

La guerra del Golfo

RAFAEL L. BARDAJI

Director del Grupo de Estudios Estratégicos (GEES)

Es verdad que en el Oriente Medio ya no quedan guerras de seis días pero, contra las apocalípticas perspectivas que los pesimistas auguraban, tampoco tienen por qué durar ocho años. Con una estrategia ejemplarmente diseñada y espléndidamente ejecutada, las fuerzas de la coalición multinacionalmente derrotaron a las tropas de Sadam Hussein, liberando Kuwait, en menos de mes y medio, con una campaña terrestre de 100 horas, y con una cifra de bajas inferior a las que se suelen producir en las maniobras de envergadura.

EL ESCUDO DEL DESIERTO

Las operaciones militares de contraataque propiamente dichas comenzaron el 17 de enero, con los primeros bombardeos sobre suelo iraquí. Sin embargo, la ofensiva antiiraquí contaba con una cuidada preparación previa.

Efectivamente, la primera maniobra militar aliada consistió en emplazar una fuerza suficiente para disuadir a Sadam Hussein de proseguir con su avance más allá de Kuwait, penetrando Arabia Saudí en camino hacia los ricos Emiratos Árabes, pues esa parecía ser su intención a la luz de las fotografías de los satélites americanos que mostraban a la Guardia Republicana en columnas de ataque próximas a la frontera sur de Kuwait en los días posteriores al 2 de agosto.

La veloz decisión de Washing-

ton de enviar sus fuerzas aerotransportadas y, posteriormente, reforzarlas con unidades acorazadas pesadas detuvo a Sadam y, con la colaboración del resto de países, se pudo construir ese "escudo" que protegiera la integridad de Arabia Saudí. El escudo se completó finalmente a mediados de octubre.

Una segunda gran decisión se tomó en Washington a finales de octubre: incrementar las tropas de 200 mil al doble, aproximadamente. La razón estribaba en dotarse de los medios suficientes para no cerrarse ninguna opción ofensiva capaz de desalojar el Kuwait invadido. Así, se aumentó en un 50% el número de aviones en la zona, se dobló el número de marines, dos portaaviones más se sumaron a los cuatro que patrullaban en los alrededores y el ejército de tierra tuvo que echar mano de sus reservistas hasta llegar a sumar casi 400 mil soldados el 15 de enero, día final del ultimátum de la ONU para que Irak se retirara pacíficamente de Kuwait.

Dos fueron los principales problemas de esta fase: primero, lograr desplazar las tropas necesarias con su material a la zona de conflicto; en segundo lugar, sostenerlas allí, alejadas miles de kilómetros de sus bases de aprovisionamientos y dependientes para casi todo de las mismas.

Como ha quedado bien patente, el movimiento de cantidades importantes de hombres y material no es una actividad baladí, sino algo lento y costoso. La pri-

mera sorpresa fue la lentitud e incluso retrasos con que llegaban a Arabia Saudí elementos considerados vitales para una defensa eficaz. Junto a la división 82 se alinearon en los primeros días la 101, también aerotransportada, y una brigada expedicionaria de los marines (en realidad de la talla de una división estándar), pero las fuerzas mecanizadas arribaban con cuentagotas. Los primeros carros, los M-60, procedían de la base en la isla de Diego García. Se trataba de material "preposicionado", destinado a ser usado en algún lugar en algún momento, como en esta crisis. Pero los más potentes M-1a y, en general, carros en número suficiente, tardaron más de lo previsto inicialmente.

El esfuerzo de proyección de fuerzas ha sido enorme y ha dejado bien visible las deficiencias para el traslado aéreo y marítimo del ejército americano. Para empezar se ha encontrado con las dificultades que todos conocían. Esto es, el peso y el volumen de lo transportado. Así, por ejemplo, un batallón mecanizado del US Army "pesa" unas 2500 toneladas como media y para transportar sus vehículos se necesitan 60 C-141 o 5 C-5 "Galaxy", más tres aparatos para el personal y unos 15 para el resto del material. Casi 100 aviones. Para colmo, un C-5 sólo tiene capacidad para cargar un carro de combate pesado por salida. Pero para eso está la marina.

El parque aéreo de transporte militar se ha visto también constreñido por la distancia al golfo, unas 12 horas de vuelo, lo que impedía más de una descarga al día y lo que exigía, además, una extremada dependencia de repostado a medio camino, bien en bases o en pleno vuelo. Lo que, a su vez, conllevaba una dependencia de escasos aeropuertos donde los grandes transportes pudieran ser acogidos y manteni-



De haber utilizado el armamento químico la victoria aliada se hubiera conseguido a un mayor coste, pero Sadam no podía ganar.

dos. Particularmente si se tiene en cuenta que numerosos aviones de líneas civiles fueron fletados por el Pentágono para el transporte de sus soldados y que ninguno de éstos cuentan con capacidades especiales para el despegue/aterrizaje en pistas cortas.

A pesar de todo, el Mando Aéreo de Transporte ha conseguido mantener operativos durante estos meses el 94% de sus gigantes C-5 (89 aparatos) y casi el 90% de su transporte medio C-141 (195 aviones) con una tasa extraordinariamente baja de pérdidas en accidente: un avión estrellado al despegar de la base alemana de Ramstein.

De todas formas, el grueso del material tuvo que ser trasladado, lógicamente, por mar. Pero también aquí se dieron notables deficiencias. Para mover una división se requiere una capacidad de carga de más de 260 mil toneladas de registro bruto y un espacio variable dependiendo del tipo de unidad. Igualmente, cabría añadir otras miles de toneladas para el sostenimiento de esa división (entre 30 y 50 mil, según su

actividad y operaciones). Así, el empleo de los 8 barcos superrápidos de transporte se vio monopolizado por el traslado de una sola división acorazada destinada al Golfo, la 24 División de Infantería, ocupándolos por más de 10 días. Hubo que acudir a la reserva y a cargos de compañías civiles. A veces de otros países.

LA TORMENTA DEL DESIERTO

Pese a todos los esfuerzos diplomáticos realizados, el empeñamiento y la intransigencia de Sadam Husein acabó obligando a las fuerzas multinacionales a recurrir al uso de la fuerza para liberar Kuwait y reestablecer el orden y la paz en la zona, tal y como autorizaba la resolución 678 de Naciones Unidas. En la madrugada del 17 de enero se inició la campaña aérea contra Irak.

La ofensiva aérea se desarrolló, tal y como estaba previsto, en tres fases. Durante la primera semana, los ataques se concentra-

ron en instalaciones consideradas estratégicas o de alta prioridad. Durante la primera noche de ataque se intentó anular las capacidades aéreas iraquíes, con un notable éxito ya que si bien no se destruyeron más que una cantidad pequeña de los aparatos, éstos se encontraron sin radares y otras instalaciones de apoyo. Desde esa primera noche, las únicas salidas significativas de los aviones iraquíes fueron para huir a Irán. Los aliados contaron, en la práctica, con una total superioridad aérea.

Otras instalaciones destruidas o severamente dañadas fueron los centros de mando y control, unidades de comunicaciones, cuarteles generales y centros oficiales, industrias y laboratorios relacionados con armamento nuclear, químico y bacteriológico. Igualmente se persiguió eliminar las instalaciones fijas de misiles así como los lanzadores móviles de los tristemente célebres Scud, esto último con escaso éxito. De hecho, durante los días 2 al 9 de la campaña aérea más de un tercio de las salidas diarias de los aparatos aliados tuvieron que dedicarse a buscar dichos lanzadores.

La segunda semana de operaciones supuso un giro al énfasis de los ataques. Las dianas ya no eran tanto los centros de mando sino las rutas de aprovisionamiento de las tropas iraquíes en el sur de su país y en Kuwait. Carreteras, puentes, ferrocarriles y todo sistema capaz de mover munición, repuestos y víveres. Al final de la tercera semana de hostilidades, el mando aliado podía afirmar que, prácticamente, el 90% del transporte hacia el teatro de operaciones era interceptado. Esto es, que sólo 200 de las dos mil toneladas de material que los iraquíes necesitaban cada día llegaban a su destino.

Desde la tercera semana los aviones comenzaron, además, a

castigar las posiciones de primera línea de las tropas iraquíes en Kuwait al mismo tiempo que se intensificaban los bombardeos masivos sobre las divisiones de la Guardia Republicana al sur de Basora gracias, sobre todo, a los B-52. El objetivo era doble: por un lado, "ablandar" las defensas estáticas en Kuwait, por otro mermar la capacidad operativa de la columna vertebral de Sadam, los más de 100 mil hombres de las divisiones republicanas.

LAS ULTIMAS 100 HORAS

En la sexta semana, las tropas terrestres de la coalición multinacional lanzaban su ofensiva final que culminaría brillantemente, en tan sólo 100 horas, con la rendición iraquí. La ofensiva comenzó a gran escala en la noche del 23 al 24 de febrero, pero había sido precedida por numerosas escaramuzas previas que perseguían conocer mejor el estado de la resistencia iraquí así como confundir al enemigo.

Igualmente, la maniobra envolvente por el sur de Irak en su frontera con Kuwait fue posible porque desde los últimos días de enero, más de un cuarto de millón de americanos, británicos y franceses se habían desplazado hacia el oeste, en la frontera de Arabia Saudí con Irak, allí donde las posiciones de Sadam eran débiles o inexistentes. De hecho, los franceses marcharán durante 12 horas sin encontrar resistencia y los americanos detuvieron su avance a tan sólo 240 km. de Bagdad sin que nadie les obligara a ello. Sólo su estrategia. Así, desde el 25, las tropas aliadas se dirigieron en parte hacia el norte de Kuwait (el VII Cuerpo) mientras que el VIII cuerpo tomaba posiciones cortando la retirada de la Guardia Republicana en la carretera de Basora a Al Nasiriya, a medio camino de Bagdad. Las

tropas árabes de la coalición habían liberado ya Al Kuwait.

UNA DERROTA ANUNCIADA

Sólo para los jeremias de la guerra la coalición se enfrentaba a una costosa victoria cuando no a una derrota. Pero Sadam no podía haber vencido militarmente nunca. Acumuló demasiados errores. El primero fue no contar con la decidida reacción americana e internacional. Seguramente Sadam nunca llegó a creer que el mundo lucharía por Kuwait. El segundo fue no invadir Arabia Saudí en los días en que no había tropas norteamericanas que la defendieran. De haber ocupado parcialmente este país, se le habrían complicado mucho las opciones a los EE.UU. El tercero fue no fortificar su frontera al oeste de Kuwait ante una operación de penetración y envolvimiento sobre la que se especulaba desde el comienzo de la crisis. El cuarto haberse permitido renunciar a la "inteligencia" que le podría facilitar su aviación, Sadam desconocía el emplazamiento y los movimientos aliados. Era incapaz de precisar si se hallaba ante pequeños ataques o ante una gran ofensiva. El quinto, haber inmovilizado 5 divisiones en la costa previendo un desembarco anfibio que nunca llegó a materializarse y que le impidió reforzar el flanco oeste y la primera línea.

De haber planificado su defensa de otra forma, de haber utilizado el armamento químico, de haber luchado la Guardia Republicana, es más que posible que la victoria aliada se hubiera conseguido a un mayor coste. Pero Sadam no podía ganar. Se había cerrado todas sus opciones militares como se había ido cerrando con su empecinamiento sus opciones diplomáticas.

EL FUTURO DEL PODER AEREO

No cabe duda de que el conflicto ha sido decisivamente influido por la aviación. Con sus más de dos mil salidas diarias, sin oposición aérea en los cielos, con las defensas antiaéreas muy disminuidas, los aparatos aliados han podido castigar a su antojo las posiciones iraquíes. Masa y tecnología parecen querer condecorarle a la Fuerza Aérea un brillante porvenir en la resolución de los conflictos.

Se ha puesto de moda, una vez más, la idea del "bombardeo estratégico", delineada a principio de siglo por Giulio Douhet, como un método eficaz para acabar victoriosamente las guerras. Sin embargo, el bombardeo "estratégico" de la guerra del Golfo ha sido muy distinto al ideado por el oficial italiano. Si, ha sido "estratégico" porque ha golpeado centros de importancia estratégica, esto es, centrales para la defensa iraquí. Pero, correctamente, los aviones aliados no han castigado la población ni instalaciones civiles indiscriminadamente como quería Douhet para destrozarse la moral combatiente del enemigo. Como se ha dicho antes, incluso la eliminación de los puentes buscaba impedir el reaprovisionamiento de las tropas, no impedir la vida de la sociedad.

Eso sí, la aviación se ha mostrado como una precisa, móvil y flexible artillería, capaz de destrozarse un centro de mando sin afectar los edificios circundantes. Y eso sí que es una lección a tener en cuenta en el futuro. El papel de las nuevas tecnologías en la designación de blancos y en el guiado de la munición.

Como también cabría hacerse una reflexión sobre la necesidad de mantener los aparatos bien cubiertos, activa y pasivamente ■