

CONCEPTOS ANFIBIOS PARA EL SIGLO XXI

Ángel Gómez López
*Comandante de Infantería de Marina
Concurrente del XXX Curso de EMACON.*

Introducción

Las características que definen a una Fuerza Naval (FN) han sido tradicionalmente: movilidad, disponibilidad, flexibilidad y una permanencia asegurada por su propia logística. Estas características, unidas a su capacidad de penetrar en los escenarios de la acción respetando el Derecho Internacional de la libertad de los mares y el acceso legal a las aguas cercanas a los países costeros del mundo, hacen a las FN especialmente adecuadas para actuar en situaciones ambiguas, desde una presencia en tiempo de paz, antes de que la crisis se desencadene y se convierta en un conflicto, hasta una vez desencadenado, como propiciadora de la introducción de fuerzas posteriores.

En la definición de las misiones básicas que debe ejercer una FN existe cada vez más una dependencia de los sucesos terrestres en la definición de las operaciones navales y por ello aparece como elemento constituyente de la FN la necesidad de una proyección de poder sobre la costa a través de las Fuerzas Anfibias (FA) y su componente de Fuerzas de Desembarco (FD).

La doctrina para esta proyección del poder y en particular para la guerra anfibia durante la Segunda Guerra Mundial, la guerra de Corea y muchas de las aplicadas en los más recientes conflictos, supone la toma y defensa de una porción de costa —Cabeza de Playa (CPL)— como algo esencial para posteriores acciones en tierra. Esta forma de guerra proporcionaba un grado significativo de sorpresa en el nivel estratégico (hoy difícilmente obtenible) y a menudo operacional, pero a costa de la sorpresa táctica. A pesar de la obtención de la sorpresa estratégica y operacional, la dificultad de obtener la sorpresa táctica significó que las unidades de asalto tenían que hacer ataques frontales, es decir su filosofía de combate les llevaba a un desgaste inevitable de sus unidades.

Durante mucho tiempo, incluso antes de la finalización de la guerra fría, se ha intentado eliminar el coste de esta guerra de desgaste ya que, hoy día, no puede pensarse en una supremacía numérica al estilo previo y, desde luego, no se puede soportar tal porcentaje de bajas y equipo perdido.

La situación definida tras la caída del muro de Berlín, la disminución de los presupuestos dedicados a la defensa, la sensibilidad de las naciones a tener bajas entre sus fuerzas regulares y las necesidad de hacer frente a los nuevos desafíos con unidades menores, ha hecho renacer las filosofías de combate basadas, más que en el desgaste, en la maniobra. Esta denominada «guerra de maniobra», se basa en la aplicación selectiva de la fuerza

contra las debilidades (vulnerabilidades) del enemigo; no busca tanto el daño físico como la ruptura de la cohesión, organización, mando y equilibrio psicológico del enemigo.

Todos los nuevos conceptos de operaciones anfibas intentan eliminar el contenido de desgaste, la maniobra lineal en el Movimiento Buque-Costa (MBC) y la necesidad de conquista de CPL y de acumulaciones logísticas en ella. Por ello, se pretende utilizar las conquistas tecnológicas en los campos de la movilidad, el Mando, Control, Comunicaciones e Inteligencia (C3I) para posibilitar un desarrollo no lineal del desembarco y la obtención de la sorpresa en el nivel operacional y, sobre todo, táctico. Las herramientas básicas de esta guerra de maniobra serán sólo de utilidad marginal si no son aplicadas, con un entendimiento completo del nivel operacional de la guerra y la idoneidad de las FN y FA para ejecutarla.

El objeto de este documento es difundir, en resumen, estos nuevos conceptos anfibios originados en la nación líder en este y otros aspectos de la guerra, Estados Unidos.

Las fuerzas navales, anfibas y los nuevos conceptos anfibios

Si consideramos solamente los desarrollos doctrinales para la guerra anfibia durante el presente siglo, veremos que todos los pensadores anfibios tomaron como base de partida el error de Gallipoli en lo que respecta a la operación anfibia y al mando que no fue único. Todos los pensadores situaban a esta guerra en el nivel táctico, que aunque logró tener éxitos relevantes antes de la Segunda Guerra Mundial, por ejemplo en Alhucemas, normalmente llevaba a un estilo de guerra de desgaste.

A partir de este momento se intentó resolver todos los problemas del mando único, del MBC y el papel de las Armadas en este tipo de guerra. Actualmente se considera que el primer y verdadero renacimiento de la guerra anfibia, se realizó a en la década de los años treinta y procede de Estados Unidos, ya potencia mundial, y prácticamente líder en el desarrollo y aplicación de casi todos los conceptos y medios implicados en este tipo de guerra.

Como ya se ha indicado, la guerra anfibia durante la Segunda Guerra Mundial y la guerra de Corea siguió suponiendo la toma y defensa de una porción de costa (CPL), como algo esencial para posteriores acciones en tierra. Durante estas dos guerras, un ataque frontal contra las defensas enemigas era precedido por un bombardeo masivo por parte de buques y aeronaves. Esto destruía muchas posiciones enemigas y neutralizaba multitud de enemigos, pero el *marine* seguía envuelto en una guerra de desgaste. Las bajas eran muy altas.

El desarrollo de una doctrina para el uso de helicópteros en la guerra anfibia durante la posguerra proporcionó un método para eludir los ataques frontales. Los helicópteros podían desembarcar unidades de asalto detrás de las defensas enemigas o en un flanco vulnerable.

El helicóptero no liberaba a las fuerzas de asalto de sus ataduras en la playa. Dado el alcance y capacidad de carga de los primeros helicópteros, las unidades helitransportadas debían ser muy ligeras. Una significativa parte del poder de combate y suministros seguían teniendo que ir a tierra en una playa predecible. Esto requería que la fuerza helitranspor-

tada desembarcara cerca de la costa para una rápida unión a los apoyos terrestres. El requerimiento de una rápida unión significaba que ambas fuerzas tenían que desembarcar al mismo tiempo si querían reforzarse mutuamente. La subsecuente acumulación logística creaba un área vulnerable que no podía quedar sin defensa.

El segundo renacimiento del pensamiento anfibio se considera que se produce durante la década de los años ochenta en el seno del Cuerpo de *Marines* de Estados Unidos (USMC) al crearse una gran polémica alrededor del concepto de la «guerra de maniobra», acuñado por el coronel John Boyd de la Fuerza Aérea de Estados Unidos (entre otros). Este concepto fue adoptado por el USMC el año 1989 mediante la publicación del *FMFM-1 Warfigting*, que no pretendía cambiar el pensamiento anfibio sino reflejar que el USMC ha cambiado su filosofía de combate.

Este documento perfila la filosofía de la guerra de maniobra, una filosofía igualmente adaptable a asaltos anfibios y a las posteriores operaciones en tierra.

En general, hay dos diferentes estilos de guerra: desgaste, basada fundamentalmente en la potencia de fuego; y maniobra, fundamentada en el movimiento. En ambos estilos se emplean tanto el fuego como la maniobra, pero la preponderancia proporciona el elemento distintivo de los dos tipos:

- La guerra de desgaste busca la victoria mediante la destrucción acumulativa de los medios materiales del enemigo, por la superioridad en potencia de fuegos y tecnología. Los seguidores de este tipo de filosofía, ven al enemigo como un conjunto de blancos que es necesario atacar y destruir, miden el progreso en términos cuantitativos, consideran los resultados proporcionales a los esfuerzos —a mayores gastos, mayores desgastes— la victoria no depende tanto de la competencia militar como de la pura superioridad numérica en hombres y equipo.
- La guerra de maniobra, por el contrario, se basa en la aplicación selectiva de la fuerza contra las debilidades (vulnerabilidades) del enemigo, no busca tanto el daño físico como la ruptura de la cohesión, organización, mando y equilibrio psicológico del enemigo.

Dicho de otra manera, la guerra de maniobra trata de vencer al enemigo por la anulación de su voluntad de lucha; trata de desarmar o neutralizar —antes que el combate directo— y, si no es posible, entonces busca su dislocación o romper su cohesión destruyendo o neutralizando su «centro de gravedad».

La guerra de maniobra realmente es una filosofía de combate que busca destruir la cohesión enemiga mediante una serie de acciones rápidas, violentas e inesperadas que produzcan un deterioro rápido y turbulento de la situación a la que el adversario no puede hacer frente. Psicológicamente el enemigo percibe que ha perdido el control, que está siendo sobrepasado por los acontecimientos y es consciente de su imposibilidad para influir en ellos. En definitiva, el enemigo es derrotado fundamentalmente al perder su cohesión y su capacidad para controlar sus fuerzas. Willian S. Lind lo expresa claramente:

«El objetivo es romper la cohesión del enemigo, no su destrucción física “paso a paso”, porque el fin es la mente y no el cuerpo. La principal herramienta es el movimiento de fuerzas, a gran velocidad, a lugares inesperados y peligrosos para el ene-

migo, que si es destruido físicamente —y a menudo no es necesario— no es realmente fruto de la decisión sino el resultado de las acciones.»

Sin duda, esta filosofía es atractiva pues es el reconocimiento del arte de la guerra, de la imaginación. El concepto, sin embargo, no es nuevo, aunque naturalmente, ha evolucionado con los medios actuales. En efecto, en todas las épocas hay ejemplos de campañas victoriosas, basadas en la guerra de maniobra, y de estudiosos que las analizaron.

Si consideramos el ambiente en que se realizarán las operaciones anfibas y los posibles riesgos, se convendrá que un defensor no puede mostrar fortaleza en todos sus puntos a la vez, un hecho que toma suma importancia cuando consideramos la extensión del campo de batalla que la tecnología y la guerra de maniobra han obligado a considerar al mando enemigo. Debemos evitar los puntos fuertes del enemigo para alcanzar sus debilidades, mediante agresivas misiones de obtención de inteligencia. Esto requiere explotar al máximo los medios disponibles de obtención de inteligencia para asegurar que tenemos una mejor información del campo de batalla ampliado de la que tiene nuestro enemigo. Una vez localizados, debemos explotar esos puntos débiles rápidamente, evitando el esfuerzo principal del enemigo y el coste de una guerra de desgaste.

La introducción de la filosofía de la guerra de maniobra ha supuesto un gran desafío a los pensadores anfibas que han tenido que modificar las bases de la doctrina anfibia imperante en Occidente y más particularmente en la OTAN y, sobre todo, han debido convencer a las FN de la adopción de esta filosofía de combate y reconocer el valor de este concepto como potenciador de las capacidades del equipo FN-FD. Además han debido convencer a la FN de que para emplear con éxito esta filosofía del combate durante una operación anfibia, se necesita que el Comandante de una Fuerza Anfibia Operativa (CFAO) pueda visualizar la campaña completa al nivel operacional para que pueda combinar los resultados de las acciones tácticas individuales en su Zona de Operaciones Anfibia (ZOA) asignada para cumplir los fines de la estrategia. Es decir, han debido convencer al CFAO para que delimite una clara intención del comandante en el nivel operacional, asumiendo que la FD conseguirá sus objetivos asignados en el nivel táctico.

Esto ha supuesto y supondrá numerosos reajustes en un asunto que siempre ha estado en entredicho en una operación anfibia: las relaciones de mando. Sin duda, también supondrá un desafío para el CFAO y su Estado Mayor que deberán conocer, hasta cierto punto, el combate terrestre tanto como la guerra en la mar, si es que desea que su operación obtenga el éxito.

En la primera adaptación de este concepto de la guerra de maniobra a la guerra anfibia nació el, denominado por el USMC (*Over the Horizon Amphibious Operations Operational Concept*), normalmente denominado por sus siglas OTH. Posteriormente la Armada y el USMC han desarrollado las líneas maestras de la nueva estrategia naval contenidas en los documentos FTS (*From, the Sea*) y FFTS (*Forward From the Sea*), en los que se ofrece una visión de lo que debe ser la Armada de Estados Unidos. Estos últimos documentos son una consecuencia de los cambios geopolíticos y geoestratégicos mundiales derivados de la desaparición de la guerra fría y los cambios en la amenaza.

Deducidos de esta nueva estrategia naval se han desarrollado la Maniobra Operacional desde la Mar (OMFTS) *Operational Maneuver From the Sea* y el *Ship to Shore Maneuver*

y su posterior implementación *Ship to Objective Maneuver*. El primero es un completo concepto operativo anfibio desarrollado por el USMC pero asumido por la Armada, que es «un concepto para la proyección del poder naval sobre tierra en apoyo de un objetivo estratégico». Los segundos son una parte de la OMFTS, que proyecta la potencia de combate terrestre a tierra. Son pues, los conceptos para el desembarco de las unidades de asalto contra una zona defendida en el momento, lugar y con las formaciones más adecuadas y que mejor apoyen el esquema de maniobra hacia los objetivos en el interior.

Este último año ha supuesto la aparición del concepto *Sea Dragón*, una iniciativa del Comandante del USMC (CUSMC), que realmente no es tal concepto doctrinal sino un intento de traslado de las ideas doctrinales a procedimientos y medios para ponerlos en práctica. Para ello CUSMC ha creado un laboratorio para el desarrollo de las necesidades operativas derivadas y su adecuada experimentación. Este laboratorio CWL (*Commandant Warfigting Laboratory*) ha establecido las necesidades operativas que se han trasladado a la industria para intentar obtener la respuesta adecuada.

El concepto OTH

El concepto operativo anfibio OTH comenzó a desarrollarse con la necesidad de empleo de helicópteros, pero tuvo su culminación en el mes de marzo de 1991.

El concepto OTH (un asalto lanzado desde detrás de la línea visual y del horizonte radar, normalmente más allá de las 25 millas náuticas) es una extensión de la filosofía de la guerra de maniobra del Cuerpo de *Marines*. No es simplemente una tradicional operación anfibia ejecutada desde grandes distancias, ya que el OTH pone énfasis en los principios de capacidad táctica y la rapidez y flexibilidad operativa.

Las operaciones anfibias comprenden la más compleja forma de guerra. Con mucho, la operación anfibia es aún más difícil si se realiza tras el horizonte, pero es una solución adecuada a la situación operativa planteada. Este concepto ejercerá una extraordinaria tensión sobre el mando y control, movilidad, adquisición de inteligencia, apoyo de fuegos y apoyo logístico.

El principal foco de interés, especialmente al principio, es el enemigo. La FD normalmente definirá objetivos en términos de unidades enemigas. La rapidez operacional, movilidad táctica y la potencia de fuego de las armas combinadas capacitarán a la FD para atacar a lo largo de múltiples ejes, por aire y superficie. Haciéndolo así la FD creará confusión, romperá los planes enemigos, obtendrá el esquema de los blancos enemigos y le denegará la oportunidad de atacar a las fuerzas menos móviles.

Bajo el concepto OTH, una playa o Zona de Toma de Helicópteros (LZ) sirve únicamente como punto de entrada o medida de control para operaciones de desembarco en tierra. La selección final de puntos de entrada, LZ, horas para el desembarco y ciertos objetivos, tendrán lugar sólo después del descubrimiento de brechas en las disposiciones enemigas y su reacción a las actividades previas al asalto. Las medidas de control deben reflejar la naturaleza fluida de las operaciones anfibias y la guerra de maniobra. Finalmente, la FD debe mantener la capacidad de reembarcar en los buques o embarcaciones de desembarco y desplegarse para golpear allí donde el enemigo es vulnerable.

Un asalto OTH es sólo una opción cuando realizamos un asalto anfibio. En esas ocasiones en que la amenaza es menos capaz o no tan sofisticada, la Fuerza Anfibia Operativa (FAO) puede lanzar un asalto cerca de la costa. Esto simplifica en gran medida el MBC, el mando y control, el fuego de apoyo, y el establecimiento de la potencia de combate en tierra.

La fuerza de asalto de superficie, atacará a través de múltiples ejes y con puntos de entrada ampliamente dispersos. Estos puntos de entrada son espacios en la línea de costa donde la hidrografía, terreno y situación enemiga permite a los *marines* una rápida infiltración en tierra y penetrar profundamente. Estas fuerzas separadas serán normalmente equipos de desembarco nivel batallón, pero podrían ser tan pequeñas como una compañía de Infantería reforzada. Cualquiera que sea el tamaño, cada fuerza se organiza de modo auto-suficiente, con alta movilidad y como un equipo de armas combinadas.

En algunos escenarios, una combinación de embarcaciones de colchón de aire y vehículos anfibios lanzará la fuerza de superficie a tierra. En estas situaciones, los vehículos de asalto anfibios irán en cabeza cuando se encuentren con puntos de entrada defendidos, seguidos por las embarcaciones de colchón de aire transportando blindados, vehículos ligeros acorazados y artillería.

Los asaltos vertical y de superficie, que son complementarios, pueden realizarse simultánea o secuencialmente, basándose en la situación enemiga.

La finalidad de la inserción de una fuerza vertical ha cambiado bajo el concepto OTH. La tradicional aproximación buscaba un relativamente profundo envolvimiento vertical, con una variedad de posibles misiones, lo cual, generalmente, incluía el establecimiento de posiciones de bloqueo para el control de avenidas de aproximación de una fuerza hacia la zona de la CPL.

Aunque las posiciones de bloqueo podrían todavía ser apropiadas en ciertas situaciones, el concepto OTH busca las infiltraciones profundas, en brechas localizadas más allá de las posiciones enemigas preparadas. Esto convierte al asalto vertical en un verdadero envolvimiento.

En el concepto OTH, el emplazamiento de una fuerza de asalto vertical debe colocar al comandante enemigo en un dilema. La fuerza de asalto vertical debe poner en peligro la misión del comandante enemigo o amenazar alguna cosa que el considera de valor, forzándole así a reaccionar. La reacción que nosotros deseamos es aquella que amplía la realización con éxito de la misión de la fuerza de desembarco. La fuerza de asalto vertical debe estar emplazada en una posición que aproveche las ventajas de sus aptitudes. Puede estar a caballo de las líneas de comunicación críticas enemigas o situada para ejecutar un profundo golpe contra vulnerabilidades enemigas tales como puntos logísticos o instalaciones de mando y control. El desembarco de una fuerza de asalto vertical en profundidad en su área de retaguardia debe constituir una seria amenaza para el enemigo.

El concepto no ha perdido vigencia con los desarrollos posteriores, sino que se haya implícito en cada uno de ellos y por ello se ha incluido a pesar de no ser «nuevo».

La Maniobra Operacional desde la Mar (OMFTS)

Con los documentos FTS y FFTS del año 1992, comenzó el desarrollo de un nuevo concepto para las operaciones navales. Estos nuevos conceptos prestan una atención sin precedentes a las operaciones en la zona litoral de los mares y océanos, lo que implica una mayor cooperación entre las fuerzas a flote y en tierra, introducen el concepto de Fuerzas Navales Expedicionarias (NEF). Concepto muy similar al de los NTF (*Nato Task Force*) y NETF (*Nato Expanded Task Force*) y han provocado el nacimiento del concepto de la OMFTS.

El corazón de la OMFTS es la maniobra de las FN en el nivel operacional, un audaz intento de alcanzar la victoria y se dirige a explotar una debilidad significativa del enemigo con el fin de lograr un golpe decisivo. El mero movimiento, que no alcanza resultados decisivos o son contraproducentes, no se califica como maniobra operacional. La maniobra operacional debe dirigirse contra el centro de gravedad enemigo, algo que le sea esencial para continuar eficazmente la lucha.

La búsqueda del efecto decisivo es común a todas las formas de la maniobra operacional, en la tierra, el mar, o en el litoral donde se encuentran el mar y la tierra. Lo que distingue a la OMFTS de otras formas de la maniobra operacional es el uso intenso del mar como un medio de obtener ventaja, una avenida para el movimiento de unidades propias que es, simultáneamente, una barrera para el enemigo y un medio de impedir un combate en desventaja. Este aspecto de la OMFTS puede hacer uso, pero no está limitado exclusivamente, de técnicas como el concepto de logística con base a flote, fuegos de apoyo con base en la mar y el uso de la mar como un medio para el movimiento operacional y táctico.

La reducción significativa en la infraestructura logística en tierra permitirá también el rápido reembarque de la FD. Esto le permitirá evitar un combate en situación desfavorable, salvar los obstáculos que permanezcan en el camino de la acción decisiva y hacer uso de la inevitablemente perecedera ventaja de la sorpresa. En efecto, FD potentes serán capaces de hacer lo que hasta ahora era una exclusiva de equipos de fuerzas ligeras.

La mar permite movilidad estratégica, operacional y táctica a aquellos que la controlan. No obstante, durante la mayor parte del siglo xx las opciones creadas por el control del mar han estado severamente restringidas por las necesidades de la transición de la guerra entre el mar y la tierra. En el año 1944, por ejemplo, el control anglo-americano de los mares fue suficiente para permitir los desembarcos en cualquier lugar a lo largo de las extensas costas del Atlántico francés. No obstante, las necesidades de trasladar una fuerza masiva y relativamente inmóvil a tierra y posteriormente el apoyo necesario para proporcionar maniobrabilidad a esta fuerza, restringía la elección de las zonas a grandes playas y zonas de lanzamiento que pudieran ser apoyadas desde Gran Bretaña. Por ello, los desembarcos podían sólo tener lugar en porciones seleccionadas de las costas del norte de Francia. En el futuro, una NEF será capaz de hacer un uso completo de las opciones proporcionadas por el control del mar.

Una NEF atacando desde España, por ejemplo, tendría la capacidad de combatir en una batalla en el lado oeste del Atlántico sin tener que establecer una base intermedia. La capacidad de operar a larga distancia proporcionará a una fuerza entrenada y equipada para la OMFTS, la libertad de desembarcar fuerzas potentes a través de casi cualquier punto de la costa este del norte de América.

En resumen, ya que el litoral es la unión entre la tierra y la mar, la OMFTS es un compromiso entre la guerra naval y terrestre. De la guerra de maniobra obtiene el conocimiento de la naturaleza dinámica de los conflictos, lo imperativo de elegir objetivos decisivos y la necesidad de hábiles operaciones ejecutadas con un ritmo elevado. De la guerra naval se ha derivado una apreciación profunda del nivel estratégico de la guerra, las ventajas de un movimiento por mar y la flexibilidad proporcionada por una base logística a flote. La OMFTS une la doctrina con los avances tecnológicos en la velocidad, movilidad, apoyo de fuegos, comunicaciones y navegación para identificar y explotar las debilidades enemigas, a través del amplio espectro de los conflictos.

La Maniobra Buque-Costa (STSM)

El enlace entre la mar y la tierra, el MBC del pasado era una ruptura del flujo, un periodo de combate lineal durante el cual la maniobra en la mar había finalizado pero la maniobra en tierra no había empezado. Lo cierto es que las ventajas de la autopista de la mar eran tan evidentes que este impedimento raramente ha obstaculizado la ejecución, pero el efecto completo del poder naval fue amortiguado, aun en el caso de un desembarco sin oposición. La evolución del moderno campo de batalla multidimensional (aire, tierra, mar, espacio y espectro electrónico) y la emergencia en paralelo de una verdadera movilidad anfibia, proporciona ahora la oportunidad de cerrar el hueco de la transición desde una maniobra en buques a una maniobra en tierra. Este cambio de un transporte lineal de las fuerzas de asalto a un desembarco sobre la playa se denomina la Maniobra Buque-Costa (STSM) *Ship to Shore Maneuver*.

La STSM es una parte de la OMFTS que desarrolla la parte táctica del concepto, la que supone el desembarco de las unidades de asalto contra una zona defendida en el momento, lugar y con las formaciones más adecuadas y que mejor apoyen el esquema de maniobra hacia los objetivos en el interior.

La finalidad del STSM es completar la continuidad de la maniobra táctica dentro del concepto OMFTS y otras operaciones anfibias. El concepto es simple: «iniciar la maniobra de las fuerzas terrestres en la mar de la zona de desembarco mejor que en la playa. Hasta ahora, las capacidades de transporte en el MBC han dictado un movimiento lineal inflexible. Las nuevas tecnologías han levantado esta restricción, liberando a la FD del próximo gran salto en su evolución operacional. Como se indica en el CFOMFTS (*Concept for Operational Maneuver From the Sea*), las operaciones contra el enemigo pueden ser un movimiento envolvente o una ruptura a través de la defensa, pero en cualquier caso la penetración a través de la playa es la misma.

La STSM proporciona al comandante un número de opciones para romper la cohesión de las defensas enemigas a la vez que impide la orientación hacia el aumento de bajas. Estas opciones son el resultado de cinco elementos de partida diferentes de las operaciones tradicionales:

- «Aumento de la distancia ya anticipada en la OMFTS». El desembarco puede comenzar desde 100 millas náuticas de la costa, aunque 20 ó 30 millas náuticas puede ser una distancia óptima para los medios futuros. Este aumento de distancia reducirá la amenaza a la FAO de los sistemas terrestres, proporciona espacio de maniobra a la FD, y aumenta sus oportunidades de obtener la sorpresa táctica. A medida que se aumenta la distancia de los buques a la costa, los medios de maniobra deberán aumentar sus

capacidades de inteligencia oportuna, velocidad, decepción, respuesta rápida de los fuegos de apoyo y la flexibilidad en el empleo.

- «Amplia separación entre los conceptos de maniobra anteriores y futuros». En las operaciones tradicionales la ocupación de la CPL/Línea de Cabeza de Playa de Fuerza (FBHL) es el objetivo físico del asalto anfibio. La maniobra de la FD para la consecución de este objetivo comienza en la línea costera. La maniobra hacia los objetivos siguientes más allá de la CPL comienza sólo después de que ésta se considera asegurada, se ha trasladado suficiente potencia de combate y abastecimientos a tierra, y la fuerza está reorganizada y reorientada hacia el nuevo objetivo. En la OMFTS y en las futuras operaciones la MBC comienza bastante alejados de la costa, continúa sin pausa a través de la playa y sigue sin detenciones hacia los objetivos en el interior.
- «Aumento del número de opciones disponibles para la FD». En la OMFTS la FD no está restringida a asaltos aéreos poco profundos y desembarcos desde cercanías de la costa para conquistar una CPL. Las futuras FD tendrán la opción de lanzar su ataque desde más allá del horizonte del defensor, penetrando a través de playas ampliamente dispersas; de una maniobra continua hacia los objetivos al interior y de redireccionar o detener un asalto mientras se está realizando. Las fuerzas de asalto vertical serán capaces de tomar tierra en la retaguardia enemiga y de conducir operaciones independientemente de una operación de enlace con las fuerzas desembarcadas por medios de superficie.
- «Desaparición de la distinción entre la tradicional organización y fases de la operación anfibia en general, y de la de asalto en particular». Las operaciones anfibia dependen de una preparación adecuada del campo de batalla. Los cometidos de preasalto como la limpieza de minas, fuegos y destrucción de obstáculos serán a menudo llevadas a cabo por una fuerza avanzada que precederá al grueso de la FAO dentro de la ZOA. Aunque muchos de los cometidos anteriores son críticos para el desarrollo de la MBC, crear una fuerza avanzada para llevarlos a cabo puede, a veces, no ser posible o deseable. Los beneficios de la sorpresa son tan importantes que las funciones ejecutadas en el preasalto que señalarán nuestra intenciones deben ser cuidadosamente consideradas o en su caso ser impedidas, e incluso usadas para confundir o efectuar una decepción sobre el enemigo. La tradicional unión del asalto y el periodo de descarga inicial con establecimiento de una CPL y del periodo de la descarga general con las operaciones subsiguientes en tierra, pierde su significado en la OMFTS. Con fuerzas muy móviles, desembarcando en playas muy dispersas e inmediatamente profundizando en tierra, la descarga inicial se limitará al apoyo móvil a la maniobra. La descarga general, como la conocemos, puede posponerse, modificarse o ser innecesaria si el sistema logístico es de base a flote.
- «El control de la MBC». Las diferencias entre el control del MBC tradicional y la STSM dentro del OMFTS son: «ejecución descentralizada, control de la FD de los elementos de desembarco y de los equipos de desembarco, y cambios en las agencias de control del MBC y sus responsabilidades».

Las operaciones en el concepto OMFTS permiten más flexibilidad en la ejecución y por ello demanda planes menos rígidos. Para realizar la maniobra buque costa, la más complicada de las operaciones militares, se requerirá el planeamiento en detalle y una sincronización más completa que los planes de una opción simple del pasado. La ejecución de la MBC reflejará un número de cambios, que incluirán, figura 1:

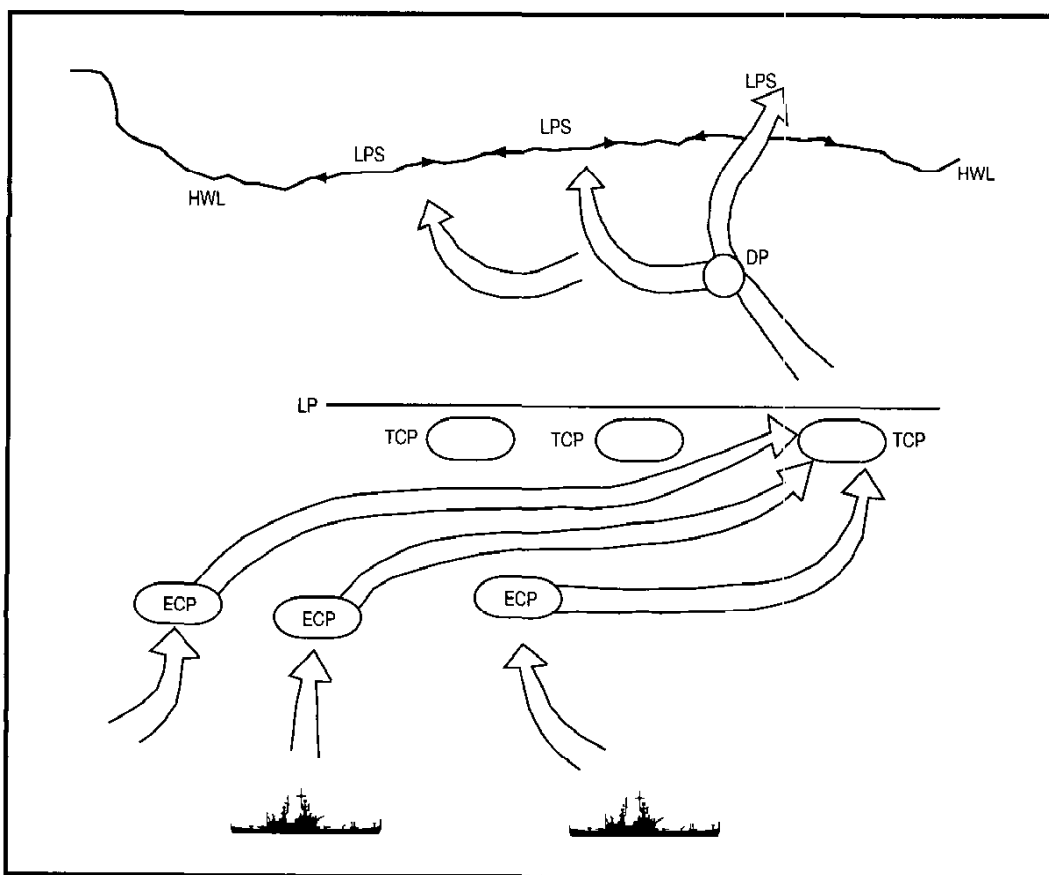


Figura 1.- Concepto de maniobra en la STSM.

- La maniobra de la FD comienza en la «zona de transportes» con zonas de reunión Puntos de Control de los Elementos (ECP) de la FD cerca de los buques y posiciones de ataque Puntos de Control de Equipos (TCP), realmente «puertas» de control a través de las cuales se establece la secuencia de los elementos bien separados de la costa.
- Los elementos salen de sus buques conociendo el plan en vigor y se dirigen a las zonas de reunión y posiciones de ataque para cruzar la línea de partida (LP/LOD).
- Se pueden realizar movimientos paralelos a la costa durante el movimiento a las posiciones de ataque (bajo el control de la FAO) o después de cruzar la línea de partida (bajo el control de la FD).
- Pueden existir uno o más puntos de decisión entre la línea de partida y la línea de pleamar HWL (*High Water Line*) en los que se decidirán acciones preplaneadas en estos puntos por los comandantes, conociendo los resultados de los reconocimientos de obstáculos y con especial atención en asegurar que los elementos de apoyo tienen la información necesaria para cumplir sus cometidos.
- Las opciones de la FD se planean y ejecutan de modo que los comandantes puedan responder a la última información recibida y crucen la playa en el punto más ventajoso.

Otras cosas permanecen, como la utilización de las zonas de mayor debilidad de la defensa; pero la máxima dislocación de un enemigo competente, a menudo, necesitará un combate penetrante.

El planeamiento de la STSM sigue los principios doctrinales establecidos, permaneciendo el planeamiento concurrente y paralelo. El planeamiento detallado permanece enfocado en la misión, los objetivos y el concepto de maniobra en tierra, y culminará en la preparación del plan para el desembarco. «La mayor diferencia entre el planeamiento de la proyección del poder anfibio tradicional y el futuro es la necesidad de preparar múltiples opciones para cada uno de los esquemas de maniobra», y todos ellos soportados por un solo plan de embarque. Este concepto se denomina MOLD (*Multiple Options-Late Decisions*).

El planeamiento para la MBC se verá influenciada por varios factores. El primero de ellos es el «objetivo». En el concepto OMFTS es el ataque de un objetivo significativo (táctico, operacional o estratégico), y no solamente un asalto para conquistar una CPL, que es lanzado desde la mar. La obtención de este objetivo conduce las decisiones básicas bajo las que se ejecutará la MBC, desde la determinación de la misión de la FD hasta el grado de riesgo asumible por la NEF. Las implicaciones prácticas para la FD incluyen zonas de reunión y posiciones de ataque situadas a millas de la costa. Estos cambios complicarán las acciones de la unidad y la coordinación que normalmente se lleva a cabo en esos lugares, aunque, en contraposición, se aumentará la flexibilidad en la maniobra. Lanzar un ataque desde una base de partida en la mar lejos del frente enemigo aumenta la seguridad y la probabilidad de obtención de la sorpresa y de la acción decisiva.

El segundo factor es la «organización operativa de la FD, y cómo se embarca» a bordo de los buques. Ya que las FD a menudo se desplegarán preparadas para llevar a cabo una amplia variedad de misiones, la secuencia doctrinal: Planeamiento, Embarque, Ensayo, Movimiento y Asalto (en inglés PERMA) para una misión específica se verá reemplazada por una EMPRA (Embarque, Movimiento, Planeamiento, Ensayo, Asalto) o cualquier otra permutación.

El tercer factor y muy estrechamente relacionado con los demás trata de las «distancias, ciclos de tiempo y medios disponibles» para el desembarco. Hay tres aspectos del problema de distancias; entre los buques de la FAO, de los buques a la costa, y desde la costa a los objetivos al interior. Para la organización operativa de la FD por superficie, el lanzamiento y la coordinación del movimiento desde unos buques dispersos ampliamente plantea problemas de organización y de intervalos de tiempo. Los elementos de desembarco, embarcados en Vehículos Anfibios Avanzados (AAAV) y Vehículos de Colchón de Aire (LCAC), deben desembarcar en una secuencia determinada para llevar al máximo la potencia de combate de cada uno de los diversos equipos de desembarco. El planeamiento de esta secuencia se ve complicado por diferencias en la velocidad de los medios, problemas en la coordinación del lanzamiento y llegada de unidades procedentes de buques dispersos en amplios espacios, y las necesidades potenciales de desviar medios críticos como los LCAC a buques alternativos en el caso de que ocurran pérdidas.

El cuarto factor es «la ejecución de los cometidos preasalto» como la apertura de obstáculos y campos de minas, y la ejecución temporal de estas acciones con la llegada de las unidades de asalto. Como la sorpresa es un objetivo importante, las fuerzas del elemento

de combate terrestre deben hacer coincidir su desembarco con la finalización de la operación de apertura de brechas. Para lograr esto sin que las fuerzas de asalto pierdan tiempo en la mar se necesita una estimación precisa del tiempo necesario para efectuar dicha apertura. Se sugiere la necesidad de lanzar los medios de reconocimiento y apertura de brechas mucho antes (por ejemplo: desde mayor distancia) que la fuerza de asalto. También se necesita que los comandantes de los niveles bajos de unidad tengan la autoridad y la capacidad de responder con rapidez a los cambios de situación táctica.

El factor final de planeamiento concierne a las implicaciones del aumento de descentralización inherente a la ejecución del OMFTS y STSM. Las exigencias de la guerra de maniobra requieren que los comandantes de las unidades tengan la autoridad y la capacidad, dentro de los niveles adecuados, para controlar su propio movimiento. Esta autoridad debe incluir la posibilidad de desviarse hacia Playas de Penetración (LPS) o a Puntos de Desembarco (LPP) alternativos según dicte la situación (tal y como se hace en operaciones heli-transportadas). Tal autoridad puede ser tanto un factor de ventaja como una potencial debilidad. No hay lugar para una maniobra fortuita o gratuita en un momento en el cual la aplicación coordinada de armas combinadas es nuestra principal fortaleza. Por tanto, existe todavía una necesidad remanente de centralización del control, esta libertad de maniobra debe beneficiarnos más que entorpecernos.

Cuanto menos precisamente se definan los factores descritos anteriormente, y con las dificultades de operar con fuerzas dispersas ampliamente, más afectarán al planeamiento y a la ejecución. La concentración de la potencia de combate, el sostenimiento de la FD y el mantenimiento del apoyo mutuo serán mucho más difíciles de mantener. Y esta dificultad se trasladará a un aumento en el tiempo necesario para construir la necesaria potencia de combate en tierra.

«A pesar de los dictados y dificultades de la maniobra, el control de las operaciones del MBC deben ser cuidadosamente planeadas y ejecutadas». Para lograr esto se necesitará una mezcla entre las agencias existentes e innovaciones para solventar los nuevos cambios.

Los comandantes de equipos de desembarco necesitarán seguir los movimientos e influenciar las acciones de sus elementos separados desde el lanzamiento inicial al desembarco y las subsiguientes operaciones en tierra. Para lograrlo se necesitará una capacidad de mando y control que incluya el seguimiento a gran distancia de los medios de superficie y aéreos de asalto, a bordo de cada buque que lleve un comandante de equipo de desembarco y llegue al nivel de cada puesto de mando de batallón de maniobra.

En cuanto al asalto vertical, la movilidad y flexibilidad que poseen estas fuerzas están ahora tratando de ser emuladas por las fuerzas de superficie. La flexibilidad inherente al sistema de mando y control y los procedimientos actuales apoyarán las necesidades de la STSM. Todos los desarrollos de capacidades como un seguro sistema de comunicaciones de gran alcance, de ayudas a la navegación y de Identificación Amigo-Enemigo (IFF) serán necesarios para el campo de batalla futuro.

La STSM y la OMFTS marcan una evolución significativa desde las prácticas actuales. Estos conceptos reflejan el reconocimiento de que los mismos factores que aumentan la eficacia de las FN para la proyección del poder naval, también crean nuevos desafíos para

estas fuerzas. Tomando en cuenta las innovaciones en la tecnología, la STSM enlazará directamente la maniobra en la mar con la maniobra en tierra a través de un concepto simple, comenzar la maniobra en la zona de desembarco en la mar. Los desarrollos en doctrina, organización, entrenamiento, educación y equipos permitirán progresivamente la realización, al completo, de las operaciones señaladas en este concepto y aplicar los conceptos de la guerra de maniobra a todas las facetas de la maniobra operacional desde la mar.

Es evidente que para la aplicación de este concepto serán necesarios unos cambios espectaculares en la MBC, en los sistemas de mando y control y en otras capacidades de las FN y de FD.

Conclusiones

Los nuevos tiempos y los nuevos riesgos han hecho necesaria una adaptación de la estrategia naval y anfibia a los nuevos requerimientos estratégicos. Surgían así los conceptos FTS, OMFTS, STSM y OTH, que han influido de modo decisivo en la definición de la nueva dirección de la estrategia de Alianza y, por supuesto, en la nacional.

En el campo de la guerra anfibia los nuevos conceptos nos trasladan las siguientes ideas:

- Integrar el concepto de desembarco anfibio dentro del nivel operacional y no del táctico y por ello se deben integrar todos los medios orgánicos, conjuntos y combinados.
- Lograr un mayor alejamiento de la costa para iniciar el desembarco, así como una mayor rapidez y fluidez en la ejecución de éste, intentando eliminar las distorsiones en el combate anfibio provocadas por la división entre el MBC y la maniobra en tierra.
- Las nuevas tácticas se basan en la utilización de las aguas costeras como una llanura desde la que iniciar las operaciones; planear opciones múltiples en numerosas playas y LZ y el rápido desvío de fuerzas a los puntos más débiles detectados, o donde se haya obtenido éxito. Normalmente la decisión de los puntos finales del desembarco se hará en función de la última información y, por ello, las playas de desembarco podrán cambiarse incluso durante el MBC. Se aplicará el concepto MOLD de planear múltiples opciones y toma de decisiones en función de la información en el último momento.
- Se debe lograr una completa integración de las armas de apoyo en el concepto de «armas combinadas».
- El control eficaz de estas fuerzas debe realizarse en base a órdenes «tipo misión» y en las intenciones del mando, más que en medidas de control como objetivos geográficos, la CPL o los límites de avance. Esto significa asumir la filosofía de la guerra de maniobra y el permitir la máxima iniciativa a los subordinados en el nivel táctico, mientras se mantiene la flexibilidad en el nivel operacional.
- Para lograr aplicar estos conceptos se necesitará mejorar notablemente las capacidades actuales de movilidad, inteligencia, fuegos de apoyo, aviación, medidas contraminas, C3 y Apoyo de Servicios de Combate (CSS).

Estos nuevos conceptos nos presentan una filosofía perfectamente asumible en términos generales. El problema aparece al intentar trasladarlos con un simple cambio de escala y sin el desarrollo de las capacidades anteriormente señaladas. No obstante la mayoría de los países con tradición anfibia intentan «seguir aguas» a estos conceptos mediante adaptaciones

particularizadas a sus necesidades. En ese sentido, parece que irán, salvando las distancias, los proyectos de desarrollos doctrinales y de potenciación de nuestras FA y de FD.

De todas formas, hemos de ser suficientemente pacientes y no dar saltos en el vacío, ya que como opinan, incluso la Armada y los *marines* de Estados Unidos, estos conceptos «... son más una aproximación filosófica que técnica» y su completa aplicación depende de unos desarrollos tecnológicos, hasta el momento no alcanzados y posiblemente inalcanzables para economías distintas de Estados Unidos.

Existen planes para cubrir estas carencias en campos como el manejo de la información, el tratamiento de los datos para efectuar fuegos precisos, la información sobre la disponibilidad o la identificación en combate. Desde el punto de vista naval, permanece un importante desafío en la consecución de unos apoyos de fuego con base a flote con el suficiente alcance, precisión y rapidez de respuesta, así como en todo lo referente al MBC, hasta que se consigan unos vehículos anfibios con verdadera capacidad OTH y velocidad superior a 30 nudos en agua; una aeronave como el *Osprey* de rotores inclinables con una mejora tan significativa en la velocidad y alcance respecto a los actuales helicópteros y un vehículo de colchón de aire que permita trasladar personal y material desde muy al interior de la mar.

Es evidente, además, la diferencia de intereses y objetivos entre España y Estados Unidos. Nuestro país no necesita una presencia avanzada permanente de su FN en el exterior, pues nuestros intereses y conflictos potenciales están en las proximidades del territorio nacional. De ahí que el concepto NEF tenga una limitada aplicación, en el sentido que tiene fuerza dotada de una gran autonomía y capaz de obtener, y explotar, el dominio del espacio en todas sus dimensiones. (En realidad sólo la Armada de Estados Unidos puede desarrollar plenamente este concepto). Por otro lado, es evidente que nuestra pertenencia a la Alianza nos obliga a mantener una capacidad de aportar FN a estructuras supranacionales de este tipo. Ya se ha hecho, se está haciendo, y en esa línea se debería seguir, integrando, también en ellas, a las FA con carácter semipermanente y no para la realización de ejercicios concretos como se hace habitualmente.

Más de aplicación son los nuevos conceptos tácticos de empleo de las FA, aunque lógicamente habrá que adaptarlos a nuestras circunstancias. La adopción de estos conceptos parte de un cambio en nuestra concepción del combate y la asimilación de una filosofía como la guerra de maniobra que significa radicales cambios en el estilo de mando, en el liderazgo, el adiestramiento y la educación.

Por otro lado, a pesar de que probablemente nunca llegaremos a tener una capacidad como la que pretenden nuestros hermanos del USMC, sí que podemos hacer algunas cosas respecto a los medios y, desde luego, mucho con respecto a la filosofía de combate. Debemos intentar obtener una capacidad OTH suficiente, y queremos decir con esto que debemos ser reales a la hora de hablar de distancia de lanzamiento de las unidades, sin duda imposible de mantener en el nivel del USMC (60 o más millas). Tampoco, probablemente, necesitaremos operar 100 millas al interior de la costa y de forma sostenida. Pero la idea general de empezar la maniobra en la mar y de reducir el tiempo y vulnerabilidad del MBC es totalmente válida para cualquier FA moderna, independientemente de su entidad.

Todos estos cambios plantean problemas a todos los elementos componentes de una operación anfibia en el desarrollo y adaptación particular de los conceptos doctrinales y procedimientos a emplear y aún más a los mandos, sus relaciones y la integración de sus conocimientos, sobre todo, si se deja de pensar permanentemente en el nivel táctico. El formar un verdadero equipo entre las FN y las de FD a nivel conceptual y doctrinal sin que exista una separación entre la maniobra en la mar y en tierra no será el menor de aquéllos.

Otra cosa que nunca debemos olvidar es que la aplicación de los nuevos conceptos se hace en el ámbito de Fuerzas Conjuntas o Conjunto-Combinadas (CJTF) y en el nivel operacional de la guerra y así lo consideran hasta sus propios creadores, al pensar que, hoy día, prácticamente ningún componente aislado de las Fuerzas Armadas tiene la adecuada potencialidad para ejecutar estas operaciones por sí sólo.

Los desafíos están planteados y la consecución de las capacidades necesarias para el cumplimiento de la misión, como dice nuestro actual almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA):

«... no dependen de los cambios o transformaciones de la amenaza a corto plazo, sino que pueden ser encontrados en factores más permanentes, tales como los intereses marítimos a defender.»

Nuestra obligación, como profesionales, no puede ser otra que asumir intelectualmente los desafíos conceptuales, adaptarlos o modificarlos de acuerdo con nuestras necesidades y posibilidades, y ponerlos al servicio de la nación.