

EL TRANSPORTE ESTRATÉGICO ANFIBIO: UN ANÁLISIS COMPARADO DEL POTENCIAL NORTEAMERICANO Y EUROPEO EN EL HORIZONTE DE 2010

Josep BAQUÉS QUESADA
Profesor de Ciencia Política
Universidad de Barcelona (UB)

Introducción



N el trabajo que ahora se presenta se han tomado en consideración las aportaciones que tanto Estados Unidos como los distintos países europeos están haciendo en el terreno del transporte anfibio, en particular. Ni que decir tiene que estas capacidades pueden verse completadas por la presencia de otros medios de transporte naval, probablemente de origen civil, que pueden satisfacer sin demasiados problemas algunas necesidades de traslado de personal o de medios logísticos. Sobre todo cuando la zona de operaciones ya está asegurada por las fuerzas propias. Pero en este análisis me he centrado en lo que podríamos definir como el transporte de asalto.

Por ello, los medios reseñados son los medios de que disponen las respectivas marinas de guerra, cuyo rasgo principal es que están dotados de algunas características especiales que los hacen idóneos para proyectar la fuerza embarcada sobre tierra, incluso antes de que existan plenas garantías acerca de la seguridad del área de desembarco. Para ello pueden incluir desde aeronaves hasta diversos tipos de embarcaciones de desembarco, o una combinación de ambos recursos. Debido a sus características, tales buques no necesitan llegar a un muelle de atraque clásico. El asalto puede llevarse a cabo sobre playas no preparadas o, directamente, sobre puntos situados más al interior. También puede actuarse sobre un puerto, pero sin necesidad de exponer a los grandes y vulnerables buques a la acción defensiva que se haya podido improvisar



Castilla, Galicia, Pizarro y H. Cortés. En el centro el portaaviones Príncipe de Asturias.
(Foto: ORP, Armada).

(minas, quizá artillería ligera y media, acciones puntuales de hostigamiento a través de medios sutiles, etc.). Sólo después de que estas zonas estén aseguradas será factible el empleo de otros buques de transporte, más clásicos, para incrementar a conveniencia el contingente militar y los pertrechos que se haya decidido trasladar al teatro de operaciones.

Ahora bien, no debe olvidarse que los buques anfibios, además de estar acondicionados para llevar a cabo operaciones como las reseñadas, también cumplen la función más básica de transporte de tropas o de material militar, en lo que se conoce como desembarco administrativo. Es más, a diferencia de los buques civiles que puedan ser contratados para reforzar dicho transporte, se trata de buques de disponibilidad inmediata. Eso incluye las plataformas, las dotaciones y hasta la predisposición para acudir con presteza al lugar requerido.

Por último, los buques anfibios también constituyen la punta de lanza del transporte estratégico naval del país que disponga de ellos en operaciones de otro perfil, como las de apoyo a la paz (en sus distintas variantes) o las que tienen por finalidad prestar ayuda a los afectados por catástrofes naturales (1). Debido a este cúmulo de circunstancias, entiendo que el celo puesto en la potenciación del transporte anfibio constituye un magnífico indicador (no el

único, pero sin duda el más importante) del potencial de la fuerza aportable desde el mar por cada Estado, o por las organizaciones internacionales en las que aquéllos se integran.

La situación política internacional

En los últimos tiempos varias naciones de nuestro entorno están poniendo gran énfasis en la mejora de la flota anfibia. Algunas ya habían desarrollado este instrumento durante la guerra fría. Es el caso, notoriamente, de los Estados Unidos. El motivo es que entre las hipótesis barajadas existía la posibilidad de tener que reforzar las posiciones europeas en el continente, en caso de conflicto con el Pacto de Varsovia. El traslado por mar es, por definición, más lento que el que pueda desarrollarse por aire. Pero también garantiza una mayor capacidad de transporte, sobre todo cuando pensamos en la posibilidad de hacer lo propio con material pesado en cantidades relevantes (VCI/s, ATP/s y CCM/s, sobre todo). En cambio, los países europeos habían marginado este tipo de construcciones, al tener otras prioridades militares y al reducirse sus agendas de ultramar, al socaire del acelerado proceso de descolonización en marcha (2).

Sin embargo, el final de la guerra fría, la desaparición del enemigo soviético y la consolidación de la descolonización no han significado la decadencia de este tipo de buques. Más bien al contrario. Porque lo cierto es que el nuevo escenario estratégico no sólo sugiere la conveniencia de mantener un núcleo de medios militares de transporte a grandes distancias, sino que, de hecho, podemos comprobar que la actividad de tales fuerzas está siendo, en los últimos tiempos, frenética. ¿Qué ha sucedido?

En primer lugar, que la caída del bloque soviético no ha venido sucedida de la anhelada paz internacional. Desgraciadamente, cabría añadir. Pero las cosas son como son. Efectivamente, estamos ante una situación de inestabilidad internacional, ante una paradójica sensación de desorden mundial, en la que destaca la proliferación de conflictos por doquier. Conflictos que no necesariamente responden a los estándares clásicos de guerra entre Estados. En un número creciente de casos, también aparecen violaciones a gran escala de los derechos humanos e, incluso, el crimen organizado (Kaldor, 2001: 16).

Muchos de ellos están motivados por rencillas que, ciertamente, no son nuevas. Pero quedaron eclipsadas en la época de la guerra fría, mientras que, una vez terminada, salieron a la palestra con especial dramatismo. Conflictos culturales, étnicos, religiosos; Estados prehobbesianos, sin capacidad para imponer el respeto a la ley en su propio interior, quedando a merced de los respectivos «señores de la guerra»; un recrudecimiento del terrorismo islámico, unido a una creciente facilidad para desplegar su acción en cual-

quier parte del mundo, como quedó palmariamente claro el 11-S de 2001. Y todo ello sin olvidar la posibilidad de que la tecnología indispensable para desarrollar armas NBQ, en buena parte otra consecuencia de la guerra fría, pueda llegar a manos de Estados que dicen tener cuentas pendientes, ya sea con sus vecinos, ya con algunas de las principales potencias políticas y económicas.

En segundo lugar, porque esos riesgos de desestabilización adquieren mayor relevancia toda vez que el mundo se ha «hecho pequeño». Como comenta Marcel Merle, los años que siguieron a la Segunda Guerra Mundial vieron el surgimiento de un sistema mundial presidido por un mercado en expansión (a duras penas limitado por el bloque soviético), por la presencia de flujos informativos casi instantáneos, y por la definitiva constatación de que el campo estratégico había sido unificado (Merle, 1992: 482). Ni que decir tiene que esta dinámica no sólo no se detiene con el final de la lógica bipolar, sino que se acelera, de modo ya irreversible. Hoy es más fácil que un suceso que se desarrolla en el Extremo Oriente, o en la península arábiga, o en Venezuela, afecte al resto de sociedades del mundo. Las comunicaciones son más fluidas, y más rápidas; los intereses económicos están más interconectados que nunca.

En tercer lugar, porque las doctrinas militares que, con buen criterio, destacaron la aparición de una nueva era tildada como RMA (Revolución en los Asuntos Militares) pusieron en cambio un énfasis excesivo en la capacidad de las nuevas tecnologías para resolver por sí mismas, y por la vía rápida, cualquier conflicto que se pudiese plantear. En concreto, la excesiva confianza en las armas de precisión, en los bombardeos «quirúrgicos» y en la inteligencia electrónica prometían escenarios de futuro en los que podía empezar a prescindirse del despliegue masivo de tropas en la zona de operaciones. Al respecto, hago mías las palabras de unos oficiales norteamericanos que, ya en 1998 anunciaban, con voz crítica, que «nuestras objeciones no van contra la propia tecnología, sino más bien contra las voces que claman que permitirá la consecución de la victoria por sí misma, batiendo al enemigo a distancia, sin necesidad de ejercer influencia continua y directa sobre el terreno» (Van Riper y Scales, 1998: 119).

Entonces, la respuesta a la pregunta planteada unas líneas más arriba, se deduce de la conjugación de estos tres razonamientos. En efecto, las fuerzas de transporte estratégico naval, y muy en especial las que tienen características anfibas, vienen incrementando su importancia porque se adaptan a pies juntillas a este triple escenario. A un escenario, en definitiva, con mayor número de conflictos, pero con conflictos que aparecen en lugares recónditos del planeta y que, a pesar de eso, ya no pueden ser simplemente ignorados por la sociedad internacional. Y con conflictos que tampoco van a poder ser resueltos, pese al optimismo inicial, a través del mero impacto de las nuevas tecnologías. De hecho, tal y como se indica en un informe cuya finalidad era la propuesta de soluciones operativas en el entorno estratégico de hoy y del futuro próximo, *All this builds a case for having a capable and strategically*

mobile force that can go anywhere and address a full spectrum of operations. Building a rapid-response joint force appears to offer the beginnings of a solution (Matsumura et al., 2002: 17).

Así las cosas, habrá que tomar una decisión política, que no compete a las Fuerzas Armadas, acerca de si es preciso implicarse o no en dichos conflictos. Pero, si se toma una decisión favorable, parece claro que sólo será posible alcanzar un resultado aceptable si se poseen los medios necesarios para transportar al lugar requerido los hombres, armas, municiones, víveres y repuestos indispensables para garantizar la presencia sobre el terreno.

El hecho cierto es que documentos oficiales de diversos países vienen ponderando la conveniencia de reforzar las capacidades de transporte estratégico. Es el caso del último *Quadrennial Defence Review* norteamericano (año 2001); del *Defence White Paper* británico (diciembre de 2003) o de nuestra *Revisión Estratégica de la Defensa* (2002). Pero las capacidades existentes a ambos lados del atlántico son bien diferentes. De ahí el interés por comparar, con pelos y señales, las verdaderas aportaciones norteamericanas y europeas a este fin.

El balance de fuerzas

Los siguientes cuadros muestran las características de todos los buques anfibios que estarán en activo en sus Marinas de Guerra hacia el 2010. Para confeccionarlas he seguido el siguiente criterio: aparecen los buques actualmente en servicio, en construcción e, incluso, aquellos cuya construcción está autorizada. En cambio, no se incluyen los buques que operan exclusivamente como buques de mando (3). Además, se excluyen intencionadamente buques que actualmente están en servicio, pero cuya baja está prevista para antes del 2010 (4). Por lo demás, el tipo de buque más pequeño que se ha integrado en la lista es el LSM. Todos los que no alcancen esos estándares son considerados como costeros y, por ende, inhábiles para el transporte estratégico.

Asimismo, es importante hacer una observación inicial en lo que respecta a un dato relevante, cual es el del transporte de tropas. En todos los casos se ha tomado como referente la capacidad de acomodación de tropas en trayectos largos (como corresponde a la idiosincrasia de un análisis sobre el transporte estratégico). Es evidente que tal capacidad puede ser incrementada en caso de necesidad, en operaciones más cortas, pero con la subsiguiente merma en las condiciones de habitabilidad del buque. Los datos facilitados corresponden a tropas a desembarcar, descontándose la dotación de los buques, el personal de las respectivas unidades aéreas embarcadas y hasta, en su caso, el personal de EM cuya contribución consiste en el apoyo al ejercicio del mando a flote (5).

Tipo Entrada servicio	LHA <i>Tarawa</i> 1976-1980	LHD <i>Wasp</i> 1988-2007	LSD <i>W. Island</i> (6) 1985-1998	LPD <i>S. Antonio</i> 2005-2012 (7)
País Núm. unidades	Estados Unidos 5	Estados Unidos 8	Estados Unidos 12	Estados Unidos 12
Dimensiones Desplazamiento	254,2 x 40,2 m 39.400 Tpc	257 x 42,7 m 40.500 Tpc	185, 6 x 25,6 m 15.900 Tpc	208,5 x 31,9 m 25.000 Tpc
Potencia motor Velocidad	70.000 HP 24 nudos	70.000 HP 23 nudos	33.000 HP 22 nudos	41.600 HP 22 nudos
Transporte tropa	1.900	1.900	400	750
Dique interior (dimensiones y/o capacidad)	81 x 23 m 1 LCAC y 2 LCU o 6 LCM (8)	81 x 15 m 3 LCAC o 6 LCM (8)	134 x 15 m 4 LCAC o 10 LCM (8)	De unos 60 m 2 LCAC o 4 LCM (8)
Aeronaves <i>Spots</i> Capacidad Hangar	6 AV-8, 4 AH-1 9 CH-53 y 12 CH-46 8 <i>spots</i>	6 AV-8, 4 AH-1 9 CH-53 y 12 CH-46 8 <i>spots</i>	<i>Spot</i> para 2 H Sin hangar	<i>Spot</i> 2 CH-53 o hasta 6 AH-1, hangar 1 CH-53 o hasta 3 AH-1

Tipo Entrada servicio	LPD <i>Foudre</i> (8) 1990 y 1998	LSM <i>Batral</i> 1974-1987	LSD <i>Bougainville</i> (9)	LHD <i>Mistral</i> 2005 y 2006
País Núm. unidades	Francia 2	Francia 5	Francia 1	Francia 2
Dimensiones Desplazamiento	168 x 23,5 m 12.000 Tpc	80 x 13 m 2.200 Tpc	113,5 x 17 m 4.800 Tpc	199 x 32 21.300 Tpc
Potencia motor Velocidad	20.800 HP 21 nudos	3.600 HP 15 nudos	4.800 HP 14 nudos	27.000 HP 18,5 nudos
Transporte tropa	410	140	50	450
Dique interior (dimensiones y/o capacidad)	122 x 14 m 2 EDIC (o equivalentes)	No tiene	78 x 10,2 m 1 EDIC (o equivalente)	2 LCAC (o equivalentes)
Aeronaves <i>Spots</i> Capacidad Hangar	<i>Spot</i> para 3 H hangar para 4 H medios	<i>Spot</i> para 1 H ligero. Carece de hangar	<i>Spot</i> para 1 H ligero. Carece de hangar	6 <i>spots</i> 16 H medios (NH-90) en hangar

Tipo Entrada servicio	LPH <i>Ocean</i> 1998	LSM <i>Albion</i> 2003 y 2004	LSL <i>Largs Bay</i> 2004-2008	LPD <i>Rotterdam</i> 1998 y 2007
País Núm. unidades	Reino Unido 1	Reino Unido 2	Reino Unido 4	Holanda 2
Dimensiones Desplazamiento	203 x 36 m 21.700 Tpc	176 x 28,9 m 18.500 Tpc	176 x 26,4 m 16.100 Tpc	166 x 25 (10) 13.800 Tpc
Potencia motor Velocidad	23.900 HP 18 nudos	20.000 HP 18 nudos	16.500 HP 18 nudos	19.500 HP 19 nudos
Transporte tropa	480	300	350	560
Dique interior (dimensiones y/o capacidad)	No tiene	Más de 60 m 4 LCU Mk-10 (o equivalentes)	Más de 40 m 1 LCU Mk-10 (o equivalentes)	59 x 15 m 4 LCM (8) (o equivalentes)
Aeronaves Spots Capacidad Hangar	6 spots Hangar para 15 H	Spot para 2 H medios o 1 pesa- do (CH-47). Carece de hangar	Spot para 2 H medios o 1 pesa- do (CH-47). Carece de hangar	Spot para 2 H medios o 3 lige- ros/hangar para 4 H medios o 6 ligeros

Tipo Entrada servicio	LPH A. <i>Doria</i> 2007	LPD S. <i>Giorgio</i> 1988, 89 y 94	LPD <i>Galicia</i> 1988 y 2000	LHD LL 2008
País Núm. unidades	Italia 1	Italia 3	España 2	España 1
Dimensiones Desplazamiento	236,5 x 39 m 29.000 Tpc	133,3 x 20,5 m 8.000 Tpc	160 x 25 m 13.800 Tpc	230,8 x 32 m 27.000 Tpc
Potencia motor Velocidad	120.000 HP 28 nudos	16.900 HP 21 nudos	24.000 HP 19,5 nudos	48.000 HP 20 nudos
Transporte tropa	320	330	560 (11)	900
Dique interior (dimensiones y/o capacidad)	No tiene	20,5 x 7 m 1 LCM (6)	59 15 m 4 LCM (8) (o equivalentes)	69,3 x 16,8 m 4 LCM (8) (o equivalentes)
Aeronaves Spots Capacidad Hangar	6 spots Hangar para 15 aeronaves (AV-8 y H medios)	4 spots (2 para H medios y 2 para H ligeros)	Spot para 2 H medios o 3 lige- ros/hangar para 4 H medios o 6 ligeros	6 spots hangar para 12 aeronaves (AV-8 y H medios)

Tipo Entrada servicio	LST Jason 1996-2000	LST Sarucabey 1984 y 1985	LST Osmangazi 1994	LPD NAVPOL 2008 ó 2009
País Núm. unidades	Grecia 5	Turquía 2	Turquía 1	Portugal 1
Dimensiones Desplazamiento	116 x 15,3 m 4.900 Tpc	92 x 14 m 2.600 Tpc	105 x 16 m 3.750 Tpc	160 x 25 m 13.800 Tpc
Potencia motor Velocidad	9.500 HP 16 nudos	4.300 HP 14 nudos	8.800 HP 17 nudos	24.000 HP 19,5 nudos
Transporte tropa	310	250 (12)	350	560
Dique interior (dimensiones y/o capacidad)	No tiene	No tiene	No tiene	59 x 15 m 4 LCM (8) (o equivalente)
Aeronaves Spots Capacidad Hangar	Spot para 1 H ligero. Carece de hangar	Spot para 1 H ligero. Carece de hangar	Spot para 1 H ligero. Carece de hangar	Spot para 2 H medios o 3 lige- ros/hangar para 4 H medos o 6 ligeros

(Fuente: elaboración propia).

Con los datos de que disponemos podemos decir que la capacidad de transporte reseñada (13) implica a 72 buques, para un total de 50.720 efectivos; 292 LCM (8) (14) y 534 aeronaves (15). Ése sería un dato válido a nivel OTAN.

Ahora bien, las aportaciones norteamericana y europea son bastante distintas. Curiosamente, esa diferencia se nota más bien poco cuando la comparación se lleva a cabo tomando como referente, simplemente, el número de buques. La cifra prevista en el horizonte de 2010 es de 37 buques norteamericanos y 35 europeos (51,4 por 100 y 48,6 por 100, respectivamente). Si a ello le añadimos la posibilidad de que finalmente salga adelante el proyecto alemán ETrUS (con previsión de tres LPD) (16) y la fabricación del futuro LSL belga (en realidad un LPD, probablemente de cubierta corrida) (17), podemos llegar a la paradoja de que Europa puede estar aportando más buques que los mismísimos Estados Unidos a las capacidades de transporte estratégico de la OTAN. O, si se prefiere, podría argüirse que la capacidad de la UE en esta materia es superior a la estadounidense (o equiparable si descontamos, al menos de momento, la aportación turca).

Pero el objetivo de este análisis es huir, precisamente, de tales reduccionismos. Poseemos otras cifras más relevantes: transporte de tropas, de lanchones de desembarco y de aeronaves embarcadas. Los números demuestran que el cálculo anterior es tan engañoso como un espejismo. Los norteamericanos

estarán en condiciones de aportar 38.500 efectivos, 222 LCM (8) y 427 aeronaves. Los socios europeos, por su parte, 12.220, 70 y 107. Utilizando estos baremos, más realistas, la comparación cambia de signo: los Estados Unidos aportarán, hacia 2010, pese a los esfuerzos desplegados por algunos países europeos a última hora, un 75,9 por 100 de la capacidad de transporte de tropas de asalto anfibio, un 76 por 100 de la de transporte de lanchones y nada menos que un 80 por 100 de la de transporte de aeronaves (18).

La explicación estriba en los distintos tipos de buques que entran en servicio a ambos lados del Atlántico. Cada buque norteamericano, como promedio, transporta tres veces más hombres, medios de desembarco y aeronaves que los europeos. Los tipos de dimensiones y capacidades más reducidas ya han sido eliminados. Así, desde hace más de treinta años no entra en servicio ningún LST en los Estados Unidos (el último en 1972), por no hablar de los LSM, los últimos construidos en plena Segunda Guerra Mundial. A su vez, ya hace 27 años que entró en servicio su primer LHA, un tipo en el que franceses y españoles nos hemos inspirado para concebir los buques de asalto anfibio más importantes de nuestras flotas, y cuya entrada en servicio sólo se producirá avanzada la segunda mitad de esta década.

Otro dato a tener en consideración se refiere a los modelos de buques en servicio. En la tabla correspondiente a los Estados Unidos aparecen hasta cuatro. Pero, notoriamente, los elementos comunes a los tipos *Tarawa* y *Wasp* superan sus diferencias. Por ello, de facto, podría hablarse de sólo tres tipos de buques en servicio. En cambio, en Europa poseemos 14 tipos diferentes: (cuatro franceses; tres británicos; dos italianos; dos turcos; uno español; uno griego y uno hispano-holandés). Lo cual da un promedio de un nuevo diseño para cada 2,5 buques a construir. Todo un lujo, sin duda.

Recientemente, el grupo LeaderSHIP2015 se quejaba amargamente de que la construcción naval europea no había aprendido algunas de las lecciones más básicas de los nuevos tiempos. El informe citado no aporta datos relativos al transporte anfibio, en particular, pero creo que su mensaje es aprovechable en nuestra tesitura: con la actual dispersión de esfuerzos incrementamos los costes de I+D, perdemos la oportunidad de beneficiarnos de las economías de escala en la fase de fabricación, perdemos la oportunidad de que las fuerzas armadas de todos los socios sean más interoperables, perdemos la oportunidad, en fin, de crear un sólido mercado interior, mediante una coordinación de la demanda (LeaderSHIP2015, 2003: 15-16).

El caso español

No quisiera cerrar este análisis sin antes hacer una breve mención a nuestra aportación a este entramado. Por lo pronto, la Armada española se dispone a entrar en la próxima década con sólo tres buques anfibiaos. La cifra más baja

desde 1971. Sin embargo, justo es reconocer que se trata de una aportación cualitativamente importante. De hecho, la capacidad de los tres buques supera a la de los cuatro italianos, a la de los cinco griegos y, por supuesto, a la de cualquier otro país de los analizados, salvo los Estados Unidos, Francia y el Reino Unido. Eso dice mucho a favor de los proyectos elegidos (ya tan sólo LHD y LPD). En particular, el futuro LL es el buque de asalto anfibio de mayor capacidad salvando, por supuesto, los LHA/D norteamericanos.

En este sentido, sólo el *Andrea Doria* italiano y los *Mistral* franceses serán parangonables. Pero debe tenerse en cuenta que el primero de los citados es víctima de un excesivo énfasis en lograr una hibridación perfecta (pero complicada) entre un portaaviones y un buque anfibio. Como consecuencia de ello, acabará siendo un portaaviones discreto y un buque anfibio también discreto. Por lo pronto, su capacidad de transporte de tropas es muy inferior a la del buque español, mientras que ni siquiera posee dique inundable (lo mismo ocurre con el *Ocean* británico, pero con la diferencia de que nunca fue pensado como portaaviones). Eso sí, la capacidad para operar con aeronaves es ligeramente superior, pero no mejora a la de nuestro *Príncipe de Asturias*, por citar un portaaviones ligero de moderadas pretensiones.

En el caso del buque español se ha dejado claro, acertadamente, que su diseño responde a las necesidades de transporte anfibio. Y que estos requisitos no deben resultar penalizados en ningún caso, sin perjuicio de que, además, pueda sustituir al *Príncipe de Asturias* —en momentos puntuales—. Para ello podrá embarcar y atender una UNAEMB reducida, probablemente compuesta por 8-10 *cobras* (AV-8B) y un par de *paqueteras* (SH-3 AEW). Por su lado, el proyecto francés, muy capaz por otro lado, no va a operar con aviones debido a que nuestros vecinos no cuentan con aparatos STOVL y a que dicho buque no va a ser dotado con catapultas. En este sentido, aunque es fruto de la misma claridad de ideas que alumbró al buque español desde su fase de diseño, carece de su flexibilidad operativa.

En cuanto a los LPD *Galicia*, yo diría que constituyen, junto a los *Foudre* franceses y los *San Antonio* norteamericanos, el tipo de buque más equilibrado que se ha construido para las misiones de asalto anfibio. Sus capacidades, sin ir más lejos, son mucho mayores que las de los LPD *San Giorgio*, a pesar de las expectativas que estos últimos levantaron a finales de los años ochenta, con su entrada en servicio (sobre todo al poseer cubierta corrida). A los efectos de este análisis, hay otro dato importante, que merece ser destacado: se trata de un proyecto nacido de la cooperación entre dos aliados (España y Holanda) que sí han sabido asumir la necesidad de ir coordinando sus programas de adquisición, en los términos auspiciados unas líneas más atrás. El proyecto hispano-holandés ha dado pie a cuatro buques (dos por país), a los que habrá que añadir el NAVPOL portugués y, en su caso, los ETrUS germanos. Por sus características (que incluyen un coste de adquisición relativamente bajo), el tipo *Galicia/Rotterdam* podría ser considerado como el caballo de

batalla de las futuras fuerzas desplegables europeas. Y, desde luego, un buen candidato para una ulterior reproducción del tipo, quizá en versiones mejoradas, que alcance a otros países de nuestro entorno.

CITAS

(1) Baste recordar la importante contribución llevada a cabo por nuestro LPD *Galicia* en el caso del huracán Mitch, que asoló Centroamérica en 1998. Transportó más de 2.000 toneladas de ayuda humanitaria a las zonas más dañadas de Honduras, Nicaragua, El Salvador y Guatemala; sus plantas potabilizadoras permitieron entregarles más de 1.200 toneladas de agua. Todo ello trasladando al unísono una UNAEMB de tres helicópteros AB-212, así como efectivos de la BRIMAR y del Regimiento de Ingenieros n.º 11.

(2) El caso de la Marina británica es especialmente significativo. Cuando se produjo el conflicto de las Malvinas su flota anfibia estaba, virtualmente, en proceso de liquidación: los LPH *Albion* y *Bulwark* acababan de ser retirados del servicio (el segundo en 1980) sin sustitución. La misma suerte iban a correr los LPD *Fearless* e *Intrepid*, cuya baja estaba anunciada, precisamente, para 1982 (y también sin sustitución). Nuestro caso había llegado a ser más alarmante. Cuando estalló el conflicto de Ifni, en 1957, no había buques anfibios en la LOBA. Hubo que alquilar dos buques a Francia, el X (ex *Foudre* ex griego *Okeanos*, ex británico *Oceanway*, ex estadounidense *LSD-12*) y el LST-1 (ex *Odet*, ex estadounidense *LST-815*). Fueron devueltos poco después de que se cerraran las hostilidades. Esta situación fue solventada algunos años después con la entrada en servicio de seis buques procedentes del arsenal americano: 1 LPA, 1 LKA, 1 LSD y 3 LST, ya dados de baja por lógicas razones de edad.

(3) Sólo los poseen los norteamericanos. Son cuatro en total: dos LCC *Blue Ridge* y *Mount Whitney*, inicialmente construidos para esta misión, y dos antiguos LPD transformados, *Coronado* y *La Salle*.

(4) Significativamente, los LSD *Anchorage* (cinco buques) y LPD *Austin* norteamericanos (11); los dos LSD *Ouragan* franceses; los dos LPD *Fearless* y los cinco LSL *Sir* británicos; los dos LST *Newport* españoles, los dos LST *T Parish* turcos y los tres LSM *Polnochny* (uno polaco y dos búlgaros). En cambio, se mantiene la cifra de cinco *Tarawa* cuando algunas fuentes apuntan que la entrada en servicio del octavo *Wasp* podría implicar la retirada del servicio del primer LHA. Sin embargo, el hecho de que los *Austin* y *Anchorage* sean más veteranos, unido a que los 12 *San Antonio* van a tener que sustituir a 16 buques, con la consiguiente pérdida de capacidad de transporte, me ha forzado a la prudencia en este punto. Por último, es posible que la Armada turca se haga, precisamente, con algún buque de segunda mano, de los aquí relacionados, para sustituir a sus dos *T. Parish*. En los últimos tiempos ha recibido seis fragatas de segunda mano del tipo francés *A-69* (corbetas, en realidad), por lo que no hay que descartar que se trate de un *Ouragan*. Pero ante el carácter meramente especulativo de este dato, he optado por no repescar ninguno de dichos buques.

(5) Los datos ofrecidos incluyen un redondeo a la decena inmediatamente inferior de la cifra de transporte. Por ejemplo, en el caso de nuestro LPD *Galicia* el cálculo que me lleva a la cifra de 560 es: 543 de la fuerza de desembarco y 18 del GNP: total 561, redondeo 560.

(6) El subtipo *Harpers Ferry* incluye a cuatro de estas doce unidades (las últimas en entrar en servicio, entre 1995 y 1998). Sus rasgos diferenciales son un dique más corto (de 67x15 m y capacidad para dos LCAC o cuatro LCM(8)) y una mayor capacidad de carga, que incrementa su desplazamiento a pc hasta las 16.700 toneladas.

(7) Hasta que la serie esté completada se mantendrán en servicio los *Austin* que sean precisos para mantener un mínimo de una docena de LPD en servicio.

(8) Oficialmente catalogado por la Marine Nationale como BTC, equivalente al tipo LSD.

(9) Actualmente es operado como buque de apoyo logístico en los territorios franceses de Oceanía. Se incluye aquí atendiendo a algunas de sus prestaciones, como su extenso dique inundable.

(10) El segundo buque de la serie, actualmente en construcción, será algo más grande: 176 m de eslora por 29 m de manga. Eso supone que el desplazamiento también se incrementa, concretamente hasta las 15.500 Tpc.

(11) 420 el segundo buque de la serie (*Castilla*) al estar adaptado como buque de mando.

(12) Los datos que facilita la Armada turca aparecen indudablemente inflados. Sin duda han seguido el criterio de capacidad máxima durante cortos periodos de tiempo, descartado en este análisis. Por ello, he efectuado una corrección a la baja de los mismos.

(13) Se emplea este referente para llevar a cabo los cálculos correspondientes. La capacidad real de

transporte, en un momento determinado, es inferior, debido a que algunos de los buques reseñados estarán empeñados en tareas de mantenimiento.

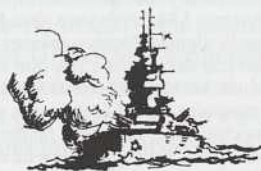
(14) Aunque se trata de un tipo en desuso en la Marina norteamericana, aquí se emplea como unidad de medida, para así hacer más visible la comparación entre el potencial norte-americano y el europeo. Éste es el motivo que me ha hecho añadir la cifra de LCM(8) transportables en la ficha de los buques norteamericanos. Pero debe tenerse en cuenta que suelen operar con un número menor de los más capaces LCAC.

(15) Cálculo realizado en función de las capacidades de hangar y de la operación de tales aeronaves desde los buques. Lógicamente, la cifra sería superior si se considerara la posibilidad de abarrotar las cubiertas de vuelo con la mirada puesta en el mero traslado de aeronaves a la zona de operaciones.

(16) No se han añadido a las tablas por cuanto en unas recientes declaraciones (sept. 2003) el vicealmirante Lutz Feldt, actual inspector general de la Marina de guerra alemana, ha reconocido que no existe financiación para este proyecto. En mi opinión esa financiación llegará, toda vez que ya se ha reducido de doce a cinco el número de corbetas *K130* a construir, precisamente para hacerles un hueco a los anfibios. Lo que ya es más discutible es el plazo de entrega de los nuevos buques: el tiempo que suele pasar desde el inicio de una construcción de esta envergadura hasta la entrada en servicio no suele ser inferior a los cuatro años, y puede ser algo superior en el del prototipo.

(17) Como en el caso alemán, existen problemas financieros. En este caso, el concurso público que tenía que servir para elegir el proyecto más acorde con las necesidades belgas ha sido declarado desierto debido a que las propuestas recibidas (incluyendo una de Izar) extrapolaban sus posibilidades económicas.

(18) Si añadiésemos una variable cualitativa, el dato sería más espectacular, si cabe, ya que para entonces los norteamericanos emplearán el binomio LCAC/V-22 para dotar de movilidad a sus tropas, mientras que en Europa seguiremos anclados en los actuales modelos de helicópteros (más el también convencional NH90) y en los lanchones de siempre (quizá algo más veloces, como nuestros LCM-1E).



BIBLIOGRAFÍA

- Defence White Paper (2003). Ministerio de Defensa británico.
- KALDOR, Mary (2001-1999): *Las nuevas guerras. Violencia organizada en la era global*. Tusquets Editores, Barcelona.
- LeaderSHIP2015 (2003). «Definir el futuro de la industria europea de la construcción naval y la reparación de buques-Competitividad a través de la excelencia». Bruselas (informe presentado a la Comisión Europa).
- MATSUMURA, John; STEEB, Randall; GORDON, John, y STEINBERG, Paul (2002): *Preparing for Future Warfare with Advanced Technologies*. RAND Arroyo Center.
- MERLE, Marcel (1992): *Sociología de las relaciones internacionales*. Alianza Editorial, Madrid.
- Quadrennial Defence Review (2001). Departamento de Defensa de los Estados Unidos.
- Revisión Estratégica de la Defensa (2002). Ministerio de Defensa.
- VAN RIPER, Paul, y SCALES, Robert H. (1997): *La guerra en el siglo XXI*, en Boletín de Información del CESEDEN, n.º 252, pp. 113-122.