

TEMAS PROFESIONALES



GUERRA ANFIBIA. LA ARMADA ANTE LA MANIOBRA OPERACIONAL

Introducción



lo largo de los últimos años hemos asistido al nacimiento y desarrollo, por parte de la Armada de los Estados Unidos, de un nuevo concepto de empleo de la fuerza que pone un énfasis especial en las operaciones en la zona litoral y potencia en grado sumo las operaciones anfibas.

Está claro que me estoy refiriendo a la Maniobra Operacional desde la Mar (OMFTS) derivada del concepto *Forward... From the Sea* (FFTS).

En el ya dilatado acontecer de nuestra vida profesional nos hemos ido acostumbrando a asumir como algo natural la adopción de las doctrinas militares desarrolladas y en uso por las superpotencias sin que su bondad sea mínimamente cuestionada. En un artículo titulado *La tecnología y los medios*, publicado el pasado mes de diciembre en el Boletín de la EIM, el coronel de Infantería de Marina en la reserva don José Gil Gundín hace la siguiente reflexión crítica al respecto:

«No parece razonable aceptar tácticas, procedimientos o métodos innovadores como si fuesen de inmediata aplicación en base simplemente a que, teórica o realmente, la tecnología permite disponer de los medios necesarios para abordarlos. Una vez aceptados, se emplean, en el plano teórico o como supuestos objetivos a alcanzar, sin tener en cuenta si los medios son viables, en plazos razonables, o incluso si son apropiados a las condiciones concretas o recursos disponibles.

Sí parece, no sólo razonable sino exigible, aceptar innovaciones tecnológicas para incrementar la potencia de combate de la fuerza anfibia cuando son necesarias y económicamente posibles.»

Tal podría ser el caso que nos ocupa, ya que la adecuada puesta en práctica de la OMFTS requiere del concurso de un conjunto muy concreto de medios, cuya disponibilidad es, como mínimo, cuestionable. Bajo estas circunstancias, si el coste imposibilita la adquisición de los medios, la practicabilidad del concepto se verá comprometida y la adopción de la doctrina no podrá realizarse de forma automática.

En consecuencia, es necesario realizar un estudio minucioso de las características y circunstancias de esos medios posibilitantes para tratar de encontrar una solución asumible por las naciones de tipo medio. No se trata pues de validar aquí y ahora la bondad de una doctrina, sino de comprobar si su ejecución es factible para las armadas de aquellas naciones, y desarrollar, en su caso, un concepto de empleo de la fuerza derivado de la OMFTS.

Rasgos distintivos de la OMFTS

La maniobra operacional desde la mar y sus modelos de maniobra asociados, *Over The Horizon*, *Ship To Shore Maneuver*, *Ship To Objective Maneuver* y *Sea Dragon*, tienen en líneas generales como meta, según afirman sus propios mentores, el rápido logro de un objetivo operacional en tierra utilizando la mar como espacio de maniobra y explotando al máximo las aportaciones de las nuevas tecnologías.

Mucho es lo que en la actualidad se está escribiendo sobre la OMFTS y sus características más notables, pero es interesante resaltar que casi todo proviene de los *marines*, por lo que en general se trata de visiones parciales y subjetivas, aunque creo que en ningún modo interesadas. En pocas palabras, se podría afirmar que es «su guerra» y como tal la tratan, analizan y evalúan. Es por ello por lo que aquí intento plasmar una visión personal acerca de los rasgos más significativos de la Maniobra Operacional desde la Mar, tal y como la ha concebido la Armada de los Estados Unidos y sin entrar en consideraciones acerca de lo que la doctrina militar española entiende al efecto.

Desde mi punto de vista, la OMFTS es, en líneas generales, la aplicación directa de la guerra de maniobra a la operación anfibia, que emerge como consecuencia casi inmediata del «despertar» de los pensadores militares americanos a este tipo de guerra. Sus características más notables son las siguientes:

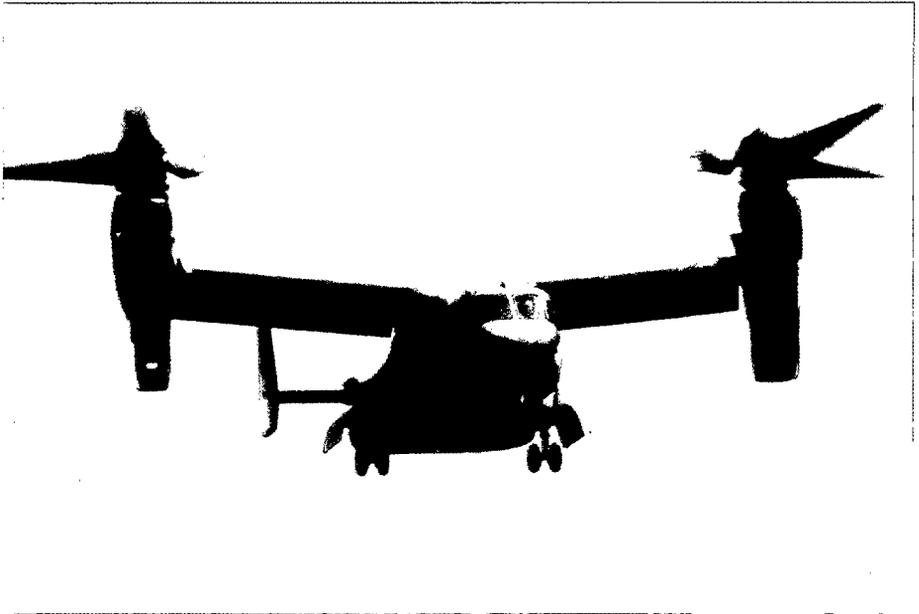
- Lanzamiento del desembarco lejos de la costa para lograr, entre otros objetivos, las sorpresas operacional y táctica.
- Penetración profunda en tierra a través de las zonas más desguarnecidas del despliegue enemigo y mediante el empleo exhaustivo del envolvimiento vertical.
- Acción inicial encaminada directamente al cumplimiento de la misión. Caso de ser posible ataque directo del objetivo FAO sin acciones intermedias.
- Máxima explotación de todos los recursos disponibles directamente desde la mar.
- Potenciación de la rapidez y movilidad, tanto en la mar como en tierra.
- La recuperación de la Fuerza debe mantenerse como una posibilidad permanente.

Es curioso comprobar que estas características diseñan de forma fiel y casi total lo que algunos países han buscado y defendido como doctrina anfibia moderna, eficaz y posible. Pero quienes marcan la pauta en guerra anfibia son los EE. UU y para ellos, y en consecuencia para la doctrina anfibia oficial a nivel internacional, el cambio puede considerarse trascendental. Se ha roto con una concepción de la operación anfibia mantenida casi inalterable durante más de cincuenta años, el ataque frontal a la playa concebido como el ataque a una posición fuertemente organizada, secuela indudable de la campaña del Pacífico de la segunda guerra mundial.

Estudio de los medios necesarios

La ejecución de esta maniobra pasa por la disponibilidad en el Área Operativa Anfibia (AOA) de suficientes medios de unas características muy especiales: elevadas rapidez, flexibilidad y autonomía, y excelente movilidad tanto en mar como en tierra, sin limitaciones en el paso de la línea de costa. Estos medios, algunos de ellos de reciente disponibilidad, son los siguientes:

- El avión de transporte de despegue vertical (MV-22).
- El vehículo anfibia de alta velocidad (AAAV).
- El vehículo de colchón de aire (LCAC).
- El helicóptero medio y pesado.



MV-22 *Osprey*. Profundidad y rapidez para la OMFTS.

Además de éstos existen otros no específicos de desembarco y movilidad, tales como GPS, Sistemas de Mando y Control, Sistemas Electrónicos de Adquisición de Información, etc, que aunque importantes no influyen en el estudio que estamos realizando y no se toman en consideración.

Las distintas características de estos medios enmarcan su empleo prioritario que, en mi opinión, será muy probablemente el siguiente:

- El MV-22 y AAV serán los medios principales para los movimientos tácticos y buque tierra ejecutados en profundidad.
- El LCAC será el medio prioritario para el apoyo logístico y para el MBC del material pesado.
- Los helicópteros de todos los tipos serán medios complementarios de los anteriores.

Los LCACs y MV-22s no sólo son muy caros, sino también frágiles, ruidosos y sobre todo voluminosos; no todos los buques anfibios son capaces de transportarlos y, por añadidura, precisan y ocupan mucho espacio, que a bordo es escaso y vital para otros cometidos.

Así, el MV-22 precisa para operar de una plataforma espaciosa, lo que restringe su empleo en la mar a buques de gran porte, tipo portaaviones. En

contrapartida aporta sobre el helicóptero la ventaja de su velocidad, capacidad de carga y autonomía.

El LCAC, por su parte, requiere para su traslado al AOA del concurso de buques con un espacioso dique, similar en tamaño al utilizado por cuatro LCM-8. Si, en un análisis rápido, tenemos en cuenta que un dique grande implica un buque grande, el resultado final es similar al obtenido con el LPD *Galicia*, que con sus 12.000 ton sólo puede transportar un LCAC, que a su vez sólo puede desembarcar un carro de combate. Es de resaltar que no se está aquí cuestionando la capacidad del LPD, sino precisamente los problemas que plantea el LCAC para su utilización. No obstante, caso de considerarse que el concurso del LCAC fuera imprescindible, siempre cabría la posibilidad de considerar la construcción de un buque específico que transportase al menos cuatro LCACs, aunque quizá sólo fuera eso.

Los AAVs y los helos no tienen unos requerimientos especiales añadidos que los hagan más caros que su estricto precio, que ya es por sí solo bastante elevado.

En nuestro caso no parece pues exagerado el calificar como muy remota la posibilidad de que la Armada disponga de MV-22s y LCACs, y difícil, aunque no imposible, la de AAVs.



LCAC. El MBC del material pesado es su aportación.

Análisis de los medios en apoyo del concepto de Empleo

Es indudable que los medios señalados y el nuevo concepto de Empleo están destinados a marcar una nueva era en las operaciones anfibas sin que la puesta en práctica y futuro desarrollo del mismo plantee dificultad alguna a las superpotencias. Las naciones de tipo medio, por el contrario, se encuentran con problemas para ejecutarlo, al no tener garantizada por razones económicas la disponibilidad de los medios posibilitantes. A mayor abundamiento, podría matizarse que la principal dificultad no reside en los medios mismos, sino en los requerimientos añadidos que precisan para poder ser empleados o estar disponibles en el AOA.

Veamos pues qué aporta cada medio a la practicabilidad de la doctrina.

La falta de disponibilidad de los MV-22s no representa en mi opinión un problema de gran envergadura. Su carencia simplemente reduciría la profundidad de la zona de litoral accesible, que no podría alcanzar las 200 millas previstas, y la distancia de lanzamiento del desembarco, que no podría llegar a las 25/50 millas.

La carencia del LCAC por su parte influiría decisivamente en el apoyo logístico y sobre todo en el MBC del material pesado. Como solución rápida al problema podría asaltarnos la idea de, en similitud con otras infanterías de Marina aliadas, suprimir el material pesado y eliminar así la necesidad de un medio para ponerlo en tierra. Esta opción a favor de una fuerza ligera, que más de una vez hemos visto planteada, y en apariencia tan elemental y sencilla, es en mi opinión consustancial con la necesidad misma del cuerpo, lo que plantea un problema de mucha mayor trascendencia que no es el momento de acometer. No obstante, se podría argumentar que una característica básica distintiva de la Infantería de Marina como fuerza expedicionaria es su elevada capacidad, de combate proporcionada por su material pesado. Esta capacidad, unida a la presencia avanzada y a la distancia de proyección, sólo condicionada a la existencia de un mar próximo, es lo que hace diferente e insustituible a la Infantería de Marina.



AAAV. Facilita tanto la OMFTS como la MOAOL.



ERLA (AV). La alternativa asequible y rentable.

La alternativa al LCAC sería una embarcación rápida pesada de asfalto de alta velocidad ERPA(AV), de características similares a la LCM-8 y velocidad superior a 25 nudos, complementada con otra ligera muy rápida ERLA(AV). Esta alternativa cubre las necesidades en un nivel aceptable, es comparativamente muy barata y, por añadidura, de fácil mantenimiento. Algunos países están adoptando como solución el LCAC ligero, que en mi opinión no aporta ninguna ventaja decisiva sobre las embarcaciones ligeras si exceptuamos el poder obviar la línea de costa, pero a base de un coste excesivo.

El caso de los vehículos anfibios de alta velocidad es sustancialmente distinto a los dos anteriores. La disponibilidad de AAV, por si sola o en combinación con helicópteros, permitiría mantener una capacidad de lanzamiento del desembarco a distancia aceptable, no suponiendo mayor problema el proyectar una fuerza sobre tierra manteniendo la FN a una distancia aproximada de 15 millas. Su carencia magnificaría el problema y obligaría a cambios sustanciales en la forma de actuar. El único medio alternativo posible, el AAV, es tan lento y torpe en el agua que obliga a utilizar zonas de lanzamiento cerca de costa, teniendo los buques capaces de transportarlos que penetrar hasta ellas con el subsiguiente peligro de ser batidos por armas ligeras de largo alcance y elevada letalidad.

Un nuevo concepto de Maniobra Operacional

La conclusión más significativa del análisis realizado en el apartado anterior es que la falta de alguno de estos medios en absoluto condiciona la aplica-

ción de la filosofía de la OMFTS en sus aspectos esenciales de combate en tierra, guerra de maniobra y maniobra naval. Las únicas limitaciones aparecen en aspectos importantes pero no sustanciales, tales como la profundidad de la zona de litoral accesible, la distancia de lanzamiento del desembarco, e incluso la accesibilidad directa al objetivo, lo que está íntimamente relacionado con la obtención previa de una situación táctica favorable materializada en este caso por la sorpresa operacional, que no podrá garantizarse, y el empleo de las reservas locales enemigas que no será posible limitar adecuadamente. Pero en cualquier caso la filosofía es totalmente compatible con una limitación en la ventaja a alcanzar con esa situación táctica favorable, que deberá reducirse a:

- Asegurar la sorpresa táctica, sin argumentar nada sobre la operacional, aunque sin descartarla.
- Dificultar e incluso impedir el empleo de las reservas estratégicas enemigas.

Lo sustancial de este nuevo planteamiento es que los requerimientos fijados son alcanzables, situando la fuerza a distancias de costa mucho menores de las consideradas hasta ahora; unas doce millas serían suficientes para mantenerla a resguardo de las vistas y de algunas acciones enemigas. Esta nueva situación permite acercar la línea de partida a la costa, lo que unido a una limitación en la profundidad de la zona litoral accesible a asumir elimina la necesidad ineludible de disponer de MV-22s y LCACs. Es decir, se obtiene un concepto de empleo de la fuerza similar a la OMFTS sin elevar en demasía los costes, haciendo así viable para la Armada el disponer de una fuerza de intervención moderna, adecuada y eficaz.

A estas alturas y bajo esta situación, no es fácil afirmar si estamos o no bajo el ámbito de la Maniobra Operacional. Si nos atenemos a lo que sus mentores, los infantes de Marina de los EE. UU. entienden por OMFTS y a los conceptos de maniobra asociados que han diseñado, parece claro que el nuevo concepto aquí planteado cae fuera. Si consideramos exclusivamente lo que su nombre indica, Maniobra Operacional realizada desde la mar, también parece claro que está dentro. En cualquier caso podemos afirmar que nos encontramos ante una OMFTS limitada en ámbito, medios y posibilidades que muy bien podría llamarse Maniobra Operacional Anfibia de Objetivo Limitado (MOAOL).

A pesar de todo y aun manteniendo el concepto de empleo inalterable, los tipos o conceptos de maniobra asociados (OTH, STOM, etc.) no son totalmente aplicables, por lo que es necesario desarrollar unos nuevos adecuados al MOAOL.

Estos conceptos de maniobra vienen marcados por la disponibilidad de medios de alta velocidad que aseguren la ejecución dentro de los límites de los dos modelos extremos que se fijan a continuación. Ello no coarta la libertad del CFD para elegir la maniobra que mejor se adapte a la situación táctica,

estando el grado de libertad de elección en correspondencia con la cantidad y calidad de los medios.

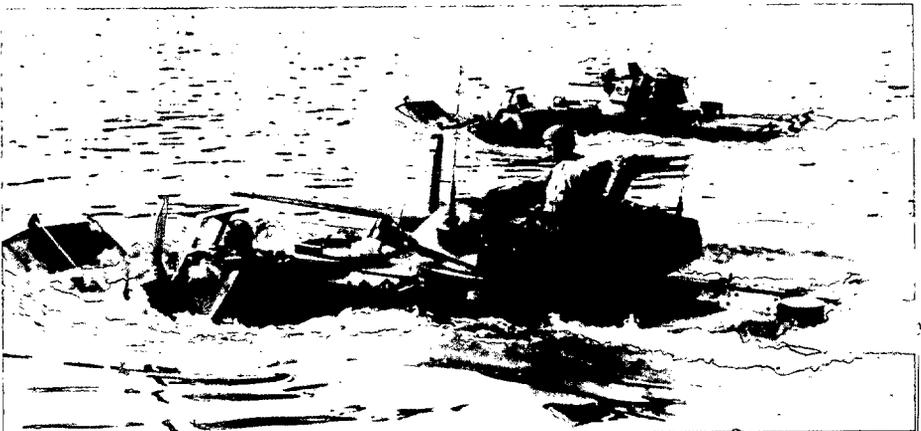
La disponibilidad de AAV, y como complemento de ERPA(AV), permite mantener el concepto de maniobra básico casi inalterable, actuando de la siguiente forma:

- Lanzamiento del desembarco desde unas 12/15 millas mediante AAV, ERPA(AV) y helos con progresión profunda multidireccional.
- Constitución en tierra y en profundidad de una fuerza mecanizada que cierre sobre el objetivo en coordinación con un ataque helitransportado.
- Limpieza de la ZRT asignada, caso necesario.
- Recuperación de la fuerza.

La elevada movilidad en mar y en tierra proporcionada por estos medios permitiría un empleo gradual de la fuerza de acuerdo con la situación táctica, aumentándola rápidamente en concordancia con el curso de la operación, y recuperándola fácilmente a bordo en el mismo momento en que no se considerara necesaria.

La carencia de los medios anteriores de alta velocidad multiplicaría la importancia de su medio alternativo por excelencia, el vehículo anfíbio (AAV), cuyas limitaciones en navegabilidad, de todos conocidas, obligarían a modificar sustancialmente la maniobra, para:

- Acercar los LPDs a la costa para lanzar el grueso del desembarco a distancia reducida.
- Insertar previamente una fuerza de cobertura para dar seguridad a la acción anterior.



VC1. La mar, un reto.

La capacidad de despliegue de la fuerza y su movilidad en la mar son en este caso muy limitadas, lo que ralentiza la fase inicial de la maniobra y obliga a potenciar la movilidad en tierra y la capacidad de combate de las tropas, lo que hace imprescindible disponer de un vehículo de combate de elevadas prestaciones y con una mínima movilidad en la mar.

En el primer caso, la duración total del desembarco sería muy reducida, con un tránsito buque-costa menor de media hora. En el segundo, por el contrario, la duración total sobrepasaría bastante de una hora, ya que el desembarco del grueso no podría iniciarse hasta una media hora después de que la fuerza de cobertura alcance la playa.

En ambos casos considerados, al igual que sucede con la OMFTS, sería necesario complementar la acción con una excelente información previa y un exacto control de la situación, mediante:

- Un masivo empleo de fuerzas especiales infiltradas.
- Medios electrónicos y físicos para obtener inteligencia (UAVs).
- Sistemas de mando y control.

La posibilidad de disfrutar de esta capacidad anfibia sólo depende de nosotros, ya que no es cara en demasía, pero no debemos olvidar que esta posible realidad puede quedarse en utopía si no disponemos de forma simultánea en el tiempo y en el espacio de:

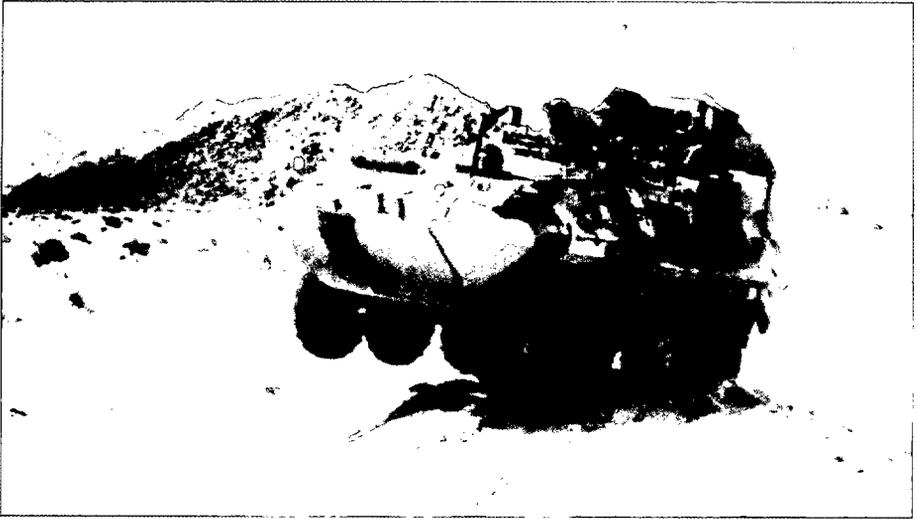
- Los medios adecuados antes citados en número suficiente.
- Buques anfibios tipo LPD, cuya flexibilidad permite readaptar el desembarco rápidamente.
- El apoyo aéreo potente, eficaz e inmediato proporcionado por una fuerza aeronaval.

Es de singular importancia el señalar en este momento que el Plan E-01 (A)/IM ya aporta las bases doctrinales y materiales para la FD del futuro, que con pequeñas modificaciones y adaptaciones, que no varían la filosofía de empleo, nos permitirían disponer de una fuerza anfibia muy eficaz.

Conclusiones

Es sobradamente conocido que las FAS son caras, pero en aras de la verdad es necesario añadir además que ninguna lo es tanto como aquella que cuando se la necesita no está en condiciones de ser empleada. Esa fuerza más que cara es inútil.

No obstante, es obligado resaltar que una fuerza anfibia moderna y eficaz puede ser barata comparada con los resultados que de ella es posible obtener.



Vehículo de combate de Infantería (VCI). Movilidad y capacidad de combate.

En tal sentido, Liddell Hart afirmaba que «proporciona efectos favorablemente desproporcionados a la fuerza empleada».

La actual estrategia internacional viene asignando desde hace ya algunos años una importancia creciente a las fuerzas de intervención anfibia. Esta importancia se ha visto resaltada en el nuevo concepto de empleo que la Marina estadounidense hace de sus fuerzas anfibia.

La Armada no puede permanecer ajena a estas tendencias, pues el lugar que deja será ineludiblemente ocupado por otro que intentará obtener un beneficio añadido de la situación. El problema es, en mi opinión, más de convicción y voluntad que económico; nunca, como en este caso, el querer es sinónimo de poder.

En cualquier caso y por si ello ayuda de alguna manera a clarificar «el problema anfibio», es obligado resaltar las conclusiones más significativas aportadas por los razonamientos precedentes, que en mi opinión son las siguientes:

- La filosofía básica de la OMFTS es asumible por las potencias medias. Su adecuada puesta en práctica requiere del concurso de un conjunto de medios de elevada movilidad a base de LCACs, MV-22s y AAVs. Sin embargo, estos medios no deben considerarse imprescindibles y pueden ser sustituidos por otros menos onerosos, aunque ello exija en contrapartida asumir algunas limitaciones.
- El nuevo concepto de empleo conocido como OMFTS es de factible y deseable aplicación en la fuerza anfibia española. La Armada puede

- mantener una adecuada capacidad anfibia seleccionando el conjunto equilibrado de medios que mejor se adapte a sus necesidades operacionales y posibilidades económicas.
- La creación y mantenimiento de una fuerza anfibia eficaz no es cara en demasía, incluso para un país de nivel medio como el nuestro. En este sentido, es de destacar que el actual Plan E-01(A)/IM ya camina en esta dirección y pone las bases para lograrlo en lo que a la FD se refiere.

Rafael BAENA SOLLA

