



PROYECCIÓN DEL PODER NAVAL EN EL COMBATE URBANO LITORAL

Josep BAQUÉS QUESADA
Grupo de Estudios de Seguridad Internacional (GESI)
Profesor de la Universidad de Barcelona

¿Desembarcos en zona urbana?



AS operaciones anfibas tienen mucha historia. Hace 3.200 años los griegos atacaron Troya, estableciendo para ello una cabeza de playa. En el siglo v a. de C., los persas embistieron contra los atenienses, buscando avanzar hacia la vecina capital desde las playas de Maratón. Pocos años después, los atenienses hicieron lo propio en las playas de Siracusa, afrontando el sitio de la por entonces ciudad más importante de Sicilia. En los dos últimos casos, con derrota de los invasores (Ishizu, 2014: 139-140). Nótese que la palabra más repetida es «playa». Desde entonces, se han sucedido las operaciones anfibas, más o menos exitosas, que en general evitan que la zona de desembarco sea urbana.

Claro que, aun con esa precaución, estas operaciones suelen ser abordadas con escepticismo por líderes políticos y mandos militares tras el resultado de severas derrotas (Dardanelos), pero también de victorias muy onerosas (los desembarcos de los Estados Unidos en el Pacífico en la Segunda Guerra Mundial), sin perjuicio de considerar la gran importancia estratégica de esos triunfos (Bettwy, 2015: 2-3), pregonándose, incluso, la muerte prematura de este tipo de operaciones (Garnier, 2014: 40). Sin embargo, la historia se empeña en demostrar que somos malos profetas; véase, por ejemplo, el caso de las Malvinas en 1982. Lo que sí se mantuvo hasta bien entrado el siglo XXI es que esta proyección de fuerzas no debía proyectarse sobre núcleos altamente urbanizados. No en vano, en la Segunda Guerra Mundial, Washington prefirió lanzar dos bombas atómicas antes que tener que enfrentarse a la eventualidad de un asalto anfibio a gran escala en el territorio metropolitano japonés.

Contribuye a ello ese viejo aprendizaje, tatuado a sangre y fuego en la piel de muchos marineros, de no atacar desde el mar posiciones en las que presumiblemente se concentran fuerzas enemigas dotadas de artillería de costa —la A2/AD del pasado—, a lo que en nuestros días cabe añadir la panoplia, cada vez más generosa, de nuevos medios de denegación de área. De hecho, algunos de nuestros héroes más preciados forjaron su leyenda soslayando ese axioma, como Méndez Núñez en El Callao. El episodio protagonizado al mando de la *Numancia* fue un bombardeo naval, no una operación anfibia, que es el tipo de guerra litoral que nos ocupa en este artículo. Pero los problemas que afronta una flota anfibia que aproa a zonas urbanas son similares, añadiendo, *mutatis mutandi*, la tecnología de cada época. En este trabajo también deberemos recordar a otro precursor, Blas de Lezo, para captar vívidamente los sinsabores de las fuerzas —propias y ajenas— cuando el combate se libra en tierra firme. Por cierto, el asalto a Cartagena de Indias también fue un éxito... para los defensores de la plaza.

Sin embargo, algo está cambiando. Los Estados Unidos conceden una importancia creciente a esa fruta prohibida por mor de las circunstancias. Y es que entre los derechos de uno no está elegir contra quién y dónde hay que combatir. Así que en el entorno de la US Navy y el US Marine Corps (USMC) razonan en los términos a los que nos aboca la realidad que todo lo envuelve, y que seguirá haciéndolo de manera cada vez más asfixiante en los próximos lustros. Basta con tomar buena nota, sin mirar hacia otro lado, de las tendencias geopolíticas a escala global que constituyen el punto de partida de este análisis. A saber:

- *Crecimiento de la población mundial.* Asistimos a un crecimiento demográfico sin parangón en la historia de la humanidad. Ampliando el *zoom*, vemos que los déficits demográficos de las sociedades occidentales no son la regla, sino la excepción, ya que a nivel global de los 2.500 millones de almas de 1950 se pasó a 6.000 millones en 2000,

- que en el año 2050 serán unos 10.000 millones (1). Pero ese dato, aunque espectacular, no es tan relevante a los efectos de este artículo como las tres tendencias que siguen.
- *Urbanización*. Ese crecimiento no se distribuye homogéneamente, sino que se concentra en grandes urbes. En 2008, por vez primera, más del 50 por 100 de la población mundial vivía en ciudades, y esta cifra alcanzará los 2/3 en 2050 (Konaev, 2019: 10, 18) (2). La población se desplaza en busca de nuevas oportunidades y de buenos sueldos, así como de mejores opciones educativas y sanitarias para sus familias, abandonando las zonas rurales. Pero la gran cantidad de personas que tiene esa idea al mismo tiempo acaba truncando muchos de estos sueños, generando otros problemas, que se traducen en periferias insalubres y barrios marginales. Este dato, cualitativo, es importante para nuestro objeto de estudio.
 - *Litoralización*. La aparición de nuevas urbes o el crecimiento de las añejas tampoco se produce aleatoriamente. Hay un patrón: las ciudades que más crecen están en la costa o muy cerca de ella. El mar sigue siendo el medio por el que discurre la inmensa mayoría de mercancías a escala global (más del 80 por 100), mientras los grandes puertos han incrementado sus capacidades y, con ellas, su efecto llamada. Hoy, el 95 por 100 de la población mundial ya vive a menos de 600 millas de la costa, aunque quizá sea más locuaz recordar que el 60 por 100 de las áreas urbanizadas del mundo se ubican a menos de 60 millas del mar (Vego, 2015: 31). Cada vez más, las megaciudades alejadas del litoral serán la excepción.
 - *Conectividad*. Los medios de transporte y las comunicaciones han mejorado mucho en pocas décadas, así como su fluidez y su velocidad. Nuestras sociedades operan en red y (casi) cualquiera está informado (incluso en tiempo real) de las oportunidades, de las rutas o de las circunstancias que favorecen o inhiben los respectivos movimientos. Internet es un canal de información, o desinformación, generador de dinámicas de paz, o de inestabilidad, incluso lejos de las propias fronteras (Echevarría, 2005: 10). Así que este factor opera como catalizador de los otros tres, multiplicando su impacto.

Lo litoral en clave militar

El espacio litoral no se refiere solo a la primera línea de costa, sino a la franja de tierra ubicada a una distancia tal que puede ser alcanzada desde las

(1) <https://www.un.org/es/sections/issues-depth/population/index.html>.

(2) La mayoría de esas grandes urbes estarán en África y Asia. Esos continentes serán responsables del 90 por 100 del crecimiento urbano a escala global en los próximos lustros.

plataformas navales al uso, así como a la franja de mar que puede ser defendida con los medios basados en tierra. Ese es el criterio empleado, por ejemplo, en la *Naval Doctrine Publication, Naval Warfare*. Se trata, por ende, de un espacio mixto, en parte marítimo (*seaward*, en terminología anglosajona) y en parte terrestre (*landward*), que cubre unas distancias variables (cada vez más grandes) en función de la evolución de las tecnologías al uso.

Escenarios que pueden dar pie a un combate urbano litoral (ULW)

Los motivos por los cuales pueden darse proyecciones del poder naval en el litoral son diversos. Tendrán que ver con operaciones de apoyo a la población civil o bien con operaciones de combate propiamente dichas, no siendo infrecuente que se produzca una transición relativamente rápida entre ambos extremos. El listado presentado en las siguientes líneas no es exhaustivo, pero sí significativo:

- Operaciones humanitarias motivadas por catástrofes naturales.
- Tareas de asistencia a fuerzas policiales o militares locales de aliados que así lo requieran.
- Misiones de *peace-keeping* o de *peace-enforcement*, incluyendo, en su caso, evacuación masiva de civiles de escenarios hostiles (NEO).
- Disputas relativas al control de la ZEE, cuando eso implica a islas o archipiélagos o cuando la reivindicación parte de la disputa acerca de porciones de costa.
- Golpes de mano puntuales contra objetivos de alto valor estratégico.
- Operaciones vinculadas a una guerra convencional en curso en sus diversas variantes: demostraciones de fuerza, operaciones de decepción, *raids*, infiltración y/o exfiltración de tropas, toma de puntos estratégicos mediante asalto aeronaval (sobre todo, puertos o aeropuertos) para facilitar un mejor acceso al área disputada, así como la seguridad y el ritmo al que llegan refuerzos.
- La proyección del poder naval sobre la costa puede tener como protagonista el litoral propio, incluyendo las variantes de los cuatro primeros casos citados. Aunque algunos (Kilcullen, 2015: 268) añaden la respuesta a situaciones de *diaspora retaliation*: la eventualidad de que haya que reaccionar contra atentados terroristas a gran escala provocados por actores internos o externos que sirven a intereses ajenos.

Que las fuerzas anfibas respondan bien al concepto *ready-to-use* las convierte, junto a las aerotransportadas, en uno de los recursos más socorridos en manos de cualquier gobierno (Garnier, 2014: 42), distinguiéndose de estas últimas por su mayor capacidad de transporte, aunque también por el incre-



Ejercicio de adiestramiento de la Fuerza Anfibia. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

mento de tiempo invertido en alcanzar sus objetivos. De ahí que sigan siendo una buena herramienta para afrontar los primeros días de cualquier conflicto, que puede ser decisiva para el desenlace del mismo (Goure, 2019: 1-2), además de generar capacidades disuasorias no desdeñables en tiempos de paz.

Escenario elegido

A efectos de este análisis, lo que descartamos es que el desembarco se produzca en las costas de una gran potencia militar, así como el «modelo Normandía», con el despliegue simultáneo de muchas decenas de miles de hombres en playas muy alejadas del objetivo principal, ya que ni las dimensiones y medios de las fuerzas armadas contemporáneas lo permiten ni la creciente densidad de población en el litoral lo facilitarían (Garnier, 2014: 43). En cambio, se plantea la proyección de tropas desde el mar, en escenarios altamente urbanizados, y en un conflicto armado que implique escenarios no-permisivos o semipermisivos. Estados díscolos, quizá santuarios de terroristas transnacionales, con presencia de crimen organizado y con unas fuerzas armadas convencionales que no son de primera línea. Se trata de un escenario —intermedio— mucho más probable que el descartado.

Aun así, es verdad que en un asalto anfíbio del tipo planteado confluyen dos aspectos, diferentes pero asociados, que tienen mucha envidia: el asalto desde el mar y el combate en entornos urbanos. En esa intersección se halla el peor de los supuestos imaginables, porque tales operaciones combinan la complejidad de los asaltos anfíbios con la brutalidad de los combates urbanos (MacCarthy, 2018: 4, 50).

Por un lado, si quienes defienden sus posiciones en tierra firme son la parte débil —militarmente hablando—, lo lógico es que traten de convertir la batalla en ciernes en una *hybrid warfare*. Se parapetarán en los recovecos de la gran ciudad, en sus estrechas callejuelas, en sus azoteas y en los escombros que se vayan acumulando, en sus alcantarillas y cloacas... para obligar a las tropas asaltantes a un ritmo de operaciones más lento y costoso, e incluso a causar grandes destrozos en las infraestructuras urbanas para así poner en su contra a la población local que todavía albergue dudas al respecto. Además, se apoyarán en otros actores armados (crimen organizado, terrorismo), que emplearán sus contactos para mantener, en precario, cierta asistencia social.

Por otra parte, la gran diferencia con las guerras de guerrillas del pasado, libradas en selvas, desiertos o zonas montañosas, es la facilidad con la que grandes masas de civiles pueden convertirse en escudos humanos. Incluso en conflictos recientes no estrictamente urbanos (Irak y Siria) el 70 por 100 de los civiles fallecidos lo fueron al quedar atrapados en las ciudades (Konaev, 2019: 43). Los núcleos urbanos litorales serán las nuevas *contested zones* (Hoffman, 2007: 15) elegidas por quienes son atacados desde el mar.

En definitiva, la gran ciudad constituye un espacio idóneo para la defensa: *Clausewitz returns* (3). Esto podría ser cierto, incluso en el caso de que grandes potencias se vean involucradas en este tipo de escenarios... a modo de país atacado. Recordemos lo sucedido con la guerrilla norcoreana tras los desembarcos de Inchon, porque es probable que China haga lo mismo, en caso de apuro (Kilcullen, 2015: 107 y 267). Por consiguiente, con más razón puede afirmarse que procedieran de ese modo los protagonistas de este análisis: estados más pequeños y con menor capacidad militar.

En todo caso, habrá que lidiar con problemas estructurales que no pueden ser tratados cinéticamente: ineficacia de las autoridades locales, escasez de oportunidades económicas, paro juvenil en entornos con pirámides poblacionales de amplia base —por ejemplo, el Magreb—, urbanización desbocada y no sujeta a planificación, déficits en la provisión de agua, electricidad y/o en la evacuación de residuos y basuras. Todo eso es habitual en las grandes urbes

(3) El prusiano no hablaba específicamente de las ciudades, pero sí de las bondades de jugar en casa; de modo que las nuevas opciones defensivas ofrecidas por las urbes constituyen un nuevo espaldarazo a su aproximación al arte de la guerra.

surgidas en los últimos lustros en zonas costeras de países en vías de desarrollo (Mogadiscio, Adén, Lagos, Yakarta, Kingston, Bombay y tantas otras).

Esas circunstancias tienden a agravar la situación planteada por las operaciones en curso. Por un lado, los estallidos de violencia están a la orden del día (incluso en tiempos normales algunas de esas ciudades ya están entre las que lamentan más homicidios por habitante/año). Por otra parte, el impacto de un ataque militar, con su *vis* destructiva, suele tener un efecto multiplicador —al menos a corto plazo— de esos problemas previos.

Incluso se habla de *feral cities*: grandes urbes en las que las autoridades han perdido el control, siendo reemplazadas *de facto* por grupos criminales, mafias, *warlords*, clanes u otros actores (Norton, 2003: 98). Esta reflexión nos invita a desagregar el análisis respecto a lo que es habitual. Esta noción guarda relación con la de estado fallido, pero nos compele a analizar sus efectos en los escenarios concretos en los que habrá que combatir. Es menos abstracto y más tangible que el *failing state*, situando el epicentro del debate en las calles y barrios en los que eso se advierte de un modo más pertinaz. El dilema es que una operación militar planificada para mejorar la seguridad no debería agravar los problemas internos de la población afectada. Esta reflexión subyace al resto del artículo y, de hecho, la retomaré más adelante.

El asalto anfibio (4)

Intentaré, dada la extensión de este análisis y el núcleo principal de sus lectores (expertos), no repetir lugares comunes, de modo que daré por supuestas algunas cuestiones, tratando de enfatizar lo que es menos evidente. Eso sí, conviene señalar que partimos de la doctrina STOM (*Ship-To-Objective-Maneuver*), oficial en el USMC desde 1997, que requiere capacidades OTH (*Over-The-Horizon*), ya que implica el asalto al objetivo sin depender de las servidumbres asociadas al establecimiento de una cabeza de playa ubicada lejos del objetivo principal.

Se asume que el estado en cuyo litoral se proyecta la fuerza posee fuerzas sutiles capaces de dañar la TF anfibia: quizá submarinos convencionales (SSK), corbetas y patrulleros lanzamisiles (FAC), minas navales, comandos cualificados para asestar golpes de mano desde pequeñas embarcaciones rápidas, así como algunos aviones y helicópteros de combate.

Un primer dato, a veces omitido, es que la costa sobre la que se asienta la gran ciudad que opera como *target* acostumbrará a estar atestada de buques de

(4) En estas operaciones hay que distinguir más fases: planificación, aproximación al objetivo, transición hacia la costa, consolidación de la cabeza de playa y explotación del éxito. Pero, dado el espacio disponible y los objetivos de este artículo, las agrupo en esta categoría y en la de combate urbano.



(Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

todo tipo: yates, pesqueros, grandes mercantes y embarcaciones de cabotaje. Algo similar sucederá en el aire, con aviones comerciales y, cada vez más, drones (Kilcullen, 2015: 270). Se trata, pues, de una especie de «selva marítima», aprovechando la cual quien esté a la defensiva podrá camuflarse, confundiendo sus buques con las embarcaciones civiles que surquen esas aguas.

Además, cuando se ataca un entorno altamente urbanizado es complicado que el fuego de preparación —que en las operaciones anfibia tradicionales adquiriría un gran protagonismo— sea factible, por motivos éticos (*ius in bello*) y políticos (mala prensa), aunque el empleo de armas de precisión y el dominio del ciberespacio todavía permitan neutralizar algunos objetivos estratégicos antes o simultáneamente a la ejecución de los desembarcos.

Dicho lo cual, lo fundamental será asegurar la superioridad aérea, que es una suerte de *conditio sine qua non* (Vego, 2015: 50). El despliegue adecuado para garantizarla dependerá de la envidia del rival. A falta de bases aéreas cercanas, la presencia de algún o algunos portaviones equipados con catapultas es perentoria, a no ser que las debilidades del rival permitan hacer lo propio mediante unidades de menor entidad (LHD dotados de aparatos V/STOL, siendo interesante el rol que puedan jugar aparatos como el *F-35B*). Partiendo de esa premisa, se puede afrontar la protección ASW y ASUW de la fuerza anfibia, para lo cual se requieren grandes buques de combate de super-

ficie (destructoros, fragatas), así como unidades capaces de operar con alas embarcadas (5). Es también muy importante dotar a alguno de esos buques anfibios con capacidades de mando y control del resto de la fuerza, presumiblemente combinada-conjunta.

Para atender adecuadamente a los retos de nuestra «selva marítima», conviene asegurar las capacidades de control del litoral mediante el despliegue de unidades más pequeñas. Podría aducirse que se trata del regreso de las corbetas, aunque las de hoy sean buques de 2.500-3.000 t y 90-100 m de eslora, con espacio para helicópteros, drones y RHIB e incluso para transporte de comandos/SOF. Dotadas con sensores adaptados al combate litoral y con ASW, SAM y SSM de corto y de muy corto alcance, serían adecuadas para operar en ese enjambre de embarcaciones, hostiles o no, o... quizá. También serían la primera barrera contra SSK y FAC, así como la escolta directa soñada por los buques de guerra de minas (MHC/O) encargados de habilitar y asegurar pasillos suficientes en esas aguas, sin perjuicio de que el desempeño de esa labor en tales escenarios se pueda apoyar en helicópteros con capacidad MCM, como los *MH-60*.

No tiene sentido arriesgar tan cerca de la costa fragatas de 6.000 t, cuyos sensores, pensados para trabajar en mar abierto, ven deteriorada su eficacia cuando operan tan pegados al litoral, debido a —entre otros— el efecto *clutter* (6), que afecta tanto a radares como a sonares. Pero, notoriamente, buques como los OPV se quedan muy cortos. De modo que para estas y otras misiones se impone dotarse de buques de perfil y coste intermedios (7).

Por añadidura, muchos litorales están jalonados por pequeños islotes, desembocaduras de ríos o estuarios más o menos angostos, muelles y diques que se proyectan muy lejos de la ciudad (incluso a varios kilómetros), zonas pantanosas y bajíos, bahías o pequeñas ensenadas. Más allá de los detalles, pueden ser muy útiles pequeñas embarcaciones rápidas de muy escaso calado, con una moderada potencia de fuego artillera y capaces de transportar pequeños núcleos de tropas (Kilcullen, 2015: 272). Algunas marinas de guerra

(5) Los Estados Unidos desean reducir esta hipoteca con programas como el EABO (*Expeditionary Advanced Base Operations*), consistente en desplegar en islas y archipiélagos medios EW, SAM y SSM, pistas y depósitos de combustible para aviones, etc., para controlar las rutas de acceso a zonas calientes del planeta y actuar como anti-A2/AD (Yeager, 2019). Pero es prohibitivo para los demás estados, a excepción de China en sus aguas adyacentes, siguiendo una óptica defensiva.

(6) Recordemos la experiencia de la Royal Navy en las Malvinas, aunque ni siquiera se trataba de un episodio de ULW. La situación en entornos con más costa, más abrupta y más colapsada, tanto desde el punto de vista físico como del electromagnético, sería bastante peor.

(7) Si fuera nuestro caso, por el precio de una *F-100/F-110* se pueden adquirir de tres a cuatro de esas corbetas, y con la tripulación de una *F-100/F-110* se pueden generar sus dotaciones. Esas corbetas también serían idóneas para otros despliegues en los que una fragata es excesiva y un BAM se queda corto.

tienen experiencia en unidades de asalto fluvial, armadas con AMP y/o lanza-granadas, con capacidad para un pelotón de infantes. Son un ejemplo a seguir, adaptando los diseños al litoral periurbano al que venimos aludiendo.

El núcleo de la fuerza de desembarco seguirá estando constituido por buques anfibios (sobre todo LHA/D y LPD —pues los LSD están cayendo en desuso—) dotados de medios para el asalto aeronaval (helicópteros, convertiplanos, LCM/U y LCAC). Pero habrá que añadir unidades de transporte de suministros, así como buques-hospital, dado que la capacidad para atender a muchos heridos al unísono a bordo de los anfibios es discreta. En un entorno de ULW, esas competencias deben multiplicarse, pero no a costa de la limitada capacidad de transporte de tropas. Así que los buques-hospital deberán gestionar MEDEVAC a gran escala, sobre todo a partir de helicópteros, embarcados o no (no es preciso que dispongan de hangares de grandes dimensiones), lo que obliga a reforzar la flota de helicópteros capaces de ejecutar estas misiones, siendo recomendable la contribución de unidades CSAR pertenecientes a los ejércitos de Tierra o del Aire.

De este modo, habría tres escalones desde el litoral a alta mar: el primero, constituido por pequeñas embarcaciones artilladas, operaría en la costa, desarrollando misiones de inteligencia contra embarcaciones similares del adversario y de infiltración/exfiltración de pequeños núcleos de tropas propias; el segundo, integrado por unidades tipo corbeta y de MCM, lo haría protegiendo los flancos del primero, pero a mayor distancia, mientras se constituye como una primera línea de alerta y defensiva contra SSK y FAC enemigos; mientras que el tercero estaría compuesto por los DDGH/FFGH y sus aeronaves, ubicados lejos de la costa, dando cobertura SAM, ASW y ASUW al núcleo principal anfibio, así como a los dos primeros escalones.

El combate en la ciudad

El combate urbano tiene pocas reglas, pero las que tiene son muy características. No hay retaguardia, no hay líneas de frente, se combate en 360 ° y las capacidades sensoriales de los combatientes —tanto naturales como artificiales— se ven siempre mermadas, y a menudo desbordadas (Kilcullen, 2015: 286). La confusión es la norma; los períodos de tranquilidad, la excepción. La tensión es máxima y, lo que es peor, constante.

Los guerreros urbanos a los que habrá que enfrentar suelen disponer, en el más optimista de los casos, de armamento suficiente para generar graves pérdidas en hombres y material a las fuerzas atacantes: FUSA y granadas; *snipers*; RPG, AMP y morteros; IED y minas; MANPADS y misiles contra-carro, así como artillería DP móvil de hasta 30 mm y algunas piezas más pesadas de artillería de campaña, además de algunos blindados, aunque no necesariamente en gran número ni de última generación. Su principal ventaja

es el conocimiento del terreno, con sus recovecos, sus estrecheces, sus emboscadas, desplazándose ágilmente a pie o mediante vehículos de fortuna, muchos de ellos dotados con armas colectivas. Esa facilidad para actuar en pequeños enjambres, capaces de reforzarse mutuamente, es su principal característica. En realidad, no se trata de nada muy elaborado ni que les permita evitar bajas propias. Sin embargo, suelen estar dispuestos a asumir más bajas que las que resultan aceptables en las sociedades occidentales. Eso es, a la hora de la verdad, parte de su fortaleza... y de nuestros temores.

Habrá que pensar en cambios organizativos y doctrinales, sin los cuales el esfuerzo desempeñado en el asalto caería en saco roto. No basta con la «mentalidad de fortaleza» típica de escenarios no-urbanos (o solo parcialmente urbanos) como los de Afganistán e Irak (Kilcullen, 2015: 294). No será frecuente, en los primeros días de combates, regresar a una base segura (o a un buque anfibia) para ducharse, comer un plato caliente y reponer fuerzas. Por el contrario, habrá que asegurar raciones para al menos 72 horas, en las que, presumiblemente, no se recibirá nada nuevo de esos buques ni de ninguna otra parte.

El gran cambio que llama a la puerta es doctrinal. La Infantería de Marina (IM) ha sido siempre especialmente flexible en sus planteamientos y abierta a la innovación (Ishizu, 2014: 153). En un entorno de combate urbano se requieren unidades que sean, como mínimo, tan ágiles como aquellas que habrá que enfrentar. La movilidad, sin embargo, no es solamente cuestión de vehículos y buenas transmisiones. Lo es, sobre todo, de mentalidad, incluyendo la creciente descentralización del mando (preparando para ello a los mandos subordinados). En muchas fases de la batalla, habrá que combatir en pequeños núcleos, tipo escuadra o pelotón (a lo sumo) a sabiendas de que en un entorno urbano las espaldas no están cubiertas. Pero también habrá que prepararse para concentrar fuerzas a la mayor brevedad, cuando los objetivos a batir lo requieran o por pura supervivencia. Lo que demanda el combate urbano es coger el manual de Liddell Hart y aplicar su célebre receta, pero a un nivel no solamente operacional, sino también táctico... una y otra vez.

Se ha escrito que estamos ante un reto, incluso de corte psicológico (Kilcullen, 2015), que requiere un entrenamiento específico, mucho más allá del que trabaja el derroche físico, la habilidad para hacer tiro intuitivo, o para afrontar el combate cuerpo a cuerpo, sin perjuicio de que todo ello sea, asimismo, muy necesario en el combate urbano.

A nivel organizativo, se requiere generar unidades de tipo medio, inferiores a una brigada pero superiores al batallón, más ágiles y desplegables que la primera pero con mayor potencia de fuego que el segundo. Cuando se reflexiona acerca de esa potencia de fuego, habría que hacerlo asumiendo que el combate urbano será el más probable para la IM. Lo del batallón reforzado interarmas (o agrupación táctica), con el que ya viene trabajando nuestra IM, constituye una buena matriz para no partir de cero. Pero, además de tener que

(re-)pensar la potencia de fuego de cada compañía (incluso a nivel de sección y pelotón), hay que asumir que por sí solo no garantiza el éxito. Por lo pronto, la posibilidad de que las nuevas unidades interarmas sean orgánicas —no meramente funcionales— sería un primer paso, facilitando la integración de sus componentes en el día a día, con naturalidad.

Por lo demás, aunque reproducir las lecciones aprendidas en combate urbano tras las últimas experiencias exigiría un monográfico, podemos añadir algunas de las más básicas:

- Necesidad de potenciar las unidades de reconocimiento, así como los francotiradores (al final, el mejor modo de batir a un francotirador enemigo sin llevarse por delante edificios enteros, probablemente habitados por civiles, es otro francotirador).
- Empleo intensivo de minidrones y, sobre todo, de microdrones para ofrecer ISTAR a nivel sección e incluso pelotón (siendo esto último congruente con el tipo de combate a realizar). El uso de estos UAV expone mucho menos a las tropas propias cada vez que debe «limpiarse» un edificio (por ejemplo). Modelos como el PD-100 *Black Hornet* (8) tienen un radio de acción suficiente para mantener a las tropas propias fuera del alcance eficaz de fusiles de asalto, ametralladoras medias y hasta RPG, mientras que su capacidad para penetrar discretamente en edificios ajenos es idónea.
- No menospreciar el blindaje. Hasta los carros de combate son más vulnerables en una confrontación urbana (9), pero al menos ofrecen razonables posibilidades de supervivencia, cosa que no sucede con otros vehículos, aunque blindados. Por ello, conviene dotar a los vehículos de las unidades asignadas a este tipo de asaltos (especialmente, si se trata de VCI) de mecanismos de protección activa.
- Importancia creciente de los ingenieros de combate y de construcción. Lógico, teniendo en cuenta el escenario urbano. Pero, por esa misma razón, son un blanco predilecto. Así que hay que blindar a los ingenieros, incluso empleando chasis de carros de combate. Algo relativamente sencillo, dada la existencia de barcasas suficientes de vehículos recientemente dados de baja en la mayor parte de los países occidentales.

(8) Ya en servicio en la FGNE, el EZAPAC y el MOE. Su empleo podría extenderse a unidades de asalto de nuestra Infantería de Marina u otras.

(9) Los Estados Unidos perdieron algún M-1 *Abrams* en Irak, alcanzado por un RPG lanzado desde una azotea: el cohete penetró en el carro pese a tener la escotilla cerrada. Los rusos lamentaron situaciones similares en las calles de Grozni. El escaso blindaje superior de los carros de combate y las cabezas en doble tándem de algunos modelos de RPG son una mala combinación.

- Extremar el esfuerzo dedicado a la evacuación de heridos por vía terrestre y, cuando sea factible, aérea. La ratio de heridos/muertos en combate es cada vez más favorable gracias a la preparación de las tropas y a la rápida atención que suelen recibir. Pero en entornos urbanos uno de los principales problemas deriva de la dificultad para llegar a esos heridos en medio de la confusión y del probable colapso de algunos puntos calientes (10).

Otras lecciones... cuidado con «matar a la ciudad»

Es preciso evitar lo que se da en llamar «urbicidio» (Kilcullen, 2015: 109). Los motivos son muchos: éticos, pero también prácticos. Si se destruye la ciudad, la crítica contra esas operaciones crece exponencialmente, al margen del número de bajas causadas, hasta el punto de que una hipotética victoria militar puede ser el preludeo del fracaso en cubrir los objetivos que motivan el desembarco (Glenn, 2001: 2), sin descartar que el dilema venga dado por la reacción de la opinión pública del propio país que desarrolla las operaciones anfibas cuando sea consciente de la destrucción generada (MacCarthy, 2018: 56).

Hay que desechar escenarios como el de Tarok Kolache (Kandahar), que en 2010 vivió la completa destrucción del pueblo a base de bombardeos (aéreos y artillería de campaña). Aunque se dejó escapar a civiles y luego se hizo un esfuerzo de reconstrucción, no fue la mejor propaganda del *modus operandi* occidental (Kilcullen, 2015: 111). Asimismo, deben limitarse al máximo las acciones basadas en la «infestación» de edificios civiles, técnica expresada por la IDF (Israel Defense Forces) en Nablus en 2002. Porque pasar tropas a través de paredes, tejados, techos y suelos de cada planta tiene el inconveniente de ser especialmente odioso (disrupción de las vidas y quehaceres de esas gentes), además de la destrucción física de los edificios (Kilcullen, 2015: 110).

De hecho, otra lección consiste en potenciar los equipos de asuntos civiles o CIMIC. Sin descartar que, en operaciones de intensidad baja o media, el resto del contingente deba ser vertebrado alrededor suyo, de modo que la unidad CIMIC sea la unidad apoyada en lugar de tener que apoyar el esfuerzo de terceros. Se trata de una cuestión de filosofía del empleo de la fuerza, de modo que cuanto mayor sea el protagonismo de las unidades CIMIC y más conscientes sean de ello el resto de las unidades, más posibilidades habrá de que, en el momento decisivo, se respeten ciertos criterios del tenor de los apuntados.

(10) Aun así, los chalecos antibalas y una buena logística permitieron que en Faluya la ratio entre muertos y heridos mejorara mucho en comparación con las batallas libradas tiempo atrás: el porcentaje de soldados heridos que salvaron sus vidas se acercó al 95 por 100 (West, 2006: 266).

Por lo demás, habrá que emplear —siempre que se pueda— armas quirúrgicas. Antes hablábamos de lo complicado que es desarrollar un adecuado fuego de preparación del desembarco en las circunstancias actuales. Siendo así, no es menos cierto que todavía se podrían neutralizar objetivos neurálgicos para el enemigo mediante armas como la versión «Lima» del RGM-84 Harpoon que, además de un alcance incrementado hasta cerca de los 300 km, incorpora una guía adicional por GPS, dotándolo de gran precisión (11).

Pero también conviene hacerse con armas no letales o menos letales, como las ADS (*Active Denial System*) o las LRAD (*Long Range Acoustic Device*). Su ventaja es que mantienen intacta la ciudad, pese a su capacidad para neutralizar, bajo ciertas condiciones, a las fuerzas enemigas. Nótese que pueden ser muy útiles en alguno de los casos expuestos al principio de este análisis, como los que implicaban un desembarco anfibio en las propias costas.

Todo ello sonará a complicaciones adicionales y ROE muy exigentes. Ciertamente, así es. Lo importante es tener claras las implicaciones de cada decisión (comenzando por la más básica, concerniente a desarrollar, o no, esas operaciones), que corresponderán al ámbito político. Pero, precisamente por eso es tan importante la tarea del mando militar, poniendo todas las cartas sobre la mesa cuando corresponde asesorar e informar.

Un punto de intersección: el debate en torno al concepto *Sea-Based Logistics* (SBL)

Tras el asalto inicial y ante la eventualidad de que el combate urbano se prolongue sin que en las primeras horas puedan tomarse los puertos y/o aeropuertos alternativos, el concepto de logística asegurada desde el mar resulta seductor. Pero, como sucede casi siempre con casi todo, tampoco aquí existe una solución fácil.

Las ventajas del SBL son evidentes, dado que permite disponer de alas aéreas, combustible, víveres, municiones, repuestos e incluso de algunos *pools* adicionales de tropas, a una distancia de seguridad (12). No solo en lo

(11) También interesantes si se incorporan a los submarinos, a falta de auténticos misiles de crucero. En ese caso, los submarinos serían una pieza útil para este tipo de operaciones, no solamente en labores de inteligencia, de infiltración/exfiltración de comandos o como parte de la barrera protectora de la fuerza de asalto (contra ataques de SSK enemigos), sino también como parte activa en esta nueva versión (un tanto posmoderna) del añejo fuego de preparación del desembarco.

(12) Un buen diseño de SBL también debería asegurar una reserva de LCM/U, o incluso de LCAC, de los que todas las armadas occidentales van muy justas. De lo contrario, un enemigo hábil podría anular con unas pocas acciones buena parte de la capacidad de asalto naval de marinas de guerra relativamente poderosas.

que se refiere a la zona en la que se libran los combates, sino también debido a que abrir distancias respecto a la costa contribuye a que se incremente la capacidad para detectar ataques enemigos contra el tercer escalón, tanto aéreos y submarinos como los desarrollados mediante lanchas rápidas. Asimismo, el riesgo generado por las minas se reduce lejos de la costa.

La filosofía inherente al SBL es congruente con la conveniencia de no presionar excesivamente a la población local y sus servicios. Porque si la alternativa pasa por tener éxito en la toma de algún puerto y/o aeropuerto civil para transformarlo —en todo o en parte— en una base logística propia, eso suele provocar que empeore la ya precaria situación de dicha población, así como su sensación de colapso.

Sin embargo, no todo son buenas noticias. Aprovisionar por medio de plataformas SBL a las tropas que combaten en tierra firme durante muchos días es muy oneroso en dinero y en espacio. Pensemos en el combustible necesario para mover constantemente —en trayectos relativamente dilatados, con sus rotaciones— helicópteros, LCAC o, llegado el caso, convertiplanos. Es la factura de la «logística de la logística». Así que desplazar de una vez esos aparatos a los puertos y/o aeropuertos tomados (integrados en el objetivo principal) es una opción mucho mejor, en tiempo y forma.

Por otro lado, salvo quizá algunos diseños estadounidenses recientes que todavía tienen mucho de experimental (como los tres de la clase *Lewis B. Puller*, de 235 m, 80.000 t y 15 nudos), existe una evidente carencia de este tipo de buques. El problema es que no se pueden improvisar las plataformas, ya que no es tan sencillo manejar cargas de cierta envergadura en alta mar, contando apenas con las grúas de a bordo y con más que probables urgencias sobrevenidas, cuando además se trata de satisfacer necesidades *ad hoc* derivadas de la cambiante marcha de los acontecimientos. Llenar un buque hasta los topes es factible... pensando en una descarga no selectiva y no necesariamente rápida de esos mismos útiles. Pero eso no es lo que se requiere de un SBL.

Finalmente, las plataformas SBL son especialmente vulnerables a cualquier ataque, debido a sus dimensiones, conjugadas con una movilidad más bien escasa. No podemos olvidar que la idea subyacente es la de un inmenso muelle estacionado en mar abierto. Aunque los grados de vulnerabilidad dependen de la naturaleza del rival, la presencia de SBL genera servidumbres adicionales para los buques de escolta, que deberán estar especialmente pendientes de esos riesgos. Por ello, aunque la teoría aboga por potenciar las capacidades SBL, la realidad llama a la prudencia respecto a las expectativas generadas, al menos a corto y medio plazo, lo que significa que tomar un puerto y/o un aeropuerto aprovechando el embate inicial del desembarco sigue siendo una cuestión perentoria a pesar de los pesares.

Conclusiones... operaciones combinadas-conjuntas

Proyectar poder naval en entornos altamente urbanizados es siempre una mala opción. Pero cuando de combate urbano se trata, ninguna de las disponibles es especialmente amable. Así que la convergencia entre las tendencias sociodemográficas vigentes a escala global y la elevada disponibilidad/flexibilidad de las fuerzas anfibas conspiran para que, en algunos casos, pueda ser la opción elegida.

La experiencia previa en desembarcos «clásicos» y la acumulada en combate urbano constituyen buenas guías para conducir estas operaciones. Pero la constante evolución de la geopolítica, las amenazas a la seguridad, la mentalidad social, la tecnología y la doctrina del empleo de la fuerza obligan a (re-)pensar estos escenarios, integrando las dos vertientes de la ULW entre sí y con el resto de variables intervinientes.

Por lo demás, parece evidente que este tipo de operaciones solo podría llevarlas a cabo una gran potencia (como los Estados Unidos y, quizá algún día, China) (13). En el resto de los casos, es difícil que un solo estado pueda desarrollar algo así, aunque sería factible en el espectro más bajo de los aquí señalados (14). Pero en el perfil de misión trabajado en este artículo, se haría indispensable un esfuerzo conjunto y combinado, lo cual comportaría complicaciones añadidas a la hora de diseñar/consensuar la fuerza y adiestrarla.

Este tipo de escenario podría ser un acicate para generar unidades que, al estilo del escuadrón AWACS de la OTAN o del ETAC de la UE, generen sinergias en la dirección correcta (15). Algunos programas aquí señalados podrían impulsarse de manera combinada, como la construcción de buques-hospital o de plataformas SBL. Que tengan una obvia utilidad para proyectar sus capacidades en apoyo de la población civil (por ejemplo, catástrofes humanitarias) juega a favor de esta idea. De hecho, se trata de unos escenarios que, aunque en el perfil más bajo de la ULW, también han sido apuntados al principio de mi exposición.

(13) La potenciación de su flota anfibia es todavía reciente, por no hablar de la doctrina adecuada para aprovecharla.

(14) En 1961 los británicos tuvieron éxito a la hora de evitar que Irak se hiciera con el control de Kuwait, empleando para ello, básicamente, un LPH (el HMS *Bulwark*), dotado con 20 helicópteros *Westland Wessex* y cuatro lanchones de dotación. Un contingente de 900 marines pudo neutralizar la amenaza mediante el correspondiente asalto aéreo. Sin embargo, las operaciones sucesivas tuvieron poco que ver con una ULW.

(15) Siendo dos opciones distintas: la primera crea una auténtica unidad multinacional, mientras que la segunda contribuye a planificar y operar de modo coordinado medios que siguen siendo nacionales.

BIBLIOGRAFÍA

- BETTWEY, Samuel (2015): «Amphibious Warfare Since World War II». Rochester (Nueva York), SSRN.
- ECHEVARRÍA, Antulio (2005): *Fourth Generation Warfare and Other Myths*. Carlisle: US Army War College.
- GLARNIER, Guillaume (2014): «The Amphibious Endeavour: Tactical Risk, Strategic Influence», en *Focus Stratégique*, n.º 46, París: IFRI.
- GLENN, Russell (2001): *Capital Preservation. Preparing for Urban Operations in the Twenty-First Century*, Santa Mónica: RAND.
- GOUGE, Daniel (2019): *The Amphibious Warfare Force. America's First Line of Defense*. Arlington: Lexington Institute.
- HOFFMAN, Frank G. (2007): *Conflict in the 21.st Century. The Rise of Hybrid Wars*, Potomac Institute for Policy Studies, Arlington.
- ISHIZU, Tomoyuki (2014): «Amphibious Warfare: Theory and Practice», en VV. AA. *International Forum on War History: Proceedings 2014*, Tokio: The National Institute for Defense Studies, pp. 137-159.
- KILCULLEN, David (2015): *Out of the Mountains*. New York: Oxford University Press.
- KONAEV, Margarita (2019): «Warfare in the age of megacities». París: *Defense Research Unit. IFRI* (Institut Français des Relations Internationales).
- MACCARTHY, Dayton (2018): «The worst of both worlds: An análisis of urban littoral combat». Canberra: *Australian Army Occasional Paper Conflict Theory and Strategy 002*.
- NORTON, Richard (2003): «Feral Cities». *Naval War College Review*, vol. 56, n.º 4, pp. 97-106.
- VEGO, Milan (2015): «On Littoral Warfare». *Naval War College Review*, vol. 68, n.º 2, pp. 30-68.
- WEST, Bing (2006): *No True Glory. A Frontline Account of the Battle for Fallujah*. New York: Bantam Dell.
- YEAGER, Jake (2019): «Expeditionary Advanced Maritime Operations». *War on the Rocks* (26 de diciembre).