

# El Servicio de Transporte en la Guerra de Malvinas

**Autor:** Coronel (R) Lic. Mg. Huergo, Miguel Ángel

**Correo Electrónico:** huergo3@hotmail.com

**C.V.:** Lic. Administración Pública (Pontificia Universidad Católica Argentina (UCA)).  
Graduado en Administración y Finanzas (UCA)  
Magister en Historia de la Guerra, Escuela Superior de Guerra (ESG)

## **Resumen:**

Este artículo desarrolla la caracterización del servicio de transporte en el conflicto del Atlántico Sur, del año 1982, que es parte del libro 'La Logística en la Guerra de Malvinas', de nuestra autoría.

El transporte fue eficiente en nuestra Patagonia, pero comenzaron las dificultades cuando se trató de llevar efectos a través de la zona de exclusión trazada por Gran Bretaña.

**Palabras claves:** servicio de transporte, modo automotor, modo ferroviario, modo por agua, modo aéreo.

## **Introducción:**

La Primera Guerra Mundial había dejado una gran lección. Así lo describía el mayor General Juan Föst:

“Antes de emprenderse cualquier movimiento de tropas o acción bélica ha de estudiarse cuidadosamente si los medios de transporte para asegurar el abastecimiento son suficientes y si el material rodante es apto para las particularidades del teatro de guerra (camino, suelo, condiciones climáticas, etc.).

Sólo cuando pueda contarse con los elementos necesarios se estará seguro de que los movimientos o las acciones bélicas no sufrirán demoras perjudiciales.”

## **Modo Automotor**

### **Efectos Clase I**

El transporte privado de víveres fue ejecutado por diez empresas, que realizaron veintidós viajes con setenta y ocho vehículos con destino a la capital del país, al Gran Buenos Aires y a la Patagonia Argentina.

### **Efectos Clase V**

La munición requería un número importante de vehículos, teniendo en cuenta su peso y el volumen a ser transportado. Los mismos tuvieron como destino final las ciudades Viedma, San Antonio Oeste, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado.

Para ello se emplearon cincuenta y cinco empresas que utilizaron trescientos veintiséis vehículos.

## Otros Efectos

Durante la Guerra de Malvinas se movilizó la Compañía de Transporte 602, constituida por personal en actividad y subtenientes de la Reserva egresados del Liceo Militar General San Martín. Dicha Compañía coordinó los traslados de:

Sesenta camiones, desde la planta Ford hasta el Batallón Depósito de Arsenales 601, cuarenta y tres contenedores vacíos y con carga en la zona Metropolitana.

Veintiocho camiones que transportaron diversos abastecimientos hasta Comodoro Rivadavia, un camión a Río Gallegos y cinco camiones con acoplado que transportaron dieciocho piezas de artillería a Colonia Sarmiento.

## **Modo Ferroviario**

El ferrocarril transportó comandos, unidades y subunidades independientes desde su asiento en tiempos de paz hasta San Antonio Oeste, que era la estación terminal, continuando hacia el sur por modo automotor.

Desde el litoral, se produjo el mayor movimiento ferroviario, con formaciones que partían desde las ciudades de Monte Caseros, Mercedes, Paso de los Libres y Curuzú Cuatiá, todas ellas en la provincia de Corrientes.

Desde la provincia de Buenos Aires, el personal y medios se embarcaron en La Plata, Temperley, Haedo, Muñiz, Mar del Plata, Azul, Junín, Olavarría y Tandil.

En menor medida, las formaciones provenientes de Santa Fe y de Córdoba viajaron hasta San Antonio Oeste.

## **Modo acuático**

Durante el desarrollo de las operaciones, se utilizaron los puertos de Buenos Aires, La Plata, Mar del Plata, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, Puerto Santa Cruz y Puerto Argentino. Este último no contaba con la utilería necesaria y los muelles no soportaron naves de mayor porte. Esto obligó a que los contenedores sean vaciados en forma manual. Además, no se disponía de estibadores capacitados, siendo utilizados personal militar y tripulantes de las naves mercantes.

Posteriormente, fueron trasladados a las Islas Malvinas dieciséis estibadores argentinos y chilenos de la Agencia Marítima de Carga y Estibaje, TAMI, quienes finalmente no prestaron servicio en razón de que las grandes naves no pudieron llegar a Puerto Argentino, por lo que se dedicaron a tareas de limpieza en la ciudad.

## Naves empleadas

Recuperadas las Islas Malvinas, se requisaron tres naves de la FIC (Falkland Islands Company), entre ellas el Forrest de doscientas cincuenta toneladas y otras naves menores: el Monsumen, la Goleta Penélope y el remolcador Lively, tripuladas por personal militar de la Armada Argentina. A estas se agregaron posteriormente dos guardacostas de la Prefectura Naval Argentina: el Islas Malvinas y el Río Iguazú.

Durante el conflicto se emplearon los siguientes cargueros de ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas): Río Carcarañá (hundido), Formosa y Córdoba. Este último no

arribó a las Islas Malvinas debido al bloqueo británico. También participaron cargueros de transportes navales: Bahía Buen Suceso (hundido), e Isla de los Estados (hundido) y el Canal de Beagle, el Yehuin, que es capturado por los británicos y el buque Mar del Norte.

El transporte logístico y de personal a puertos patagónicos estuvo a cargo de las siguientes naves: (ELMA) Lago Traful, Lago Argentino, Glaciar Florentino Ameghino, Glaciar Perito Moreno, Chaco, Río Neuquén y Río Calchaquí, Transportes Navales Bahía San Blas, Cabo de Hornos y Canal de Beagle.

### **Modo Aéreo**

El transporte aéreo fue fundamental, con menor capacidad de carga que el transporte marítimo, cumpliendo una tarea importante en el traslado de personal y carga hacia la Patagonia.

#### Aeródromos principales

Los principales aeropuertos fueron los siguientes: el Internacional de Ezeiza, el Aeroparque Jorge Newbery de la Ciudad de Buenos Aires y los aeropuertos de las ciudades de Córdoba, El Plumerillo (Mendoza), Salta, Corrientes y Resistencia (Chaco). A ellos se agregan los aeródromos militares.

#### Aeródromos en la Patagonia

La Fuerza Aérea Argentina (FAA) operó en las siguientes Bases Aéreas Militares: Trelew, Comodoro Rivadavia, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Río Grande.

#### Aeródromos en las Islas Malvinas

Base Aérea Militar Malvinas (BAMMalvinas).

El aeropuerto de Puerto Argentino: fue construido por la Fuerza Aérea Argentina antes de 1982, según lo estipulado en el Acuerdo de Comunicaciones entre Argentina y Gran Bretaña de 1971.

La pista pavimentada de 1200 metros de largo por 30m. de ancho era usada por Líneas Aéreas del Estado (LADE), con dos vuelos semanales, siendo el único medio aéreo de comunicación con la Argentina continental hasta el inicio de la guerra.

#### Base Militar Cóndor

En Darwin - Goose Green, la pista era un potrero con una capa de césped sobre la turba desapareja, blanda y con ondulaciones.

#### Estación Aeronaval Auxiliar Calderón

En la isla Borbón, había una pista auxiliar para atender emergencias, sobre terreno blando.

#### Aeronaves empleadas

Durante el desarrollo de las operaciones se utilizaron aeronaves de Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas. La primera empresa utilizó aeronaves Boeing B737 y Boeing F707, mientras que Austral empleó BAC 500 1-11 y Douglas DC 9. La Fuerza Aérea Argentina operó el Lockheed C 130 Hércules.

### Transportes efectuados

Se realizaron vuelos a Esquel, Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Ushuaia e Islas Malvinas.

En el mes de abril de 1982, se transportaron 9858 hombres y 501.475 kg de carga, mientras que en mayo se transportaron 6791 hombres y 417.609 kg de carga.

Al finalizar las operaciones, se inicia el repliegue de personal y medios desde el sur de la Patagonia, en el período comprendido entre el 16 y el 28 de junio de 1982.

El detalle del personal y material transportado es el siguiente, según lo expresa el Brigadier Mayor Palazzi en 'Puente Aéreo a Malvinas':

Armada Argentina: 161 personas

Ejército argentino: 11.364 personas y 185,8 toneladas

Fuerza Aérea Argentina: 2618 personas y 636,2 toneladas

### Conclusiones

La estructura logística de tiempos de paz permitió ejecutar el apoyo en el continente donde no hubo interferencia del oponente, creándose la Dirección de Transporte para facilitar la conducción.

Las dificultades derivaron del estado del ferrocarril y aumentaron cuando se intentó el cruce hasta las Islas Malvinas debido al bloqueo aeronaval británico. Algunos buques, como el Córdoba, debieron quedar en Puerto en la Argentina continental y ser reemplazados por medios aéreos para el cruce hasta las Islas Malvinas.

Dichos medios aéreos de transporte, a pesar del esfuerzo de aeronaves y tripulaciones, tenían menor capacidad de carga que los medios navales, por lo cual se produjeron crisis en diversos rubros, en particular en los efectos clase I.

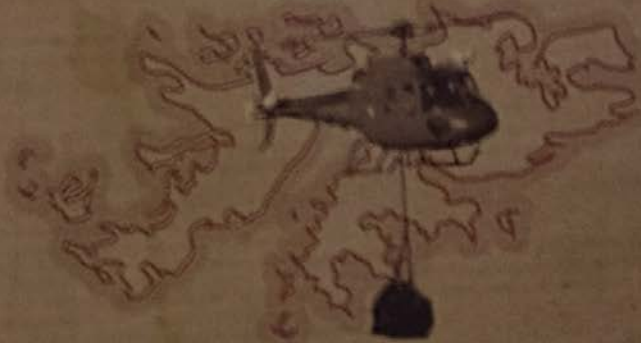
### **Bibliografía**

Föst, Juan. Mayor General. (1933). La Gran Guerra (1914-1918). Capítulo 8, Círculo Militar. Biblioteca del Oficial. Vol CLXXVIII Buenos Aires

Huergo, Miguel Angel. (2022). La Logística en la guerra de Malvinas. Ed. Universitaria del ejército. Buenos Aires.

Palazzi. Brigadier Mayor. (1977). Puente Aéreo a Malvinas. Buenos Aires.

MIGUEL ÁNGEL HUERGO



**LA LOGÍSTICA EN  
LA GUERRA DE  
MALVINAS**



e  
ELDE