

LA MOVILIDAD ANFIBIA Y AEREA EN EL MEDITERRANEO

- Por el Capitán de Corbeta ANDREA TANI
- De la "Rivista Marittima". Marzo-Abril 1977.
- Traducción del Comte. PLANELLS BONED.



Abril, 1978

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 117 - V

## PRIMERA PARTE

### LAS CONDICIONES DE INESTABILIDAD

#### Premisa

La historia del Mediterráneo se ha caracterizado en todas las épocas por un complejo entresijo de intereses, cambios, acontecimientos y luchas tan importantes y de tan rápida evolución, que no encuentran parangón en ninguna otra parte del mundo.

Las vicisitudes humanas han hallado su elemento matriz en esta cuenca, y desde los lejanos tiempos de las primeras formaciones sociales que han significado el inicio del camino de la civilización moderna, dicha cuenca ha sido uno de los principales protagonistas del escenario de la historia. Hoy constituye un cruce razas, casi trescientos millones de personas pertenecientes a cinco grupos étnicos diferentes, un entramado confuso de tensiones, de ideologías, doctrinas sociales y religiosas y el punto de fricción, de encuentro y de separación, entre tres continentes. Verdadero "mar de en medio", es un crisol de problemas, de crisis y de peligros de cuyo desarrollo y evolución depende el futuro de una gran parte del mundo.

Las incógnitas sobre el presente y el futuro de esta área son muy oscuras. Van de la crisis del petróleo y del control de sus fuentes de aprovisionamiento, al conflicto de más de treinta años de antigüedad de Oriente Medio, a los complicados horóscopos de las Naciones ibéricas, al litigio greco-turco por Chipre y los recursos del Egeo, a las incógnitas ligadas a la orientación de Yugoslavia después de Tito, a las veleidades ultrancistas panárabes, a los contenciosos existentes y previsibles en las plataformas continentales, a los derechos de navegación, de pesca, de prospección submarina, al peligroso vacío de poder de una Europa Occidental incrédula y distraída.

En esta situación, precaria y altamente inestable, hay elementos que pueden constituir los catalizadores de crisis potenciales o incluirse en las que ya existen, con resultados imprevisibles.

El más inmediato es la expansión estratégica e ideológica soviética actual en este mar, que constituye una amenaza directa al flanco sur de la OTAN, a la estabilidad de la Península de los Balcanes, y para los intereses occidentales en Oriente Próximo y en Africa del Norte, y un intento de establecer una fuerte influencia estratégica en los Países árabes; ejemplo clásico de "aproximación indirecta" en relación con un área históricamente extraña a la influencia rusa y de vital importancia para la economía industrial de Occidente.

El otro elemento lo constituye la incógnita del comportamiento árabe, o más bien de algunos sectores más intransigentes y extremistas del mismo, cuando la adquisición de una moderna tecnología militar e industrial y la constitución de los cuadros idóneos para dominarla, unida a la posesión de la formidable arma del petróleo, harán verosímiles las hipótesis más aventuradas, en modos y tiempos que hoy resultan de difícil previsión, pero seguramente perturbadores del delicado status quo existente.

La peligrosidad de estos elementos puede incrementarse por su combinación, lo cual ha sido posible verificar, al menos como un ejemplo, durante la crisis del petróleo de 1973. Realmente, el esfuerzo árabe por enfrentarse a Israel mediante el boicot de los suministros energéticos a los Países occidentales a continuación de la guerra del Kippur, puede no ser considerado en su único aspecto económico, sino como un grave atentado a la seguridad de Occidente, tanto más peligroso cuanto que resulta más terriblemente eficaz.

No es seguro que una medida tan drástica haya sido tomada sin la garantía por parte de la Unión Soviética, directa o indirecta, contra las posibles repercusiones; es cierto sin embargo que la jugada árabe consiguió dividir profundamente el campo occidental, provocando la crisis de un sistema de solidaridad que había podido hacer frente a las presiones rusas durante treinta años sin cesiones de ninguna clase. La posible combinación de esta arma "absoluta" económica con el potencial militar de la URSS podría tener efectos resolutivos para la finalidad de un aislamiento de Europa Occidental y de los Estados Unidos, y para crear la premisa necesaria para la disolución de la Alianza Atlántica y la neutralización del Viejo Continente, bajo la égida de una "paz soviética".

## Dificultades occidentales

Los escenarios bosquejados parecen bastante preocupantes, sobre todo considerando que podrían alimentarse algunas crisis y desarro--llarse de un modo interdependiente. Para Occidente sería muy difícil con--seguir dominarlas con las actuales estructuras defensivas, idóneas para hacer frente a una invasión "clásica" continental en Europa y no a una amenaza compleja y sofisticada constituida por presiones militares, chan--tajes económicos, ofensivas políticas y ejercida en los confines de la pro--pia área de jurisdicción. Tanto más cuanto que estas estructuras mues--tran señales evidentes de deterioro y de no ser adecuadas al cambio de las condiciones políticas y socio-económicas del flanco sur de la Alianza, com--enzando por la retirada de Francia de la organización militar integrada, pasando por el conflicto de Chipre de 1974, y terminando con el repliegue masivo de Inglaterra al Oeste de Gibraltar, sin contar con las numerosas crisis de identidad sufridas por cada uno de los Países miembros, de mo--do individual o en su conjunto.

Es necesario volver a definir los presupuestos que constituyen la base de la organización defensiva occidental y poner al día los instru--mentos operativos; y esto es particularmente necesario para el Mediterrá--neo, que ha pasado a ser, del lago OTAN de 1948, el principal punto de confrontación dinámica de los dos bloques.

La estabilidad de esta área está ligada íntimamente a su equi--librio de fuerzas, en el marco de las ecuaciones generales nucleares de las grandes potencias. Este equilibrio es fruto de una alquimia compleja y delicada, que se apoya en bases extremadamente imprecisas.

Más que los temas globales de la gran estrategia nuclear, son acaso más importantes en este teatro las realidades de la guerrilla, del te--rrorismo, de la técnica militar aplicada a la política y a las realidades sociales, de la lucha psicológica entre las más agudas y tortuosas etnias culturales existentes en el mundo.

En este difícil contexto, existen algunos puntos firmes, el prin--cipal de los cuales es que la Alianza Atlántica debe ayudar militarmente a cada uno de los Estados miembros que lo necesite a impedir toda subver--sión en fuerza de su propia identidad nacional, llevada a cabo con medios convencionales o menos. Y aparte de los Estados miembros, hay implícita una cierta forma de garantía, poco aparente, pero igualmente sustancial,

respecto a todas aquellas naciones que, aún cuando no pertenezcan a la OTAN, gravitan en el sistema occidental, o son igualmente esenciales para la estabilidad del área.

Dado que los dos principales adversarios potenciales (la OTAN y el Pacto de Varsovia) concuerdan en su recíproco interés de evitar una es calada nuclear, y en la oportunidad de no empeñarse en grandes campañas a una gran escala, por razones de conveniencia internacional, la lógica mi litar así como la política tienden cada vez más a coincidir, y el concepto de disuasión sustituye y modifica el de defensa, mientras la guerra toma la forma más de preparación (económica, psicológica, política, militar) y me nos de acción.

La única acción posible sigue siendo la del golpe imprevisto y veloz que obtenga resultados resolutivos en un tiempo muy breve y no implique la posibilidad de encender una cadena de reacciones (emotivas, políticas y militares) de resultados imprevisibles.

### La importancia de la movilidad

Se plantean por consiguiente nuevas exigencias relativas a la potenciación a las capacidades de intervención convencional en los puntos de fricción y de crisis. La más importante es la de facilitar rápidamente ayudas concretas a las Naciones que sean objeto de agresiones directas o indirectas, o de amenazas potenciales. Dichas ayudas pueden ser tanto más eficaces cuanto mayor sea su oportunidad material y física, por un principio progresivo análogo a la acción de los antibióticos contra las infecciones. Unas fuerzas de combate adecuadas y de dimensiones idóneas para los empleos particulares, que se muevan rápidamente mientras una agresión se halla en sus estudios iniciales, pueden reconquistar la iniciativa antes de que el atacante tenga tiempo para consolidar y desplegar sus propias fuerzas, y proporcionar respuestas rápidas y selectivas dentro de los márgenes de conflictos limitados, evitando cualquier degeneración hacia hipótesis nucleares y contribuyendo a la estabilización de la situación y al enfriamiento de las tensiones críticas. Dicha orientación nueva de la doctrina militar occidental, denominada "respuesta flexible" por primera vez en 1959 por el general norteamericano Maxwell Taylor en su libro "The Uncertain Trumpet", ha llevado en general a una revalorización del esfuerzo militar limitado, pero focalizado en los puntos clave y realizado con mucha decisión, que, aunque no sea importante desde el punto de vista de la cantidad de las fuerzas, tiene a menudo un peso decisivo desde el punto de vista político, en relación con la calidad de su acción.

La elaboración de estas nuevas teorías, en un primer tiempo, se han centrado primordialmente en el parámetro "velocidad de las operaciones", que significan -en la mayoría de los casos- despliegue de fuerzas desde el aire; esto se ha correspondido con el impulso notable, dado a caballo de los años 60 en los principales países occidentales, a las fuerzas aerotransportadas.

Pronto se comprobó que incluso con las flotas de grandes aviones desarrolladas en apoyo de las nuevas doctrinas no habría sido posible transportar el tonelaje total necesario por las modernas unidades terrestres y que la única posibilidad de intervención que ofrece todas las garantías en el plano logístico era el transportar por mar o una combinación de los dos (1).

Desde entonces se han desarrollado nuevas técnicas anfibas, medios navales más veloces y el empleo generalizado del asalto vertical, a fin de permitir a las fuerzas de desembarco, potentes en el aspecto logístico pero todavía demasiado lentas, una mayor movilidad y capacidad de penetración más adaptadas a las necesidades de la "respuesta flexible".

Históricamente se ha asistido a un retorno de la concepción "clásica" del instrumento anfibia, limitado en el tiempo y en el espacio e integrado en la esencia misma del poder marítimo, respecto a las grandes operaciones de la II Guerra Mundial (en muchos aspectos bastante heterodoxas).

La validez de esta tendencia parece especialmente confirmarse en el Mediterráneo, por su conformación geográfica y por la particular situación estratégica de los Países ribereños.

Realmente en cualquier posible hipótesis, si para Occidente existe la absoluta necesidad de asegurar el control de los accesos a la

---

(1) Los análisis de los principales asaltos aerotransportados realizados en Ultramar, desde el desembarco aéreo alemán en Creta en 1941 al de los turcos en Chipre en 1974, demuestra la fragilidad de dichas operaciones. Un lanzamiento aéreo sobre una costa enemiga tiene la absoluta necesidad logística de ser apoyado por una acción anfibia simultánea o, al menos, por la llegada oportuna de refuerzos por mar.

cuenca y de las vías de comunicación que lo atraviesan, esto puede conseguirse no solamente con el empleo de las fuerzas navales designadas específicamente, sino también con la posesión de un conjunto de puntos geográficos cruciales ( que los anglosajones llaman "Choke points" ) (2) y con la neutralización de los adversarios.

Sin dichas medidas la defensa de las vías de comunicación se hace imposible, como lo ha demostrado ampliamente la II Guerra Mundial en el Mediterráneo, tanto en lo que se refiere al Eje (Malta) como para los Aliados (Canal de Sicilia).

Los "puntos de estrangulamiento" son todos objetivos específicos de fuerzas de intervención proyectadas en territorio hostil, en forma temporal o estable. Su conquista, o neutralización, debe realizarse de una manera muy rápida, ya sea por razones de conveniencia internacional o por motivos de carácter militar.

De un modo similar, en caso de necesidad, puede resultar indispensable asegurar inmediatamente la toma de nudos de comunicaciones y de centros logísticos para la corriente sucesiva de refuerzos, o garantizar, en una situación más fluida, la protección de áreas vitales limitadas, el apoyo a los puntos sensibles de los despliegues amigos, la evacuación de personal civil de las zonas de operaciones, etc.

Las fuerzas anfibas tienen una especie de afinidad electiva con este género de operaciones.

Pueden presentarse muchos ejemplos; uno de los más famosos fue la operación de Gallipoli en 1915, que debería haber servido para forzar uno de los más importantes puntos de estrangulamiento del Mediterráneo, los Dardanelos; y fracasó clamorosamente por defectos de preparación, de planificación y de ejecución; otro lo constituye el desembarco de las fuerzas de invasión alemanas en Noruega, realizado por unas pocas unidades selectas en los puertos principales de acuerdo con las técnicas de incursión, uno de los ejemplos más clásicos de acción modesta en el aspecto cuantitativo, e imponente por los resultados conseguidos. Los ejemplos de operaciones de policía internacional son numerosos: de las expediciones internacionales durante la rebelión de los Boxer, a las intervenciones de los "Marines" norteamericanos en el Caribe durante las décadas de

-----  
(2) Puntos de estrangulamiento. N. del T.

los años 20 y 30, y después de la Guerra Mundial última en el Líbano en 1958, en la República Dominicana en 1963 y durante la caída de Saigón, a las acciones de los "Royal Marines" en el Caribe y en Africa Sudoccidental, etc.

La utilización inteligente y decisiva del potencial marítimo y de su "longa manus" anfibia está particularmente indicado además para abortar focos de guerra capaces de desarrollarse excesivamente y de degenerar de un modo imprevisible en conflictos de mayores proporciones. De hecho la autonomía, la movilidad y la capacidad de ataque de las fuerzas navales son particularmente idóneas para las misiones de intervención; su "pesantez" y su autonomía operativa constituyen el soporte ideal para operaciones combinadas complejas.

La componente anfibia posee la capacidad, única entre todas las fuerzas combatientes, de efectuar una penetración masiva en territorio enemigo a una distancia de un centenar de millas de las bases propias, con completa autonomía logística. La característica de estacionar en el mar, frente a las costas, hace además posible posponer las posibles acciones bélicas y combinar de esta forma otras capacidades, como la presencia condicionante, la disuasión y el enfriamiento de las tensiones críticas.

La presencia de fuerzas anfibas prestas a intervenir ofrece al poder político una vasta gama de opciones y garantiza el mínimo retraso, una vez que se haya hecho la elección, para su ejecución. Dichas fuerzas pueden permanecer a distancia, no empeñadas dentro de los focos de crisis, y ejercer, sin embargo, un profundo efecto en su desarrollo. Todo esto se hace posible por lo que puede denominarse papel "físicamente representativo" del potencial naval en lo que respecta a la determinación de una nación, o alianza, para ejercer todas las acciones necesarias a los fines de sostener la política propia.

En un escenario articulado y complejo como el Mediterráneo, con una enorme extensión de costas en relación con la superficie, las fuerzas anfibas revisten desde siempre una gran importancia bien sea por el impacto que pueden ejercer sobre la estrategia fraccionada de los Países ribereños o bien porque las condiciones de empleo, desde el punto de vista geográfico y meteorológico, son las mejores posibles. Casi todo el año es posible atravesar el Mediterráneo de largo y de través incluso con unidades de modestas dimensiones; los helicópteros pesados pueden alcanzar con su autonomía casi toda el área y desde cualquier punto, y la gran ex--

tensión de sus costas hace difícil para cualquier país una defensa eficaz sobre las playas. Sin embargo, otras fuerzas de combate, por razones análogas, pueden resultar muy eficaces y determinantes en conjunción con las fuerzas anfibas, o por sí solas en situaciones particulares. Se trata de los paracaidistas, de las unidades de comandos aerotransportables y heli-transportables (3), de las formaciones acorazadas de línea típicas de los ejércitos "terrestres", y de sus combinaciones en conjuntos integrados, sostenidos y alimentados desde el mar y desde el aire, que pueden permitir una gran flexibilidad de empleo y resultados muy valiosos, garantizando la diversificación operativa del asalto y la continuidad del esfuerzo, con la intervención de unidades pesadas más adaptadas de la infantería de desembarco en el combate maniobrero en profundidad.

La teoría de la guerra combinada, a pesar de las grandes dificultades de orden psicológico, normativo y práctico que ha encontrado siempre en su aplicación, constituye uno de los más interesantes motivos de reflexión y de planificación que ofrece la moderna doctrina militar, y es particularmente congénita al Mediterráneo.

La posibilidad de crear un instrumento militar que pueda asumir y revalorizar las características peculiares de las componentes funcionales análogas, minimizando las incompatibilidades y las diversidades, establece perspectivas capaces de mejorar en forma revolucionaria la relación costo-eficacia de las fuerzas armadas.

Y no se ha dicho que el citado método de las fuerzas combinadas se deba necesariamente aplicar solo a las unidades de asalto. Cualquier actividad militar que tenga finalidades análogas puede ser interdisciplinaria, de manera que se crean, en lugar de las viejas "especialidades" o "armas", unos "departamentos" integrados, siguiendo el modelo de las Fuerzas Armadas suecas o israelíes.

- 
- (3) En particular las fuerzas transportadas en avión o en helicóptero poseen una validez especial en las operaciones de antiterrorismo, contraguerrillas y golpes de mano cada vez más frecuentes y necesarios en una situación internacional tan turbulenta e irregular como es la actual. Basta pensar en la intervención de los paracaidistas belgas en el Congo en 1962, en la liberación del buque norteamericano "Mayaguez" frente a las costas de Camboya y en las numerosas acciones de las fuerzas especiales israelíes, entre las que se destaca como más famosa y significativa, la incursión al aeropuerto de Entebbe, en julio de 1976.

## PARTE SEGUNDA

### CONFRONTACION ENTRE EL ESTE Y EL OESTE

Haciendo un análisis de los diversos despliegues que aparecen en el Mediterráneo bajo el punto de vista de la movilidad de las fuerzas de asalto y vectores relativos, para la Unión Soviética puede someterse a examen todo el conjunto de las fuerzas móviles, en tanto que para Occidente deben tomarse en consideración solamente las unidades presentes en el Area Mediterránea, o disponibles de modo inmediato en las proximidades del mismo; y todo ello dentro de la hipótesis de que la URSS, con su configuración geográfica, sea en la práctica una potencia mediterránea y tenga la posibilidad de hacer sentir en esta área una gran parte de su esfuerzo militar. Por otra parte, la actitud ofensiva de todo el aparato militar soviético, sobre todo terrestre, obliga a considerar que, en caso de necesidad, las unidades anfibas y aerotransportadas podrían ser rápidamente apoyadas por la masa de las divisiones estacionadas en Europa Oriental y en Rusia meridional, con movimientos efectuados por vías internas y en territorios seguros.

No ocurre así, por el contrario, para el dispositivo occidental, el cual sufre los efectos de la superioridad convencional general del Pacto de Varsovia en Europa (que hace muy problemático el refuerzo de las otras áreas de la OTAN) y de las limitaciones de la corriente de refuerzos procedentes de los Estados Unidos impuestas por el Océano Atlántico y por los tiempos técnicos necesarios para su transporte a Europa, aún admitiendo que éste se lleve a cabo sin excesivas limitaciones, lo que puede ser verdadero para las unidades ligeras aerotransportadas, no lo es para los materiales pesados que llegan por vía marítima.

## La Unión Soviética

El peligro que representa la Unión Soviética en el Mediterráneo (como en cualquier otro lugar del mundo), no estriba tanto en la posibilidad de una abierta agresión convencional dirigida al corazón del sistema occidental, como en las presiones militares, económicas y políticas que pueden ejercerse, asociadas posiblemente a acciones militares llevadas a cabo por "intermediarios". Maniobras masivas efectuadas a proximidad de las fronteras, una presencia naval continua y visible a lo largo de las costas, ofensivas psicológicas llevadas a cabo por los medios de información, violentas agitaciones internas provocadas por la utilización sin perjuicios de las tensiones sociales, todo ello son instrumentos que pueden obtener resultados tan valiosos como los conseguidos mediante una acción militar directa.

Dichas acciones pueden provocar en la población un sentimiento de turbación, de aislamiento, de desesperación, en un grado tal que lleve a aceptar cualquier realidad que las ponga fin, especialmente si viene representada por un suave y cómodo neutralismo que parezca salvaguardar los valores de la propia cultura sin alterar, aparentemente, y de un modo sustancial el equilibrio del cuerpo social en sus valores principales.

Por otra parte, mientras se reconoce que la Unión Soviética está en condiciones de llevar a cabo un ataque masivo convencional y nuclear al sistema occidental, en la hipótesis improbable de que el Kremlin juzgue aceptable el riesgo de una catástrofe nuclear, no está tan claro que, en un cierto contexto geopolítico y a base de explotar situaciones particulares, la URSS tenga la capacidad de golpear de modo fulminante objetivos limitados, como en Checoslovaquia en 1968, dando el tiro de gracia a situaciones deterioradas y comprometidas, y dejando a los países occidentales la difícil elección entre un lento contraataque nacional, la escalada nuclear, o la aceptación de los hechos.

Dicha capacidad se deriva de la posesión de un instrumento militar muy móvil y flexible que, en el marco de una dirección operativa centralizada y monolítica, pueda ejercer en cualquier teatro de operaciones europeo, y en particular en los frentes meridionales y septentrionales, formidables presiones con un cortísimo preaviso, de acuerdo con las técnicas de intervención más modernas y eficaces.

Este instrumento está formado por seis componentes principales:

- El Cuerpo de Infantería de Marina (Morskaja Pejota), con cerca de 18 mil hombres, constituido por cuatro Brigadas reforzadas con elementos acorazados y de reconocimiento, asignadas a cada una de las cuatro flotas de la URSS,
- Navas anfibas tipo LST (Landing Ship tank) y LCU (Landing craft utility), formando un conjunto de unas 180 unidades, con desplazamientos entre las 400 y 5.800 toneladas, de construcción reciente;
- Dos CHG (Aircraft Carriers), clase "MOSKWA", que pueden emplearse como LPH (Landing platform helicopter), con características de asalto vertical análogas a la clase "GUAM" de la Flota de los EE.UU.;
- Fuerzas Aerotransportadas, cerca de 60.000 hombres, que comprenden 7 Divisiones de paracaidistas, más un número impreciso de Brigadas Especiales para operaciones de incursión, reconocimiento y sabotaje, todas ellas estacionadas en Ucrania, en Rusia meridional y en la zona de Moscú;
- Una fuerza masiva de aerotransporte, que comprende cerca de 1.700 aviones de transporte ligero, medio y pesado, y 1.750 helicópteros, principalmente medios y pesados;
- Un número muy elevado de unidades mercantes adaptadas al empleo en operaciones anfibas como AKA (Transporte de ataque de material) y APA (Transporte de ataque de personal), pertenecientes a la Flota Mercante, bajo el directo control de la Autoridad gubernativa de la URSS;
- 275 aviones de radio de acción medio y largo de la Aero-Flot, tipo "Tu 104", "Tu 124" y "Tu 134", disponible con un preaviso muy corto para el transporte militar;
- Un poderoso conjunto de subversión, espionaje y condicionamiento político, formado por el Servicio de Seguridad de la URSS (KGB) y por los Servicios de Espionaje Militar (GRU).

Tanto los Infantes de Marina como los Paracaidistas soviéticos, son todos ellos tropas de "élite", con las habituales características de los cuerpos especiales similares: uniformes particulares, admisión selectiva, adiestramiento muy duro, énfasis en el ataque, en la audacia y en el espíritu de cuerpo.

La Brigada de Infantería está constituida por un mínimo de tres a un máximo de cinco batallones. El batallón está organizado con base en la plantilla del batallón motorizado normal del Ejército, y posee armamento de acompañamiento pesado, misiles contracarro y defensa antiaérea. El batallón de carros ligeros, incluido en cada Brigada, va equipado con el carro anfibia "PT-76" (14 t., y cañón de 76 mm.) y con el vehículo acorazado "BTP-60", que transporta a 14 fusileros, tiene una excelente movilidad anfibia y puede efectuar fuego de apoyo con las armas de a bordo. En el ataque, la compañía de fusileros, en 9 ó 10 "BTP-60", es apoyada por dos secciones de carros "PT-76" (6 a 10 carros) y por el carro medio "T-55" con el que los Infantes de Marina están dotados al nivel de Brigada.

Las unidades anfibas soviéticas son idóneas para el desembarco de personal y de carros de combate en playas abiertas.

Se agrupan en dos grandes categorías: las que son capaces de actuar a un gran radio de acción, y las destinadas a operaciones costeras o en cuencas cerradas. Casi todas las clases son adecuadas para su empleo en el Mediterráneo. Su capacidad anfibia está subordinada a las condiciones meteorológicas en un grado equivalente al de las mayores unidades anfibas occidentales (1), porque si bien éstas últimas son más esencialmente navales, tienen necesidad de mares tranquilos para el envío a tierra de los medios transportados, por las limitaciones de éstos últimos en la toma de la cabeza de playa; a menos que se trate del asalto vertical puro que se presenta todavía deficiente bajo perfil logístico.

---

(1) Los LHA (Landing Ship assault), LPH, LPD, (Landing transport dock), LSD (Landing ship dock) y LST más modernos de las Flotas occidentales tienen desplazamientos no inferiores a las 6 ó 7.000 t., y ya no disponen de portalones de proa para el desembarco de los medios, que se realiza mediante diques inundables o deslizadores situados a popa, o mediante rampas especiales abatibles en proa, para los LST, que en general no imponen ninguna limitación al estado del mar y a la máxima velocidad sostenible, siempre superior a los 20 nudos.

En los últimos treinta años, la Unión Soviética ha potenciado de un modo masivo su propia Marina Mercante, persiguiendo objetivos estratégicos que tienen poco o nada que ver con la economía de gestión y con el saldo activo de una empresa.

Este desarrollo constituye una seria amenaza para los intereses políticos, económicos y militares del mundo occidental.

En particular, pueden definirse cuatro funciones esenciales para la flota mercante soviética, en el contexto general del poder marítimo y de la política exterior de la URSS:

- Reducción de la dependencia de los buques occidentales, o en general no comunista, para el ejercicio del tráfico propio y el desarrollo de la política de ayuda a los países aliados y simpatizantes.
- Constitución de un instrumento de influencia política e ideológica mediante la presencia de buques e instalaciones relativas en cualquier parte del mundo.
- Posibilidad de suministrar a las naciones "clientes" grandes cantidades de armas y equipo, con un mínimo plazo de tiempo.
- Finalmente, la posibilidad de sostener, en apoyo directo a las fuerzas aeronavales de combate, las intervenciones militares en Ultramar con el transporte de la masa de tropas, armas y equipo indispensables para alimentar un frente abierto por fuerzas anfibas o aerotransportadas de asalto.

La Marina mercante soviética ha asumido un papel determinante en el apoyo a las fuerzas filo-soviéticas en cualquier parte del mundo, incluso a gran distancia de las bases metropolitanas, y esto con cierta frecuencia ha supuesto la modificación profunda de situaciones geopolíticas consolidadas.

Los ejemplos de lo anterior son numerosos: del transporte de misiles IRBM a Cuba de los años 60, al apoyo al Vietnam del Norte durante la guerra de Indochina (en la ruta de Haifong eran empleadas regularmente más de 100 unidades), de los refuerzos hacia el Oriente Próximo, que han permitido alimentar, en el curso de tres conflictos y de veinte -

años de guerra de desgaste, a los ejércitos árabes con una cantidad inverosímil de medios, armas y equipo, a, ya más recientemente, la empresa angoleña, que no habría sido posible sin un despliegue masivo de medios pesados transportados por vía marítima.

La capacidad especial en el empleo de la flota mercante en apoyo de la expansión ideológica, la flexibilidad demostrada, el uso sin prejuicios del "status" de navegación comercial, no tiene muchos precedentes, y constituye el aspecto más significativo de la expansión naval soviética de la actualidad en todo el mundo, mayor incluso que el desarrollo creciente de las construcciones navales militares. Tal vez se está asistiendo a un nuevo capítulo del empleo del poder marítimo, particularmente indicado en la actual situación internacional, caracterizada por crisis localizadas, por el empeño indirecto de los mayores contendientes, y por el máximo esfuerzo de los dos Grandes para evitar un enfrentamiento total.

El otro aspecto de interés militar de la cuestión, y que incide directamente en las características de movilidad de las fuerzas soviéticas, está constituido por la posibilidad de empleo de las Unidades mercantes en apoyo directo de las operaciones anfibias, aprovechando las características peculiares de gran parte de los buques como es la modernidad de su concepción, cualidades náuticas, dispositivos para el mando y control, y sistemas de traspaso de cargas pesadas sin necesidad de terminales portuarias sofisticadas. Esta última característica no aparece prácticamente en las modernas construcciones occidentales, cada vez más orientadas hacia costosas unidades "intermodales" (2), y permite potenciar la movilidad y la capacidad de proyección de las "Task Forces" soviéticas, con una segunda flota de buques logísticos y anfibios mucho más consistentes y articulada en la misma línea que la flota militar.

El desarrollo de dicha segunda formación ha experimentado un incremento sustancial de 1961 a 1964.

Actualmente la URSS tiene cerca de 370 cargueros y 112 petroleros disponibles y especialmente equipados para operaciones de transporte y de apoyo a gran distancia. Todos estos buques tienen menos de 20 años, desarrollan velocidades superiores a los 14 nudos y están dotados, como ya se ha dicho, de todos los dispositivos y sistemas para desarrollar del modo más eficaz sus misiones y cometidos.

-----  
(2) Porta "containers", Unidades LASH, RO/RO, etc.

En la práctica se trata de unidades militares que ondean bandera mercante (3), y esto les permite una libertad de movimientos y de facilidades jurídicas insospechables para un navío de guerra.

A título comparativo, los Estados Unidos de América disponen de 239 buques de carga y de 62 petroleros de la reserva mercante que pueden ser empleados en cometidos análogos; se trata sin embargo de unidades pertenecientes a compañías privadas, en gran parte "en naftalina"; y sus tripulaciones están compuestas por reservistas movilizados, No se pueden equiparar con la formación análoga de unidades rusas.

La doctrina soviética considera las operaciones anfibia, según su entidad, como acciones estratégicas principales, en las cuales los Infantes de Marina apoyan el frente terrestre a lo largo de los flancos mediante desembarcos de envolvimiento del dispositivo adversario, o como golpes de mano e incursiones localizadas.

Se da mucha importancia al factor sorpresa, y por tanto los desembarcos se desarrollan preferentemente de noche, en absoluto silencio radio y radar, sin fuego de preparación por parte de las unidades navales.

Las primeras oleadas están constituidas por carros ligeros anfibios y vehículos acorazados de transporte, que proporcionan desde las primeras fases de la acción la potencia de fuego y la movilidad sobre el terreno capaces de arrollar las defensas (4).

-----  
(3) Análogamente a la RFA (Royal Fleet Auxiliary) inglesa.

(4) Debe observarse la diferencia con la concepción occidental, en la que la potencia de fuego es proporcionada por el apoyo táctico de los aviones embarcados y por el fuego de los buques, y solamente en un segundo tiempo por los carros y la artillería terrestre, mientras que la movilidad se garantiza, solo parcialmente, por los propios LVTP (Landing Vehicle Tracked Personal) que son excelentes medios anfibios desde el punto de vista náutico, pero mediocres carros de transporte por sus dimensiones y por su escasa protección.

Los Infantes de Marina occidentales están estructurados como Infantería ligera no acorazada, que dependen en gran parte del exterior para la propia potencia ofensiva y defensiva.

Apenas establecida la cabeza de puente, la fuerza principal, constituida por unidades acorazadas del Ejército especialmente adiestradas, desembarca en la playa para impulsar el ataque. En general, la Infantería de Marina reembarca después de la conquista de la playa, o permanece en sus posiciones para garantizar su posesión y efectuar otras incursiones ofensivas. El empleo de helicópteros se limita a desembarcos de limitado radio de acción, y en este caso se lleva a cabo a gran escala. Pueden efectuarse asaltos verticales a gran distancia de las bases a cargo de los CHG clase "Moskwa" en versión LPH, distraiendo estas unidades de sus misiones normales antisubmarinas; se señala que esto podría convertirse en una práctica común con la entrada en servicio de los porta-aviones V/STOL clase "KIEV", como se desprende también de temas de instrucción desarrollados en recientes ejercicios.

Las posibilidades de la Aviación soviética en operaciones de transporte de gran radio de acción se han ido progresivamente ampliando, desde los años 60 en adelante, hasta los niveles actuales, comparables a los de la propia Marina.

Evidentemente, según algunos expertos, la flota aérea de transporte debe tener, desde el punto de vista estrictamente militar, una incidencia estratégica mayor.

Su capacidad para llevar asaltos instantáneos sin períodos de preaviso a centenares de millas de las bases y de apoyarlos con grandes cantidades de hombres y medios específicamente idóneos para tales tipos de operaciones, representa una realidad extremadamente importante en el mundo de hoy. Un ejemplo claro de esto lo constituye el asalto fulminante del aeropuerto de RYZYNL efectuado por la Segunda División Paracaidista soviética, y seguido por la ocupación de Praga, que fue la acción decisiva de la invasión de Checoslovaquia en 1968, haciendo físicamente imposible cualquier reacción por parte del Gobierno checo, y facilitando de un modo decisivo la misión de las fuerzas del Pacto de Varsovia provenientes de la frontera.

A diferencia de los Infantes de Marina, las fuerzas de paracaidistas de la Unión Soviética son una organización autónoma con un mando centralizado y con una red de escuelas y centros de adiestramiento. La división de Paracaidistas comprende 7.000 "desantniki", y es más pequeña que las divisiones normales motorizadas del Ejército; al igual que éstas últimas está constituida por tres regimientos, cada uno de los cuales está formado por tres batallones, y posee su propia artillería autopropulsada, morteros pesados, misiles contracarro y defensa antiaérea. Los medios en dotación,

todos aerotransportables, comprenden el carro anfibio "PT-76", el carro de combate transportado "BTR-68", cañones autopropulsados de asalto de 85 mm., vehículos de reconocimiento armados con misiles contra-carro, etc.

La otra unidad aerotransportada normal es la Brigada Especial, que está formada por 2.500 comandos muy aguerridos, pertenecientes a los "reydoviki" (incursores) seleccionados entre los paracaidistas y los "vuissoniki", paracaidistas de alta cota en caída libre, especializados en operaciones de sabotaje y reconocimiento. La brigada está constituida por cuatro batallones, y va equipada con lanzacohetes pesados, cargas de demolición, morteros ligeros y misiles contra-aviones portátiles. No posee vehículos acorazados, artillería ni morteros pesados; sus misiones incluyen la captura de aeropuertos, la realización de golpes de mano e incursiones en la retaguardia enemiga, la de sabotajes y acciones de guerrillas, y el mantenimiento de los contactos con los guerrilleros filosoviéticos de los Países enemigos.

Las posibilidades de aerotransporte de la fuerza de transporte aérea permiten el lanzamiento simultáneo de tres divisiones de paracaidistas a 500 kms. de distancia de las bases, o de una división a 1.600 kms. de distancia. Con la posesión de uno o más aeropuertos en el área interesada es posible hacer afluir fuerzas con mayor rapidez, y transportar divisiones motorizadas convencionales del Ejército con gran parte de su equipo pesado.

Las unidades transportadas en aviones tienen una autonomía operativa de 4 ó 5 días, sin necesidad de suministros; el Mando de transporte tiene la posibilidad de apoyar completamente desde el aire un limitado número de Unidades por un tiempo indefinido.

Dado que las operaciones aerotransportadas, por su propia naturaleza no poseen, sin embargo, la capacidad de ruptura de un asalto anfibio contra defensas organizadas, la tendencia actual de la doctrina soviética es la de emplear conjuntamente, donde sea posible, fuerzas transportadas por vía marítima y vía aérea, bien con aviones o con helicópteros, en operaciones conjuntas y coordinadas.

El lanzamiento aéreo o el desembarco anfibio por sí solos deben constituir la excepción. Toda la literatura militar soviética y los ejercicios más recientes documentan esta orientación original, que demuestra el dominio alcanzado en las sofisticadas técnicas de mando y de control ne-

cesarias para la ejecución de operaciones conjuntas de asalto, denominadas, en la terminología militar soviética, "Desant".

El término Desant comprende un grupo completo de conceptos tácticos y estratégicos con profundas raíces históricas (5) que no tienen una precisa equiparación en las correspondientes occidentales.

Una característica particular del Desant es que el mismo no prevé ninguna clase de distinción entre desembarco anfibio y asalto aéreo; el desarrollo de los medios de transporte no cambia el concepto básico, si no que abre simplemente nuevas posibilidades a su realización. Otra característica es la importancia decisiva asignada, en este tipo de operaciones, a la velocidad y al secreto total de la acción, unida al aprovechamiento de la visibilidad limitada, en las malas condiciones meteorológicas o en las horas nocturnas para obtener la máxima sorpresa.

Los especialistas militares distinguen, de acuerdo con las dimensiones, tres tipos de operaciones Desant: estratégicas, tácticas y de incursión. Varían los objetivos y la cantidad de medios empleados, pero la metodología es siempre la misma, y corresponden a una actitud ofensiva profundamente enraizada en las Fuerzas Armadas soviéticas (6).

Un aspecto a subrayar es que la realización del Desant en territorio enemigo debe presuponer la favorable predisposición de una cierta parte de la población interesada, ya que no se considera posible proteger las precarias líneas de comunicaciones de unidades en rápida acción ofensiva contra la actuación de partisanos adversarios, sin distraer una

- 
- (5) Es interesante observar que el método de incursiones ejecutadas desde el mar formaba parte de la doctrina oficial soviética nueva años antes de que Inglaterra, en 1940, constituyese los primeros Comandos.
- (6) Se puede comprobar lo que hay real en ello por la tendencia soviética, observada en sus más recientes ejercicios navales y terrestres (SEVER, OKEAN, DNEPR, DVINA), a oponerse a ofensivas simuladas occidentales, sobre todo anfibia, mediante el lanzamiento inmediato de contraoperaciones Desant en la retaguardia enemiga, lo que presupone un grado muy alto de capacidad reactiva en la planificación, en las unidades y en los medios.

parte adecuada de las fuerzas del objetivo principal del asalto. Esto supone una exacta planificación en el campo de la guerra psicológica, con eslabones y referencias precisas a la situación política y social del país interesado, y una conducción algo heterodoxa de las operaciones, al menos desde el punto de vista occidental.

La cobertura aérea, indispensable en operaciones Desant a gran escala, puede asegurarse dentro del radio de acción de los aviones basados en tierra, o en forma más limitada, por aviones V/STOL embarcados en los porta-aviones tipo "KIEV"; sin embargo, dada la capacidad de las Brigadas Especiales para el asato a los aeropuertos y las características relativamente rústicas de muchos tipos de aviones de caza y de apoyo táctico soviético, que permiten su rápido despliegue en aeropuertos avanzados y semi-preparados, se puede considerar que la autonomía de la protección aérea puede aumentarse en un tiempo muy corto con golpes de mano localizados y oportunos, y que constituye un parámetro extremadamente variable.

En particular, puede estimarse que todo el Mediterráneo se encuentra dentro del radio de acción operativo de los aviones soviéticos considerando que algunos países ribereños conceden facilidades a las Fuerzas Armadas rusas o que podrían ser "inducidos" a hacerlo en caso de necesidad, de un modo similar a cuanto ocurrió a Dinamarca y a Noruega en 1940.

Una posible intervención soviética, directa o indirecta podría probablemente realizarse desde el aire y apoyarse en un segundo tiempo desde el mar, con el transporte de materiales pesados mediante unidades anfibas o por la Flota Mercante del Estado con la cobertura de la Flota del Mediterráneo.

En un primer momento, antes de la consolidación de la cabeza de puente, sería posible hacer frente sobre el terreno a estas acciones con fuerzas móviles limitadas que se enviaran en un tiempo muy corto, más que con el despliegue de un lento dispositivo convencional, y con el bloqueo de los refuerzos navales.

La VI Flota, con o sin la colaboración de las otras Marinas de la OTAN, tiene la posibilidad de dificultar extraordinariamente a los soviéticos la realización de operaciones similares, si se alerta a tiempo y se coloca de manera favorable para el desencadenamiento de sus propios ataques.

Se ha visto un ejemplo de ello durante la Guerra del Yom Kippur en 1973, cuando la alarma general dada a las fuerzas norteamericanas cerró una hipótesis que estaba tomando consistencia relativa a una intervención soviética aerotransportada en Egipto como "fuerza de paz".

Surgen dudas sobre la posibilidad de que los porta-aviones lleguen a tiempo o reciban "luz verde" de las autoridades políticas cuando ya sea demasiado tarde, así como sobre la capacidad y posibilidad de la OTAN de enviar al combate, con un preaviso muy corto, a una "task force" aerotransportada y anfibia capaz de anular, a tiempo o en el punto adecuado, a la acción adversaria.

Llevando a cabo una operación por sorpresa, los soviéticos estarían en condiciones de establecer bases para la protección aérea de la propia Escuadra del Mediterráneo antes de la intervención de la 6ª Flota, y de cambiar radicalmente el equilibrio de las fuerzas en presencia, haciendo vanas las posibilidades occidentales de contrarrestar una iniciativa convencional sin hipótesis nucleares.

Además, se puede verificar que la utilización de las vías de comunicación por parte de las grandes Potencias no será objeto de discusión (como ha ocurrido en todos los conflictos limitados de después de la Guerra), y en tal caso Rusia podría utilizar su propia fuerza aérea y naval, o las de algún "cubano" de turno, para alimentar cualquier clase de intervención en la medida que lo considerase necesario, sin sufrir consecuencias directas por parte de la OTAN.

Las hostilidades se verían confinadas al territorio, espacio aéreo y aguas adyacentes de los Estados interesados, y apoyadas mediante una corriente de suministros de los grandes protectores. El conflicto, a la larga, se convertiría en una especie de confrontación logística entre la URSS y los EE.UU. de A., y la proximidad física del coloso soviético, unida al gran recurso de su movilidad estratégica, podría favorecer los proyectos de Moscú más que a los adversarios occidentales. Y la reciente guerra del Yom Kippur demuestra lo próximo que esta hipótesis ha estado a punto de verificarse.

En esencia la Unión Soviética ha adquirido un potente instrumento bélico de proyección de las fuerzas a gran distancia.

Que históricamente esto sea una derivación de la capacidad del aerotransporte y de envolvimiento por el mar necesarios para el frente cen

tral o que indique una intención precisa de desarrollar una estrategia ofensiva con operaciones de gran radio de acción, esto ya no tiene mucha importancia; es necesario darse cuenta, por el contrario, que si la intención de utilizar este instrumento como medio de coerción ideológica, de presión militar, o de otro tipo, depende de las decisiones de los grupos dirigentes soviéticos del momento, no pueden existir dudas sobre su efectiva validez.

Los recientes acontecimientos de Angola, y la penetración filosoviética actual en el Africa central y meridional, unida al aprovechamiento de las terribles tensiones raciales existentes, demuestran con qué seguridad dirige Moscú, y a escala mundial, su propia política expansiva.

El astuto juego por personas interpuestas, el uso hábil y despreocupado de bases en Países africanos, el de la propia flota mercante y de los aviones de transporte militar, y la flexibilidad demostrada en la adaptación de las acciones propias a las condiciones políticas y sociales locales y a las indecisiones del enemigo, son una prueba de la gran eficacia conseguida por la estrategia neo-imperial de la URSS, que explota los componentes esenciales del éxito, es decir, la fantasía, la decisión y la prudente elección del momento y del lugar.

Y es importante observar que todo esto ha sido posible sin el compromiso directo de fuerzas de combate propias; a excepción de los aviones de transporte militar que no siempre eran tales, y de los consejeros, tal vez unos pocos centenares.

Compárense, introducidas las debidas correcciones proporcionales, los resultados del costoso, impopular, masivo y fracasado desarrollo de la intervención norteamericana en Vietnam, con la frenética carrera de todas las naciones europeas de la OTAN para reconocer a la República Popular de Angola, proclamada gracias a la intervención militar exterior, y se podrá ver lo hábil y sutil que esta "operación" ha resultado.

### Las Fuerzas Occidentales

El análisis de las posibilidades occidentales para misiones de intervención rápida en el Mediterráneo afecta a un conjunto de fuerzas nacionales pertenecientes a Países unidos por profundos lazos históricos, económicos, culturales, etc., y en un cierto sentido, también políticos. Estos lazos no se han materializado, en el plano militar, en una integración real, sobre todo en un sector, como es el de las Unidades móviles, cuya signifi-

cación política es evidente, y no permite a los distintos Gobiernos una sustancial delegación de control.

La única forma de "participación en sociedad" existente, y en condiciones de poder constituir un contrapeso de las posibilidades soviéticas, es la realizada en el ámbito de la OTAN, o más exactamente en el marco de las fuerzas realmente disponibles para las misiones requeridas por el estatuto de la Organización Atlántica. Y esto gracias a que la OTAN tiene como punto de apoyo la capacidad efectiva de un País miembro, los EE.UU., para garantizar completamente la integridad de todos los miembros, mientras que cualquier propósito nacional, como no sea el norteamericano o el soviético, no puede evidentemente llevarse adelante por sí solo. Por otro lado, la organización militar atlántica es una realidad operante desde hace más de un cuarto de siglo, con mucha experiencia y basada en un mecanismo más bien rígido de automatismo, que constituye, hoy por hoy, la mejor garantía posible.

La hipótesis de un esfuerzo común de los Países de la CEE., por muy sugestivo que sea, no es muy verosímil en el estado actual de las cosas, y lo es menos todavía en un sector como es este del que hablamos, y para el que se requiere una clara voluntad de decisión en tiempos muy cortos, totalmente ausente en la política comunitaria, como lo demuestran ampliamente los recientes acontecimientos (7). Antes de que esto pueda comprobarse, es necesario que los Países de la CEE actúen resueltamente sobre la vía de la unificación política y adquieran conciencia de que los propios intereses de gran potencia económica imponen la constitución de un instrumento militar fuerte y equilibrado, que afirme la propia necesidad de existir de un modo inequívoco y sin falsas hipotecas pseudo-distensivas.

En el Mediterráneo, en el mismo ámbito OTAN existen fuerzas móviles realmente disponibles para misiones de contención, sobre todo norteamericanas e inglesas y, con algunas limitaciones, italianas, y las de otras naciones, para las cuales las exigencias nacionales tienen una prioridad decisiva.

-----

(7) Crisis del petróleo, recesión, asuntos de los Mirage e YF 16, referendun inglés sobre Europa, desalineación de las monedas, proyecto JET, directorio, etc.

En detalle, están constituidas por:

- Una MAU (Marine Amphibious Unit) del USMC (Marines de EE.UU.), constituida por un BTL (Battalion Landing Team), formado por elementos de Artillería, reconocimiento, carros, zapadores, por un escuadrón de helicópteros medios y por una unidad de apoyo logístico, embarcado en un grupo (PHIBRON) de unidades anfibas ( 5-6 ) tipo LPH (8), LPD, LSD, y LST de la 6ª Flota USA, y apoyado por un potente conjunto de aviones de ataque embarcado en dos porta-aviones.

El refuerzo posible está constituido por otra MAU y el correspondiente PHIBRON en preparación en la costa atlántica de los EE.UU. , que puede intervenir en un plazo de 10 a 12 días. La Unidad de Infantería de Marina resultante tomaría la denominación de MAB (Marine Amphibious Brigade).

Durante la guerra del Yom Kippur, este refuerzo fue casualmente muy rápido porque el conflicto estalló en un período de cambio semestral de las dos MAU, presentes entonces las dos en el área Iberlan - Navsouth.

- El Gr. 41 de Royal Marines con base en Malta, de próxima retirada a Inglaterra, integrado por un escuadrón de carros de combate del Ejército inglés y apoyado adecuadamente por unidades LPH y LPD de la Royal Navy.

- Cinco batallones del Ejército inglés con base en Gibraltar y en Chipre, que comprenden unidades acorazadas y de reconocimiento, de Zapadores y Transmisiones, apoyadas por importantes fuerzas aéreas de la RAF que forman parte de la NEAF (Near East Air Force) con misiones OTAN y CENTO.

- Un grupo táctico de Infantería de desembarco de la Marina italiana, el Batallón S. Marco, y una Brigada de Paracaidistas del Ejército, con dos LST de 7.000 t. clase "Grado" y una sección de aerotransporte compuesta por 14 "C-130", 10 "C-119" y una docena de "G-222" (previstos 40).

-----  
(8) Próximamente también LHA, tipo "Tarawa".

- Unidades de paracaidistas y secciones aerotransportables de intervención inmediata, en conjunto cinco brigadas, pertenecientes a las fuerzas de los EE.UU. y de Inglaterra estacionadas en Alemania y en Gran Bretaña con unos 130 aviones tipo "C-130", "Andover".

- Una Brigada de paracaidistas y tres batallones de infantes de Marina del Ejército turco, con algunos medios navales de desembarco tipo LST, LCU y LCM de procedencia norteamericana, anticuados en general, y una unidad aérea de transporte formada por 8 "C-130 Hércules", 30 "CH-47" y 16 "C-160 Transall". Estas unidades son preferentemente reservadas para necesidades nacionales, en relación con el contencioso greco-turco en Chipre y en las islas del Egeo.

- La AMF (Allied Command Europe Mobile Force), que es una pequeña fuerza multinacional, muy móvil y capaz de desempeñar un papel disuasorio en cualquier área OTAN de Europa, pero concebida principalmente para actuar en los flancos meridional y septentrional de la Alianza.

Está constituida por siete batallones de Infantería y paracaidistas asignados en ocasión de emergencia o de ejercicios importantes, que pertenecen a los Ejércitos de la República Federal Alemana, Reino Unido, EE.UU., Bélgica, Canadá, Luxemburgo e Italia, además de los elementos de apoyo, de artillería y logísticos nacionales.

Su puesto de mando se halla situado en la R.F. de Alemania cerca del CENTAG en Manheim y está constituido por un Estado Mayor internacional facilitado por las diversas Naciones participantes.

También forman parte de la Fuerza Móvil Aliada algunas unidades de apoyo aero-táctico de las distintas naciones de la OTAN, que se asignan de cuando en cuando a puestos situados bajo control operativo de la ATAF del área en la que está situada la AMF.

La intervención de la Fuerza se produce a la orden del SACEUR, previa aprobación del Consejo Supremo de la OTAN y a petición de un País miembro. El despliegue se efectúa normalmente por vía aérea, mientras que el equipo pesado se transporta por vía marítima.

Además de lo anterior, algunas Naciones no-OTAN, o que no están integradas en la organización militar de la OTAN, como Francia, España y Grecia, poseen algunas unidades de nivel de Brigada de Infantería de desembarco y paracaidistas, empleadas generalmente en el País

respectivo, para la defensa de los propios intereses nacionales, como los territorios franceses de ultramar (en el pasado, el ex-Sahara español), o para cometidos conexos con los tratados bilaterales con Naciones amigas de Africa (concretamente para las francófonas).

En particular, Francia reorganizó en 1971 su "Fuerza de Intervención" como reserva estratégica para operaciones en ultramar. Actualmente está constituida por la experimentada 11ª División del Ejército, sus dos Brigadas de paracaidistas y una Brigada de Infantería de desembarco, con base en el Sudoeste y en Bretaña.

La Marina posee un Regimiento de Fusileros de Marina Comandos, de guarnición en Lorient, y un núcleo homogéneo y moderno de Unidades anfibas compuesto por un LPH de 8.500 t., 2 LPD de 8.000 t., 5 LST de 4.000 t. y 11 LCU de 600 t.

Los LPD y algunos LST y LCU se emplean en general en el Pacífico para pruebas nucleares. El Mando de Transporte Aéreo comprende tres Escuadrones de "Transall C-160" (un total de 50 aviones), tres escuadrones de "NORATLAS" (un total de 90 aparatos) y algunos "DC-8" y "DC-6".

La situación descrita se presta a hacer algunas consideraciones.

Las fuerzas anfibas no pueden separarse de los grupos de empleo aeronavales destinados a su apoyo, ni del conjunto logístico necesario para el sostenimiento del desembarco. Una y otra componente son partes integrantes de todo esfuerzo bélico capaz de desarrollarse de modo eficaz a distancia.

En el Mediterráneo, de las fuerzas anteriormente descritas, solo las de la 6ª Flota, y en menor medida, las francesas, poseen dichos requisitos. Por otra parte, la movilidad tridimensional indispensable para las modernas operaciones de asalto la proporcionan plenamente solo los Infantes de Marina de los EE.UU., y en alguna medida, las unidades francesas e inglesas, mientras que para las fuerzas de las demás Naciones, el nivel de las dotaciones y equipo en términos de número y tipos de medios de desembarco, helicópteros, aviones de transporte, volumen de fuego por cada unidad, técnicas de mando y control, etc., son netamente inferiores y totalmente inadecuados.

- Las unidades británicas constituyen históricamente una de las más importantes componentes del sistema móvil Aliado en el Mediterráneo, ya sea bajo el perfil cuantitativo como en el cualitativo.

Su elevada preparación para el combate las convierte tal vez en las mejores unidades presentes en el área y suple su modesta dotación de medios de apoyo, sobre todo en ambiente OTAN, con la ayuda prevista de la 6ª Flota.

Esta realidad va evolucionando rápidamente. Dentro del año 1979, el 41º Comando de "Royal Marines", con base en Malta, será repatriado y disuelto; se reducirá a un 75% la dotación de las unidades de asalto anfibio tipo LPH y LPD de la "Royal Navy", y los efectivos del Ejército y de la RAF de Chipre y de Gibraltar serán reestructurados a los menores niveles posibles que permitan los cometidos nacionales y las exigencias - CENTO y ONU.

A partir de 1976 la Marina inglesa cesó de destacar definitivamente buques de guerra en el Mediterráneo, en tanto que desde 1979 la RAF retirará las unidades de reconocimiento, antisubmarinas y de bombardeo "Nimrod" y "Vulcan" de Chipre. Asimismo, las fuerzas móviles aerotransportables estacionadas en territorio metropolitano serán reducidas drásticamente; la "UK Mobile Force" pasará del actual nivel divisionario al de Brigada, con apoyo de elementos aéreos limitados, mientras que la "UK Joint Airborne Task Force" será suprimida. La flota de aviones de transporte pasará de 115 a 57 aparatos, un número comparable al de la A.M.I.

En esencia, Inglaterra, adecuando su propia estructura militar a la estructura económica de potencia regional del Centro-Norte de Europa, distribuirá con mucha parsimonia algunas partes limitadas del esfuerzo militar nacional en puntos esenciales donde se hallan en juego intereses importantes, como son Hong-Kong, Gibraltar, Chipre, Belize y las islas Falkland.

La atención principal se centrará en el área metropolitana y en el mantenimiento del Ejército del Rin. Para el Mediterráneo, después de dos siglos y medio de presencia dominante, aparece la palabra fin.

- La posesión por Francia del elemento disuasorio nuclear y el desarrollo del necesario "ambiente" para hacerlo creíble, son objetivos bastante ambiciosos que han de absorber la mayor parte del esfuerzo que la Nación puede soportar para la defensa.

Las tradicionales misiones en ultramar de las FAS, francesas han sido reducidas en beneficio de la defensa directa y egoísta del territorio nacional, concentrándolas en el mantenimiento de las posesiones residuales francesas en el mundo, y excluyendo una política explícita de apoyo activo a las Naciones amigas del flanco Sur de la OTAN y en general del Mediterráneo.

Para la Marina, esto ha supuesto el desarrollo de los submarinos lanza-misiles en detrimento de las fuerzas convencionales y, en particular, de la componente anfibia. Después de la primera Ley-Programa, relativa al periodo 1961-1965, que creó las bases para el desarrollo de una moderna capacidad de asalto, materializada con la construcción del "Jeanne d'Arc", de los LPD "Ouragan", los LST "Argus", y el refuerzo de la Brigada de fusileros de la Marina, ya no se ha hecho nada importante en beneficio de las fuerzas convencionales de intervención, salvo la prevista construcción de un porta-helicópteros de propulsión nuclear que tendría como misión secundaria el asalto anfibio.

Hoy parece evidente que, como ocurre en Inglaterra, a falta de una visión precisa del valor de este tipo de fuerzas en Europa, hay una cierta resistencia a sustituirlas en la medida que se hacen anticuadas. El resultado es que la contribución que Francia puede dar a una política de disuasión convencional para el área del Mediterráneo, considerando los cometidos y misiones en Alemania, con las Naciones francófonas de África Occidental, en Djibuti, en las Indias Occidentales y en el Pacífico, es relativamente modesta, y desde luego no es adecuada a la responsabilidad (y ambiciones) de una nación mediterránea de su nivel.

Y ello sin contar que la postura de las fuerzas existentes, autónomas respecto al dispositivo atlántico, no aporta ninguna contribución significativa a la capacidad de respuesta inmediata de la OTAN, o lo que es lo mismo, de Occidente, ante una amenaza convencional imprevista.

La reciente decisión del Consejo de Ministros de destacar al Mediterráneo, con preferencia sobre el puerto de Brest, los dos porta-aviones "Clemenceau" y "Foch", demuestra que está en curso de producirse una inversión de tendencias, que por ahora no parece afectar explícitamente a las Fuerzas de Intervención móviles.

- En tiempos normales las misiones del MAU de la 6ª Flota se limitan a la evacuación de ciudadanos norteamericanos de las zonas de crisis, al control de desórdenes civiles de limitada entidad, a petición de los

Gobiernos aliados y con la autorización del Presidente y del Congreso de los Estados Unidos. Y no podría ser de otra manera, dada la modesta entidad numérica de las unidades de combate embarcadas, cerca de 1.200 hombres, que, si bien están dotados de una extraordinaria movilidad por helicópteros y de una potencia de fuego correspondiente a una Brigada de Infantería, tienen una misión más política que militar.

Constituyen la voluntad tangible de Norteamérica de respetar los compromisos adquiridos y una prueba de la buena fe atribuida a los Aliados.

Queda el hecho de que hoy los acontecimientos a menudo no tienen en cuenta las previsiones lógicas, y la rapidez con que se pueden desarrollar conflictos convencionales de proporciones masivas da mucho que pensar sobre las cualidades previsorias de ciertas planificaciones.

La "respuesta flexible", sobre la que se basa la doctrina militar de los EE.UU., no puede estar representada en el Mediterráneo por un sólo Batallón de "Marines", por muy aguerrido que sea, sin implicar un riesgo demasiado grande hacia la escalada nuclear; ni se puede confiar demasiado en un refuerzo del dispositivo convencional, cuando para su ejecución se necesitan días y aún semanas, a veces suficientes para que se produzcan modificaciones profundas del "status quo".

Subsiste una gran desproporción entre la presencia masiva naval de los EE.UU. en el Mediterráneo, y su modesta capacidad de proyección anfibia, que constituye una de sus componentes esenciales, tal vez la más importante, en un periodo como es el actual, caracterizado por las constantes amenazas de crisis localizadas y por las escasas probabilidades de un conflicto nuclear generalizado.

Por otra parte, los Estados Unidos tienen responsabilidades mundiales, y el Mediterráneo, por muy importante que sea, es solamente uno de los muchos teatros de operaciones en que se encuentran empeñados. Es difícil pensar que el progresivo, aunque lento, desentendimiento convencional de Norteamérica, actual en todo el mundo, a favor de una admisión más directa de responsabilidades por parte de los Países aliados pueda sufrir una inversión sustancial en el Mediterráneo, aunque es cierto que esta tendencia sería muy de desear.

- La AMF constituye, al menos desde el punto de vista teórico, uno de los más interesantes ejemplos de realización militar integrada de

los Países de la OTAN en el plano convencional. La función simbólica de esta fuerza en lo que concierne a la determinación de los Estados miembros de responder a una agresión a cualquier país de un modo conjunto queda de manifiesto por su misma movilidad, que hace posible una intervención colectiva con un plazo de tiempo muy breve, y de acuerdo con un mecanismo experimentado y flexible.

En el terreno práctico, la AMF adolece de algunos defectos constitutivos que plantean serias limitaciones a su empleo efectivo en cualquier situación hipotética.

Su constitución no es permanente, sino periódica, y está sujeta a la aprobación de los Estados miembros; esto puede provocar retrasos y fallos, dada la variada coloración ideológica de los Gobiernos nacionales y sus diferentes tiempos de reacción en relación con una emergencia que no se reconozca inmediatamente como tal.

Por otro lado, la ubicación de la Jefatura de la AMF a inmediaciones del Grupo de Ejércitos Centrales y la composición de la Fuerza, constituida fundamentalmente de unidades destacadas normalmente en Europa Central, hacen pensar que, en caso de necesidad, la AMF sería empleada como reserva estratégica móvil del dispositivo atlántico en Alemania dada la importancia de este frente terrestre respecto a los demás, y la probabilidad de que, también en caso de una crisis localizada en el flanco meridional o septentrional de la OTAN, el Pacto de Varsovia aumentaría la presión en Europa Central, para evitar el envío de refuerzos hacia el área amenazada de aquellos flancos.

La misma movilidad de la AMF, basada en gran parte en el transporte aéreo, está condicionada a la disponibilidad de un gran número de aparatos de gran radio de acción facilitados por la Aviación de los Países miembros, y a la posibilidad de sobrevolar con seguridad amplias zonas de Europa a proximidad de las fronteras adversarias; todo lo cual constituyen elementos cuyas posibilidades, en caso de emergencia, están por demostrar.

Existen finalmente importantes dificultades para el apoyo logístico de las unidades asignadas, que poseen el armamento y equipo de los Ejércitos de procedencia, el 75% de lo cual no está unificado; cada Nación ha de proceder por sí misma a los suministros necesarios, mediante un complicado mecanismo de concentración y de distribución, difícil de mantener en una situación operativa descentralizada a gran distancia de las bases, como podría ser el caso de una crisis mediterránea.

- Finalmente, el defecto más grave del dispositivo móvil occidental en el Mediterráneo lo constituye su extremada heterogeneidad, bajo todos los puntos de vista. Cada Nación, y a menudo cada Fuerza Armada, en el marco de las distintas valoraciones respecto a la importancia de la movilidad, aplica diversos criterios para la selección, el adiestramiento, el armamento del personal, presenta distintas colecciones de dotaciones y equipos y utiliza una miscelánea de vectores que van de los vehículos de "cojín de aire" a los lentos LCU militares, o de los modernísimos helicópteros pesados a los aviones "C-119" de la Guerra de Corea, etc...

Incluso en lo que se refiere al mando y control, la asignación de las fuerzas a la OTAN y las normas de preparación y disposición, existe una participación genérica que a menudo no va más allá de un enunciado de buenas intenciones, del intercambio de oficiales de enlace, de la ejecución de escasos ejercicios combinados que no afectan casi nunca, por la objetiva imposibilidad de hacerlo de otro modo, a los aspectos de la gran logística en el marco de un realismo efectivo.

El valor de las unidades para las cuales la rapidez de reacción, la flexibilidad y la autonomía de los suministros, coinciden con su propia razón de ser, no depende de su entidad numérica sino de otros factores de calidad. Aunque en el plano cuantitativo los soviéticos no tienen en el Mediterráneo una neta superioridad, es cierto que la estandarización, la unificación de sus dotaciones, y sobre todo el control centralizado de todas las unidades de asalto disponibles, hacen su capacidad de penetración muy superior a las homólogas occidentales. Sin contar además con las diferencias en la dirección y conducción política de este instrumento. Por un lado un "liderazgo" autoritario proclive a la super-valoración de la propia fuerza militar y fiel a un esquema estratégico de amplio respiro, llevado adelante con despreocupación bajo el estímulo de una ideología condicionante; por otro, una coalición heterogénea de democracias abiertas y sujetas a continuas crisis de identidad, y dominadas por una dialéctica de poderes, a menudo en contraste entre sí y casi siempre insensibles a las necesidades de la gran estrategia.

## TERCERA PARTE

### CONSECUENCIAS

El panorama descrito hasta ahora presenta muchas incógnitas. Un desequilibrio militar consolidado, en una zona tan vital como el Mediterráneo, puede ser causa de una ruptura del sistema de seguridad existente, por un peligro objetivo de agresión, un exceso de temor o de osadía de las dos partes, o porque puede provocar desplazamientos de campo en uno u otro sentido, considerados inaceptables.

Es necesario pensar en la forma de modificar en el tiempo este desequilibrio de una manera sustancial y, en una perspectiva más inmediata, y en contener los efectos desestabilizadores de la retirada inglesa, que constituye el principal motivo de preocupación de los responsables militares occidentales, por la reducción del sistema de eficiencia móvil Aliado y la pérdida de la garantía política que representaba tradicionalmente la presencia inglesa en el área del Oriente Próximo.

El primer objetivo puede conseguirse solamente con la aceptación de responsabilidades europeas comunes en el sector de la Defensa, que eliminen definitivamente el absurdo que representa este gran Continente incapaz de proveer a la salvaguardia de su cultura, de sus tradiciones y de su imponente estructura económica.

En lo que concierne al segundo punto, es necesario pensar en la sustitución en un plazo breve de las fuerzas inglesas con Unidades dotadas de la misma calidad combativa. Esta operación puede ser efectuada por la Alianza Atlántica en su conjunto, o por las distintas componentes nacionales, principalmente por los EE.UU., Francia e Italia.

Por lo que respecta a la OTAN, no parece que actualmente exista la posibilidad de desarrollar nuevos programas de integración, sino úni

camente la capacidad de conservar los ya constituídos, mejorando al propio tiempo la estandarización de los materiales y de los procedimientos. Además, existe ya una fuerza móvil OTAN de intervención inmediata y, por lo que se prevé, no parece realista la hipótesis de formación de una segunda AMF para el Mediterráneo. Más bien, se podría pensar en la potenciación sobre una base permanente de las Unidades existentes y en la eliminación de los inconvenientes fundamentales señalados con anterioridad. Y es to presentaría muchas dificultades.

Una consideración similar se puede hacer en lo que se refiere a los "Marines" de la 6ª Flota, incluso en relación con las consideraciones expuestas sobre las líneas tendenciales de la estrategia global norteamericana. Una respuesta podría venir de las Naciones más directamente interesadas, como son Francia e Italia. Y en particular mediante una potenciación de las fuerzas italianas, fundamentalmente interesadas en la seguridad del área y en la estabilidad de sus relaciones internacionales, dado que nuestro País es el único totalmente industrializado de Occidente situado en el Mediterráneo, no está comprometido en costosas (y en algunos aspectos desorbitadas) búsquedas de una propia autonomía estratégica mediante el armamento nuclear, y tiene una posición geográfica que no permite desintereses excesivos.

Un incremento de las Fuerzas móviles italianas y una racionalización de sus capacidades operativas tendría un gran valor dentro del marco de la OTAN, del nacional o en el de una hipotética estructura defensiva europea. Las ventajas serían numerosas. Veamos algunas:

- Contribución a la estabilización del cuadro estratégico del Mediterráneo, como contención de la presión soviética y disuasoria frente a situaciones de crisis; cooperación a una política occidental (atlántica hoy, europea mañana) más activa y coordinada, y posible empleo como fuerza de paz de la OTAN.

- Potenciación militar, mediante el desarrollo de un instrumento defensivo especialmente idóneo para el teatro mediterráneo y adaptado a las necesidades del País.

Influencia positiva sobre el estado moral de las FAS, con una mayor valoración del hombre y de los pequeños núcleos, unida al sentimiento inducido de pertenecer a un organismo dinámico y vital.

- Incremento en el marco técnico-orgánico, con la elaboración

de Unidades con un elevado grado de movilidad tridimensional, muy modernas, en las que la Infantería de asalto quedaría revalorizada con un cometido más atractivo; experimentación de programas combinados inter-- fuerzas en sectores avanzados; contribución a la superación de la mentalidad tradicional de Fuerza Armada celosa y autónoma; incremento de la capacidad de movilización rápida de las reservas, puesta al día del mismo concepto de reserva, etc...

- Ventajas económicas, considerando la economía de las fuerzas innata con su movilidad, las perspectivas de exportación de tecnología militar original relativa a situaciones y cambios de ambiente, la mejora de la relación costo/eficacia del instrumento militar, la reducción de las inmobilizaciones de capital ligadas a los gastos de supervivencia de la complicada estructura estática de las FAS, de hoy, etc...

La constitución de un conjunto de fuerzas combinadas móviles, obligaría a nuestro aparato militar a efectuar un notable esfuerzo de puesta al día, que podría convertirse, en algunos sectores, en un decisivo salto de calidad. Más que la adquisición de nuevas técnicas y medios, se haría necesario un cambio de mentalidad en relación con todo el tema de la defensa nacional. Las ideas que informarían esta pequeña "revolución cultural" podrían ser:

- No gravar excesivamente el presupuesto sino reestructurar las fuerzas existentes, y reducir decididamente la fuerza en presupuesto en beneficio del aumento de su movilidad.

- Superar el "complejo del umbral de Gorizia" (1), y reconocer la necesidad de una defensa activa en todas las direcciones de procedencia de la posible amenaza, con especial revalorización de la frontera marítima y del factor de discontinuidad ambiental del teatro mediterráneo

- Elaborar una doctrina de empleo original que asimile las experiencias más importantes de los demás Países sobre la movilidad, ligándolas a las grandes tradiciones nacionales de audacia, de los medios de asalto, y de la lucha guerrillera, y adaptándolas a la situación geo--estratégica del Mediterráneo.

- Constituir una eficaz estructura logística, entendida en el sentido más completo del término.

- Resolver los delicados problemas del mando y control de

las fuerzas móviles, con el más amplio consenso de los representantes del País, en el nivel técnico y en el político, dado que inevitablemente el significado de una reestructuración de esta naturaleza tendrá que afectar a un campo más amplio que el militar.

Son todos ellos problemas muy complejos, de gran alcance, y que precisarían un análisis profundo; trataremos de recoger algunos temas del mayor interés.

### LAS FUERZAS

La Fuerza Conjunta Móvil debería comprender un núcleo integrado de unidades de asalto anfibio y aerotransportados, con los correspondientes vectores aéreos y navales, y un conjunto de reservas, constituidas por Unidades de las FAS., aviones comerciales y unidades mercantes de la Flota del Estado disponibles en poco tiempo.

Estas fuerzas existen ya en parte y son:

#### Marina

- Batallón S. Marco
- Unidades anfibas y helicópteros "SH-3D" de transporte
- Unidades portahelicópteros (distrayendo las Unidades de sus cometidos primarios de control de las vías de comunicaciones)
- Grupo de "incursores"

#### Ejército

- Brigada "Folgore"
- Batallón "Lagunari"

-----

(1) El filósofo Gaston Bouthoul escribe en sus "Elementos de Polemología":  
Estamos viviendo en un periodo de grandes cambios. La eficiencia de las armas no había alcanzado nunca un nivel similar. Se ponen en entredicho las nociones tradicionales; por primera vez en la historia, las lecciones del pasado ya no tienen ninguna utilidad.

- Grupo de helicópteros de transporte medio
- 1 Brigada Mecanizada ( a designar )
- 2 Brigadas acorazadas ( a designar )

### Ejército del Aire

- Unidades de apoyo táctico
- Unidades de transporte aéreo
- Helicópteros pesados

### Reserva de Movilización

- Unidades mercantes Ro-Ro ( tipo Roll On )
- Porta-contenedores -LASH
- Transbordadores -Petroleros de la Flota del Estado- Aviones comerciales de las Flotas de Alitalia - ATI - Itavia - Alisarda.
- Personal de la reserva de movilización.

Para la constitución de una posible F.C.M. sería necesario inspirarse en algo similar al conjunto A.M. FOCAS-UKMF-UKJATFOR (2), en el marco de la experimentada doctrina inglesa de "Joint Warfare" (Guerra conjunta), es decir, tratar de unificar las componentes móviles de los distintos Ejércitos dentro de una gran Unidad conjunta, y basada en características paralelas, como son la movilidad, la potencia de fuegos, la fuerza de choque, la actitud ofensiva, la agilidad orgánica, una elevada cualidad combativa recogiendo las mejores características de cada una y elaborándolas en un proceso armónico de síntesis.

-----

(2) AM-AMPHIBIOUS FORCE ( 3 Comandos - 1 Escuadrón de Helicópteros- 2 buques de asalto); FOCAS - Flag Officer Carrier And Amphibious Ships ( Mando de portaaviones y Unidades de asalto); UKMF -United Kingdom Mobile Force ( Agrupación Mixta de Brigadas Aerotransportadas y Escuadrones Aéreos de ataque y Helicópteros); UKJATFOR -United Kingdom Joint Airborne Task Force ( 2 Batallones de paracaidistas y 5 Escuadrones de "C-130").

En el Mediterráneo, parece indispensable apoyar estas fuerzas en la componente anfibia, como la más idónea para alcanzar el más amplio espectro de objetivos, ya sea por razones geográficas, o por las mejores características de las fuerzas navales para funcionar como polo de coordinación de medios diversos en un ambiente tridimensional. Las unidades navales tienen sistemas de control y de mando muchos más amplios respecto a los demás vectores, y una notable aptitud para actuar en conjuntos interfuerzas nacionales y aliados, conseguida a través de una larga experiencia operativa.

El poder marítimo podría ser, en muchos casos, la plataforma de dirección de la política militar de la Nación, por alguna de sus cualidades peculiares, como son la autonomía, la movilidad, la independencia de condicionamientos externos, una actitud defensiva muy desarrollada, y la natural confianza en el elemento que constituye la mayor parte del teatro de operaciones.

### La Marina

Con estas premisas, sería necesario prever una potenciación del conjunto de unidades anfibias de la Marina, basado actualmente en dos LST tipo "Grado", lentos y de concepción anticuada (3), y en una media docena de balsas a motor de construcción militar, con un conjunto de unidades y medios aéreos que pudiese conferir una efectiva capacidad de asalto a las unidades embarcadas.

- 
- (3) Las LST de grandes dimensiones, como las del tipo "Grado", no son aptas para la conquista de playas y para el asalto en una primera oleada, sino que desembarcarán las unidades transportadas y los medios correspondientes con pontones adecuados, usados principalmente como transbordadores, o unidos, formando sucesión, como pasaderas. La actuación de los pontones son lentas y laboriosas, y han de realizarse con el auxilio de voluminosos medios de desembarco modificados, que no pueden ser transportados por las propias LST por falta de capacidad de suspensión, sino por otras unidades tipo AKA o LSD. Por otra parte, la botadura de LVTP que éstas unidades efectúan por la rampa de proa (y que supone su empleo más idóneo), se ve limitado en gran manera por el estado de la mar, y no se puede efectuar un movimiento, sino por las unidades paradas. En esencia, los tipos "Grado" son unidades adaptadas para formar parte de las oleadas exclusivamente lo--gísticas, después de que se haya consolidado la conquista de la cabeza de playa, y por consiguiente no aptas para la fase del asalto.

Actualmente la Ley Naval prevé la construcción de un LPD de cerca de 8.000 t., análogo a la clase "Trenton" de la Marina de los Estados Unidos, que ha de satisfacer las necesidades del Batallón S.Marco.

Dicha solución, aunque es moderna y técnicamente adecuada, presenta el defecto de basarse en una sola unidad especializada para una misión extremadamente importante, y por tanto puede parecer poco previsora y excesivamente arriesgada. Concentrar toda la fuerza anfibia italiana en una unidad que puede ser inutilizada en el combate o por un sabotaje o, más fácilmente, estar empeñada en un cometido en el momento de la necesidad, significa resolver el problema solamente sobre el papel. Una solución más idónea podría ser construir, en lugar del "Sea Control Ship" y del LPD previstos por la Ley Naval, dos SCS con capacidad anfibia, especie de mini-LHA. El nuevo "capital ship" de las operaciones anfibias, el LHA, es capaz de desembarcar el grupo táctico embarcado, con el correspondiente equipo, en menos de tres horas, con un asalto tridimensional coordinado. A la vista de estas posibilidades y ampliando el concepto de empleo, el LHA puede cumplir todas las misiones clásicas del SCS conservando sus propias posibilidades de asalto. Una unidad todo-puente, RO-RO, con una amplia bodega continua que termine hacia popa con un pequeño dique inundable, o con un simple deslizador para la botadura de los LVTP ( como las modernas LST de la Flota norteamericana ), dotada de equipo para la dirección de una formación de vuelo y de armamento de auto-defensa, podría embarcar alternativamente el Batallón S. Marco con los correspondientes LVTP, y desembarcarlo desde el aire o desde el mar, o un grupo de medios aéreos más adiestrado, formado por aviones V/STOL y helicópteros pesados, con una completa dotación logística, y actuar del modo más eficaz en ambientes de fuerte amenaza aérea, naval y submarina. Se puede tener una idea de ello, pensando en una versión muy reducida, en sus dimensiones y en su costo, de las LHA "Tarawa" de la Flota de los EE.UU.. El despliegue de las unidades se podría establecer en función de los parámetros operativos y de los costes soportables, variando de las 8 a las 16.000 t. La dotación de medios aéreos en la configuración del SCS podría oscilar en torno a 6 V/STOL y 8 "SH-3D", una decena de LVTP y 600 fusileros de Marina. Desde el punto de vista operativo, las ventajas, respecto a la dotación actual de la Ley Naval, serían notables, incluso prescindiendo de una potenciación de las componentes anfibias.

Mayor flexibilidad, mayor disponibilidad, reducción de las consecuencias de la inutilización de una Unidad única, posibilidad de ejercer una presencia naval incisiva, un eficaz control de las vías de comunicación, una proyección efectiva de las fuerzas (bien como asalto anfibio o

como interdicción aérea) y permitir al mismo tiempo la máxima estandarización de los materiales, de las dotaciones y de los equipos. Sería posible hacer frente separadamente a misiones anfibia y navales con el doble de fuerzas, en tanto que las posibles exigencias simultáneas (por otro lado de difícil proposición en el ámbito exclusivamente nacional) se atenderían con la misma disponibilidad garantizada por la Ley Naval. Bajo el aspecto económico, se puede observar que el costo de estas unidades supuestas, construidas en serie, puede seguramente no sobrepasar el conjunto de los prototipos LPD y SCS, sin incluir los grupos de vuelo embarcados; y ello sin contar que la mini-LHA podría ser bien acogida por el mercado exterior interesado en los distintos proyectos TDC, SCS, "Harrier Carrier" (4), etc. y por consiguiente favorecer sensiblemente la industria nacional, comprimiendo al mismo tiempo el alza de los precios.

Aún sin adquirir un sólo avión o helicóptero más respecto a los previstos para la única SCS, la segunda LHA tendría aproximadamente la misma capacidad de un LPD en el asalto anfibio, empleando los helicópteros de otras unidades porta-helicópteros (cosa que se hace normalmente para un LPD), a falta del transporte de los medios acorazados pesados, que se puede efectuar con los propios LCU (5).

Pero actualmente nuestras unidades anfibia no tienen en dotación carros de combate y no es probable que los tenga en el futuro, al menos para las oleadas de asalto. De todos modos, previendo para las mini-LHA un dique lo suficientemente grande para que pueda contener un LCU, sería posible eliminar también este inconveniente, y desembarcar unidades completamente mecanizadas (6).

-----

- (4) Son numerosos los Estados que podrían estar interesados: por ejemplo, Irán, Argentina, Brasil, India, España, Canadá y Australia.
- (5) Landing Craft Utility - grandes medios de desembarco, de cerca de 150-200 t., adaptados al transporte y al desembarco de medios pesados. Equivalen a nuestras balsas con motor costeras. Van transportadas por el LPD en su propio dique.
- (6) Dicho tipo de unidad podría funcionar también como unidad matriz para hidrovoltantes de combate, o para "Hovercraft" de asalto o de misiles.

Otra unidad que sería oportuno desarrollar (no contemplada por la Ley Naval) es un moderno LCU adaptado a la navegación en alta mar, de 250 a 300 t., veloz, poco costoso y muy robusto; una reedición puesta al día de las balsas a motor de la II Guerra Mundial, que tuvieron una valiosa actuación durante el conflicto y a lo largo de treinta años de actividad pos-bélica. Una decena de estos medios, indispensables para actuar en cuencas reducidas, en las que los grandes LPD o LHA son demasiado vulnerables, permitiría apoyar un desembarco principal realizado con las unidades más importantes a distancia no excesivamente grande de las bases ( como se realiza a menudo en el Mediterráneo ) o efectuar incursiones de apoyo con unidades independientes de comandos (7).

La relación coste eficacia de dichas unidades es muy satisfactoria y las misiones que pueden desarrollar cubren un amplio espectro que se extiende más allá del campo anfibia. Tráfico costero, suministro a las primeras líneas sin necesidad de terminales portuarios ( piénsese en el Adriático), minado defensivo, transporte logístico en tiempo de paz, defensa civil, etc.

Además de estas nuevas construcciones, hay algunas perspectivas interesantes ligadas a una utilización diversa de las unidades existentes. Una de las más significativas prevé el empleo de las unidades portahelicópteros principales, como el "Veneto", los "Doria" y los "Audace", en calidad de vectores de núcleos de comandos a desembarcar con helicópteros pesados provenientes de tierra y con los mismos helicópteros de a bordo (8).

Dicha solución -ya experimentada en parte con resultados óptimos- permitiría poseer un instrumento muy móvil y extremadamente flexible, sin necesidad de modificaciones o de dotaciones particulares y con gastos muy moderados, explotando de una manera original las características de las mayores unidades de línea en relación con una casuística de misiones más adaptadas al escenario del Mediterráneo.

-----

(7) El problema de las limitaciones que los LCU pueden encontrar respecto a las condiciones del mar se supera debido a que, en general, un desembarco exige siempre un tiempo bastante tranquilo.

(8) Respectivamente, "SH-3D" y "AB-212". Estos últimos, desembarcando las consolas A/S y AEW, pueden transportar 9-12 hombres a más de 100 millas.

Las unidades deben embarcar para largos períodos de tiempo un número elevado de hombres sin necesidad de ninguna adaptación y sin disminuir sus cualidades combativas (9).

Su capacidad para transportarlos a grandes velocidades (superiores a las de cualquier unidad anfibia) y para proporcionar el apoyo de fuego convencional, la protección "misilística" del área de desembarco y el auxilio de los propios helicópteros armados, las hace especialmente valiosas para acciones por sorpresa realizadas contra objetivos localizados, con una versatilidad táctica que una fuerza anfibia, lenta y reconocida como tal, no puede poseer en modo alguno.

Las unidades de asalto embarcadas se convertirían en parte integrante de las capacidades combativas de los buques, en armas por sí mismas como los misiles, los cañones, etc.

Los medios de desembarco merecen un razonamiento aparte. Sus exigencias más importantes son su fiabilidad, capacidad de carga y velocidad. Las dos primeras han alcanzado su máximo valor con los medios que existen ya en dotación, y están ligadas a parámetros que no pueden modificarse, como son las dimensiones de las unidades -madre, el ambiente marino, el entretenimiento a bordo, etc.; por lo que respecta a la velocidad, por el contrario, se puede decir que se está sólo en los comienzos, y el futuro presenta extraordinarios desarrollos, que revolucionarán la misma naturaleza de las operaciones anfibias en un modo que hoy solo puede entenderse en hipótesis.

Cuando estén disponibles medios tales como los AVC (Air Cushion Vehicle) que están en vías de desarrollo por la Aerojet General Corporation para el proyecto JEFF de la Flota de los Estados Unidos, capaces de transportar una carga de 60 t. a más de 50 nudos y de desembarcarla en el interior de cualquier playa con tal de que ésta ofrezca pendientes inferiores al 14%, independientemente, en líneas generales, de las condiciones del mar (10), entonces se hará posible con el empleo simultáneo de he

-----  
(9) La doctrina inglesa de la "Joint Warfare" prevé para cada uno de los tipos de unidades de la "Royal Navy", una capacidad de carga de infantes de Marina, variable según el tiempo de permanencia de las unidades a bordo. Utilizando criterios análogos se puede considerar que para 4-8 días el "Veneto" puede embarcar hasta unos 500 hombres, los tipo "Doria" hasta 300 y los "Audace" 150.

licópteros, efectuar asaltos rapidísimos y tridimensionales por parte de unidades acorazadas que procedan de unidades fuera de la línea del horizonte (y por consiguiente a mayor distancia de las defensas convencionales y de misiles enemigas), sin preocuparse de campos de minas costeros, eliminando la necesidad de los fuegos de preparación mediante la sorpresa, la velocidad de acción y la potencia de los carros transportados, y dejando al adversario en la más completa y costosa incertidumbre sobre el punto preciso de desembarco.

En la guerra anfibia el ACV constituye una potenciación de las unidades acorazadas equivalentes a la representada por el helicóptero en los años 60 para la Infantería.

Los ACV que ya están en servicio, como los H/C ingleses tipo "Mountbatten", pueden, partiendo de bases costeras, atravesar un mar cerrado como el Mediterráneo en todas las direcciones, transportando a 40 nudos una voluminosa unidad de asalto con medios y equipo pesados y desembarcarla en el interior de la costa adversaria.

En pocas horas se pueden efectuar acciones para las cuales se necesitaban antes días enteros, y una ingente de hombres y medios. Incluso las mismas experiencias modestas hechas desde hace muchos años por la Marina Italiana con un pequeño Hovercraft de construcción inglesa, han puesto de relieve la existencia de perspectivas muy interesantes en el campo de las incursiones.

Se ha comprobado la fuerte fiabilidad del medio en las más severas condiciones de empleo, que lo diferencia netamente de los demás vectores modernos de más reciente adquisición como son los hidrovolantes.

- 
- (10) El prototipo está en construcción en los astilleros Todd de Seattle. Es de una aleación ligera, dotado de 6 TAG con 22.500 HP en total, que accionan 8 chorros sustentadores y 4 propulsores. Va a ser asignado al U.S. Marine Corps en 1978.

Este desarrollo, unido a las sofisticadas técnicas de asalto ver  
tical que el proceso del helicóptero hace ya posible en el momento actual ,  
ponen en evidencia que si en el futuro se quiere tener algo que decir y pre  
sentar en el campo anfibio, será preciso seguir desarrollando adecuada--  
mente la tecnología ACV, considerando que el esfuerzo económico corres  
pondiente será ampliamente amortizado por las posibilidades operativas  
de estos extraordinarios medios en todos los sectores de la guerra naval  
(11).

Mientras tanto, será oportuno pensar en la sustitución de los  
medios de desembarco en dotación, proyectados hace más de treinta años,  
con medios mucho más veloces, de manera que puedan constituir el anillo  
de unión con los futuros ACV y permitir un desarrollo más rápido de la de  
licada fase del transporte de asalto.

Ya existen medios de esta clase; un interesante ejemplo lo -  
constituye el Rotork Sea Truck, construido en Gran Bretaña en un número  
superior a los 600 ejemplares, y en servicio en la Administración civil y  
militar de más de 20 países. Son barcos de eslora variable entre los 8 y  
12 metros, con diversas soluciones propulsoras, y en condiciones de trans  
portar de 15 a 50 hombres (o vehículos ligeros) a una velocidad máxima de  
30 nudos, desembarcándolos en una playa abierta. El desarrollo de la cons  
trucción de buques menores en nuestro País permite desde luego la reali-  
zación de medios de carena plenamente análogos, e incluso de mayores di  
mensiones.

Parece oportuno subrayar en qué medida su adquisición es ne  
cesaria y constituye una premisa indispensable para cualquier potencia--  
ción cualitativa de las fuerzas anfibia.

- 
- (11) Centenares de Hovercraft operan ya en 22 naciones de los más diver  
sos climas y condiciones de empleo. Están desarrollándose evalua-  
ciones de estos medios en misiones de patrulla, de Guerra A/S, con  
tra minas, lucha anti FPBG, en el sector logístico y anfibio, etc.

## Las Fuerzas Aeronavales

El desarrollo de las líneas esenciales de la Ley Naval supondrá inevitablemente un incremento de los medios aeromóviles de dotación en la Marina, con un esfuerzo financiero y orgánico considerables. En particular, será preciso constituir una fuerza de aviones V/STOL que, además de los cometidos clásicos de control y defensa de las vías de comunicación, estará en condiciones de asumir también los relativos a la proyección de las fuerzas, entre los que figuran el apoyo táctico inmediato y la interdicción del campo de batalla.

A este fin, está en vías de realización, en los Estados Unidos, la versión perfeccionada del "AV-8A Harrier", designada "AV-8B," supersónico y con carga útil doble respecto a la de su predecesor, mientras que Inglaterra está desarrollando el "Harrier" naval, destinado a constituir la línea de vuelo de los tres TDC de la clase "Invencible".

Muchas Naciones y Fuerzas Armadas están interesadas en estos nuevos aparatos, y en general en la tecnología V/STOL, en todas sus posibles aplicaciones. Son ampliamente conocidos también los progresos soviéticos, con la entrada en servicio de buques porta-aviones de la clase "Kiev" dotados de los V/STOL "Yak 36", un avión mayor y más potente que el "Harrier".

En el Mediterráneo, la Marina Española tiene una escuadrilla de "AV-8A" en actividades operativas desde el viejo porta-helicópteros "Dédalo", y está previsto que reciba de los Estados Unidos un total de 24 aparatos como línea de vuelo del nuevo SCS "Almirante Carrero", incluida en el programa naval en vías de realización.

No es necesario subrayar lo importante que es para la Marina italiana efectuar este salto, modesto en el marco de la cantidad de medios, pero muy relevante como incremento cualitativo, que representa la adquisición de una capacidad aérea.

La historia de la II Guerra Mundial, y el largo y atormentado periodo de después de la Guerra han asistido a los trastornos y a los desastres provocados por la falta de una integración efectiva aeronaval de las operaciones en el Mediterráneo, y aún hoy la situación, si bien ha mejorado mucho en el plano de la reglamentación, de la normativa y de la claridad de las posiciones en las diferentes Fuerzas Armadas, está muy lejos de representar una garantía.

Los helicópteros de la Marina cubren un buen porcentaje de las necesidades de las Fuerzas Navales ( como la lucha A/S, la exploración , la Guerra Electrónica, el asalto vertical, patrullas marítimas, el SAR. , etc.), pero tienen limitaciones incuestionables de velocidad, carga útil , vulnerabilidad y autonomía.

Es indispensable completar la capacidad de esta componente aérea con un núcleo de aparatos adaptados de un modo realista a las disponibilidades de los presupuestos y a las necesidades.

Una consecuencia importante de esta potenciación, que parece incluida en las líneas tendenciales de la Ley Naval, afectará particularmente a la movilidad de las fuerzas, por el aumento del radio de autonomía de los grupos anfibios y la capacidad de apoyar el asalto con la potencia de fuego combinada de los aviones, helicópteros armados y el tiro artillero.

Las técnicas correspondientes deberán elaborarse atentamente a fin de no perder de vista la tasa o nivel de utilización de medios como los V/STOL, muy costosos, difícilmente sustituibles, y extremadamente preciosos en cualquier contexto táctico.

En cualquier caso, la racionalización de las fuerzas móviles tiene como premisa irrenunciable la adquisición de una superioridad local durante el tiempo limitado al desarrollo de la acción.

Este es el cometido específico de los medios aeromóviles embarcados, por razones de coordinación, adiestramiento, autonomía y disponibilidad; solo de un modo limitado, y para misiones programadas, es posible utilizar aviones provenientes de aeropuertos. En un segundo tiempo, con la obtención de facilidades y servicios en tierra será necesario un nuevo despliegue de unidades de vuelo del Ejército del Aire para la adquisición continuada de la superioridad aérea y el apoyo táctico; y de la total realización y rapidez de esta operación dependerá, en las acciones de una cierta envergadura, el éxito o el fracaso de la empresa. Pero en la fase del asalto, cuando son prioritarios los problemas de mando y de control , de elección de los tiempos, de diversificación táctica de los medios a disposición, es indispensable que el golpe se ejecute por una sola mano, reduciendo al mínimo todos los complejos problemas de enlace entre los diversos entes que constituyen a menudo la parte más importante de ciertas planificaciones y la razón más profunda de su fracaso.

Ya se ha puesto de relieve adecuadamente el papel de los aviones V/STOL, respecto al de los helicópteros, ya que los primeros representan un profundo e indispensable salto de calidad (y de mentalidad) que es necesario apoyar y defender valerosamente contra ciertas críticas interesadas en el "puñado" de modestos aviones (12) que la Marina quiere más por razones de prestigio, que por necesidades operativas reales. Con las condiciones de un País, tal como son, no es difícil pensar que estas opiniones encuentren un atento eco.

Cosa que no impide que el helicóptero revista un papel primordial en el asalto anfibio y en general en la movilidad de las fuerzas; y es esta misma movilidad lo que constituye históricamente la esencia más importante y significativa.

La marina tiene un cierto programa de modernización y potenciación de los Grupos de helicópteros basado en el mantenimiento de una fuerza de unos 20 "SH-3D" y en unos 30 "AB-212".

Sería preciso también analizar este desarrollo a la luz de las necesidades anfibas, no solo y no tanto en lo que concierne al número y tipo de los medios aeromóviles a adquirir, sino en lo que afecta a la diversificación funcional que hay que darles para asegurar la versatilidad necesaria en las distintas condiciones de empleo. La "modularización" y la reducción de volumen de las consolas, la adquisición de armas "inteligentes", la exactitud de las especificaciones por lo que se refiere a los puntos de carga, la adopción de filtros paralelas tomas de aire (indispensables para el empleo en tierra, el adiestramiento para el asalto vertical en todas las condiciones de visibilidad, la definición de una adecuada normativa, etc.), todo ello son elementos que pueden aumentar en gran manera, con gastos modestos, la capacidad de los helicópteros de la Marina para las operaciones anfibas.

La objeción sobre la poca conveniencia de sobrecargar a los medios con misiones que los desgastan y no permiten ninguna valoración óptima, encuentra escasas justificaciones en la modesta consistencia de

-----  
(12) Los "Harrier" no son pues tan modestos. Durante las recientes pruebas de evaluación del "F-14 Tomcat", el único aparato que puso en dificultades en el "Dog-Fight" al poderoso caza pesado de la Flota norteamericana fue precisamente el "Harrier", por la excepcional maniobrabilidad conferida por las boquillas orientables.

nuestras disponibilidades económicas que no permiten tampoco la especialización óptima ( que por otro lado no es siempre la mejor solución ) y en la discutible escala de prioridad con que se asignan los cometidos a los helicópteros.

En un contexto tan turbulento y mutable, y en una cuenca tan articulada como es el Mediterráneo, no parece que una moderada capacidad de proyección de las fuerzas pueda considerarse como empleo secundario a la vista de que podría ser mucho más fácil encontrarse comprometidos en situaciones en las que aquellas son indispensables, más que tener que hacer frente a sofisticadas formas de lucha como son la submarina, mi silística o nuclear, que supondrían fatalmente una escalada general.

Por lo que concierne al helicóptero, es preciso, por lo tanto, pensar en una dotación de medios que se corresponda con las necesidades de la Marina, dejando al encargado de la planificación la elección de la mi sión a asignar, en relación con las circunstancias. Puede ser un principio discutible, si se aplica rígidamente, pero permite hacer frente, de un mo do versátil, a muchas eventualidades, en algunos casos previsibles, pero en otros no.

Los planes previstos por la Ley Naval pueden ser también suficientes para dotar a las formaciones de vuelo de nuevas realizaciones - ( considerando la hipótesis de las dos mini-LHA), con tal de que se renuncie a una parte de los Grupo de Helicópteros con base en tierra, embarcando de un modo extensivo el "SH-3D" en los porta-helicópteros mayores, y el "AB-212" en los caza-torpederos y fragatas, y realizando al mismo - tiempo una potente convertibilidad de los medios de la versión "Sea Control" a la de asalto.

- - - - -