marcha diurna y 1 km/hora de noche, es por eso que el despliegue argentino en las dos islas y con bases apartadas en muchos kilómetros unas de otras, hacía depender su supervivencia del dominio aéreo y/o naval para poder abastecerlas, un plan que la Royal Navy, sin aeropuerto en condiciones aceptables para alojar a la Fuerza Aérea argentina en Malvinas, y con los aviones de combate argentinos debiendo partir de bases en el continente para sus ataques, no tendría ningún problema en desbaratar. Tampoco llevaron vehículos especiales para el terreno ni luego hubo ocasión para ello.
12. Las líneas de comunicación argentinas se limitaron a los escasos, aunque valientes y meritorios, vuelos de suministro logístico de los Fokker F-27, F-28 de la marina y la fuerza aérea, los Electra Lockheed L-188 de la marina y los C-130 de la Fuerza Aérea (30 unidades en total entre ambas fuerzas), que volaban a Puerto Argentino a la noche, a menudo con muy malas condiciones meteorológicas. Los C-130 gran ideales para la misión, pero los otros aviones no, porque eran básicamente aviones comerciales. Todos los aviones, particularmente los C-130, iban cargados al máximo a menudo, llevando por consiguiente una reducida capacidad de combustible.

“Los pilotos de transporte frecuentemente volaban a muy baja altura sobre el mar unas 100 millas durante la noche. Los altímetros del radar estaban colocados a 50 pies, luego se conectaba el piloto automático para ayudar a los pilotos a mantener la altura. La alarma de altura se

prendía y se apagaba constantemente en medio del mal tiempo. A veces las condiciones eran tan malas que el piloto automático se desconectaba.. Además, oscilaba y se tornaba inestable de manera que los pilotos frecuentemente dirigían personalmente el. Una vez llegados a las islas, los transportes aprovechaban el enmascaramiento del terreno para evitar ser localizados por el radar británico, una tarea extremadamente arriesgada a la noche con pocas referencias visuales externas. Como en Puerto Argentino no había instrumental para facilitar la aproximación y las luces estaban apagadas, las tripulaciones usaban a la noche hasta los niveles más bajos. Los argentinos no contaban con equipo de visión nocturna”<sup>713</sup>.

13. En cuanto a la organización argentina, hemos visto que las numerosas particiones del teatro de operaciones, los numerosos mandos con funciones solapadas y la falta de interdependencia y espíritu de unión y colaboración interejércitos, convirtieron la puesta en funcionamiento de los mecanismos logísticos argentinos (así como los de combate) en un auténtico despropósito de intenciones y de intentos de determinar prioridades logísticas, algo fundamental para el esfuerzo bélico.
14. Los recursos argentinos no estaban adaptados en su mayoría al teatro de operaciones Malvinas, algo que se verá con mayor detenimiento en el siguiente subcriterio logístico de “Medios y recursos logísticos”.
15. El clima, algo chocante teniendo en cuenta la cercanía a Malvinas del territorio continental argentino, no fue tenida en cuenta ni para elegir el “tempo” adecuado de reconquista de las islas (los argentinos no tenían plan ninguno y estaban reaccionando sobre la marcha a la crisis del incidente Davidoff), ni a la hora de determinar qué tropas debían estacionarse en Malvinas (se enviaron tropas de reemplazo de las zonas subtropicales del país, pertrechadas con uniformidad de verano), ni a la hora de determinar otros muchos factores y recursos. También se analizará más profundamente el impacto del clima en los recursos argentinos en el siguiente subcriterio logístico de “Medios y recursos logísticos”.

“El clima particular de las extensas latitudes del Sur debió ser tomado en cuenta ya que influiría negativamente sobre la salud y la energía de aquellas personas que, provenientes de las zonas subtropicales del país fueron destinadas a las Islas Malvinas. Amén de las previsiones necesarias para transporte todo terreno (vehículos a orugas de poca presión específica y helicópteros), era necesario vestuario de abrigo e impermeable y racionamiento altamente calórico, máxime que el estudio geográfico de las islas mostraba su alto grado de subdesarrollo de infraestructuras y recursos. Todo lo necesario para la vida tenía que ser llevado desde el continente”<sup>714</sup>.

<sup>713</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

<sup>714</sup> LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Op. cit., p. 432.

16. Finalmente, respecto a la postura del ejército argentino en relación a la población malvinense y su posible reacción y grado de amenaza a recursos e instalaciones argentinas, decir que el trato fue exquisito, se les trató, tal y como se ordenó en la proclama a bordo del ARA Cabo San Antonio el día 2 de abril:

“En estas islas vamos a encontrar una población con la que debemos tener un trato especial. Son habitantes del territorio argentino y, por lo tanto, deben ser tratados como lo son todos los que viven en la Argentina. Ustedes deberán respetar estrictamente la propiedad y la integridad de las personas”.

Es decir, iban (y fueron) a ser tratados como argentinos (cerrando los ojos a la realidad y a la historia), tan es así, que no se les incautaron ni las radios (con las que avisaban a la Task Force de la situación de las tropas argentinas), ni se limitaron sus movimientos (los pescadores entraban en contacto con unidades británicas y algunos kelpers incluso tomaron las armas contra el ejército argentino, justo lo que se podía esperar de unos clerucos fieles a su poder colonial), amén de que mostraron una frialdad y un espíritu para nada colaborativo ni amigable para con las fuerzas argentinas. Esto significa en la práctica que quienes tendrán que tener en cuenta esta realidad y adecuar la protección de su logística será el ejército argentino, el cual deberá destacar tropas para vigilancia de la población civil, sobre todo aquella en edad y condición de combatir, así como controlar sus comunicaciones y evitar que puedan informar al enemigo británico de su despliegue e intenciones (nada de lo cual hicieron).

### 7.5.2.2. Medios y recursos logísticos

Con este subcriterio logístico, pretendemos medir la eficacia del sistema logístico en satisfacer las necesidades de los combatientes, algo que deduciremos a través de las principales lecciones logísticas aprendidas en la contienda por los dos ejércitos enfrentados, ni que decir tiene que nos encontraremos con numerosos errores ya cometidos en pasadas contiendas históricas, y de los cuales ni las naciones ni los ejércitos han aprendido o tomado en consideración para prevenir las futuras. Es el desprecio o ninguneamiento de la Historia y la Logística como maestras de la vida y las operaciones bélicas.

Así nos encontraremos por ejemplo con las siguientes lecciones sobre los medios y recursos del bando británico<sup>715</sup>:

- Primero, el gran consumo de munición, incluyendo misiles y armas antisubmarinas. La munición menor consumida en Prado del Ganso y Darwin fue cuatro veces el nivel diario permitido para una guerra limitada y la de 105 mm y morteros de 81 mm, cinco veces. Esto representó un

---

<sup>715</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., p. 249.

consumo mayor dado por el factor 25 por ciento con respecto a lo previsto en los Niveles de Guerra General (el nivel para las operaciones más intensas previstas en una guerra contra el Pacto de Varsovia). No era la primera vez que la medida en que se consumía la munición superaba las expectativas.

“Por suerte el Comandante del Regimiento Logístico del Comando de I.M., Hellberg y Baxter Jefe de Logística de Moore, en la reunión que tuvieron en Ascensión el 17 de abril, habían estado de acuerdo con respecto a que la cantidad de 30 días de munición de Nivel de Guerra Limitada podría no ser suficiente. Estimaron que el acopio completo de munición de 105 mm y 81 mm alcanzaría solamente para alrededor de una semana, con un ritmo de fuego intenso. De acuerdo con esto Baxter coordinó el envío al sur de un acopio de 30 días más de las Reservas de Mantenimiento de Guerra, tomadas de las disponibles para otras formaciones, para que llegaran mucho antes que la Fuerza de Desembarco arribara a las Islas Malvinas. Esto incluía munición adicional de cargadores descartables perforantes de 30 mm para el tanque liviano Scimitar (en ese momento, munición de prueba) y una cantidad extra de espoletas VT y otras para granadas de 105 mm”<sup>716</sup>.

- Segunda y derivada de la primera, que debía ser revisado el nivel del apoyo logístico para operaciones fuera del área de la OTAN.
- Tercera, la importancia del reabastecimiento aire-aire.
- Cuarta, la significación que tienen los recursos civiles para la defensa.

“Con respecto a la cuarta lección, al momento de escribir esto se ha permitido a la marina mercante reducirse a un extremo tal que sería imposible repetir una operación del tipo de la de Malvinas, sin tener que recurrir a buques con bandera de conveniencia. En verdad no hay ningún armador que preste su buque para ser usado como buque hospital. También es difícil encontrar la cantidad suficiente de buques mercantes adecuados como para cubrir las demandas, comparativamente modestas, de los ejercicios de la OTAN”<sup>717</sup>.

“Alistar y efectuar las conversiones necesarias a los buques requisados al comercio (Ships Taken Up From Trade- STUFT) de los cuales finalmente había 54, era una cosa diferente. En el caso de los buques que serían usados en sus mismos roles que en la paz, algunos tanqueros y buques para cargas secas, la conversión se limitó a equipos de radio y sistemas de reaprovisionamiento en el mar. Cuando se modificaban los roles la conversión era más compleja y casi todas se efectuaron en los Astilleros Reales. Al principio se hicieron intentos para realizar las conversiones principales en astilleros comerciales pero el volumen de los trabajos y los recursos especializados requeridos, superaban las facilidades disponibles. Los buques en los Astilleros Reales eran convertidos, en promedio, en cuatro días con sus noches”<sup>718</sup>.

<sup>716</sup> Ibídem.

<sup>717</sup> Ibídem.

<sup>718</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., p. 250.

Los principales cambios fueron efectuados a los buques Uganda (de crucero de colegios a buque hospital), Norland (de ferry a transporte de tropas), el *Stena Seaspread* (de buque multi-propósito de apoyo a las plataformas petroleras del Mar del Norte a buque de reparaciones adelantado), los cuatro grandes buques porta contenedores (Atlantic Conveyor, Atlantic Causeway, Contender Bezant y Astronomer) a buques para transportar aeronaves.

- Resultó una suerte que el Comandante de la 3ª Brigada de Comando de la I.M. fuera bendecido con un E.M. altamente competente, cuyos logros son difíciles de superar. Aquí aparece otra lección de primera clase un E.M. bien adiestrado puede hacer ladrillos con muy poca paja. Por el contrario, un E.M. pobre le hubiera hecho perder la batalla a su comandante. El Teniente Coronel Hellberg, Comandante del Regimiento Logístico, se merece una mención especial. Su regimiento, como la mayoría de las organizaciones militares, reflejó la competencia de su comandante. Que lograron lo que hicieron, es prueba de su profesionalismo.
- El informe del Ministerio de Defensa británico hace referencia a las fallas anteriores para ignorar la lección más importante de todas; la relación entre la logística y las operaciones. Porque todo eso es tan obvio que muy frecuentemente se lo olvida, si es que alguna vez se aprendió.
- Cualesquiera que hayan sido los problemas de carga y distribución de medios y recursos (falta de mochilas individuales, falta de munición en algún momento crítico, etc.), la verdad es que las tropas británicas no pasaron excesivas penurias, ya que los mandos ingleses siempre tuvieron las necesidades logísticas como un factor prioritario, y se decidía parar las operaciones hasta alcanzar un adecuado nivel de suministros que justificara el siguiente movimiento táctico-operativo. Pero las lecciones de errores de carga y priorización en la distribución siguieron existiendo con el envío de la 5ª Brigada de Infantería, la cual, pese a haber partido de Gran Bretaña mucho después del inicio de las hostilidades, no estaba mejor que la 3ª Brigada de Comandos de los Royal Marines en términos del plan de embarque. La carga había sido efectuada con poco cuidado de lo que se necesitaría al llegar.
- “La superioridad aérea siempre ha sido primordial, como un elemento esencial en el desarrollo de la acción, para todo tipo de teatro y con cualquier modalidad de empleo de medios de aire, mar y tierra. En Malvinas este principio básico fue determinante. Los británicos esperaban contar con él desde el inicio pero no fue así. Los obligó a reajustar sus planes. Los británicos no llegaron a visualizar que esto sucedería y los obligó a reajustar la logística. Se demoraron, en principio, la constitución de sus bases de apoyo en tierra. Fue necesario casi una semana para lograr los niveles logísticos requeridos para sostener una fuerza de 2.000

efectivos y requirió otra semana concretar el reabastecimiento de combustible para las aeronaves que operaron en tierra”<sup>719</sup>.

- “A pesar de estos inconvenientes, la demora podría haber sido aún más desfavorable. Como admitió el Almirante Woodward, los argentinos no se percataron de la vulnerabilidad británica. Él opinó: “Fallamos en alcanzar la superioridad aérea antes del desembarco y tuvimos que soportar la pérdida de varios buques de escolta antes que la de buques anfibios, lo que resultó ser un golpe de suerte y quizás el error más grande del enemigo.” Esta afirmación no es tan exacta. La realidad fue que la Argentina careció de la inteligencia operativa para determinar dónde se encontraban los blancos más rentables; la carencia de exploración fue una debilidad que tuvo como consecuencia no disponer de la información adecuada. Es más, no sólo era la carencia de información sino que además se desconocía, al regreso de una misión de ataque, cuál había sido el resultado. Varios autores han afirmado que los blancos debieron haber sido los buques logísticos; tampoco se conocía por cuántos buques estaba conformado el sostén logístico británico. La apreciación estratégica de inteligencia del Servicio de Inteligencia Naval no respondió a la realidad. En resumen, los británicos no sólo no contaron con superioridad aérea sino que resultaron afortunados —según Woodward— por no estar amenazados los buques que se encontraban afectados a tareas logísticas”<sup>720</sup>.
- Como era de esperarse en una guerra aeronaval de la época de la guerra fría, el “cuello de botella” logístico fue el combustible, auténtica “savia de la guerra” y verdadero centro de gravedad del sistema logístico (también lo fue la cantidad de envases disponibles en los que se servía).

“Cuando se instaló la pista aérea en San Carlos, esta instalación facilitó la entrega de 50.000 galones diarios de combustible de aviación (AVCAT) a los Harrier y helicópteros. Sin embargo no bastó alcanzar esta cantidad de reaprovisionamiento y mantenerlo durante algún tiempo ya que todos los combustibles, no solo el de aviación, formaron el “cuello de botella” en el modelo del abastecimiento de la batalla terrestre. En la Bahía Ajax, que disponía de todos los tipos de combustibles, incluyendo el de aviación en tambores, había otros problemas. La Sección de Combustibles del Regimiento Logístico no fue movilizad por tener su personal conformado por reservistas, por eso otro personal tuvo que ocupar su lugar y aprender sobre la marcha el manejo del combustible. Sobre ellos recayó la lenta tarea de llenar los bidones desde los contenedores a granel de los camiones cisterna. Los camiones cisterna se embarcaban en los Mexeflotes y se los llevaba hasta el buque que tenía el combustible requerido, diesel oil (dieso), nafta o combustible de aviación. Estos se bombeaban mediante una manguera al camión tanque. Pese a la acertada medida del Comandante del Regimiento Logístico, quien insistió en llevar 4.000 bidones adicionales del depósito de West Moors antes de salir del Reino Unido, se presentó una aguda escasez de estos recipientes

<sup>719</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Segunda Parte). Op. cit., p. 22.

<sup>720</sup> *Ibidem*.

lo que fue un obstáculo más al que hubo que enfrentarse en la lucha por mantener abastecidas las fuerzas terrestres”<sup>721</sup>.

En cuanto al bando argentino, podemos destacar las siguientes lecciones:<sup>722</sup>

La organización militar logística argentina fue una auténtica fuente de desinformación, falta de previsión y de coordinación. Algunos ejemplos son:

- Los órganos de conducción logística de la Agrupación Militar Malvinas fallaron en el cálculo y especificación de necesidades. Asimismo se evidenciaron fallas en la obtención con errores en el almacenaje, embalaje e identificación del material. Además, este elemento funcional logístico se mantuvo bajo responsabilidad de cada Fuerza, no existiendo coordinación y/o supervisión por parte del Cte. del TOAS.
- Las unidades del ejército argentino sufrieron grandes limitaciones atribuidas a la falta de planificación, directivas claras, experiencia previa, cálculo y especificación de necesidades, falta de transporte para la distribución, traslado de unidades a las islas sin su equipo orgánico, restricciones impuestas por mayor presencia de efectivos, empleo de medios inadecuados (cocinas a leña).
- A nivel Tos no existió una Central Logística que canalizara los Requerimientos a fin de lograr una uniformidad en el tipo, economía en la cantidad durante la Obtención de los medios y un aprovechamiento integral de los medios de transporte para la Distribución y envío al Tos.
- A nivel Armada no se conformó un Organismo Centralizador, que basado en los requerimientos, envíos y cantidad de personal consumidor pudiera calcular stock remanentes y proyectar envíos futuros. Se limitó a la función de abastecedor, poniendo de manifiesto las siguientes falencias: Cargas enviadas sin remito, desconociéndose el contenido de los bultos, el remitente y en algunos casos su utilidad, falta de prioridad en las cargas, motivando que varias consideradas imprescindibles, quedaran depositadas en Río Grande, siendo transportadas a Malvinas otras consideradas superfluas.

El elemento funcional de Personal también acumuló grandes errores, entre otros:

- Se careció de los efectivos adecuados para reforzar la organización logística, debiendo ser empleados como mano de obra, efectivos de primera línea, aun desde los momentos iniciales durante el arribo de la Unidad.

---

<sup>721</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., p. 251.

<sup>722</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.



- Las estructuras orgánicas que concurren en los TOs estaban cubiertas según una orgánica de paz incompleta y un mínimo de refuerzos requeridos a último momento en base a una apreciación subjetiva por carecerse de Plan de Operaciones. Las fracciones requeridas a posteriori debidas a necesidades emergentes del Plan de Operaciones y otra enviada por el Comando Superior, no siempre satisficieron en cantidad y calidad.
- Grupo Registro Necrológico: no fue previsto inicialmente debiendo emplearse personal destinado a otras tareas.
- Las condiciones climáticas disminuían paulatinamente el estado físico/anímico del personal. Se montaron 2 centros de recuperación, para 200 hombres, donde se les proveía, con grandes limitaciones de infraestructura, alojamiento, comida caliente y secado de ropa, en forma rotativa y por 24 horas.

El elemento funcional logístico del transporte también tuvo grandes dificultades y una gran falta de previsión y priorización:

- Los envíos y cantidades de personal y material hacia el área de operaciones no respondieron a un plan de embarco que tuviera en cuenta las necesidades reales y su uso secuencial. Las prioridades en la carga y traslado no estaban fijadas por un organismo regulador que evitara, por ejemplo: Envío de aviones con bebidas sin alcohol, habiendo demandas importantes, aviones con remanente de bodega, buque que rompió el bloqueo arribó con sus bodegas vacías, falta de remitos que permitieran identificar el contenido de bultos y el destinatario.
- En el Área de Operaciones se hizo evidente la falta de medios para transporte de personal y material desde el aeropuerto/muelle hacia el lugar de empleo. Además, los vehículos provistos desde el continente se encontraban la mayoría en mal estado de conservación. Tampoco había un organismo Conjunto regulador de los pocos medios disponibles en el TOs, y se desconocían las capacidades de Puerto Argentino.
- Faltó disponibilidad de helicópteros de combate y de transporte, y de vehículos aptos para el particular terreno malvinense.

El elemento funcional logístico Sanidad, tampoco se libró de los mismos errores que los anteriores:

- Medios no totalmente adecuados y en cantidad, para la evacuación de heridos.
- Las ambulancias disponibles eran escasas y no aptas para su empleo en todo terreno.
- Instalación del Hospital de Campaña del ejército argentino que no reunía todas las exigencias y medios para la atención de bajas masivas.

El elemento funcional logístico de Mantenimiento fue quizás el menos considerado por los argentinos, siendo como es en la teoría logística uno de los más importantes junto con el abastecimiento o aprovisionamiento:

- Muy limitado en todos los ítems y niveles por carencia de personal idóneo, repuestos y herramientas.
- No hubo un escalón superior al de Unidad para mantenimiento en la Islas, lo que trajo aparejados inconvenientes en este elemento funcional.

Combustibles:

- Existía una planta de YPF en Puerto Argentino, lo cual facilitó el almacenamiento y la distribución de combustible, no obstante faltaron nafta y JP1 (que debieron ser racionados), el gasoil no era apto para zona fría.
- Las mangueras y equipos aspersores para el alije de combustible tampoco fueron las adecuadas. A medida que fue transcurriendo el tiempo comenzó a escasear la nafta y el JP por lo que la movilidad se redujo notoriamente y las disponibilidades se centraron en el movimiento de vehículos destinados a evacuaciones de la primera línea.
- Faltaron elementos para el almacenamiento operativo de combustible y contribuir así a la dispersión y enmascaramiento del mismo.
- Por su parte, la Fuerza Aérea proveyó sus KC-130 para reabastecer a los aviones navales en vuelo. Un KC-130 se destacó a la Base Aeronaval Comandante Espora y en pocos días los pilotos navales practicaron las técnicas de reaprovisionamiento en vuelo, lo cual posibilitó las acciones posteriores en misiones de combate. Los vuelos de los Super Etendard no hubieran sido posibles sin la cooperación de este reaprovisionamiento interfuerzas.

El abastecimiento restringido impuesto por la Zona de Exclusión, perjudicó seriamente al envío de medios y recursos “no orgánicos de unidad”, por estar considerada no crítica y por ende no priorizada. Ello trajo como consecuencia:

- Que no se trasladaran las cámaras frigoríficas portátiles, por lo que no se pudo evitar la putrefacción de comida, sangre, suero, antibióticos, etc.
- También a lo largo de toda la campaña se evidenció una seria carencia de material de fortificación (cemento, perfiles de acero, madera, etc.). La carencia de estos ítems, impidió la organización del terreno en forma fuerte.
- La provisión de sacos terreros fue escasa.

- Los depósitos no respondieron a las necesidades mínimas por: falta de personal idóneo, infraestructura inadecuada, falta de material imprescindibles para el manipuleo y estiba de los abastecimientos en uso: balanzas, sierra de carnicero, cámaras frigoríficas portátiles, vehículos, etc.

Víveres:

- No respondían a un menú preestablecido (falta del criterio de estandarización y simplicidad), no pudiendo ser aprovechados adecuadamente, quedando ciertos ítems con remanente crítico a los pocos días.
- El embalaje en cajas de cartón no fue el más adecuado para su descarga, dando lugar a que las bolsas improvisadas para su descarga se rompieran, con la consiguiente demora en su manipuleo. La calidad de envases de comida fue pésima, y no apta para distribución en combate. (Dificultades en el manipuleo).
- Los víveres secos fueron provistos en envases y cantidades que no respondían a un patrón establecido dificultando la distribución, especialmente para las unidades alejadas.
- El tipo y tamaño de víveres frescos enviado (bolsas de papas, cebolla, huevos frescos, etc.) dificultaba su distribución, requiriendo gran cantidad de personal para su preparación, además de tener un período de uso muy limitado.
- No se contó con equipos purificadores de agua experimentados antes de las operaciones, razón por la cual existieron inconvenientes en su uso. La capacidad de la planta potabilizadora de Puerto Argentino, fue suficiente para abastecer al personal militar destacado y civil residente en las islas, aunque fraccionado y limitada su distribución al frente por problemas de transporte (carros aguateros: falta de presión de agua a la línea de distribución por el incremento de tropas, sumado a la población kelper).
- Los elementos de cantina fueron escasos (cigarrillos, golosinas, etc.).
- La composición de la ración tipo BOTE no permite un uso rápido y racional debido a: tipo y volumen de los embalajes, cantidades no uniformes de ítems en los embalajes de distintos rubros, dificultades en su preparación, necesidad de un rápido consumo para evitar su pérdida por efecto del tiempo.
- Asimismo, la ración tipo COY presentaba los siguientes inconvenientes: poca variedad en el plato principal, elementos con fecha de consumo vencidos, pastillas de alcohol sin el suficiente contenido calórico, volumen y peso inadecuados para su transporte por el personal en

situaciones no estáticas, contenido calórico que no se ajustaba a las necesidades de la zona, falta de una ración espirituosa (bebidas).

- Fueron provistos víveres crudos, sin precocido o preparado inicial, existiendo aprovisionado en cantidad pero no en calidad, dado que requería un importante grado de preparación y producía importantes cantidades de desechos.
- El sistema de abastecimiento de efectos de clase I (Viveres) implementado por el componente Armada en las islas procedió a entregar en primer término las raciones de combate para toda la dotación a ser utilizadas en caso de despliegue de fracciones y/o combatientes individuales (BIM5). Paralela y diariamente, cada Sección de Apoyo Logístico (SAL) de cada Unidad confeccionaba el rancho caliente, tanto almuerzo y cena, de acuerdo a los víveres entregados por los SPAC. Como las entregas se practicaban semanal o quincenalmente, se minimizaba los movimientos del limitado transporte y obligaba la programación del rancho de acuerdo a las existencias; no obstante ello, las raciones de combate, en particular en la ARA, presentaron inconvenientes en las calorías que aportaban.
- Quedó demostrada la conveniencia de la preparación del rancho caliente, para bienestar del personal y para economía de las raciones "C".
- Para la I.M. los ítems críticos y escasos fueron: carne, harina, yerba, grasa, animal, aceite vegetal, pan, verdura, etc.
- Las provisiones de harina y grasa o aceite, permitió suplir la falta de pan, la preparación de tortas fritas dieron bienestar, distracción y refuerzo de rancho.
- Se acudió a la faena de corderos, un recurso que soslayó los inconvenientes en varias secciones que se encontraban a distancias que a veces no se concretaba la distribución por la situación táctica imperante.

Vestuario:

- El personal embarcado debería haber contado con traje antiexposición de postura rápida, esto hubiese evitado muertes por congelamiento dentro de las balsas salvavidas tras el hundimiento del crucero General Belgrano.
- Ropa interior: La cantidad y calidad de las medias no fue adecuada para la zona, los calzoncillos largos no se ajustan al cuerpo y encogen, la camiseta strindex, al mojarse se encoge impidiendo su uso en algunos casos y en otros no cubriendo una cantidad alrededor del cuerpo.

- Ropa exterior: Los sweters son de mala calidad y las medias no responden al tamaño promedio del usuario, el over-all es abrigado pero muy inflamable e incómodo para su uso, el uniforme zona sur no es apto para el combate, la parka es poco abrigada y no impermeable, carece de funcionalidad específica, los guantes zona sur son de mala calidad, poco abrigados y no permiten un empleo eficiente del armamento, con pérdida de sensibilidad, las botas demostraron ser de baja calidad, no impermeables y se despegan con suma facilidad en este tipo de terreno.

Armamento:

- Se detectó falta de miras nocturnas para ametralladoras pesadas y vehículos Panhard, así también falta de visores en helicópteros para vuelo nocturno. (escasa dotación de visores nocturnos y de baterías o pilas adecuadas). Los visores nocturnos demostraron su eficacia (especialmente los de aumento de luminosidad o pasivos), sin embargo, fueron provistos en cantidad suficiente muy tarde, pues si bien su manejo es sencillo, su empleo requiere un acostumbamiento adecuado por parte del personal.
- Las armas de dotación individual, como FAL, FAP, MAG, Lanza Cohetes 3,5 etc., presentaron inconvenientes o fallas debido al intenso uso en actividades de adiestramiento y a la antigüedad de las mismas.
- Las características del Cañón s/Retroceso 105mm, las deficiencias de la munición y la poca efectividad del enmascaramiento durante el empleo del arma, lo hacen poco apto para el combate actual.
- Los Morteros Brandt de 106,6 y 81mm, dada su antigüedad e intenso uso en adiestramiento, demostraron una gran pérdida de eficacia en el tiro y roturas.
- Al igual que los británicos, también los argentinos descubrieron que los consumos de munición fueron mayores a los indicados en las tablas respectivas.
- Material explosivo. El tipo plástico, por razones climáticas sufrió una rápida descomposición, perdiéndose casi el 80% del mismo. Con relación al Trotyl, demostró ser más apto, si bien en su mayoría estaba cristalizado, resultando inoperable.

### 7.5.2.3. Obtención

Una vez conocidas las necesidades es preciso contar con los medios reales que las satisfagan, es preciso hacerse con los medios, conseguirlos, fabricarlos, adquirirlos, en una palabra: obtenerlos. La Obtención es la acción de transformar las necesidades logísticas en medios reales capaces de

satisfacerlas, corresponde a la segunda fase del Ciclo Logístico (Determinación de Necesidades – Obtención – Distribución).

Los mayores problemas que afectan a esta segunda fase (Obtención – Contratación) son:

- Primero de todo, una deficiente primera fase (Determinación de Necesidades): descripciones obsoletas o incompletas, precios desfasados, normativas modificadas o anuladas, y en general falta de previsión de necesidades. Todo esto dificulta la búsqueda de proveedores y el dar respuesta a sus preguntas técnicas cuando detectan algo erróneo. Obviamente, el no tener conciencia clara de sus propósitos, el improvisar y el depender de la estrategia de otros para decidir los propios pasos (tal y como les estaba ocurriendo a los argentinos) no es la mejor posición para determinar con claridad las necesidades para el logro de los objetivos militares, ya que éstos no se tienen claros o se improvisan sin el preaviso necesario para su obtención en tiempo y forma correctas.
- Siempre, a lo largo de la historia, ha sido muy importante que las tropas de un ejército respetasen a la población civil, a fin de poder organizar una retaguardia logística segura y un aparato regular de requisas (otra forma de obtención en tiempo de guerra). A este respecto, podemos decir que las tropas argentinas mostraron un respeto exquisito por la población civil, pero la extrema pobreza en medios y recursos de las islas, y su extrema dependencia de todo lo que se trajera del continente, hizo que en este conflicto no fuera de importancia el cumplimiento de este requisito.
- Finalmente, otro de los factores vitales en la obtención militar de los medios para el combate, debemos nombrar a la necesaria y estricta vigilancia que los organismos militares deben tener con la denominada “avaricia de los contratistas”, es decir, se debe velar para que lo que se les ha adquirido sea lo que efectivamente llega a los destinatarios finales (tropas combatientes), en perfecto estado de calidad, cantidad, lugar y tiempo indicados, debiendo tomar las medidas correctivas necesarias para garantizar el resultado final de la compra.

Con respecto a la Obtención, debemos indicar que, en general, el bando británico no tuvo inconvenientes en obtener todo lo que sus clarividentes y exhaustivos planes operativos habían determinado como necesario para el logro de sus objetivos militares. Baste recordar aquí que los británicos contaron con la ayuda logística de los EE.UU. (un país con una inmensa tradición y know-how en logística militar) y echar un vistazo a la cantidad y variedad de medios y recursos con los que dotaron a sus “primos anglosajones” para

comprender el prácticamente ilimitado poder en recursos y medios con los que contaron los británicos<sup>723</sup>:

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

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

Pero ya hemos analizado en el subcriterio de “Diplomacia logística” que los británicos no solo se preocuparon de cómo conseguir la obtención de sus medios y recursos, sino que también dedicaron grandísimos esfuerzos en desbaratar y dificultar por todos los medios posibles la obtención de los de las Fuerzas Armadas argentinas, en especial la compra de más misiles Exocet a Francia. Vale la pena repetir aquí la “Entente Cordiale” entre Gran Bretaña y Francia:

“El presidente Mitterrand de Francia, el 3 de Abril de 1982 llamó a la Sra. Thatcher para comprometer su apoyo a la causa británica. Su actitud estuvo signada por las presiones de Gran Bretaña y la preservación de sus intereses económicos. Su representante en el Consejo de Seguridad de la ONU se refería a las islas con la acepción “Falklands”, omitiendo mencionarlas con el origen galo de la palabra “Malvinas”. Proveedora privilegiada de sistemas de armas de las tres FF.AA. Argentinas (ya señalamos esto como una vulnerabilidad logística importante), no vaciló en imponer un embargo al despacho de armamento destinado a la Argentina, en especial del sistema de armas Super-Etendard /Exocet, además de facilitar sus pilotos y Mirages (similares a los que equipaban a la Fuerza Aérea Argentina para adiestrar a los pilotos británicos de los

<sup>723</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Primera Parte). Op. cit., pp. 19-20.

aviones Sea Harrier en las técnicas del combate aéreo y características con este tipo de avión interceptor”<sup>724</sup>.

“Como los misiles Exocet seguían siendo un problema importante para los británicos, Margaret Thatcher persuadió finalmente al presidente francés Mitterrand para que no suministrara a los argentinos más misiles, a pesar de que existía un contrato comercial con la empresa francesa Aerospatiale. El precio de un misil Exocet era de unos 450.000 dólares, pero los argentinos estuvieron dispuestos a pagar un millón. El servicio secreto británico dio 50 millones de dólares para comprar todos los Exocet del mercado internacional de armas. Los que no podían ser comprados fueron saboteados”<sup>725</sup>.

“La Confederación Económica Europea (CEE), a pesar de tratarse de un conflicto de orden bilateral entre uno de sus miembros y uno de sus clientes, interpuso sanciones económicas a la Argentina en forma complaciente para Gran Bretaña que abogó por estas sanciones, cuyos efectos se sentirían en el aspecto militar al imponer embargos a la exportación de armamentos a la Argentina, lo cual tuvo efectos estratégicos al interrumpir la exportación del sistema Super Etendard-Exocet, que quedaron en los muelles de Marsella listos para embarcar. Se generaron así asperezas en otros foros, tal como es el de las relaciones económicas entre las naciones, el comercio y la cooperación de orden cultural o tecnológico, que son elementos básicos de la doctrina de la ONU para alcanzar los altos fines del máximo organismo mundial. De cualquier forma, la reacción de la CEE no se limitó a la mera expresión retórica de condenar la acción de un determinado país, sino que se plasmó en medidas tangibles que se aplicaron prontamente contra una nación siendo ésta la primera vez que ocurría, pese a crisis más violentas y menos justas que se habían producido con anterioridad en otras partes del mundo”<sup>726</sup>.

Para terminar, y pese a recibir ayuda de medios y recursos de otros países hispanoamericanos, debemos incidir en la escasa o nula homogeneidad e interdependencia entre el sector civil y el militar argentino, y entre los distintos ejércitos entre ellos.

“Desde ya que deben estar disponibles los buques adecuados o sustituirlos por otros que sirvan y deban ser tomados del comercio para transformarlos. Las técnicas para ello tienen que estar bien establecidas y deben ser practicadas con frecuencia”<sup>727</sup>.

#### 7.5.2.4. Transporte

“Cabe preguntarse sobre los hechos que se asumen como ciertos y valederos en el tema del apoyo operacional y en los planes de contingencia. Tal es el caso de la estructura para la guerra, que imagina

---

<sup>724</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., p. 252.

<sup>725</sup> VV.AA. *Las grandes batallas de la historia*. Op. cit., p. 320.

<sup>726</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., pp. 252-253.

<sup>727</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., pp. 254-255.



puertos con facilidades y aeródromos con capacidad con la que no se cuenta; queda sembrada la duda en cuanto a la posibilidad de entregar la carga haciendo uso de buques tipo Ro Ro y contenedores, o con largas pistas para el aterrizaje de los C-5A y C-141, siendo que la mayoría de los países del tercer mundo no disponen de esa infraestructura; el hacer llegar las provisiones se tornaría dificultoso y aún más desplazarlas hacia el frente de combate”<sup>728</sup>.

Este concepto preconcebido de muchos mandos y planificadores militares de pensar sólo en un modo, tiempo y lugar de hacer la guerra, y extrapolarlo a cualquier zona o latitud, constituye uno de los principales errores en la formación del mando militar, y ha sido fuente de innumerables desastres militares en el campo de batalla. No se comprende que, si bien las unidades de combate apenas cambian (salvo en determinados aspectos como el equipo o uniformidad, etc.), las infraestructuras, clima, población, ethos, etc., de cada guerra y cada zona geográfica del globo van a afectar fuertemente a las capacidades logísticas de la infraestructura o red de transporte, es decir, van a afectar en última instancia a la distribución final de los medios y recursos a las tropas en combate, decidiendo o comprometiendo seriamente así el resultado final del conflicto.

La tercera fase del Ciclo Logístico es la “Distribución”, esto es, obtenidos los medios capaces de satisfacer las necesidades se requiere un último paso para rematar el proceso: hacer llegar esos medios al sujeto que ha sentido la necesidad, es decir: distribuirlos. Es la acción resolutive de hacer llegar a las fuerzas los medios logísticos fijados en la determinación de necesidades. Coincide por tanto con el Elemento Funcional logístico del “Transporte” y exige obtener el máximo rendimiento de la infraestructura de una línea o red de transporte, teniendo en cuenta cada uno de sus elementos:

- El cargamento (lo que hay que transportar).
- Las terminales (puntos en los que hay que transportar).
- El plazo (tiempo que ha de durar la acción).
- Las servidumbres (condiciones limitativas y/o técnicas impuestas por la situación).
- Los vehículos de transporte.
- Las vías de comunicación.

Para la elección del transporte adecuado se deben tener en cuenta que, cada una de las formas y clases de transporte existentes presenta ciertas características propias en razón a las posibilidades técnicas y operativas del vehículo y de la vía (Capacidad de transporte, Economía, Rapidez, Flexibilidad, Accesibilidad, Facilidad de control, Seguridad técnica y Seguridad táctica).

“La forma de transporte de mayor capacidad, baratura y adaptabilidad es el transporte marítimo de superficie, por lo cual se le considera como la forma de transporte estratégico, siendo su mayor inconveniente la

<sup>728</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Segunda Parte). Op. cit., pp. 22-23.

lentitud. La forma más rápida, la más flexible y de mayor accesibilidad es el transporte aéreo, llamado por ello transporte táctico, presentando como cualidades negativas su carestía y vulnerabilidad. El transporte terrestre es rígido, con más capacidad el ferrocarril y mayor rapidez el automóvil”<sup>729</sup>.

Analizaremos a continuación la infraestructura de la línea o red de distribución y/o transporte que implementaron los británicos a lo largo de 8.000 millas, prestando especial atención a los problemas con que se encontraron, las soluciones que fueron capaces de ofrecer, y si lograron el máximo rendimiento de dicha infraestructura:

Ya hemos comentado y analizado que la línea de distribución y transporte británica estaba asentada sobre dos terminales (muy bien defendidas frente a posibles ataques): uno era la isla de Ascensión y el otro la zona TRALA, en el margen de las 200 millas de Zona Exclusiva.

Transporte aéreo:

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

La Fuerza Aérea podía colaborar de tres formas:

- Primero, transportando hombres y equipos a Ascensión para ser transferidos a los buques. Esto iba a permitirles zarpar desde el Reino Unido, sin tener que esperar ítems de equipos de último momento o a un especialista que no estaba disponible en forma inmediata; el principio era el de ahorrar tiempo mediante una máxima actividad concurrente. Por ejemplo, dos compañías del Comando 45 de la Infantería de Marina fueron llevadas por aire a Ascensión mientras un Buque de Desembarco Logístico cruzaba vacío el Atlántico desde Belice.
- Segundo, se necesitarían los Harriers y helicópteros de la Fuerza Aérea para suplementar las aeronaves de la Marina.
- Tercero, destacando los Victor tanqueros, Vulcans, Nimrod de patrulla marítima y C-130, se podía llevar el poder aéreo lo más al sur posible, pero esto requería el rápido agregado de la capacidad de reabastecimiento aire-aire, incluyendo a los Harriers.

Aun con Ascensión, la tarea del envío aéreo no era fácil por la gran distancia hasta Malvinas. Un C-130 puede cargar 7.500 kg a una

---

<sup>729</sup> PARDO RETORTILLO, J.P. *La ISO 9001 de la logística militar*. Op. cit., p. 211.

distancia de 3.200 km antes de reabastecerse de combustible; esto indica que sin reabastecimiento en vuelo podía volar 1/3 de la distancia a las Malvinas, antes de retornar a Ascensión. Se instalaron tanques suplementarios pero todavía resultaron insuficientes, por lo cual tuvieron que modificarlos para el abastecimiento en vuelo desde aviones tanque. El uso de aviones redujo el tiempo del cumplimiento de los pedidos de mayor prioridad de dos semanas a sólo dos días. Hacia el final de la guerra, la carga de alta prioridad era lanzada sobre la TRALA, situada a unos 160 km de Malvinas, dentro de las cuarenta y ocho horas de efectuado el requerimiento<sup>730</sup>.

Nunca se insistirá lo suficiente en la importancia vital que la isla de Ascensión tuvo para el éxito del cordón umbilical logístico británico, en particular el uso del aeródromo de Wideawake, el cual:

“Estaba arrendado por Gran Bretaña al gobierno de los EEUU y administrado por Pan American. Tiene una pista de 3.300 metros, pero el número normal de aviones que la usaban difícilmente excedía los cuatro por semana, lo que hizo que nunca fuera un problema el abastecimiento de combustible a los aviones, alojamiento o lugar de estacionamiento de las aeronaves. Un día después del comienzo del puente aéreo a Ascensión, hasta catorce aviones por día estaban aterrizando o descolando de Wideawake y esto era solo el principio. Entre el 2 de abril y el 4 de junio de 1982, el promedio de movimientos de aeronaves por día fue de 94,8, incluyendo helicópteros. El máximo se alcanzó el 16 de abril, cuando hubo más de 300 movimientos de aeronaves haciendo, ese día, de Wideawake el aeropuerto de más movimiento del mundo. De golpe se necesitó combustible de aviación en cantidades enormes. Tenía que estar permanentemente fondeado un buque tanque para bombear combustible a través de un oleoducto flotante al depósito de combustible en Georgetown, la capital y único pueblo en la Isla Ascensión. Al principio se usaron camiones tanque para llevar el combustible desde Georgetown al aeródromo, pero este método no podía abastecer el nivel de consumo, por eso los Ingenieros tendieron un oleoducto desde el depósito en el pueblo hasta los abastecedores de las aeronaves<sup>731</sup>.

Especial mención merecen en el transporte aéreo tanto el uso de una de las armas estrella de la guerra fría: el helicóptero, fundamentalmente los Chinooks, (que suministraron efectos a los buques que habían partido de Gran Bretaña hasta que se encontraban a 100 millas de la costa, manteniendo así el impacto político de la zarpada inmediata de la Task Force y evitando demoras embarazosas ante la mirada penetrante de la prensa, con la única limitación principal de las operaciones con Chinooks siendo la dificultad que tenía la dotación del buque para despejar la cubierta de semejante carga, antes de recibir al próximo), como el uso de aviones tanqueros *Victor* que, equipados con sistema de reabastecimiento en vuelo, facilitaron, entre otras muchas misiones:

<sup>730</sup> HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Segunda Parte). Op. cit., p. 23.

<sup>731</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., p. 256.

“Los dos ataques de bombarderos Vulcan al aeródromo de Puerto Argentino, las patrullas de Nimrod tan al sur como Geórgicas del Sur y frente a las costas de Argentina y los lanzamientos de cargas aéreas a los buques por parte de los C-130 en la Zona de Exclusión Total, dentro de las 200 millas de las Islas Malvinas. Los vuelos de vigilancia de los Nimrod duraban entre diecisiete a diecinueve horas y requerían hasta doce tanqueros Victor para dar combustible dos veces en la ida y un completamiento total en el regreso. Los Nimrod podían permanecer unas cuatro horas en estación. Los aviones tanqueros probaron ser un significativo multiplicador de fuerzas”<sup>732</sup>.

Pero capacitar a estos grandes transportes (los C-130) para llegar a la zona bélica, era sólo parte del problema. Una vez allí, los aviones tenían que arrojar sus suministros al mar cerca de una fragata en un rendezvous establecido. Afortunadamente, la RAF había estado trabajando con anterioridad en un contenedor de 1 tonelada, estanco, para arrojarlo al mar a una fragata de la Royal Navy que patrullaba en la zona del Estrecho de Hormuz en el Golfo Pérsico. Esta tarea acababa de rendir frutos, cuando estalló la crisis de Malvinas. Durante estas operaciones de reabastecimiento, los C-130 tuvieron que arrojar sus contenedores uno por uno al buque luego esperar que cada uno de ellos fuera recogido antes de arrojar el próximo. Se tardaba bastante para arrojar una carga de 10 contenedores. En una ocasión, un Hércules recorrió toda esa distancia hacia el sur, tan sólo para encontrar que había niebla en la zona de rendezvous, tuvo que llevar de vuelta su carga todo el camino hasta Ascensión y repetir la misión otro día.

“Probablemente el ejemplo más importante haya sido el envío, por este medio, de un cojinete de uno de los ejes de hélice del HMS Invincible. Era un secreto celosamente guardado que este buque tenía un cojinete defectuoso en un eje de hélice, lo que limitaba su velocidad. Las reparaciones se efectuaron en navegación. El haber tenido que hacer regresar a puerto al Invincible, arrastrándose, después de la eufórica salida de la Fuerza de Tareas de Portaaviones de Portsmouth, hubiera sido mortificante tanto para la Marina como para el gobierno, además de demorar su viaje al sur”<sup>733</sup>.

Transporte marítimo:

Pero los problemas del suministro más necesario en una guerra aeronaval de la época de la guerra fría: el combustible, estaban aún lejos de solucionarse. No se trataba sólo de obtener el suficiente combustible de aviación para el intenso transporte aéreo que soportaba Wideawake, sino que hacía falta gran cantidad de otros combustibles (y buques adaptados para el aprovisionamiento en la mar) para mantener a todos los transportes y buques de guerra en funcionamiento a lo largo de las 8.000 millas de cordón umbilical logístico:

---

<sup>732</sup> Ibídem.

<sup>733</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., pp. 256-257.

“Ascensión fue invaluable también como punto de reabastecimiento de los buques que se dirigían al sur, para completar combustible a los numerosos buques auxiliares con carga. Para citar una dimensión, muchos de los buques de la Fuerza de Tareas requerían combustible cada tres días. En la cúspide de la guerra habían sido desplegados, en el área de operaciones, un total de 26 buques de combate y 54 STUFT, con un total de 25.000 hombres en tierra y abordo. Cada poroto, bala y gota de combustible tenía que llegar a través de una línea de comunicaciones de 8.000 millas de largo. Repuestos navales, víveres y efectos constituidos por bastante más de 900.000 ítems diferentes (más de 900.000 tipos distintos de equipos y repuestos - desde medias a tornillos). A todo esto hay que agregar la larga lista de efectos de las fuerzas terrestres. El reabastecimiento en el mar de líquidos, diurno y nocturno, permitió a los buques permanecer en navegación durante semanas sin tener que abandonar su estación. En una oportunidad el reaprovisionamiento de una serie de buques de guerra efectuado por un buque tanque de la Flota Auxiliar duró veintiséis horas y media. Era común que el reaprovisionamiento de líquidos en el mar durara varias horas. Pero los buques tanque de la Flota requerían su propio reabastecimiento. 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 chartearon 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 estos, reabastecerse de los tanqueros comerciales. Como pasarles la maniobra de combustible no era suficiente, resultó también necesario agregar equipos de comunicaciones operados por oficiales de la Flota Auxiliar, así como también personal de cubierta y máquinas del mismo origen”<sup>734</sup>.

Como se ha visto, con 54 buques STUFT transformados, la homogeneidad del transporte resultó imposible, con lo que resultaba del todo imperativo realizar prácticas de desembarco desde un STUFT para lograr determinar el tiempo requerido para ello, ya que sólo se tenía conocimiento de los tiempos de desembarco desde buques anfibios militares. Este requerimiento, aunque parezca banal, afectaba al transporte disponible, ya que los helicópteros tenían que parar sus labores logísticas para realizar dichos ejercicios, restando así elementos de transporte a la cadena logística durante un tiempo vital (aunque apenas hubo tiempo para realizar un solo ejercicio). Además, y en esto es de destacar la previsión de los mandos británicos, era necesario no sobreutilizar los helicópteros, sino conservar horas de turbina para el día en que se necesitaran para el desembarco de asalto o para misiones tácticas y logísticas, lo cual también limitaba su uso a lo largo de toda la línea de suministro logístico.

---

<sup>734</sup> Ibídem.

Durante el desembarco en San Carlos, ya hemos comentado que, a consecuencia de la pérdida del Atlantic Conveyor y su preciosa carga de helicópteros, y las medidas de protección de buques logísticos tomadas por los británicos (ir a la TRALA durante el día y sólo desembarcar durante la noche, etc.), sólo se podía contar con once Sea King y cinco Wessex, pero aunque los británicos hubieran podido contar con más helicópteros en esta temprana etapa, se les hubiera presentado otro problema: suministrar de combustible a tantos helicópteros.

“Hasta que se pudo instalar en tierra el Equipo de Manipuleo de Combustible, los helicópteros tenían restringida su maniobra de reaprovisionamiento en el fondeadero a las cubiertas de un punto de los buques de Desembarco Logístico o a la de dos puntos de los dos BDD. Esto demandaba tiempo y frecuentes interrupciones por ataques aéreos. Los 21 helicópteros livianos del Escuadrón Aéreo de la Brigada también se disputaban este combustible.

No hubo falta de combustible en los tanques a granel de los buques petroleros, el problema fue llevarlo a tierra y distribuirlo. El Equipo de Manipuleo de Combustible de Emergencia había sido embarcado en la bodega de los STUFT en la tarde del día D y posteriormente distribuido a otros buques. Cuando los buques fueron enviados al fondeadero frente a la cabeza de playa, no se pudieron encontrar todas las partes. Gracias al ingenio de los Ingenieros Reales se hizo un armado provisorio usando, en un principio, una Barcaza Flexible para Combustible remolcada (Dracone) conectada a tierra por un oleoducto”<sup>735</sup>.

Analizaremos a continuación la infraestructura de la línea o red de distribución y/o transporte que implementaron los argentinos desde las bases del continente hasta el teatro de operaciones y las distintas ubicaciones de sus fuerzas desplegadas, prestando especial atención a los problemas con que se encontraron, las soluciones que fueron capaces de ofrecer, y si lograron el máximo rendimiento de dicha infraestructura.

“Con relación a la experiencia argentina en la Guerra del Atlántico Sur la conclusión más importante desde el punto de vista logístico es que después de la Operación Rosario se modificó el plan inicial al incrementar a casi 12.000 efectivos las fuerzas propias destacadas en las islas, sin dotarlas al mismo tiempo de los abastecimientos y servicios necesarios y, concurrentemente, sin contar con la capacidad de abastecerlas por modo marítimo una vez iniciadas las hostilidades, ya que la importante amenaza submarina británica (a propulsión nuclear y convencional) excedía nuestra capacidad para contrarrestarla. Esa limitación para controlar nuestras comunicaciones marítimas nos obligó a recurrir al modo aéreo exclusivamente, el cual, obviamente, no resultó suficiente para satisfacer las demandas logísticas de nuestra tropas en las Islas Malvinas”<sup>736</sup>.

---

<sup>735</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., p. 257.

<sup>736</sup> *Ibídem*.

Siendo así que el puente aéreo era la única vía de transporte logístico para las fuerzas argentinas tenemos que éste estaba apoyado por un lado en las bases aéreas del continente, y por otro en el aeropuerto (de pista corta según exigencias previsoras pasadas de los británicos) de Puerto Argentino, donde se encontraba el grueso de las tropas argentinas. Los otros destacamentos argentinos desplegados en diversos puntos de las islas debían ser reaprovisionados mediante otros transportes aéreos o marítimos (para lo cual ya hemos comentado que se debía mantener el dominio aeronaval para lograr mantenerlos en condiciones logísticas óptimas, algo que las fuerzas británicas iban a poner muy difícil sino prácticamente imposible a medida que avanzaba el conflicto).

Una muestra más de que los británicos consideraban a la logística como el “centro de gravedad” del conflicto fueron los tempranos ataques aéreos (1º de mayo) con los aviones bombarderos Vulcan desde el aeródromo de Wideawake en isla Ascensión (gracias al reabastecimiento en vuelo con los aviones tanqueros Víctor), en un claro intento de trastocar por completo la infraestructura de transporte logística argentina, unos intentos que, si bien alcanzaron la pista y cortaron por la mitad su ancho de 150 pies, dejó intacta su longitud de 4.100 pies, de manera que las operaciones fueron reanudadas rápidamente. Durante toda la guerra, los aviones de transporte argentinos realizaron un promedio de tres salidas diarias si bien al principio cada unidad realizaba cinco. Es de destacar también la labor argentina de enmascaramiento de la pista aérea, en la que simulaban varios cráteres de bombas, y gracias a lo cual los británicos creían que sus ataques habían tenido un pleno éxito.

“Una vez que resultó claro que el gobierno británico estaba trasladando una fuerza de tareas a las Malvinas, la fuerza aérea y los aviones civiles y navales argentinos montaron un puente aéreo en gran escala para transportar tropas y equipos a Puerto Argentino para asegurar las islas. Los Fokker F-27, F-28 de la marina y la fuerza aérea, los Electra Lockheed L-188 de la marina y los C-130 de la fuerza aérea (30 unidades en total entre ambas fuerzas) volaban a Puerto Argentino a la noche, a menudo con muy malas condiciones meteorológicas. Los C-130 eran ideales para la misión, pero los otros aviones no, porque eran básicamente aviones comerciales. Todos los aviones, particularmente los C-130, iban cargados al máximo a menudo, por consiguiente con una reducida capacidad de combustible. Los pilotos de transporte frecuentemente volaban a muy baja altura sobre el mar unas 100 millas durante la noche. Los altímetros del radar estaban colocados a 50 pies, luego se conectaba el piloto automático para ayudar a los pilotos a mantener la altura. La alarma de altura se prendía y se apagaba constantemente en medio del mal tiempo. A veces las condiciones eran tan malas que el piloto automático se desconectaba. Además, oscilaba y se tornaba inestable de manera que los pilotos frecuentemente dirigían personalmente el vuelo. Una vez llegados a las islas, los transportes aprovechaban el enmascaramiento del terreno para evitar ser localizados por el radar británico, una tarea extremadamente arriesgada a la noche con pocas referencias visuales externas. Como en Puerto Argentino no había instrumental para facilitar la aproximación y las luces estaban

apagadas, las tripulaciones usaban a la noche hasta los niveles más bajos Los argentinos no contaban con equipo de visión nocturna<sup>737</sup>.

Los F-28 del Escuadrón II, de fabricación holandesa, tuvieron una destacada actuación durante el conflicto bélico de 1982, contribuyendo al sostenimiento del puente aéreo establecido hacia las Islas Malvinas hasta el día 29 de Abril de 1982, realizando 228 cruces, en los cuales transportó 5.570 soldados y 816 toneladas de carga, empleando un total de 1.150 horas de vuelo. El F-28, es un avión de transporte mediano, birreactor de ala baja, con un peso máximo de despegue de 29.480 Kg., capaz de transportar 6.500 Kg. de carga y hasta 65 pasajeros. La Fuerza Aérea Argentina, cuando los adquirió, ordenó la instalación de una puerta de acceso de carga y la instalación de un sistema de rodillos en el piso de todas las aeronaves, lo que le permite fácilmente maniobrar con pallets para acondicionar cargas generales y de ayuda humanitaria/sanitaria.

A pesar de todas las desventajas que tenía Argentina (aviones viejos, despegues desde pistas en el continente, reabastecimiento aéreo de combustible con solo 2 aviones KC-130H Hércules, muy poco combustible), el puente aéreo se mantuvo hasta el último día de la guerra, lo cual es un hecho heroico de por sí y dice mucho de la pericia, valor y constancia de los aviadores militares argentinos. Pero este esfuerzo hercúleo de la aviación argentina no conseguiría alcanzar las cantidades de suministros requeridas para una fuerza desplegada de tantos efectivos, así, si tomamos en cuenta el breve pero aleccionador estudio de necesidades de transporte por parte argentina efectuado por el Coronel Mayoral Dávalos para el segundo y tercer período (los últimos 40 días de la contienda: 20 días antes del desembarco, y los siguientes 20 días de combates terrestres), resultan unas necesidades de cerca de 17.000 Tn en total para las fuerzas argentinas, y teniendo en cuenta la cercana presencia de la Task Force británica las cosas se complican, haciendo falta un total de un transporte aéreo de una media de unos dieciocho vuelos diarios ("aunque resultará prudente, ante la presencia del enemigo, no pensar en una media de vuelos superior a quince y diez, respectivamente para cada período, y aún estas son cantidades posiblemente muy elevadas"<sup>738</sup>), una cantidad de vuelos teórica muy lejana de la auténtica posible, todo ello empeorado por la falta de transporte y acumulación previa de suministros en la primera fase de las operaciones (unos 28 días, con el enemigo británico aún lejos), que fue uno de los mayores errores logísticos argentinos en toda la guerra.

Los argentinos se dieron cuenta tarde de que el medio más adecuado para el Teatro de Operaciones era el helicóptero (no sólo para transporte logístico, sino como referente para la evacuación y hospitalización, para una evacuación rápida y desde cualquier lugar, ya que actúa como elemento incentivador para el combatiente, al sentirse apoyado), así como la necesidad de contar con vehículos tipo Snowtrack con acoplado con tracción propia, aptos para todo terreno, amén de que el tamaño de rodados y/o cadenas tenían que

---

<sup>737</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

<sup>738</sup> MAYORAL DÁVALOS, Diego. *Guerra en las Malvinas*. Op. cit., p. 134.



ser adecuados a las características de la zona de operaciones. También importante era el contar con un parque de vehículos en buenas condiciones de empleo, que aguante las circunstancias de la zona o no este usado en exceso con carácter previo al conflicto (igual que los británicos guardaban horas de turbina en los helicópteros para tenerlos operativos en los momentos tácticos y de combate; algunos vehículos de 3/4 ton. demostraron su antigüedad y su intenso uso anterior, que motivó su puesta fuera de servicio rápidamente. Averías más comunes: cajas de velocidad, falta de potencia del motor, etc. La carencia de repuestos, personal y medios de mantenimiento impidieron su rápida recuperación).

Destacar, por último y de nuevo, la necesidad de un organismo centralizador para el aprovechamiento integral del transporte en el traslado de cargas, cosa que tampoco llevaron a cabo los mandos y fuerzas argentinas, así como remarcar el concepto de que una terminal logística no es sólo la pista aérea o el puerto, sino que incluyen la existencia de máquinas especiales en cantidad y calidad mínima indispensable para facilitar la descarga de buques y aviones y el manipuleo de la carga en los depósitos (grúa, guinches, zampimóvil, etc.), así como personal especializado en el manejo de los mismos.

#### 7.5.2.5. Mantenimiento

Si tuviéramos que elegir un elemento funcional logístico, aparte del Aprovisionamiento o Abastecimiento, que sin duda marcó profundamente la diferencia tanto en recursos como en medios asignados, así como en iniciativa, inventiva y multiplicador de capacidades, éste es sin duda el elemento funcional del Mantenimiento.

Debemos recordar que el Mantenimiento y el abastecimiento:

“Están indisolublemente unidos por su objetivo final. Las revisiones y reparaciones a efectuar sobre el material quedarían interrumpidas si los canales de abastecimiento dejaran de funcionar, y estos carecerían de sentido sin la actividad de los talleres. Es más, un cierto porcentaje de los artículos que proporcionan los almacenes, corresponden a elementos reparables que han sido recuperados para el servicio, tras su revisión o reparación en los talleres correspondientes. En resumen, no puede hablarse del uno sin el otro”<sup>739</sup>.

Genéricamente, los elementos funcionales logísticos suelen clasificarse en dos bloques: Sosténimiento (que incluye los elementos funcionales de Mantenimiento y Abastecimiento), y Servicios (que incluye los elementos funcionales de Personal, Transportes, Sanidad, Obras y Varios).

Esta función logística es de vital importancia tanto a nivel táctico en el campo de batalla (parques de reparación de unidades averiadas por la acción

<sup>739</sup> YANIZ VELASCO, A. *La Logística Militar Integrada*. Op. cit., p. 217.

enemiga) como a nivel estratégico (cooperación militar-civil, movilización y transformación, etc.). De la importancia que le concedieron cada uno de los contendientes podemos extraer los siguientes hechos de la contienda, los cuales nos darán una medida cierta de la misma.

Por parte británica los Ingenieros Reales llevaron a cabo las siguientes misiones que se revelaron vitales para la continuación y el éxito de las operaciones tácticas y operativas:

- En Ascensión, los Ingenieros tendieron un oleoducto desde el depósito en el pueblo hasta los abastecedores de las aeronaves, todo ello a fin de poder satisfacer el inmenso requerimiento de combustible aéreo en la pista de Wideawake, uno de los puntos neurálgicos de la infraestructura logística británica.
- No sería la última vez que el preciado y tan necesario combustible era conseguido gracias al ingenio del personal de mantenimiento británicos, así, en San Carlos se presentó igualmente el problema de llevar a tierra el combustible de los buques petroleros, pero por los defectos de carga y distribución ya mencionados por parte británica, no se pudo encontrar entre todos los STUFT todas las piezas del equipo de manipuleo de combustible de emergencia, finalmente, gracias al ingenio de los Ingenieros Reales se hizo un armado provisorio usando, en un principio, una Barcaza Flexible para Combustible remolcada (Dracone) conectada a tierra por un oleoducto.
- Pensando en todo, los británicos ya hemos comentado que habían modificado el *Stena Seaspread* como buque de reparaciones de mantenimiento de la Task Force. A fin de aprovisionarse de recursos necesarios para reparar los buques dañados en combate, a 8.000 millas de sus bases, especialmente en el gran Océano Sur, las aguas más tempestuosas del mundo:

“En un principio, después de haber retomado Geórgicas del Sur, el *Stena Seaspread* entró a las antiguas estaciones balleneras de Leith y Stromness, abandonadas veinte años antes. Stromness había sido la base de reparaciones de los buques balleneros y allí estaban disponibles una buena cantidad de acero y otros materiales de reparaciones. Posteriormente el *Stena Seaspread* se desplazó al área de operaciones del Grupo de Batalla de Portaaviones”<sup>740</sup>.

- La devastadora pérdida del *Atlantic Conveyor*, con su preciosa carga de helicópteros y de piezas para construir una pista aérea en tierra obligó a acelerar aún más las misiones británicas y conseguir una finalización lo más rápido posible del conflicto, finalmente, gracias al ingenio de los Ingenieros Reales se construyó la pista en San Carlos, para lo cual usaron materiales que estaban destinados a la reparación de la pista de

---

<sup>740</sup> THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Op. cit., p. 258.

Puerto Argentino; un encomiable esfuerzo sin la maquinaria para la construcción.

- La noche del 13 al 14 de junio, en vísperas del ataque británico a Puerto Argentino:

“Antes que comenzaran los ataques, el único puente sobre el río Murrell se desplomó bajo el peso de un vehículo de recuperación blindado cargado con munición, cerrando la principal ruta terrestre de abastecimiento de la 3ª Brigada de Comando de la I.M. y mediante la cual los BV podían alcanzar las unidades del frente. Los Ingenieros Reales montaron una operación ingeniosa que consistió en construir un puente, transportable por aire, en Fitzroy y llevarlo bajo un Chinook para reemplazar el puente dañado y reabrir la ruta”<sup>741</sup>.

Por parte Argentina el Mantenimiento fue un elemento funcional logístico en el que se incumplieron gravemente los más elementales principios teóricos del mismo, ya desde tiempo de paz las unidades navales y sus armas estratégicas y tácticas (en especial consideración para una guerra aeronaval) estaban en un estado de mantenimiento deplorable, todo ello se sumará a los siguientes errores (y aciertos) cometidos durante el conflicto<sup>742</sup>:

- Los servicios de infraestructura (construcción) y mantenimiento fueron provistos por las Direcciones / Servicios de cada Fuerza y no existieron órganos de ejecución y apoyo. Esto fue producto de la inexistencia de un plan logístico que previera instalaciones fijas que conformaran una Base Avanzada en Malvinas. Este error grave de organización, y muy repetido también en general con todos los elementos funcionales logísticos, es gravísimo y contrario a los principios generales logísticos que expusimos al hablar del Estado de la Cuestión “De la técnica logística”, además, del mismo modo, no se entendía que una unidad de combate (de Infantería de Marina en el ejemplo/caso argentino) no está sólo formada por los batallones o secciones de fusileros, sino que, para estar completa y operativa debe ser acompañada por el destacamento de mantenimiento correspondiente o por una suficiente cantidad de equipo de reserva, que le permita solucionar los inconvenientes de mantenimiento hasta tanto la cadena de recuperación pueda llevar el equipo fallado hasta el lugar donde será reparado y devuelto al usuario.
- Pese a lo anterior, se ejecutaron acciones individuales por las unidades de la Fuerza que respondieron a satisfacer exigencias como: Mantenimiento y Refuerzo del Muelle de Pto. Argentino con planchas de aluminio sobrantes de las utilizadas por la FAA para alargar la pista, adaptar galpones para depósito, mejoras y mantenimiento de pistas auxiliares, utilización del frigorífico existente para el carneado de ovejas, etc. Las limitaciones dada por los escasos recursos tanto humanos como

<sup>741</sup> Ibídem.

<sup>742</sup> Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

materiales, acarreo falencias como en la construcción adecuada de los lugares que se requerían, tales como refugios para el personal depósitos de efectos, talleres, instalaciones para el mantenimiento de la moral, etc.

- El muelle de Pto. Argentino carecía de la infraestructura necesaria (Control terminal de carga/capacidad de despeje). Asimismo, la pista de Puerto Argentino era de dimensiones reducidas y sin plataforma de cargas. La Fuerza Aérea de inmediato procedió a alargarla en todo lo posible y a construir una reducida plataforma, lo cual sería prontamente saturado por los aviones del puente aéreo. No existió en el aeropuerto infraestructura suficiente para el personal enviado y para proveer un grado de mantenimiento adecuado a las aeronaves y el equipamiento enviado. La falta de infraestructura en las islas limitó seriamente el debido mantenimiento a las aeronaves.
- Ante la falta de infraestructura en el terreno se solicitó la provisión de contenedores para ser utilizados como taller y alojamiento al personal técnico del área logística. El traslado de estos efectos desde el puerto hasta el lugar de destino fue difícil pues en primer lugar se debía atravesar la localidad de Puerto Argentino, único camino disponible. Relacionado con las instalaciones que pudieron concretarse, se debe expresar que en muchos casos no fueron utilizados por la totalidad del personal, por las grandes distancias a recorrer caminando para hacer uso de ellas.
- La ejecución de las tareas de mantenimiento se cumplió para la Armada con el 1ro y 2do escalón a cargo de las unidades y el, tercero por los arsenales dependientes de la dirección general y cuarto escalón no se efectuó en el TO. Para el Ejército y la Fuerza Aérea la ejecución del 1ro y 2do escalón lo cumplieron las propias unidades y las unidades logísticas dependientes de las brigadas. La inexistencia de facilidades de mantenimiento de 3° escalón dentro del TO impidió la ejecución de éste por parte de las unidades destacadas al mismo.

Respecto a lo comentado sobre la situación del mantenimiento de las Fuerzas Armadas argentinas, en especial las unidades de la Armada, es de destacar que la condición de alistamiento de los medios, la degradación de los medios materiales, la vetustez de los mismos, la ausencia de políticas de mantenimientos (en especial preventivos), la falta de repuestos adecuados y la imposibilidad de ser adquiridos en el extranjero, así como la degradación del arma estratégica básica naval (el submarino), limitaron la capacidad operativa y la utilización del poder naval; a mayor abundamiento:

- El Arsenal Naval Puerto Belgrano recibió la orden de alistar al Transporte ARA Buen Suceso como transporte y alojamiento de tropas, instalando las camas en los entrepuentes de las bodegas 1, 2 y 3, reparar sus baños y cocinas para alojar trescientos pasajeros; transformar al Transporte ARA Bahía Paraíso para desempeñarse como

buque hospital y de finalizar las reparaciones del Crucero ARA “General Belgrano” que estaba en dique seco y con sus calderas desarmadas.

- Se requirió a la Aviación Naval tratar de poner operativos a los Super Etendard y sus correspondientes misiles pese al retiro de colaboración de los técnicos franceses, tarea que ejecutó brillantemente en un tiempo record, logrando además desmontar todo el sistema de lanzamiento de un buque y trasladarlo a Malvinas, donde se montó en tierra (debidamente camuflado) y logrando disparar y acertar al buque británico Glamorgan.
- El buque logístico de la Flota de Mar, el Buque Tanque ARA “Punta Médanos” tuvo serias averías en calderas, quedando al garete y debiendo ser remolcado a puerto. También en el plan de desafectaciones figuraba que éste buque debía ser radiado en 1982.
- El Portaaviones A.R.A. “25 de Mayo” en 1982 era un buque de 40 años, con una planta propulsora degradada que le permitía una velocidad máxima nunca mayor de 20 nudos y una sola catapulta a vapor de poco poder.
- La Aviación Naval tenía para realizar la tarea exploración dos aviones Neptune, especializados con radar omnidireccional, equipos de detección radar y armas, pero que estaban en el límite de su vida.
- Los A4-Q de la Armada eran de color blanco, esto facilita la detección por parte del enemigo de las aeronaves que se desplazan a baja altura dado el contraste marcado con el color del mar. Además, se les habían detectado largueros de ala fisurados, sus cañones en ocasiones se trababan, carecían de sistemas de alarma radar, faltaban cohetes impulsores para sus asientos eyectables y la mayoría de los existentes estaban vencidos.
- La Armada acababa de formular un plan de desafectaciones de los buques más prescindibles, para permitir contar con las tripulaciones y créditos necesarios para las nuevas unidades a incorporar según el plan de re-equipamiento naval. Ya se había dispuesto que el Submarino ARA “Santa Fe” se fuera radiado a fines de 1981 (baterías de acumuladores agotadas) por solo poder ir a inmersión por poco tiempo y a mínima velocidad, requiriendo además de largas horas en superficie o snorkel para recargar sus baterías. El Submarino ARA “Salta” estaba en mejores condiciones para el combate. Durante las pruebas de navegación apareció un ruido de sorprendente intensidad, que lo hacía inepto para el combate. Su capacidad de escucha estaba totalmente disminuida y por estos ruidos sería fácilmente detectable por los buques antisubmarinos enemigos. Ingresó tres veces a dique seco, lográndose reducir el nivel de ruidos que si bien alto era aceptable. Ante los problemas que tenía el ARA San Luís con los torpedos se decidió hacer zarpar al Salta. El Submarino ARA San Luís tenía solo poco más de la mitad de su

capacidad de propulsión y recarga de baterías; repararlo significaba no menos de seis meses. Al no poder utilizarse el ARA Salta se decidió hacer zarpar al ARA “San Luís” en las condiciones que estaba. Durante esos días la central computadorizada de lanzamiento quedó fuera de servicio. El buque estaba disminuido en su capacidad cinemática y de ocultamiento por sus problemas de propulsión y en su capacidad agresiva por sus fallas en la central de tiro.

- Es preciso continuar hablando de los submarinos argentinos, en especial del estado de alistamiento y mantenimiento de sus torpedos. Los torpedos alemanes SST-4 (“Special Surface Target 4”, o “Sol Sol Taco Cuatro”) fueron recibidos entre los años 1974 / 1975 por la Armada Argentina. Se trataba, entonces, de una de las armas submarinas filoguiadas más modernas del globo. Durante el conflicto por Malvinas, los torpedos fueron cargados en los submarinos ARA Salta y ARA San Luis, realizando el último de ellos dos lanzamientos sobre buques enemigos, sin resultados positivos ambos dos. En análisis de post guerra, se señalaron diversas causas para los problemas del arma durante el conflicto, resultando claro que el estado de mantenimiento de los torpedos no era satisfactorio:
  - o “En lo que hace a los torpedos como un todo, según el fabricante debían recorrerse cada diez años y, teniendo en cuenta que fueron fabricados entre los años 1972 y 1973, estaban al borde de su vida útil. Sin embargo, se constató que este lapso de vida útil existe solamente si los torpedos son almacenados en diversas condiciones de humedad, presión, temperatura y, vale decir, recién en el 1981 se había habilitado un depósito con esas características. En concreto, los torpedos estaban, en la práctica, vencidos.
  - o En relación a los giróscopos de los torpedos, se preveía un mantenimiento de los mismos cada 48 meses, pero en el país, se carecía de instrumental para efectuarlo. En el año 1980, seis giróscopos habían sido declarados fuera de servicio y por ello, se enviaron a Alemania, junto con otros tres, para su mantenimiento. Quedaron veintidós en Argentina, sin poder apreciarse su confiabilidad. De dos los torpedos lanzados por el submarino ARA San Luis, ninguno poseía los giróscopos recorridos.
  - o Respecto a las baterías de las armas, fueron construidas entre 1971 y 1972, estimándose una vida útil entre siete y nueve años. En 1979 / 1982, se habían adquirido trece baterías nuevas (haciendo un total de cuarenta y tres disponibles). En febrero de 1981, el Comando de la Fuerza de Submarinos solicitó pruebas sobre las baterías, pero las mismas nunca se efectuaron. De los dos torpedos lanzados por el San Luis, uno de ellos poseía baterías nuevas y el otro, vencidas”<sup>743</sup>.

---

<sup>743</sup> SCIARONI, M.P. Los incomprensidos. Op. cit.

# **Capítulo 8**

## **Conclusiones**





A continuación, vamos a demostrar el grado de cumplimiento en la consecución de los objetivos fijados al principio de la tesis, así como la validación o refutación de las hipótesis planteadas al respecto.

Se han elaborado unas figuras en los que se ordenan y plasman las funciones logísticas vitales que se derivan de la actividad guerrera y que, por tanto, en nuestra tesis, su estudio y comparativa entre los contendientes, han adquirido carácter de criterios logísticos de referencia, como se resume en la siguiente figura 8.1:

| Criterio           | Subcriterio                     | Índice/Ratio                   |
|--------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| SECTOR CUATERNARIO | Vulnerabilidad Logística        | Nacionalización e I+D          |
|                    |                                 | Seguridad estratégica          |
|                    |                                 | Reservas estratégicas          |
|                    | Mando y Movilización Total      | Movilización Humana            |
|                    |                                 | Movilización Industrial        |
|                    |                                 | Movilización Económica         |
| ORGANIZACIÓN       | Economía de Fuerzas             | Economía de Fuerzas            |
|                    |                                 | Homogeneidad                   |
|                    | Orgánica y procesos             | Mando y Coordinación Único     |
|                    |                                 | Organización Militar Logística |
| PLANIFICACIÓN      | Mando, elaboración y despliegue | Mando y Coordinación Único     |
|                    |                                 | Principio de Interdependencia  |
|                    |                                 | Despliegue y combate           |
|                    | Previsión e información         | Principio de Previsión         |
|                    |                                 | Principio de Información       |
|                    | Diplomacia Logística            | Diplomacia Logística           |
| EJECUCIÓN          | Mando, personal y despliegue    | Efecto Ethos                   |
|                    |                                 | Mando y Coordinación Único     |
|                    |                                 | Despliegue y combate           |
|                    |                                 | Defensa logística              |
|                    | Ciclo logístico y Sostenimiento | Personal                       |
|                    |                                 | Control Activo                 |
|                    |                                 | Medios y recursos logísticos   |
|                    |                                 | Obtención                      |
|                    |                                 | Transporte                     |
|                    |                                 | Mantenimiento                  |

**Figura 8.1:** Cuadro resumen de Criterio, Subcriterios e Índices/Ratios logísticos militares.  
**Fuente:** Elaboración propia.

Se ha desarrollado un “Cuestionario Tipo”, que recoge y amplía toda la gama posible de índices o ratios, que ha permitido medir de forma más fiable el criterio o subcriterio logístico en cuestión, complementando de esta forma el cuadro general de Subcriterios Logísticos e Índices/Ratios de cada Criterio Logístico, permitiendo, de esta manera, suplir la posible falta de datos

históricos en algunos ratios con aquella otra información disponible que también nos permita medir y evaluar el impacto de dicha ratio (ver la figura 8.1 anterior).

Los capítulos de “Resultados o análisis”, en concreto los correspondientes a cada uno de los principales Criterios Logísticos obtenidos de la Metodología: “Sector Cuaternario”, “Organización”, “Planificación” y “Ejecución”, se han dedicado a aplicar la anterior base metodológica a la Guerra de las Malvinas y a establecer los criterios y ratios empíricos del mismo, obteniéndose los resultados e información más relevante que define cada uno de estos criterios con sus subcriterios y ratios para la Guerra de las Malvinas. Igualmente se ha determinado **el estado logístico-estratégico inicial de los contendientes de la guerra de las Malvinas, a partir de los datos logísticos investigados, por lo que se ha podido** determinar las debilidades y fortalezas de cada uno de ellos, así como cuál estaba más preparado para afrontar logísticamente un conflicto bélico.

**Tras comparar las decisiones logísticas que tomaron a nivel macro y micro para, con base en la valoración alcanzada para cada uno, poder inferir el resultado final de dicha contienda, y de ahí, la importancia de la logística para el éxito en la guerra, se ha logrado concretar** un relato y estudio de la campaña totalmente novedoso desde una óptica nueva, la logística, que realmente contribuye a clarificar de forma prácticamente definitiva el desarrollo y final del conflicto Malvinas.

A continuación presentamos las conclusiones de las hipótesis más relevantes planteadas en nuestra investigación.

**Hipótesis 1: La mayor experiencia y tradición bélica anglosajona (EEUU y Gran Bretaña) a lo largo de la historia contemporánea, así como su ethos y sus aportaciones al desarrollo logístico militar, favorecerán en mayor medida el aspecto previsor, industrial y técnico-logístico que, en el caso del ejército argentino, por lo tanto:**

- **El tamaño del sector cuaternario británico, así como su capacidad de movilización total (humana, económica e industrial) obtendrá una puntuación muy superior a la de Argentina.**

Tal y como se desprende del estudio del capítulo de Conclusiones del criterio logístico del “Sector Cuaternario”, en todos los gráficos de los subcriterios logísticos analizados, el contendiente británico obtiene mayores puntuaciones que su contrincante argentino: figuras 7.5 a 7.10 para el

subcriterio “Nacionalización e I+D”, figuras 7.11 y 7.12 para el subcriterio “Seguridad Estratégica”, figura 7.13 para el subcriterio “Reservas Estratégicas”, figura 7.14 a 7.20 para el subcriterio “Movilización Humana”, figura 7.21 a 7.27 para el subcriterio “Movilización Industrial”, y figuras 7.28 a 7.32 para el subcriterio “Movilización Económica”.

- **El Principio de Interdependencia, esto es, el grado de imbricación entre los mandos operativos y los mandos logísticos, así como la importancia que en la elaboración del Plan se le otorga a los objetivos, aspectos y medios logísticos, será mayor en el caso británico.**

Como se ha mencionado en la tesis, existen dos modos de ganar una guerra: por méritos propios, o por deméritos del enemigo. Respecto a esto, y tal y como se desprende del estudio del capítulo de Conclusiones del criterio logístico de la “Planificación”, subcriterio logístico del “Principio de Interdependencia”, pese a los defectos de la planificación e interdependencia británica (falta de un coordinador logístico en la zona de combate, Estados Mayores planeando por su cuenta por el silencio radio entre buques, error de planteamiento de desembarco sin superioridad aérea, etc.), los logros fueron mucho mayores (rápida toma de decisiones a nivel político, embarque sin demora y veloz modificación de buques requisados, efectividad de la Unidad de Soporte en Ascensión (BFSUAI), medidas de embargo de exportaciones decretadas, excelente labor de los mandos del Regimiento Logístico de la 3ª Brigada, etc.). Si a todo lo anterior le unimos los resultados del análisis de la interdependencia argentina (responsabilidad de sostén logístico en EMCO y CAE, ambos ajenos al COATLANSUR, improvisaciones logísticas por falta Comando Logístico Centralizado, no planificación más allá del 5 de abril, al no esperarse un conflicto armado sino una mediación burocrática de los EE.UU, etc.), podemos comprobar que el principio de Interdependencia no se cumplió al no existir un planeamiento logístico paralelo al estratégico, estratégico operacional y táctico. Tampoco se cumplió con la principal cualidad de un logístico: la previsión, ya que no hubo planes contribuyentes al plan esquemático. Por todo ello, el Principio de Interdependencia fue más elevado en las Fuerzas Armadas británicas que en las argentinas.

- **La cadena de mando y coordinación logística, así como su orgánica, será mayor en alcance y profundidad, y por tanto más compleja y variable en el caso argentino.**

Tal y como se desprende del estudio del capítulo de Conclusiones de los criterios logísticos de la “Organización” y el de la “Planificación” (en ambos para

el subcriterio de “Mando y Coordinación Único”), frente a la pequeña, breve, bien definida y estable Cadena de Mando británica durante todo el conflicto (ver figura 7.36), podemos observar la gran cantidad de entidades intermedias (COMIL, EMCO, TOM, TOAS, TOS, CAE, COATLANSUR, EMGE, etc..), muchas no dependientes del Comandante del Teatro de Operaciones, que crearon las Fuerzas Armadas argentinas, con duplicidad de funciones, organismos paralelos, escasa o nula experiencia en operaciones conjuntas de los tres ejércitos, roces por graduaciones entre ellos, escasa duración en el tiempo de la entidad (lo que llevó a numerosos cambios de Jefes), etc., lo cual rompió la necesaria simplicidad que debe acompañar a toda estructura y planificación guerrera. Decir también finalmente que los intentos de logística argentina, a partir de esta situación, no es que denoten una flexibilidad en la estructura de Mando y en los principios, sino que fueron pura y simple improvisación.

- **En el criterio de Planificación, el principio de previsión e información logísticos (estudios preliminares, etc..) obtendrá mayor puntuación en el caso británico.**

Tal y como se desprende del estudio del capítulo de Conclusiones del criterio logístico de la “Planificación”, subcriterio logístico de “Previsión e Información”, podemos confirmar que las Fuerzas Armadas británicas superaban a sus contrincantes argentinas, ya que sí contaban con un Plan de Contingencia, el cual estaba basado en el concepto de supremacía naval sobre la Argentina, debido a sus submarinos de propulsión nuclear en combinación con las comunicaciones por satélite. Además, el ethos anglosajón es muy partidario de la planificación metódica y ordenada basada en firmes fundamentos y contando con excelentes datos de inteligencia, como los que previeron y recogieron sobre tres elementos naturales que condicionan fuertemente los requerimientos logísticos: la influencia del tipo de terreno de lucha, el clima de la zona y por último la influencia de la población civil.

En cuanto a las Fuerzas Armadas argentinas, al no tener conciencia clara de sus propósitos, no contaban con la suficiente y necesaria previsión e información ni en alcance ni en profundidad. Además, tampoco contaban con un auténtico Plan de Operaciones, ya que se suponía que los ingleses actuarían sólo por vía diplomática y que Estados Unidos, como hermano mayor, intervendría políticamente, minimizando los riesgos bélicos y no permitiría de modo alguno el escalamiento de acciones de fuerza militar dentro del Hemisferio Occidental. A todo esto contribuyó también el acompañamiento unánime de la decisión por la población argentina mientras los medios de

comunicación de masas contribuían a hacer perder el sentido de la realidad a la Junta Militar.

**Hipótesis 2: La superior experiencia bélica y logística militar británica, así como su ethos, hará que no se valore debidamente la amenaza de la voluntad y del “efecto ethos” de Argentina y sus posibilidades de trastocar los cálculos logísticos, obteniendo por ello menores puntuaciones en dicho criterio (previsión de bajas, etc.).**

Tal y como se desprende del estudio del capítulo del Estado de la Cuestión de “Peso específico Doctrina Guerra Anfibia y Logística en ambos contendientes”, así como del capítulo de Conclusiones del criterio logístico de la “Planificación”, subcriterio logístico del “Efecto Ethos”, el ejército británico poseía una mayor experiencia bélica anfibia y logística, amén de considerarse un ethos superior en mucho al argentino (ver el estudio del capítulo “De los antecedentes históricos del conflicto hasta la Guerra Fría”). Todo ello sumado a que durante largo tiempo la enseñanza de la guerra se centró en la materialización de los factores que en ella intervienen, suprimiendo las cantidades morales en cuanto a causa y efecto, pasando a ser la derrota entonces el producto único de las cantidades materiales (un perfecto liberalismo materialista en el historicismo bélico), omitiendo la premisa más importante del problema: el hombre, con sus facultades morales, intelectuales y físicas, llevaba a los británicos a una infravaloración o subestimación de las potencialidades bélicas de las Fuerzas Armadas argentinas y del soldado argentino como tal, pero para el factor psicosocial argentino más profundo la causa de Malvinas constituye un valor nacional, algo por lo que la sociedad entera sentía que era justo y necesario batirse y dar la vida si preciso fuere, incluso apreciaba que el país podía ganar. El resultado, analizado por diversos estudiosos, no puede ser más elogioso para el bando argentino (el más débil y menos preparado para el conflicto): los británicos ganaron más bien a causa de los errores argentinos que por sus propios aciertos o méritos, y un poco más de suerte en una acción bélica pudo haber inclinado la balanza del lado argentino. Esto es mucho más de lo que se esperaba de las Fuerzas Armadas argentinas, y para corroborarlo basta con comprobar el alto precio en bajas en hombres, medios y buques (ver figura 7.61) que sufrieron los británicos para alcanzar el éxito en la guerra.

**Hipótesis 3: Gran Bretaña ganó la guerra gracias al apoyo logístico de los EE.UU., y al embargo logístico de la Comunidad Europea a Argentina, dado que:**

**3.1. Las aportaciones logísticas norteamericanas serán más vitales tanto en alcance como en profundidad para una guerra moderna que las aportaciones de los aliados de Argentina.**

Tal y como se desprende del estudio del capítulo de Conclusiones del criterio logístico de la “Planificación”, subcriterio logístico de “Diplomacia Logística”, razones históricas y políticas hacían previsible que a la hora de las decisiones los antiguos aliados de las dos guerras mundiales y sostenes de la Alianza Atlántica habrían de estar unidos, en desmedro del Hemisferio Sur, y así fue como el 01 de abril a las 17:00 hs. el Secretario de Estado Haig citó al Embajador argentino en Washington, Esteban Takacs, para manifestarle que en caso de conflicto los EE.UU. necesariamente habrían de estar junto a los británicos side by side (sic.) (lado a lado). La noticia fue radiada a Buenos Aires esa misma noche, cuando ya era demasiado tarde para adoptar medida alguna como no hubiera sido de estar preparados para enfrentar las consecuencias. De todos los tipos de recursos con los que los EE.UU. apoyaron a Gran Bretaña sólo destacar dos: los 50 millones de litros de combustible de aviación (el combustible, auténtica “savia de la guerra” y suministro vital en una guerra moderna y mecanizada como la aeronaval de Malvinas), y los 75 misiles “Sidewinder” AIM-9L, sus elementos de montaje e instalación (que permitieron, finalmente, con su aplastante superioridad tecnológica, conseguir el dominio aéreo para los británicos). Todo esto sin contar con su ayuda diplomática en la ONU y con la transmisión de información sobre los movimientos argentinos recabada por satélite y otros medios. Todo ello nos hace concluir que estas ayudas fueron mucho más importantes para Gran Bretaña que el apoyo solidario de varios países hispanoamericanos a Argentina, destacando la venta de aviones de combate de Perú a bajo precio y el envío de municiones de distintos calibres, así como la oferta de petróleo de Venezuela, como las mayores aportaciones, aunque no suficientes ni vitales, para el éxito de la causa argentina.

**3.2. La tecnología y armamento embargados por los países de la Comunidad Europea serán de vital importancia en una guerra moderna, afectando gravemente al criterio de vulnerabilidad logística argentina.**

Tal y como se desprende del estudio del capítulo de Conclusiones del criterio logístico de la “Planificación”, subcriterio logístico de “Diplomacia Logística”, Francia, proveedora privilegiada de sistemas de armas de las tres FF.AA. Argentinas (ya señalamos esto como una vulnerabilidad logística importante), no vaciló en imponer un embargo al despacho de armamento destinado a la Argentina, en especial del sistema de armas Super-Etendard /Exocet, además de facilitar sus pilotos y Mirages (similares a los que

equipaban a la Fuerza Aérea Argentina para adiestrar a los pilotos británicos de los aviones Sea Harrier en las técnicas del combate aéreo y características con este tipo de avión interceptor. Como los misiles Exocet seguían siendo un problema importante para los británicos, Margaret Thatcher persuadió finalmente al presidente francés Mitterrand para que no suministrara a los argentinos más misiles, a pesar de que existía un contrato comercial con la empresa francesa Aerospatiale. El precio de un misil Exocet era de unos 450.000 dólares, pero los argentinos estuvieron dispuestos a pagar un millón. El servicio secreto británico dio 50 millones de dólares para comprar todos los Exocet del mercado internacional de armas. Los que no podían ser comprados fueron saboteados. Queda claro pues, que la principal baza tecnológica armamentística argentina a usar en una guerra aeronaval moderna fue sabotada plenamente por Gran Bretaña, aprovechándose de la Vulnerabilidad Logística argentina de depender de un país europeo vecino, y ligado a multitud de acuerdos militares y económicos, de los británicos.

**Hipótesis 4: La posición de Argentina durante la Guerra Fría como país no alineado, aunque perteneciente al bloque occidental y ligado a la lucha contra el comunismo de los EE.UU. a través del TIAR, hará que:**

**4.1. La mayor parte de los medios y tecnología bélica argentina tenga procedencia anglosajona o de otros países principales del bloque occidental/OTAN, y por tanto, el grado de vulnerabilidad logística (en cuanto a la Nacionalización e I+D) frente a un miembro destacado de uno de los bloques hegemónicos, será mayor en el caso argentino.**

Tal y como se desprende del estudio del capítulo de Conclusiones del criterio logístico del “Sector Cuaternario”, subcriterio logístico de “Vulnerabilidad Logística”, las figuras 7.5 a 7.7 muestran una situación logística desoladora para las Fuerzas Armadas argentinas, con una clara dependencia (acentuada aún más en la Armada y el Ejército del Aire, justo los protagonistas de una guerra aeronaval como la de Malvinas) de tres países: EE.UU., Gran Bretaña y Francia, y no sólo en los grupos logísticos 3 y 4 (material de alta tecnología o coste de fabricación elevado para pequeñas series), sino también en los grupos logísticos 1 y 2, que, según los criterios y principios logísticos, deberían estar totalmente en manos nacionales argentinas.

**4.2. En consonancia con la hipótesis anterior, ambos contendientes contarán con un nivel de complejidad de sistemas y equipos similar (aunque superior en el británico), no obstante, y de acuerdo también con la hipótesis 1 (experiencia bélica anglosajona), la mejor y más ejercitada**

**logística de mantenimiento anglosajona hará que se produzcan menos fallos y averías en sus sistemas y equipos militares.**

Tal y como se desprende del estudio del capítulo de Conclusiones del criterio logístico de la “Ejecución”, subcriterio logístico de “Mantenimiento”, el Mantenimiento es, junto con el aprovisionamiento o abastecimiento, los dos principales elementos funcionales logísticos, y deben funcionar correctamente ya en tiempo de paz, no se puede ir a una guerra y tratar de improvisar el Mantenimiento. Así, por parte Argentina se incumplieron gravemente los más elementales principios teóricos del mismo, ya desde tiempo de paz la situación del mantenimiento de las Fuerzas Armadas argentinas, en especial las unidades de la Armada: las unidades navales y sus armas estratégicas y tácticas (en especial consideración para una guerra aeronaval) estaban en un estado de mantenimiento deplorable, la degradación de los medios materiales, la vetustez de los mismos, la ausencia de políticas de mantenimientos (en especial preventivos), la falta de repuestos adecuados y la imposibilidad de ser adquiridos en el extranjero, así como la degradación del arma estratégica básica naval (el submarino y sus torpedos), limitaron la capacidad operativa y la utilización del poder naval. A todo esto hay que sumar la inexistencia de un plan logístico que previera instalaciones fijas que conformaran una Base Avanzada en Malvinas, debiendo proveer las Direcciones/Servicios de cada Fuerza los servicios de infraestructura (construcción) y mantenimiento, al no existir órganos de ejecución y apoyo. Desde vehículos hasta armamento portátil y personal, todo acusaba defectos de mantenimiento que llevaban a su inoperatividad en un corto plazo de tiempo en el teatro de operaciones Malvinas.

**Hipótesis 5: La falta de geoestrategia nacional argentina hará que los principios/criterios de economía de fuerzas y homogeneidad de medios, tengan mayor puntuación en el caso británico.**

Tal y como se desprende del estudio del capítulo de Conclusiones del criterio logístico de la “Organización”, subcriterios logísticos de “Economía de Fuerzas” y “Homogeneidad”, y de los datos recopilados en las figuras 7.33 y 7.34, tanto el coeficiente de utilización de los equipos, las sinergias y proyectos rentables a medio-largo plazo de las series de producción, así como el nivel de estandarización u homogeneidad en todos los niveles, factores y recursos, es superior en el caso británico, máxime teniendo en cuenta que en dicho estudio, y dado el carácter principal de guerra aeronaval, se ciñó la investigación a los principales buques y aviones (tanto logísticos como de combate) de los ejércitos de mar y aire de los dos países enfrentados, que más importancia y uso van a tener en el conflicto.



### 8.1. Futuras líneas de investigación

Los resultados de la elaboración de esta tesis histórico-logística sobre el conflicto de las Malvinas, abren a futuros investigadores e historiadores del Arte de la Guerra y los numerosos, por desgracia, conflictos bélicos humanos, una nueva y apasionante perspectiva desde la que abordar dichos estudios, comprender aún más el alcance y la profundidad de todos los factores implicados y llegar a un mayor conocimiento de la verdad histórica: el tercer y olvidado factor de la logística militar. En efecto, ahora se puede contar con una propuesta de Metodología de medición de este importantísimo factor (los 9/10 de la guerra para muchos expertos polemólogos).

Además, esta tesis deja abiertas otras incógnitas, que merecen ser estudiadas, entre las relaciones entre las tres ramas científicas del Arte de la Guerra (la Estrategia, la Táctica y la Logística), amén de las relaciones entre varios de los criterios y subcriterios adoptados en la Metodología, así:

- Si tenemos en cuenta en futuros estudios, tanto las leyes de la Estrategia y las de la Táctica, junto con los criterios y/o leyes de la logística militar, sería posible llegar a trazar los porcentajes que cada una de ellas tiene o ha tenido a la hora de determinar el éxito o el fracaso de una contienda bélica.
- ¿Cuál es el límite en el que el “Efecto Ethos”, la moral y la voluntad humana, pueden trastocar los fríos cálculos logísticos, estratégicos y tácticos y convertirse en el factor conducente a la victoria?
- ¿Tienen un factor decisivo o de tanto peso relativo en el resultado final de la contienda los criterios logísticos ante-guerra del “Sector Cuaternario” y de “Organización”? Serían precisos más estudios de conflictos bélicos con esta metodología logística para llegar a determinar su peso relativo respecto del resto de criterios, se calcula que del orden de 80 a 100 batallas o campañas más estudiadas.

No obstante lo anterior, cerraremos este capítulo recordando el sabio consejo del historiador Martin van Creveld<sup>744</sup>, cuando afirmaba que pretender conocer por sólo el intelecto la totalidad de una actividad humana es prueba de una soberbia como la que demostraron los constructores de la Torre de Babel y que dicha conducta merece un castigo semejante al que sufrieron dichos constructores, terminando por recordar que la frase de Napoleón de que en la guerra lo moral es a lo físico como tres es a uno, quizás sea el mejor resumen al que se puede llegar después de tanto estudio y análisis. Yo, como digno hijo de la herencia del ethos hispano-católico, cerraré este capítulo concluyendo que quizás la mejor relación que puede haber entre todos los factores del Arte de la Guerra, la dan las siguientes citas de dos Generales precisamente argentinos, junto también una cita indispensable de la sabiduría de Sun Tzu:

<sup>744</sup> VAN CREVELD, M. *Los abastecimientos en la guerra*. Op.cit., p. 175.

- “Se puede, pues, hacer la guerra, se puede combatir, se puede invadir las ciudades, las provincias, los reinos (con una adecuada disposición de los principios estratégico-táctico-logísticos). En vista del estado en que están actualmente los hombres no hay que tener dudas a este respecto. Pero antes de llegar a tales extremos, hay que estar bien seguros de que se tiene la humanidad por principio, la justicia por objeto, la rectitud por regla”<sup>745</sup>.
- “En este mundo convulsionado y de violencia, lo que realmente es necesario para la vida de los pueblos es la verdadera y esperada revolución espiritual, nueva, maravillosa, interesante, suprademocrática y no débil; revolución que sirva a las necesidades políticas, económicas, psicosociales y también religiosas del hombre, y a la vez, que dentro de un criterio unificador se encuentre ubicada mucho más acá de las extremas izquierdas y mucho más acá de las extremas derechas.... En síntesis, se trata – post-escriptum- de la búsqueda permanente de una nueva expresión para una nueva humanidad, donde lo más importante y en forma definitiva sea el hombre, hecho verdaderamente a semejanza de Dios”<sup>746</sup>.
- “La derrota no consiste, como hemos visto, en el resultado de la lid, sino en la actitud indiferente que, como un bumerán, retornará a golpear a quienes no han sabido comprender que no ha concluido aún la lucha anticolonial en el hemisferio, y que nuestro mundo americano es el de la alegría en la hermandad, el del precio justo y la solidaridad entre los hombres. Defendiendo un pedazo de nuestra América, la República Argentina se movilizó improvisadamente para el combate y sus soldados de manera instintiva empuñaron el rosario. Se luchó así contra el intruso anglosajón hasta el límite del radio de acción de nuestros aviones, sorprendiendo al mundo con semejante osadía. El tiempo heroico de esta lid, tal vez nos anuncie el génesis de una nueva filosofía política basada, no en el amor a los bienes materiales, sino en la Ley Natural y el amor al prójimo, sentando así las bases de una verdadera Fraternocracia que permita a una humanidad cada día más extraviada, hallar su camino hacia Dios”<sup>747</sup>.

---

<sup>745</sup> SUN TZU. *El Arte de la Guerra*. Op. cit., p. 213.

<sup>746</sup> MARINI, A. *Estrategia*. Op. cit., p. 115.

<sup>747</sup> MORO, Rubén O. *La guerra inaudita*. Op. cit., p. 255.

## **Capítulo 9**

# **Bibliografía**



- Acerca de las pensiones para ex combatientes de Malvinas* [en línea]. Últ. Act. 15-02-2012. [Consulta: 21-08-2018]. Disponible en <<http://tuqui89.blogspot.com/2012/02/acerca-de-las-pensiones-para-ex.html>>
- ACEVEDO GONZÁLEZ, E. Las Operaciones Anfibias hasta el siglo XX. *Revista de Marina de Chile* [en línea]. 2010, vol. 2, pp. 137-147. [Consulta: 15-01-16]. Disponible en <<http://revistamarina.cl/revistas/2010/2/acevedo.pdf>>.
- ADJAD, F. *La fe de los demonios (o el ateísmo superado)*. Granada: Nuevo Inicio, 2011.
- ALEGRE, Antonio (introd.). *Historia de la Guerra del Peloponeso*. Barcelona: Ediciones Orbis, 1986.
- ALEGRE, Antonio (introd.). *Tucidides. Historia de la Guerra del Peloponeso*. Barcelona: Orbis, 1986.
- Archivo General de la Nación. Sala X 2-10-9.
- ARRIAGA MARTINEZ, Rafael. Max Weber y la incidencia de la religión en los procesos de estratificación social. *Culturales* [en línea]. Jul./Dic. 2009, vol. 5, n. 10. [Consulta: 25-02-16]. Disponible en <[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1870-11912009000200003](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-11912009000200003)>.
- Australian Defence Force Publication. *Logistics in Support of Joint Operations*. Canberra: Defense Publishing Service, Department of Defense, 1995.
- BAENA, José. La amenaza islamista en Siria y Egipto, dos historias paralelas (2). *El Saco del Ogro* [en línea]. 055-08-2013. [Consulta: 26-11-2015]. Disponible en <<http://elsacodelogro.blogspot.com/2013/08/enel-nombre-de-ala-siria-y-egipto.html>>.
- BAEZ, Gualterio M. La Industria nacional y el aporte del Ejército Argentino. En: *VII Encuentro Nacional de Estudios Estratégicos* [en línea]. Buenos Aires, 2014. [Consulta: 25-02-16]. Disponible en <<http://www.ieeri.com.ar/actividades/docs/act%20-%20vii%20encuentro%20-%20la%20industria%20nacional%20y%20el%20aporte%20del%20ejercito%20argentino.pdf>>.
- BALLOU, R. H. *Logística: Administración de la cadena de suministro*. Weatherhead School of Management. México: Pearson Educación, 2004.
- BARTOLOMÉ, M. C. El Conflicto del Atlántico Sur: la hipótesis de una guerra fabricada. *Boletín Centro Naval*. 1997, n. 786.

- BASTEIRO, Ariel. Malvinas: hablemos claro sin negar la realidad. *La Razón* [en línea]. 21-12-2014. [Consulta: 19-11-2015]. Disponible en <[http://www.la-razon.com/suplementos/animal\\_politico/Malvinas-Hablemos-claro-negar-realidad\\_0\\_2183781654.html](http://www.la-razon.com/suplementos/animal_politico/Malvinas-Hablemos-claro-negar-realidad_0_2183781654.html)>.
- BATTOLLA, Octavio C. *Los primeros ingleses en Buenos Aires: 1780-1830*. Sevilla: Renacimiento, 2004.
- BBC. *Muere Caspar Weinberger* [en línea]. BBCMundo.com. [Consulta: 23-11-2016]. Disponible en <[http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid\\_4855000/4855112.stm](http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_4855000/4855112.stm)>.
- BELENKI, A. *La intervención extranjera*. México, Ediciones de cultura popular, 1976.
- BENDALA AYUSO, Francisco; MARTÍN ANGUERA, Manuel y PÉREZ-SEOANE ÁLVAREZ DE TOLEDO, Santiago. *La campaña de las Malvinas*. Madrid: San Martín, 1985.
- BERNAL, F. Entrevista a Paul Rogers. *Malvinas: "Memoria, Verdad y Soberanía"* [en línea]. 21-04-2014. [Consulta: 01-11-2012]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2013/04/los-militares-del-reino-unido-escalaron.html>>.
- BERNAL, F. Entrevista a William Engdahl. *Malvinas: "Memoria, Verdad y Soberanía"* [en línea]. 14-03-2013. [Consulta: 01-11-2012]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2012/09/la-argentina-fue-conducida-una-accion.html>>.
- BERNAL, F. Entrevista al Comodoro Rubén Oscar Moro. *Malvinas: "Memoria, Verdad y Soberanía"* [en línea]. 03-04-2013. [Consulta: 01-11-2012]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2013/04/la-comision-rattenbach-se-sintio.html>>.
- BERNAL, F. Entrevista al historiador estadounidense Lowell Gustafson. *Malvinas: "Memoria, Verdad y Soberanía"* [en línea]. 21-04-2014. [Consulta: 01-11-2012]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2014/04/entrevista-al-historiador.html>>.
- BERNAL, Federico. Entrevista a Richard Thornton. *Malvinas: "Memoria, Verdad y Soberanía"* [en línea]. 30-04-2014. [Consulta: 14-03-2015]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2014/04/entrevista-richard-thornton.html>>.
- BERNAL, Federico. Entrevista a Virginia Gamba. *Malvinas: "Memoria, Verdad y Soberanía"* [en línea]. 14-03-2013. [Consulta: 14-03-2015]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2013/03/si-londres-hubiese-aceptado-que-los.html>>.

- BETTS, Alejandro. Pensar Malvinas. *Nuestro Mar* [en línea]. 2012. [Consulta: 06-11-2015]. Disponible en <<http://www.nuestromar.org/noticias/05-02-12/%E2%80%9Cpensar-malvinas%E2%80%9D-0>>.
- BOUTHOU, Gaston. *Traité de sociologie. Les Guerres éléments de polémologie*. Paris: Payot, 1951.
- BRESCACIN, C.F. *La verdad histórica sobre los derechos de soberanía argentina en las islas Malvinas. Contestación al documento "Getting it Right: the real history of the Falklands/Malvinas"* [en línea]. [Consulta: 10-06-15]. Disponible en <[http://www.elmalvinense.com/smalvi/2013/Malvinas\\_verdad\\_historica.pdf](http://www.elmalvinense.com/smalvi/2013/Malvinas_verdad_historica.pdf)>.
- CAILLET-BOIS, Ricardo. *Una tierra argentina. Las Islas Malvinas. Ensayo basado sobre una documentación nueva y desconocida*. Buenos Aires: Peuser, 1948.
- CÁRDENAS, Eduardo. *Diccionario Geográfico 1981. Almanaque Mundial*. Madrid: Ed. América, 1980.
- CARRIZO, Gabriel. De la invisibilización a la exaltación. Mosconi, YPF y el petróleo en el discurso kirchnerista. *Revista THEOMAI* [en línea]. 2016, n. 33. [Consulta: 25-08-2016]. Disponible en <<http://www.redalyc.org/html/124/12444642006/>>.
- CASAS TORRES, J.M. *Geografía Descriptiva*. Madrid: EMESA, 1979, vols. I y III.
- CASTELLANI, Leonardo. *Esencia del Liberalismo*. Buenos Aires: Nuevo Orden, 1964.
- CASTELLANI, Leonardo. *Sentencias y aforismos políticos*. Buenos Aires: Grupo Patria Grande, 1981.
- CASTELLANO, D. Qué es el liberalismo. *Revista Verbo*. 2010, n. 489-490.
- CBC News Online. *NATO: Fastfacts* [en línea]. 21-12-2003. [Consulta: 18-08-15]. Disponible en <<http://web.archive.org/web/20040225125521/http://www.cbc.ca/news/background/nato/>>.
- CERVERA, C. El Águila de San Juan: el símbolo que Franco tomó prestado de los Reyes Católicos. *ABC*, 26-09-2014.
- CHECCYA SALHUA, José Ángel. *Armamento Sudamerica* [en línea]. 03-06-2018. [Consulta: 24-08-2018]. Disponible en <<https://es.scribd.com/document/380833032/Armamento-Sudamerica>>.

COOKE, John William. *Acción Parlamentaria*. Tomo 1. Buenos Aires: Colihue, 2007.

CORBIÈRE, Emilio J. *Perfiles. Pionero de la Industrialización argentina*. Manuel N. Savio [en línea]. [Consulta: 25-02-16]. Disponible en <<http://web.archive.org/web/20040628030005/www.argenpress.info/perfil.asp?num=000043>>.

COUTAU-BÉGARIE, H. *Geoestrategia del Atlántico Sur*. Madrid: Servicio de Publicaciones del EME, 1989.

DE JOMINI, Henry Antoine. *Compendio del Arte de la Guerra*. Madrid: Ministerio de Defensa, 1991.

Diario de sesiones de la 2345ª Sesión del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. 1 de abril de 1982. S/PV.2345.

Documentación cortesía de la Escuela de Guerra Naval Argentina. *Análisis de la Logística de las Fuerzas Argentinas durante el Conflicto del Atlántico Sur*. 2011.

DU PLESSIS, L.A. *La tercera guerra mundial ha comenzado*. Barcelona: Inédita Editores, 2005.

DUEÑAS, Ana Cecilia. Alternancia de golpes de estado y regímenes democráticos. *Argentina* [en línea]. 05-11-2012. [Consulta: 19-11-2015]. Disponible en <<http://rincondeargentina.blogspot.com/2012/09/alternancia-de-golpes-de-estado-y.html>>.

El Historiador. *Apuntes de Historia Militar* [en línea]. [Consulta: 23-11-2016]. Disponible en <[http://www.elhistoriador.com.ar/documentos/peronismo/apuntes\\_de\\_historia\\_militar.php](http://www.elhistoriador.com.ar/documentos/peronismo/apuntes_de_historia_militar.php)>.

Enciclopedia Británica. *Historia, antecedentes y consecuencias de la Guerra de las Malvinas 1982* [en línea]. [Consulta: 21-08-2018]. Disponible en <<http://www.lahistoriaconmapas.com/cronologia/siglo-xx/historia-antecedentes-y-consecuencias-de-la-guerra-de-las-malvinas-1982-history-background-and-consequences-of-the-falklands-war/>>.

Escuela 8 de 8 "Antonio Schettino". *24 de marzo de 1976: Día Nacional de la Memoria por la Verdad y la Justicia* [en línea]. 20-03-2011. [Consulta: 29-12-2015]. Disponible en <<http://bibliotecaescuela8de8.blogspot.com/2011/03/24-de-marzo-de-1976-dia-de-la-memoria.html>>.



- Estado Mayor del Ejército. Balance Militar 1981-82. *Ejército* [en línea]. Nov. 1981, año XLII, n. 502. [Consulta: 23-06-15]. Disponible en <[http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/catalogo\\_imagenes/grupo.cmd?path=74632](http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=74632)>.
- FARIÑA VICUÑA, Carmen (ed.). *Epistolario de Diego Portales*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Diego Portales, 2007.
- FITTE, Ernesto J. *Sangre en Malvinas: el asesinato del comandante Mestivier*. Buenos Aires, 1972.
- FOSSA, Gabriel A. *Las verdaderas bajas de los ingleses en la Guerra de las Malvinas* [en línea]. [Consulta: 21-08-2018]. Disponible en <<http://unidosxperon.blogspot.com/2016/04/las-verdaderas-bajas-de-los-inglesesen.html>>.
- Fuerza Aérea Argentina. *Conflicto de Malvinas: Operaciones Aéreas* [en línea]. [Consulta: 02-12-2016]. Disponible en <[https://www.faa.mil.ar/conflicto/operaciones\\_aereas.html](https://www.faa.mil.ar/conflicto/operaciones_aereas.html)>.
- FULLER, J.F. *La Dirección de la Guerra*. Madrid: Ejército, 1984.
- Fundación Malvinas. *Asentamiento británico en Port Egmont* [en línea]. [Consulta: 23-06-15]. Disponible en <[http://www.fundacionmalvinas.org/media/attachments/att\\_3\\_38.pdf](http://www.fundacionmalvinas.org/media/attachments/att_3_38.pdf)>.
- GALLOIS, P.M. *Geopolítica. Los caminos del poder*. Madrid: Servicio de Publicaciones del EME, 1992.
- GAMBA, Virginia. Marzo de 1982: del Incidente Davidoff en las Georgias al uso de la fuerza militar. *Malvinas: "Memoria, Verdad y Soberanía"* [en línea]. 05-03-2013. [Consulta: 14-03-2015]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2013/03/marzo-de-1982-del-incidente-davidoff-en.html>>.
- GIMENEZ, J.C. *Reinos perdidos: Gran Confederación de Sudamérica (1820-1824)*. 15-03-2012. [Consulta: 21-08-2018]. Disponible en <<http://blogsdelagente.com/eneas/2012/03/15/reinos-perdidos-gran-confederacion-de-sud-america-1820-1824/>>.
- GOEBEL, Julius. *La pugna por las islas Malvinas. Un estudio de la historia legal y diplomática*. Yale: Yale University Press, 1983.
- GÓMEZ, Diego. *Abortar el avanzado Plan Nuclear Argentino ¿otra de las patas que nos llevaron a la Guerra de Malvinas* *Malvinas: "Memoria, Verdad y Soberanía"* [en línea]. 30-04-2014. [Consulta: 18-12-2015]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2014/04/abortar-el-avanzado-plan-nuclear.html>>.

- GROPMAN, A. *The Big L. American Logistics in World War II* [en línea]. Washington DC: National Defense University Press, 1997. [Consulta: 18-12-2015]. Disponible en <<http://www.ibiblio.org/hyperwar/USA/BigL/>>.
- HADJAD, F. *La fe de los demonios (o el ateísmo superado)*. Granada: Nuevo Inicio, 2011.
- HANDEL, Michael I. *Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu* [en línea]. [Consulta: 25-02-2016]. Disponible en <<http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/navy/art7-a00.htm>>.
- HASTINGS, M. y JENKINS, S. *The battle for the Falklands*. Nueva York: Norton & Company, 1983.
- HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Primera Parte). *Boletín del Centro Naval*. May./Ago. 2007, n. 817.
- HERMELO, R. El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (Segunda Parte). *Boletín del Centro Naval*. Sept./Dic. 2007, n. 818.
- HERRERA, Luis Alberto de. *La misión Ponsonby*. Tomo II. Buenos Aires: EUDEBA, 1974
- HOFFMANN, Fritz L. y HOFFMANN, Olga M. *Soberanía en disputa. Las Malvinas/Falklands, 1493-1982*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1992.
- Instituto Geográfico de Agostini. *Atlas Geográfico Universal Geo-económico*. Barcelona: Teide, 1977.
- Instituto Iberoamérica y el Mundo. Portal Iberoamérica y el Mundo. *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina* [en línea]. [Consulta: 19-06-15]. Disponible en <<http://www.argentina-ree.com/3/3-039.htm>>.
- IRARTE, Tomás de. *La campaña del Brasil*. Buenos Aires: Hyspamerica Ediciones, 1988.
- JUDERIAS, Julián. *La Leyenda Negra*. Madrid: Atlas, 2007.
- KERSHAW, Ian. *Fateful choices. Ten decisions that changed the world, 1940-1941*. Londres: Allen Lane, 2007.
- LANCE KEEBLE, Richard. El conflicto de las Falklands/Malvinas: militarismo y medios de comunicación británicos. *Malvinas: "Memoria, Verdad y Soberanía"* [en línea]. 04-03-2013. [Consulta: 14-03-2015]. Disponible en <<http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2013/03/el-conflicto-de-las-falklandsmalvinas.html>>.

- LANDABURU, C.A. *La Guerra de las Malvinas*. Vol. 739. Buenos Aires: Círculo Militar del Oficial, 1989.
- LANE, Hana Umlauf. *The World Almanac and Book of Facts 1982*. New York: Newspaper Enterprises Association, 1981.
- LARRIERA, A.M. *Malvinas, Antártida y Atlántico Sur*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur, 2013.
- LEIGHTON, Richard M. y COAKLEY, Robert W. *Global Logistics and Strategy 1940-1943*. Washington D.C.: Center of Military History; United States Army, 1995.
- LORTON, R. *Answering Brescacin & Getting it Right - the real history of the Falklands* [en línea]. [Consulta: 21-06-15]. Disponible en <<http://es.scribd.com/doc/137686856/Answering-Brescacin-Getting-it-Right-the-real-history-of-the-Falklands#scribd>>.
- LUCIANI, Adrián. Las bombas que pudieron haber cambiado la Guerra de Malvinas. *La Nueva* [en línea]. 07-06-2015. [Consulta: 09-12-16]. Disponible en <<http://www.lanueva.com/la-ciudad-impresa/815676/las-bombas-que-pudieron-haber-cambiado-la-guerra-de-malvinas.html>>.
- MARINI, A. *Estrategia. Los principios opuestos*. Buenos Aires: Editorial Rioplatense, 1979.
- MARTINEZ RIVAS, Alicia. El imperialismo ateniense. *Revista de Clases Historia* [en línea]. 2009, n. 34. [Consulta: 28-06-2015]. Disponible en <<http://www.claseshistoria.com/revista/2009/articulos/martinez-imperialismoateniense.html>>.
- MARTINEZ TEIXIDÓ, A.; ROMERO SERRANO, J. y CALVO ALBERO, J.L. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Barcelona: Planeta, 2001.
- MARTINEZ, Gabriel. *Historia Jurídica de las Islas Malvinas* [en línea]. [Consulta: 28-06-15]. Disponible en <<http://www.elmalvinense.com/derechos.html>>.
- MATEO, Graciela y CARRERAS DOALLO, Ximena A. La economía social en la Argentina peronista (1946-1955). Una mirada desde el discurso oficial. *E.I.A.L.* [en línea]. 2013, vol. 24, n. 2. [Consulta: 23-10-2016]. Disponible en <<http://eial.tau.ac.il/index.php/eial/article/viewFile/661/622>>.
- MAUK, David y OAKLAND, John. *American Civiltation: an Introduction*. London: Routledge, 2008.
- MAYORAL DÁVALOS, Diego. *Guerra en las Malvinas. Un enfoque logístico*. Madrid: Servicios de Publicaciones del EME, 1985.

- MAZZIERI, Diego. 4 de febrero de 1976: el día que Argentina echó al pirata invasor de nuestros mares. *El Malvinense* [en línea]. [Consulta: 07-08-2018]. Disponible en <http://www.elmalvinense.com/smalvi/11/1772.htm>
- METHOL FERRÉ, Alberto. *La integración de América en el pensamiento de Perón* [en línea]. [Consulta: 21-08-15]. Disponible en <http://www.metholferre.com/obras/conferencias/capitulos/detalle.php?id=7>.
- MORGENFELD, Leandro Ariel. Del TIAR a la OEA: Argentina, Estados Unidos y el sistema interamericano. *CONfines de relaciones internacionales y ciencia política* [en línea]. Ago./Dic. 2010, vol. 6, n. 12. [Consulta: 21-08-15]. Disponible en [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1870-35692010000200002](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-35692010000200002).
- MORO, Rubén O. *La guerra inaudita: Historia del Conflicto del Atlántico Sur*. Buenos Aires: Pleamar, 1986.
- MORO, Rubén O. Malvinas: reflexiones de la guerra, 30 años después. *Malvina: "Memoria, Verdad y Soberanía"* [en línea]. 06-05-2014. [Consulta: 14-03-2015]. Disponible en <http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2014/05/malvinas-reflexiones-de-la-querra-30.html>.
- MURRAY, Williamson y MILLET, Allan R. *La guerra que había que ganar. Historia de la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Crítica, 2005.
- NATALIZIO, Juan y BERNAL, Federico. Entrevista a John Lehman. *Malvina: "Memoria, Verdad y Soberanía"* [en línea]. 16-04-2014. [Consulta: 14-03-2015]. Disponible en <http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2014/04/entrevista-john-lehman.html>.
- NATALIZIO, Juan; y BERNAL, Federico y LOZADA, Santiago. Entrevista a Constantino Davidoff. *Malvina: "Memoria, Verdad y Soberanía"* [en línea]. 16-04-2014. [Consulta: 14-03-2015]. Disponible en <http://malvinas30mvs.blogspot.com.ar/2013/02/los-culpables-de-la-querra-de-malvinas.html>.
- NORTON, John D. *Castles in the Air* [en línea]. Department of History and Philosophy of Science. University of Pittsburgh. Últ. Act.: 18-04-2018. [Consulta: 21-08-2018]. Disponible en <http://www.pitt.edu/~jdnorton/Goodies/castles/castle.html>.
- OCAÑA, Juan Carlos. Ley de Préstamo y Arriendo. *Historia de las Relaciones Internacionales durante el siglo XX* [en línea]. [Consulta: 02-02-16]. Disponible en <http://www.historiasiglo20.org/GLOS/prestamoarriendo.htm>.

- OLSINA ALVES, J. Una teoría de la modernidad. *La razón histórica*. 2014, n. 28.
- OVERY, R. *Why the Allies Won*. New York: W.W. Norton & Company, 1995.
- PÁEZ DE LA TORRE, Carlos. *Historia de Tucumán*. Buenos Aires: Plus Ultra, 1987.
- PALOMAR BARÓ, Eduardo. *Sobre la bandera y el escudo de España* [en línea]. [Consulta: 21-08-2018]. Disponible en <<http://www.generalisimofranco.com/opinion/339.htm>>.
- PARDO RETORTILLO, J.P. *La ISO 9001 de la logística militar. Manual de logística militar integrada*. Cartagena: J.P. Pardo, 2008.
- PASCOE, Graham y PEPPER, Peter. *Historia falsa sobre las Falklands/Malvinas ante la ONU: Cómo la Argentina engañó a la ONU en 1964 – y sigue haciéndolo* [en línea]. [Consulta: 10-06-15]. Disponible en <<http://www.falklandshistory.com/historia-falsa.pdf>>.
- PASCOE, Graham y PEPPER, Peter. Más allá de la Historia Oficial. La Verdadera Historia de Las Falklands. Una Respuesta Al Seminario Argentino Del 3 de Diciembre de 2007. *El Malvinense* [en línea]. [Consulta: 19-06-15]. Disponible en <<http://www.malvinense.com.ar/foro/viewtopic.php?p=13666&sid=060fbed210bb11d2fbc6824d2375914d>>.
- PELLINI, Claudio. *La Guerra de los Siete Años Causas y Consecuencias* [en línea]. [Consulta: 19-06-15]. Disponible en <<http://historiaybiografias.com/querrasieteanos/>>.
- PÉREZ COLLADOS, José María. En torno a las Bulas Alejandrinas. Las bulas y el derecho censuario pontificio. *Anuario Mexicano de Historia del Derecho* [en línea]. 1993, vol. 5, pp. 237-255. [Consulta: 19-06-2015]. Disponible en <<https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/anuario-mexicano-historia-der/article/view/29499/26622>>.
- PERICOLO, Melina. Bloqueo Anglo-Frances. *Lo Justo* [en línea]. 19-10-2015. [Consulta: 19-06-2015]. Disponible en <<http://melinapericolo.wixsite.com/urquiza/single-post/2015/10/19/Bloqueo-AngloFrances>>.
- PERÓN, Juan Domingo. *Discurso en la Escuela Nacional de Guerra* [en línea]. Buenos Aires, Escuela Nacional de Guerra, 11 de noviembre de 1953. [Consulta: 06-11-2015]. Disponible en <<http://archivoperonista.com/discursos/juan-domingo-peron/1953/discurso-en-escuela-nacional-guerra/>>.

PIÑAR, Blas. "Hipócritas". ABC [en línea]. 19-01-1962. [Consulta: 08-09-2016]. Disponible en <http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1962/01/19/003.html>>.

PRADA BLANCO, J.M. de. *Dinero, demogresca y otros podémonios*. Barcelona: Planeta, 2015.

*Primer desembarco inglés en Malvinas a muy alto costo* [en línea]. 21-05-2012. [Consulta: 21-08-2018]. Disponible en <http://programacontactoconlacreacion.blogspot.com/2012/05/primer-desembarco-ingles-en-malvinas.html>>.

PRIMO DE RIVERA, J.A. *Discurso de la fundación de Falange Española* [en línea]. Madrid, Teatro de la Comedia de Madrid, 29 de octubre de 1933. [Consulta: 04-08-2015]. Disponible en <http://www.rumbos.net/ocja/jaoc0011.html>>.

PRIVATSKY, K.L. *British Combat Service Support during the Falkland Islands War: Considerations for providing operational sustainment to remote areas*. Kansas: School of Advanced Military Studies; U.S. Army Command and General Staff College, 1986.

ROBERT DEBSL HEIN, I. *Dictionary of Military and Naval Quotations*. Annapolis, Md.: United States Naval Institute, 1966.

ROBERTS, C. *Las invasiones inglesas del Río de la Plata*. Buenos Aires: Emecé, 2000.

RODRÍGUEZ, Juan Carlos. La Historia de la Guerra del Peloponeso de Tucídides. La sinrazón de la Polis. EPOS [en línea]. 1998, vol. XIV. [Consulta: 04-08-2015]. Disponible en <http://revistas.uned.es/index.php/EPOS/article/viewFile/10046/9586>>.

SAAVEDRA DAHM, O. Análisis de la obra: La ética protestante y el espíritu del capitalismo de Max Weber. Revista de sociología [en línea]. 1986, n. 1. [Consulta: 04-08-2015]. Disponible en <http://www.revistadesociologia.uchile.cl/index.php/RDS/article/view/27550>>.

SALGADO ALBA, J. *Logística General y Naval Operativa*. Madrid: Editorial Naval, 1973.

SANCHEZ TARRADELLAS, V.J. *La Logística. Arte sin Gloria*. Madrid: Servicio de Publicaciones del Ministerio de Defensa, 2013.

- SÁNCHEZ, Marcos C. *Relaciones internacionales y conflictos de un mundo globalizado: la humanidad ha muerto* [en línea]. [Consulta: 13-08-2015]. Disponible en <[https://datospdf.com/download/relaciones-internacionales-y-conflictos-de-un-mundo-globalizado-la-humanidad-ha-muerto-5a4bb838b7d7bcb74fc68eb4\\_pdf](https://datospdf.com/download/relaciones-internacionales-y-conflictos-de-un-mundo-globalizado-la-humanidad-ha-muerto-5a4bb838b7d7bcb74fc68eb4_pdf)>.
- SANTIAGO ÁLVAREZ, Rosa Aracelia y GARDEÑES, Santiago. Interacción de poblaciones en la antigua Grecia: algunos ejemplos de especial interés para el Derecho internacional privado. *Faventia*. 2002, vol. 24, n. 1, pp. 7-36.
- SANTOSTEFANO, Carlos Alberto. *Día de la Armada de la República Argentina (ARA) 17 de mayo* [en línea]. 17-05-2018. [Consulta: 24-08-218]. Disponible en <<https://santostefanocarlosalberto.blogspot.com/2016/05/dia-de-la-armada-de-la-republica.html>>.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl. *Política Británica en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Reconquista, 1940.
- SCIARONI, M.P. Los incomprensidos. Algo más del estado de los torpedos SST-4 en Malvinas. *Comunidad Submarinista Latinoamericana* [en línea]. 27-06-2014. [Consulta: 23-10-2016]. Disponible en <<http://www.elsnorkel.com/2014/06/los-incomprensidos-algo-mas-del-estado.html>>.
- SIEGEL, Jennifer. El Gran Juego. Guerra fría en Asia Central. *Desperta Ferro*. 2014, n. 11.
- SOSA, A.J. Argentina, Brasil y Chile (ABC): Peronismo y Unidad Latinoamericana. *Asociación Civil Amersur* [en línea] 1982. [Consulta: 23-10-2016]. Disponible en <<http://historiadelperonismo.com/wp-content/uploads/ARGENTINA-BRASIL-Y-CHILE-ABC-PERONISMO-Y-UNIDAD-LATINOAMERICANA.pdf>>.
- SUÁREZ, L. *Lo que el mundo le debe a España*. Barcelona: Planeta, 2009.
- SUN TZU. *El Arte de la Guerra*. Barcelona: Obelisco, 1999.
- THOMPSON, J. *La Logística del Conflicto Armado*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2000.
- THORPE, G.C. *Pure Logistics. The Science of war preparation*. Washington, DC.: National Defense University Press, 1986.
- TRAIN, H. Malvinas: un caso de estudio. *Boletín Centro Naval*. Nov./Dic. 2012, n. 834.
- U.S. Army War College. *How the Army Runs: A Senior Leader Reference Handbook, 2011–2012*. Lulu.com, 2013.

U.S. Marine Corps. *Logistics Operations. MCWP 4-1*. Washington D.C.: Department of the Navy, 1999.

United States of America. Department of The Navy; Department of Air Force. *Doctrine for Logistic Support of Joint Operations. Joint Pub 4-0* [en línea]. 27-01-1995. [Consulta: 09-12-16]. Disponible en <[http://www.bits.de/NRANEU/others/jp-doctrine/jp4\\_0%2895%29.pdf](http://www.bits.de/NRANEU/others/jp-doctrine/jp4_0%2895%29.pdf)>.

VAN CREVELD, M. *Los abastecimientos en la guerra*. Madrid: Ediciones Ejército, 1985.

VERSTRYNGE, J. El sistema de guerra de la sociedad industrial. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*. 1978, n. 1, pp. 105-144.

VILLALOBOS, Sergio. *Chile y su historia*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria, 2001.

VV.AA. *Las grandes batallas de la historia*. Barcelona: Plaza & Janés, 2009.

YANIZ VELASCO, A. *La Logística Militar Integrada*. Madrid: Servicio de Publicaciones del EME, 1988.

YUAN, Gao. *Las 36 estrategias chinas*. Madrid: EDAF, 2006.