

BASE EN LA MAR: LA VERDADERA OPERACION ANFIBIA

- Por el TCol. J.W. Hammond, Jr.-  
(De la revista "Marine Corps Gazette", de agosto de 1971.  
Traducido por el CF.D. Joaquín de la Concha y Fernández de Sedano)

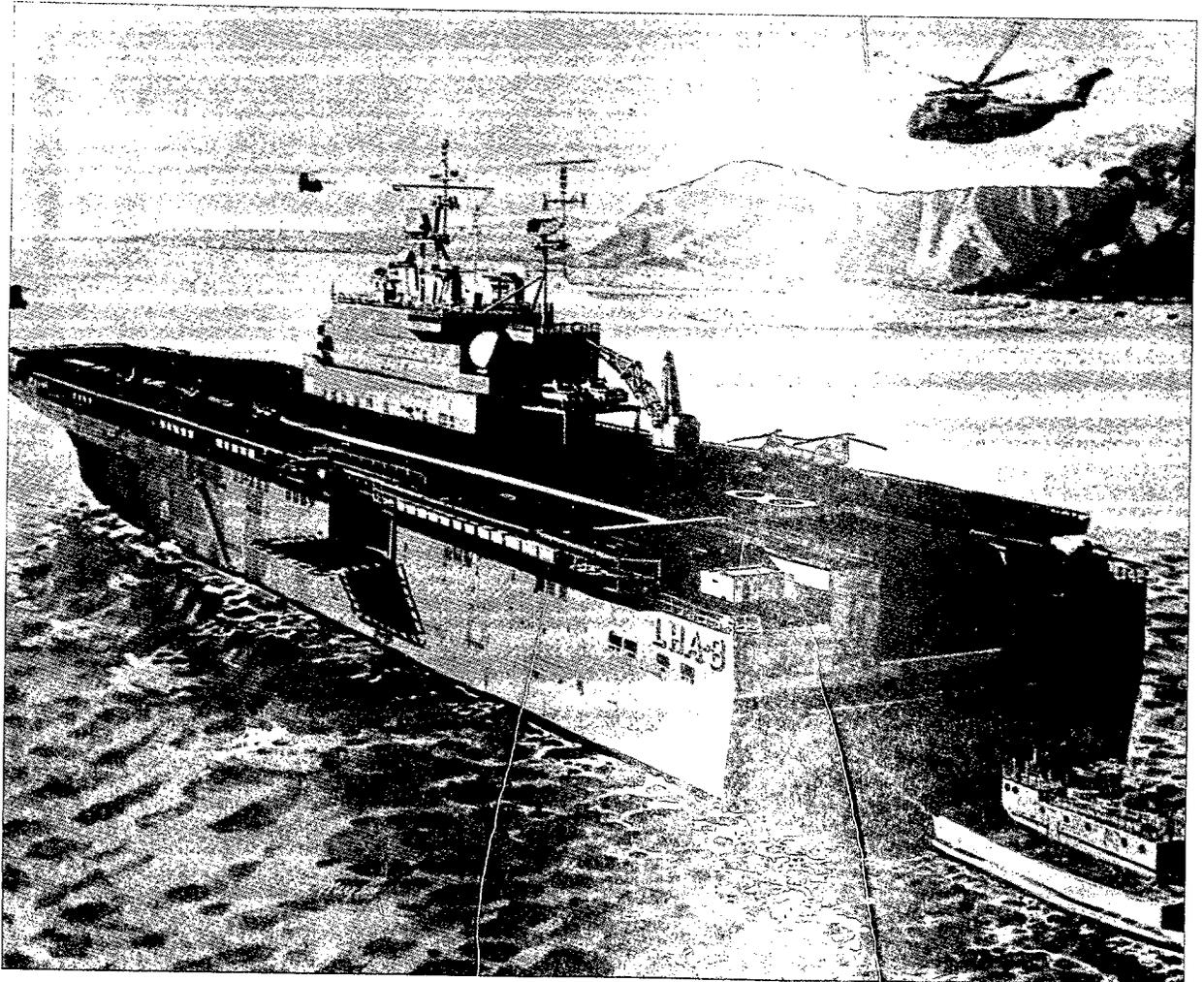
*"La movilidad estratégica del poder naval y la movilidad táctica de las unidades de desembarco helitransportadas, apuntan hacia una nueva era en la guerra anfibia".*

Recientes estudios sobre el futuro de las operaciones anfibias basan sus criterios en la casi completa independencia del apoyo logístico de tierra. Este concepto de "base en la mar" intriga; pero se aprecia cierta vaguedad en lo que se conoce hasta ahora sobre él. Es la hora de hablar y ponerse de acuerdo sobre una definición clara de "base en la mar" y de lo que ésta implica.

Puede resultar que las operaciones del futuro hagan parecer anacrónicas las que anteriormente se han efectuado. Este punto de vista está basado en la creencia de que la perfecta unión entre la movilidad estratégica del poder naval y la movilidad táctica de las unidades de desembarco helitransportadas, puede dar lugar a que un enemigo potencial se encuentre ante un hecho consumado antes de que pueda reaccionar.

Se están superando los viejos conceptos de la conquista de la playa como condición necesaria para el desarrollo de una operación anfibia. Estamos en condiciones de cortar el cordón umbilical de los servicios basados en tierra (incluyendo playas, salidas de playas gradientes, aeródromos, puertos, etc.), y operar enteramente desde bases en la mar. La "base en la mar" es la próxima era de la guerra anfibia.

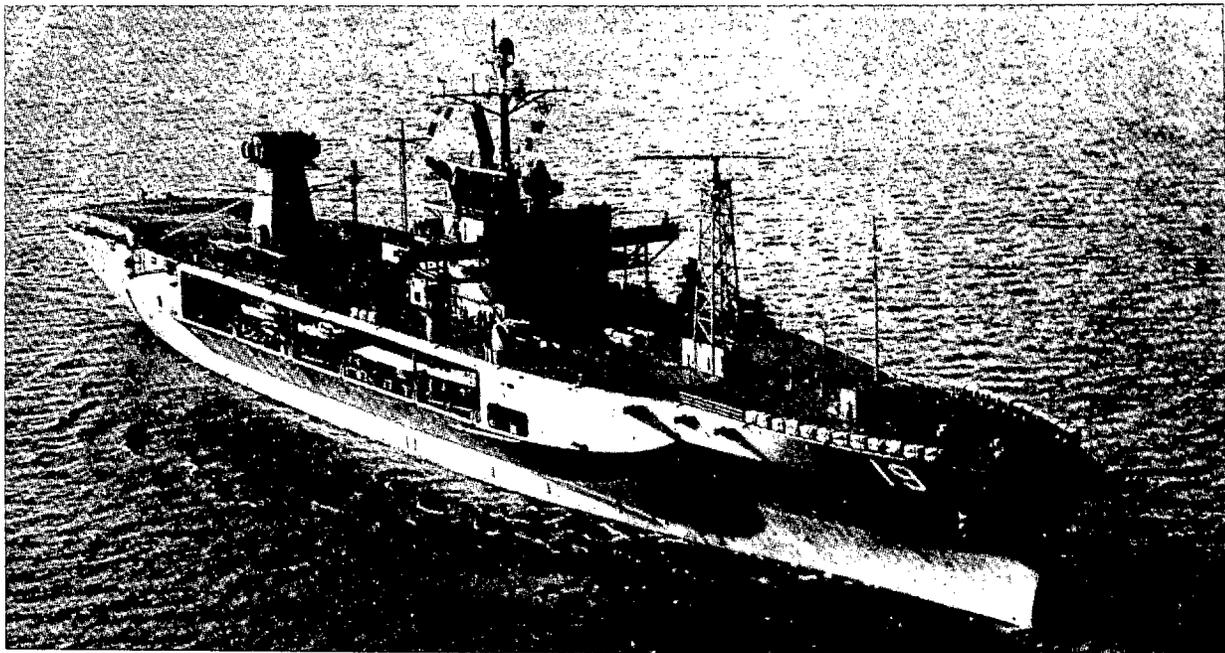
Pero ¿qué es la "base en la mar"? ¿Qué sugiere este concepto?. Hagamos unas cuantas preguntas sobre la "base en la mar" y tratemos de contestarlas, expresando cómo se concibe este nuevo concepto y porqué. Naturalmente, ello nos conducirá a estudiar algunas de las consecuencias que las operaciones de una "base en la mar" van a originar, tanto en la Infantería de Marina como en la Marina.



### Buque de Asalto Anfibio

El primer grupo de preguntas es el siguiente: ¿Es la "base en la mar" un nuevo concepto estratégico, en el que fuerzas de desembarco permanentes a bordo y sus unidades de apoyo y asalto reemplazan a las bases de ultramar? ¿Si eso es una "base en la mar", no es lo que se está haciendo ahora?. Hay fuerzas norteamericanas de desembarco en el Mediterráneo, Caribe y Pacífico Occidental, aunque en una pequeñísima escala. Si esto es la "base en la mar", surge la cuestión de las necesidades futuras. ¿Qué unidades a bordo, tipo y número de buques y avio-

nes, etc. serán precisos?. Quizás la "base en la mar" sea realmente algo más. ¿Qué ocurrirá si es una táctica o una técnica?. Entonces, ¿quizás debamos estudiarla de otra forma.



Buque Mando Anfibio "BLUE RIDGE"

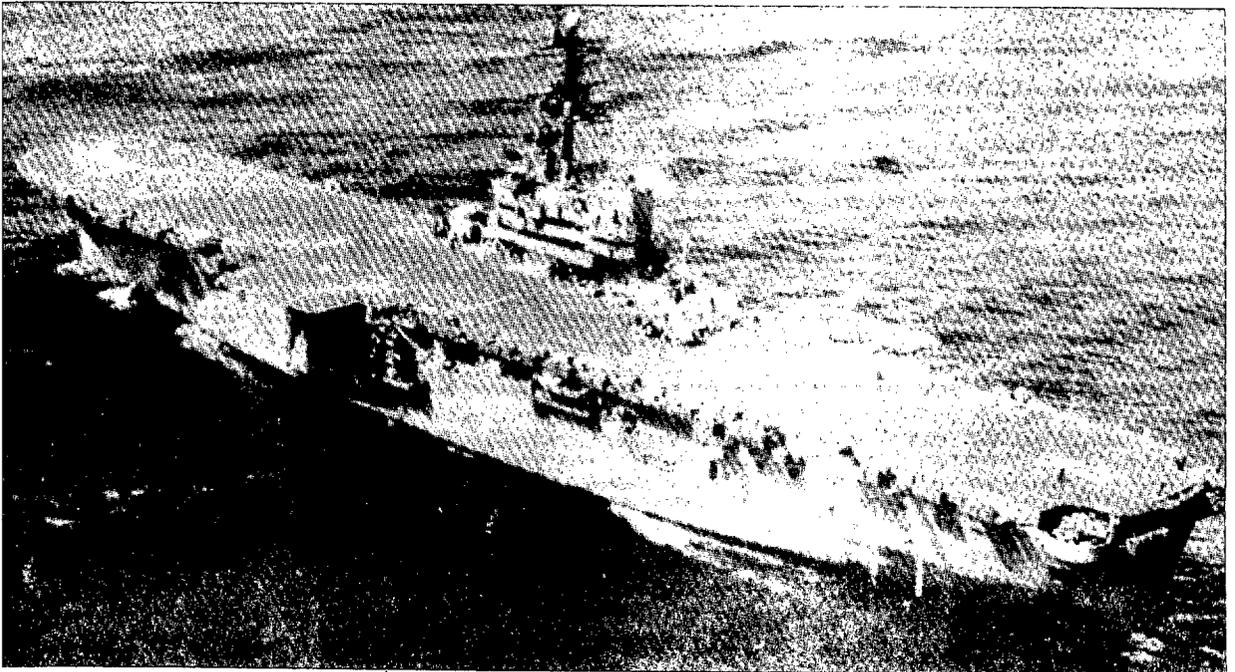
Si es una táctica, puede ser un medio de considerar la velocidad de reacción en lugar del tamaño de la misma. Si considerándola como táctica, forma parte del papel anfibio, ¿son precisas entonces consideraciones o requerimientos especiales?. Aún más; cómo táctica, ¿para qué clase de situaciones está prevista la "base en la mar?".

Por otro lado, quizás la "base en la mar" sea sólo una técnica, un método perfeccionado de lo que estamos llevando a cabo actualmente. Si esto es así, ¿qué futuras mejoras deberán llevarse a cabo en equipos, tipos de buques, organización táctica y logística, mando y control y hasta en la concepción táctica?.

Se expone todo esto con el objeto de llamar la atención al lector y obligarle a reflexionar sobre la "base en la mar". Ofrezcamos ahora el concepto que el autor tiene sobre una "base en la mar". Su opinión es que una "base en la mar" es todo lo anterior y no parte de lo expuesto. Es un concepto estratégico, es una táctica, y es una técnica.

Estratégicamente, es un método de proyectar y proteger los intereses nacionales a través del poder naval. Es una forma de disponer -

de fuerzas navales equilibradas, que incluyan fuerzas de desembarco de entidad apropiada, en cualquier lugar del mundo. La necesidad de puntos de apoyo o bases en tierra en el extranjero se ve drásticamente reducida y en algunos casos eliminada. Estas unidades a flote pueden ser fuerzas estacionadas como las que actualmente poseen los Estados Unidos en el Mediterráneo, Caribe y Pacífico Occidental, o pueden ser con figuradas específicamente para una eventualidad y enviadas desde los Estados Unidos u otro país aliado. Pensando en el presente, sólo se pretende hablar de las unidades de desembarco de las fuerzas de la "base en la mar". Pero, refiriéndonos a la próxima década o a la siguiente, se enfocará el estudio tratando de las unidades de desembarco basa



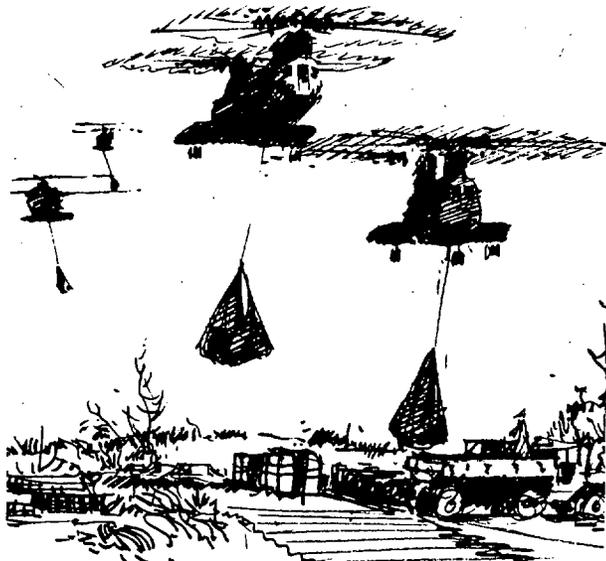
Buque Asalto Anfibio "NEW ORLEANS"

das en tierra, del tamaño de una Unidad Anfibia de la Infantería de Marina (MAU) y las unidades de desembarco estacionadas en los Estados Unidos, y del tamaño de la Brigada Anfibia de la Infantería de Marina (MAB). Sin embargo, sería interesante resaltar que el tamaño no es un parámetro definitivo del concepto de "base en la mar". Pero, a estas alturas, parece que la "base en la mar" está más calificada para controlar situaciones en casos de crisis que para una guerra general.

Esta faceta de "base en la mar" tiene su origen en la tradición, de los destacamentos embarcados de los primeros tiempos de la Infantería de Marina. La "base en la mar" requiere todavía la existencia de zonas de adiestramiento en tierra. Los emplazamientos de estas zonas pueden ser muy bien los mismos en que se encuentran actualmente, Vieques, Okinawa,

sea dirigida por otro mando que no sea el Jefe de la Fuerza Anfibia Operativa (FAO), un Oficial de Cuerpo General con mando en la mar. Pensando con lógica, no se puede imaginar una operación que depende de una "base en la mar" situada lejos de tierra, apoyando a las unidades de desembarco durante toda la operación, dirigida por alguien sin mando en la mar. Es preciso que el Jefe de la operación, tenga el mando de las unidades de desembarco, fuerzas anfibias y unidades de asalto.

Cuando liberemos al Jefe de la Fuerza de Desembarco de la tarea de establecer y proteger las funciones de apoyo a fuerzas de combate en tierra, transferiremos automáticamente este cometido al Jefe de la FAO en la mar, que es quien tiene la responsabilidad de conducirla a la zona objetivo, y mantenerla en dicho lugar con objeto de proporcionar continuo apoyo a las unidades de desembarco, hasta que éstas hayan cumplido su misión, y de proteger los barcos y la zona de desembarco contra el enemigo, por tierra y por aire. Esta es una tarea difícil, pero es la llave del éxito de cualquier operación desde una "base en la mar". Solo por esta razón, toda la responsabilidad debe estar en manos de un Oficial del Cuerpo General que haya sido "elegido para mando en la mar".



Aprovisionamiento con  
helicopteros

Pero, ¿qué ocurre al extender este mando único cuando se realicen operaciones en tierra?. Con el fin de calmar los temores de los que puedan creer que el Jefe de la FAO de una operación con "base en la mar", pueda interferir las maniobras y operaciones en tierra, se exponen las siguientes razones:

- El Jefe de la "Task Force" Anfibia tiene demasiadas responsabilidades en su propio cometido para inmiscuirse en aquellas en que posee poco conocimiento o experiencia de operaciones tácticas en tierra;
- Nunca en la historia, los Jefes de las Fuerzas Anfibias Operativas han usurpado el papel de Jefe de las Unidades de Desembarco;

- . Asignando misiones, el Jefe de la FAO puede influir en el éxito de la operación.

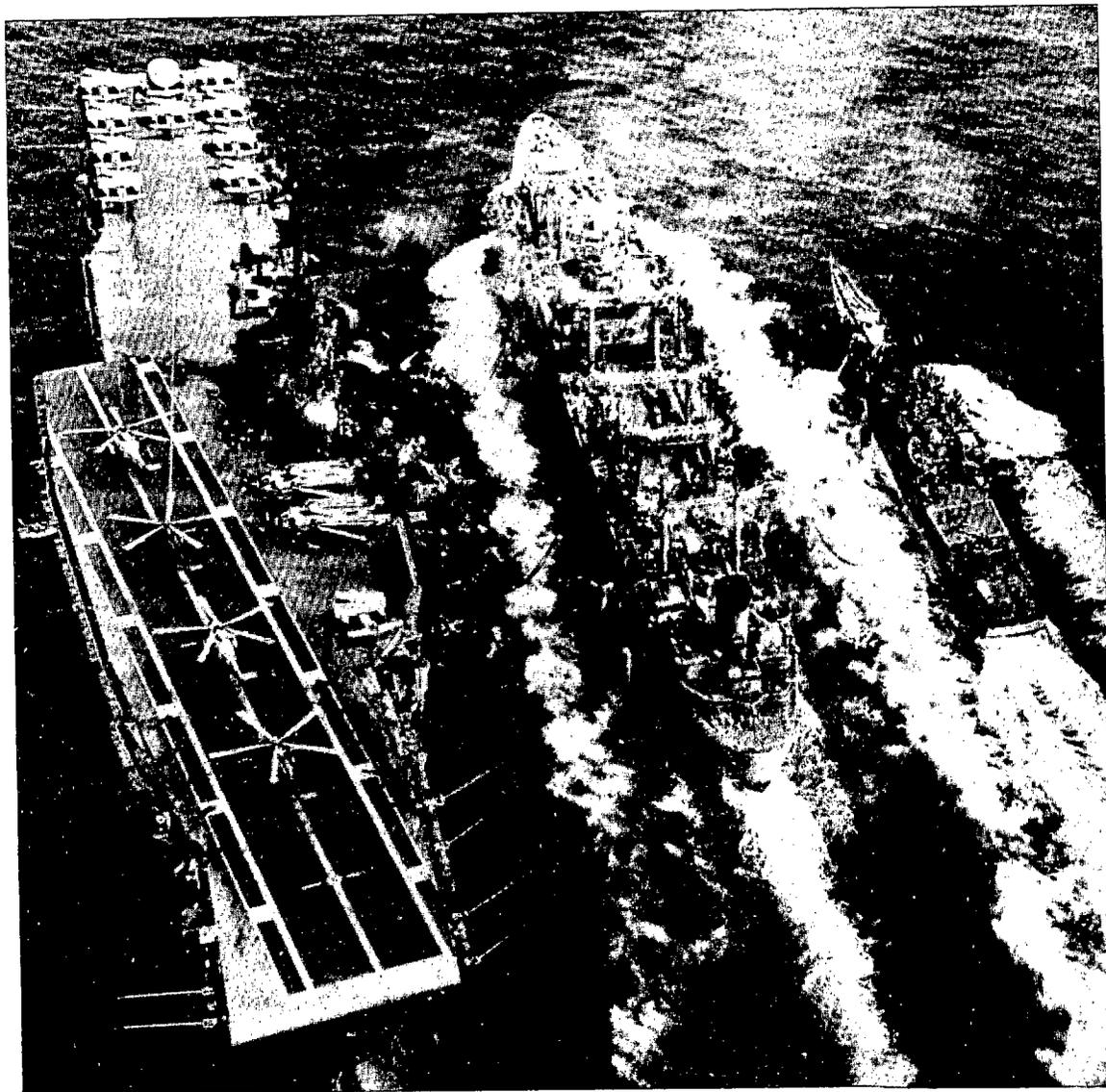
Como es inherente en cualquier asignación de una misión, deben proporcionarse los medios y el apoyo para realizarla. Si se proporcionan inicialmente los medios y el apoyo, y luego se modifican o retiran, es obligatorio realizar un cambio en la misión. Por ello, el Jefe de una operación con "base en la mar" debe asegurarse de que a los buques anfibios se les ha asignado la misión de permanecer fuera de tierra, en la zona objetivo, con objeto de apoyar a las unidades de desembarco, hasta que cumplan su misión y vuelvan a reembarcar para su próximo despliegue. Al mismo tiempo, debe asegurarse que a las otras unidades de apoyo, le han sido asignadas la misión o misiones de proporcionar apoyo continuo, protegiendo a los buques y unidades de desembarco de los ataques del enemigo procedentes del mar, del aire, y en algunos casos de tierra. Esto implica conseguir el proporcionar apoyo aéreo próximo a las unidades de desembarco durante toda la operación. Esto es una función naval.

Esta última necesidad, parece tener alguna relación de mando con el concepto de Marine Air-Ground Task Force. Pero, ¿realmente lo tiene?. La doctrina anfibia dice:

- . Que el grupo de apoyo de portaviones se define como "un conjunto de buques con aviones embarcados y buques de apoyo, que proporcionan apoyo aéreo naval a la FAO;
- . Que "cuando la preponderancia de la Aviación Táctica proviene de las fuerzas aéreas de la Marina ó Infantería de Marina, la dirección de este esfuerzo en la zona objetivo debe recaer en un aviador naval, subordinado al Jefe de la FAO, hasta que el control haya pasado a tierra", y
- . Que "las fuerzas aéreas orgánicas de la Marina y de las Fuerzas de Desembarco, deben considerarse como organizaciones subordinadas de la Marina y de las Fuerzas de Desembarco, respectivamente".

De este modo, realmente no existe ningún problema con una "base en la mar". La doctrina proporciona gran flexibilidad para organizar el componente aéreo de una operación con "base en la mar". La mayor dificultad es darse cuenta, que el "Marine Air-Ground Task Force" no empieza a existir y a funcionar como tal unidad hasta una vez finalizada la operación anfibia. En otras palabras, es después de que el control haya pasado a tierra, cuando el "Marine Air-Ground Task Force" comienza a funcionar como un equipo único bajo la autoridad del Jefe de las Fuerzas de Desembarco. Antes, el apoyo aéreo de las Fuerzas de Desembarco y del "grupo anfibia" es proporcionado por el Jefe del "grupo anfibia".

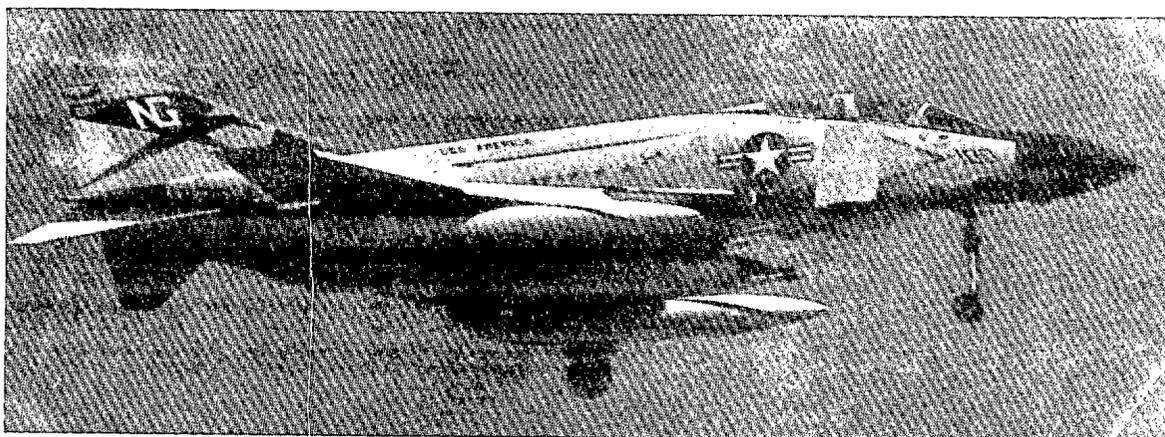
Este es el procedimiento doctrinalmente perfecto y bien comprobado que poseemos actualmente. ¡Y funciona! Funciona ya sean los escuadrones aéreos de la Marina o de la Infantería de Marina. Naturalmente y por razones de familiaridad y de adiestramiento, las Fuerzas de Desembarco tendrían cierta preferencia por los aviones de la Infantería de Marina en el apoyo aéreo cercano y por el apoyo de sus helicópteros durante la operación anfibia. Por supuesto, los aviones de la Infantería de Marina-



Portaviones de apoyo

pueden y han operado como unidades aéreas de los portaviones a bordo de éstos. Pero en una operación anfibia normal, esto puede presentar un pequeño problema. El Comandante o Almirante de un portaviones tiene una natural aversión a disminuir la potencia de éste permitiendo que las unidades aéreas de la Infantería de Marina se trasladen a tierra al finalizar la operación anfibia.

En una operación con "base en la mar" no surgiría este problema. No sería necesario el traslado de los aviones a tierra. Tendrían su base siempre en la mar. Consecuentemente, la incorporación de los escuadrones de la Infantería de Marina a las fuerzas aéreas de los portaviones, sería mejor recibida por la Marina. Además, tenemos la doctrina y la experiencia, ya probadas, de la integración de los helicópteros de la Infantería de Marina en la ejecución del movimiento buque-tierra bajo el mando del Jefe de la FAO. Según hemos señalado anteriormente, una "base en la mar" lleva consigo un movimiento continuo buque-tierra. De esta manera no se crea ningún problema nuevo para el mando del grupo "Marine Air-Ground"; más bien se exaltan las soluciones doctrinales -

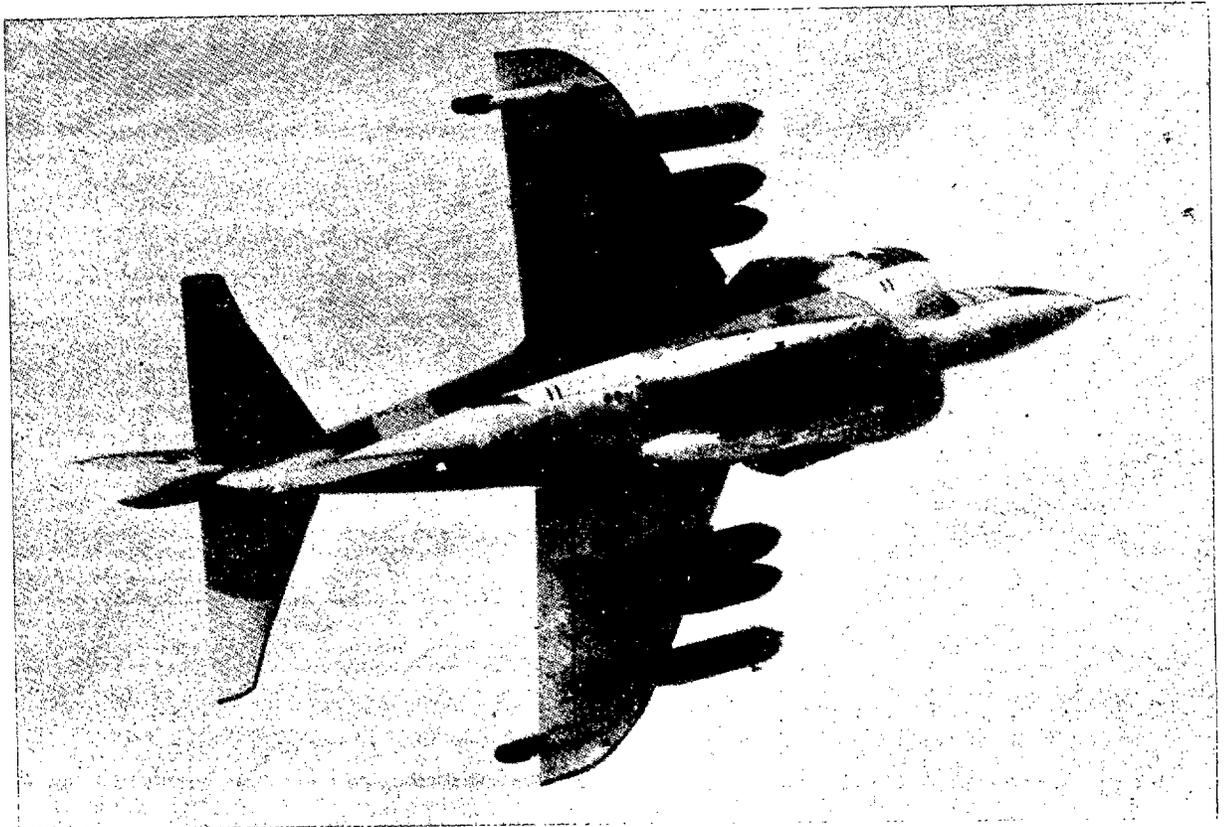


F-4J Phantom II

existentes. Además se realiza la posibilidad de un continuo apoyo aéreo de las unidades de desembarco por medio de unidades aéreas de desembarco.

Observemos ahora algunas de las técnicas específicas necesarias en una operación con "base en la mar". La principal exigencia es la necesidad de ajustar los procedimientos logísticos, de modo que respondan a las necesidades del Jefe de las Fuerzas de Desembarco, cuando éste no disponga del "lujo" de una gran base de apoyo en tierra. Hasta ahora, el objetivo principal de las operaciones anfibia ha sido el lograr rápidamente disponer de una fuerza de combate incluyendo su apoyo logístico. El motivo era el conseguir que las fuerzas de desembarco se independizaran eventualmente de los buques de asalto. El desarrollo de la cabeza de playa tiene por objeto proporcionar a la Fuerza de Desembarco una autosuficiencia logística durante varios días. Deben conseguirse rápidamente los niveles de suministros en las zonas de apoyo logístico. Estas zonas deben ser sistemáticamente organizadas para que funcionen como centros que faciliten las necesidades o para que las dis-

tribuyan a las distintas unidades. Los suministros son clasificados en la zona, de forma que se puede disponer fácilmente de ellos. Aún cuando esto se hace rápidamente, existe una cierta propensión a incrementar excesivamente los niveles de suministros. El motivo de esta propensión es manifiesto, cuando se considera que es el tiempo de tránsito del flujo logístico lo que determina la cantidad de suministros y equipos requeridos para mantener un determinado nivel de necesidades en el combate. También se puede demostrar que el número de bases intermedias o puntos de abastecimiento (depósitos de municiones provisionales, BSAs, LSAs etc...) supone un aumento de tiempo, un incremento de las cantidades necesarias de materiales y un aumento en proporción geométrica de las necesidades de los servicios de apoyo al personal de combate (dotación de los servicios) y personal combatiente (para proteger los servicios). Además los servicios logísticos utilizan zonas en tierra como "almacenes" y de este modo permiten una cierta economía en el transpor



Avión Harrier AV-8A de Infantería de Marina

te anfibio de equipos. Se da por supuesto que, logísticamente, el éxito de una operación anfibia depende de la capacidad de descarga: por orden de prioridades y entrega de las provisiones y equipos precisos -

durante las primeras etapas del asalto. Este es el objetivo del planteamiento detallado, anterior al día-D. Pasado este día puede que sea demasiado tarde para efectuar el planeamiento. Pero la cantidad real de provisiones y equipos descargados por orden de prioridad es pequeña, si se compara con las necesidades logísticas totales de las unidades de desembarco. La clave del éxito de una operación anfibia depende del apoyo logístico que se organice tras la descarga general.

En una "base en la mar" no existirá una descarga general. Todo deberá descargarse por orden de necesidades. El impacto de este hecho supone un cambio radical en el planeamiento logístico. Ya no será posible cesar el planeamiento logístico en el momento del desembarco y volverlo a empezar al pasar el control a tierra. El planeamiento logístico debe ser continuo durante toda la operación y debe facilitar un equilibrio continuo entre necesidades, material y medios. Debe ser a la fuerza un proceso constante de decisión. Debe ser flexible y efectivo. Debe ser un sistema que satisfaga los siguientes criterios.

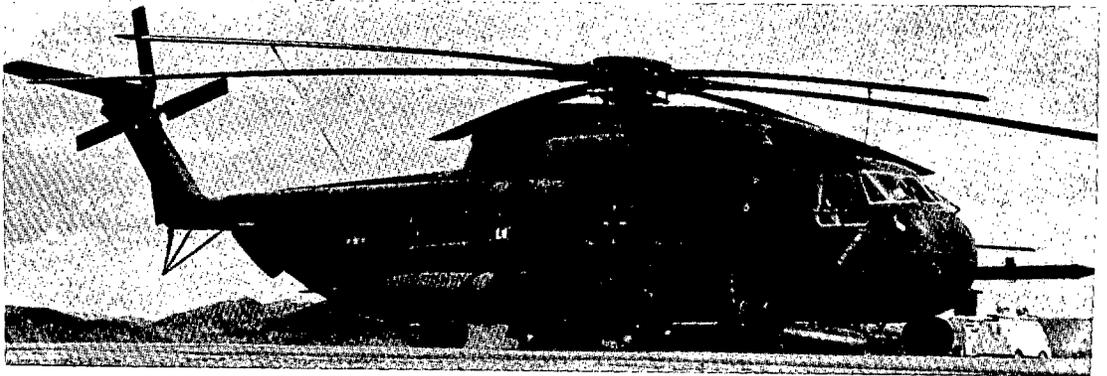


Helicópteros "Sea Knigis" CH-46 despegando de un portaviones

- Las cantidades de suministros y equipos embarcados deben ajustarse a las posibilidades de los buques. Esto requiere una previsión detallada y exacta de las necesidades, contando con un porcentaje muy pequeño de errores. No podrán ser embarcados aquellos equipos, incluyendo los orgánicos, para los que no se prevea ningún empleo táctico o que no pueden ser transportados por medios de helicópteros;
- Debe preverse la selección de descarga rápida en un punto de cualquier equipo determinado. La necesidad de utilizar el limitado espacio disponible a bordo, al no disponer de "zona de almacenamiento en tierra", obliga a saber utilizar el limitado espacio disponible. Por lo tanto, la ya mencionada necesidad de una correcta selección de la carga, se convierte en objetivo principal cuando se trata de considerar las posibilidades de "almacenaje" en la mar. Por supuesto, esto tiene sus compensaciones. Si en una operación con "base en la mar" se va a descargar artillería por medio de helicópteros, la necesidad de emplear vehículos de ruedas (y sus apoyos logísticos incluyendo los

MOGAS, repuestos, etc...) queda completamente reducida o eliminada. Precisamente ahí se logra una enorme economía en peso y espacio. Del mismo modo, el que no se tenga que depender de las playas, representa una economía similar al no necesitar vehículos anffibios y su correspondiente acompañamiento logístico;

- Existe una urgente necesidad de reconsiderar lo que puede llamarse embalaje "antieconómico". Deben cambiarse las normas de "standarización" con objeto de poder cumplimentar las demandas de la unidad de consumo (tales como Compañía o Pelotón) y no las totales de la Fuerza Anfibia. Estos módulos deben ser compatibles con el método de entrega (por medio de helicópteros) y el fin perseguido. No olvidemos, que a pesar de que pueda ser matemáticamente correcto, no hacemos ningún favor a la tropa cuando se les sumi-



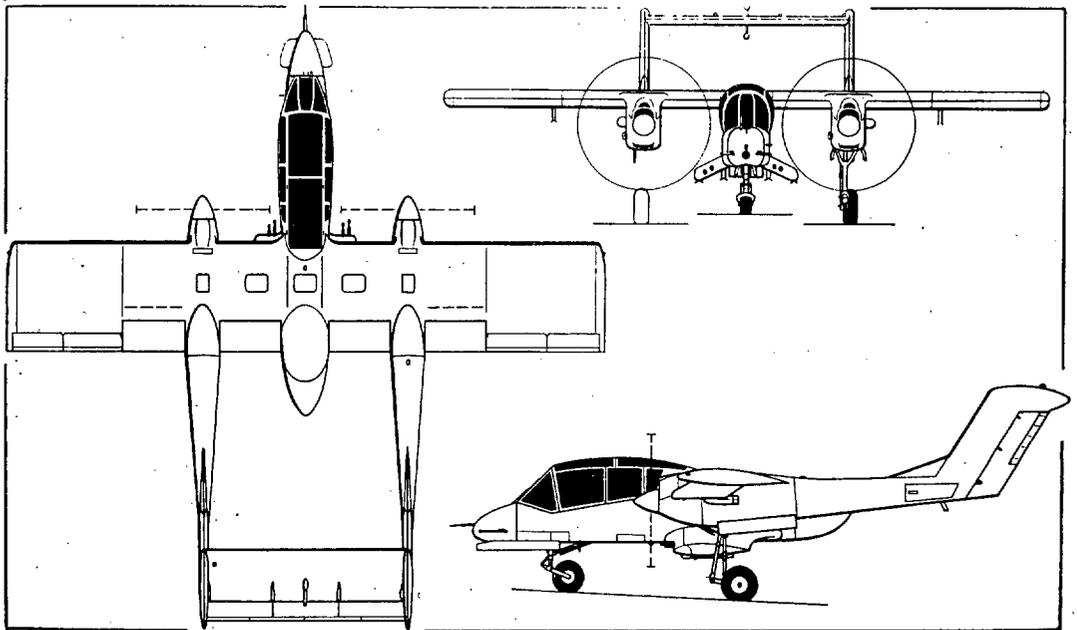
Helicóptero pesado de Infantería de Marina Sikorsky CH-53D

nistra tres días de toda clase de reabastecimientos y sólo pueden transportar a cuestas uno.

- Es vitalmente necesario disponer de un sistema de comunicaciones que origine una respuesta totalmente similar a la que actualmente poseemos en el apoyo de fuego. La "base en la mar" exige circuitos de comunicaciones destinados al apoyo logístico que comprende desde el Batallón de Infantería/Batería hasta nivel de Compañía. En el Puesto de Mando del Batallón de Infantería, este circuito debería situarse cerca de los Centros de Cordinación de Apoyo de Fuego (FSCC) (por efectuarse el reabastecimiento por medio de helicópteros) y debería existir un procedimiento "go/no-go" quiero o no quiero en cada escalón. Esto es exactamente igual al concepto de comunicación que ahora usamos para el apoyo de fuego. Igual que en el apoyo de fuego, existe una necesidad de medida de coordinación para el apoyo logístico (TAC, LOGS a bordo, y en tierra) con objeto de acelerar la respuesta, y en la mayoría de los casos asentir con el silencio.

El personal logístico debe incorporarse a todo el sistema. Los Pelotones de este personal a bordo no pueden ser una reserva de los Batallones de Infantería de Marina. Deben estar incorporados dentro del planteamiento logístico y de embarque. No serán trasladados a tierra para reforzar las unidades combatientes, sino que permanecerán a bordo contribuyendo al objetivo final, cumpliendo su tarea logística. Al mismo tiempo su eficiencia en su tarea principal se realiza al no tener que perder largas e inútiles horas de guardia vigilando sus zonas en tierra.

- Las necesidades de mantenimiento, condiciones del mismo y personal cuestan menos dinero. La posibilidad de efectuar mantenimiento de rutina, especialmente mantenimiento de aviones, no depende del traslado (y consecuentemente lento establecimiento) de los servicios en tierra. El mantenimiento puede comenzar y continuar a partir del Día D. Puede llevarse a cabo en los buques libres de polvo y fango. Hasta pueden existir buques dedicados a los mantenimientos. Los grupos de primera línea deben ser apoyados por un equipo de reemplazo a bordo. El estar dedicado "solamente a misiones prioritarias" puede contribuir a la total eficiencia del personal de mantenimiento.



Avión OV-10 Bronco de Infantería de Marina

- En tierra hay la necesidad de más grupos de apoyo de helicópteros (HST) que incluyan en sus misiones a la Compañía de Infantería. Esto puede equilibrarse, parcialmente, reduciendo la necesidad de equipos pesados y, por consiguiente, las operaciones de transporte de los mismos. Sigue existiendo, sin embargo, la necesidad de equipos ligeros en las zonas de desembarco, posiciones de Artillería y micro-LSAs, según se solicite.

- Finalmente, existe una necesidad superior a todas y es la de pensar logísticamente para el futuro. Los tiempos de pensar en depósitos de municiones, puesta en marcha de la playa, porcentaje de descargas, etc... como logro del éxito logístico, están ya anticipados al crearse la "base en la mar". El "tipo de operación profesional", debe ampliar su objetivo para aceptar y comprender las limitaciones físicas impuestas por el "tipo logístico profesional". En resumen, la imaginación debe permanecer trabajando para que la "base en la mar" pueda conseguir su objetivo.

En todo lo hasta ahora expuesto en el presente estudio se ha planteado el concepto "base en la mar", tal como lo ve el autor; resaltando varias ventajas;

1. Rapidez de respuesta en controlar una crisis;
2. Liberar al Mando de la Fuerza de Desembarco de la preocupación de defender los depósitos de los servicios;
3. Liberar a la Agrupación Anfibia de su dependencia con respecto al número finito de zonas apropiadas de desembarco, en los litorales del mundo;
4. Asegurar que el Grupo "aire-tierra" de Infantería de Marina es viable en el punto de contacto, durante la operación anfibia.
5. La reducción de una parte de las tareas logísticas de las unidades de desembarco.

Examinemos ahora algunas de las aparentes desventajas que pueden surgir y las necesidades o limitaciones que crean:



Fuerzas de Infantería de Marina preparadas para el asalto

- La casi total dependencia en los helicópteros para el continuo movimiento buque-costa. Hay que tener en cuenta el tiempo atmosférico y la reacción del enemigo (el "Re deye", y los obstáculos que tienen que ser vencidos). Creo que el tiempo atmosférico no es un problema mayor que el existen-

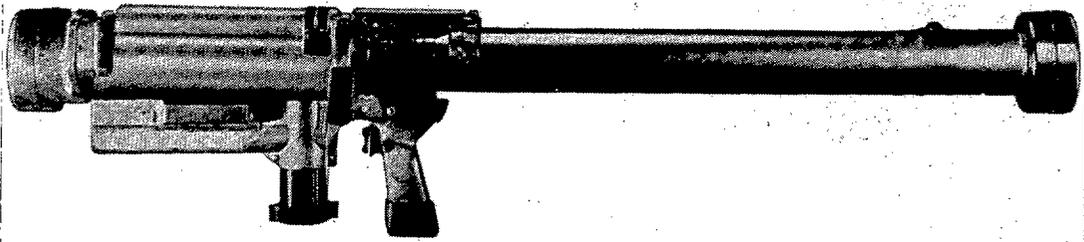
te ahora. Hay zonas geográficas en las que ahora nos encontramos con restricciones, bien según las estaciones, por el estado de la mar, por el clima o por el tiempo reinante. A esto - hay que añadir las zonas del litoral cuyo acceso nos está prohibido, debido a la falta de playas adecuadas. La "base en la mar" puede eliminar este último inconveniente y con respecto a lo primero puede funcionar bajo las mismas condiciones de tiempo en operaciones "contra-la-playa".

- La capacidad anti-helicóptero (incluidos los "Redeye") de un enemigo, en una situación de crisis no existe ahora y es una variable desconocida en situaciones futuras. Ellograr una defensa contra esta capacidad enemiga, es una necesidad imprescindible. El peligro de tal posibilidad, es un asunto a valorar. No niega la eficiencia de la movilidad que el helicóptero proporciona a las unidades de desembarco.
- El punto de vista tradicional de la Marina de que el grupo anfibio abandona la zona objetivo después de pasar el control de tierra. Esto no es ni tradición. Es únicamente la práctica establecida en el pasado. Recordemos que, antes de la Segunda Guerra Mundial, la reglamentación de la Marina era severa contra los Comandantes que varaban sus barcos. La existencia de las lanchas de desembarco originó la "exigencia del servicio" y dio lugar a que esta tradicional ley del mar se interpretase según las necesidades de cada ocasión. ¿Podríamos imaginar que el requerimiento de que un grupo anfibio permanezca en la zona objetivo durante una operación con "base en la mar" vaya a estudiarse de acuerdo con los precedentes, en contra de lo que es necesario actualmente?.
- "La capacidad de que una posible amenaza enemiga, en una situación de crisis nos impida mantener un grupo anfibio en la mar en la zona objetivo, durante todo el tiempo de la operación de la fuerza de desembarco. Es una suposición falsa y solamente lo podrán hacer una de las marinas del mundo y solamente la puede hacer una de las dos grandes Marinas del mundo; la norte americana. Se puede asegurar que en 1945, la flota de los Estados Unidos, incluyendo a más de 30 buques principales y cientos de buques pequeños, permaneció en la mar, en Okinawa, durante 88 días aprovisionándose en la mar, y bajo el continuo ataque de los Kamikazes y la amenaza de los submarinos y las unidades de superficie japonesas supervivientes. La flota, contando con un número de unidades de desembarco, mucho mayor que lo actualmente necesario para una "base en la mar", sobrevivió y realizó su misión.



Helicopteros de Infantería de Marina llevando a cabo el envolvimiento vertical

También es rechazable esta aparente desventaja, si se tiene en cuenta la forma de ser de la otra superpotencia que posee la segunda Marina del mundo. Para controlar una crisis, la clave del éxito, una vez tomada una decisión, es la rapidez. Cuando se toma la decisión de intervenir en una zona de crisis, se origina una verdadera carrera de velocidad (una regata sería más correcto decir en la Marina). Lo primero es proyectar el poder naval de forma que disuada al otro de una posible confrontación. La demostración del poder, particularmente cuando se logra el éxito con una mínima manifestación de presencia, produce credibilidad. (Ciertamente la "base en la mar" excluye las extravagancias logísticas del tipo de: DaNang, TonSonNut, Camanh Bay, Long Bien, sin mencionar el mercado negro, escándalos en los economatos, y problemas sociales...).

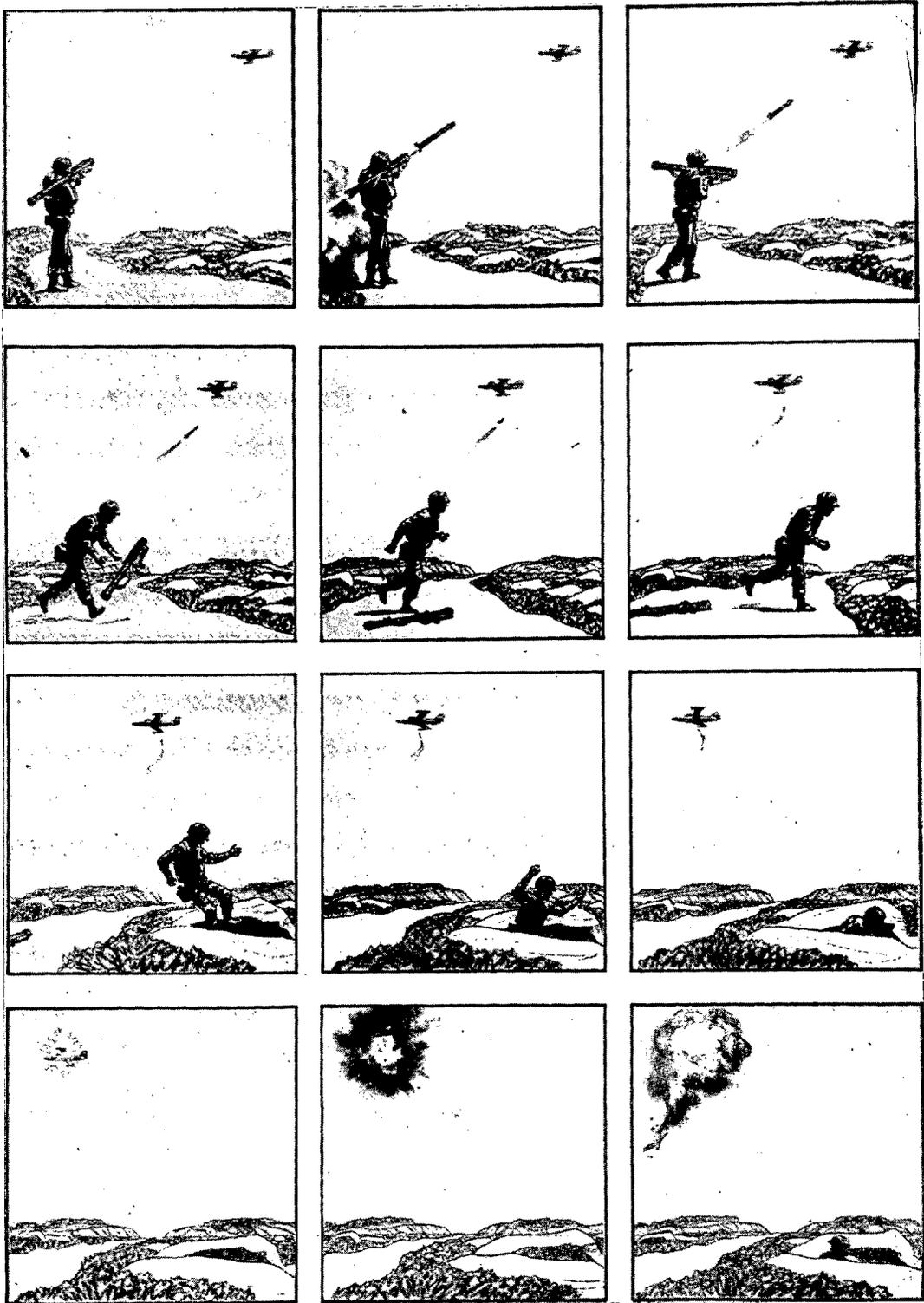


Misil táctico REDEYE

Naturalmente, surge el problema del aparente abandono de los equipos existentes en el inventario SATS, MTDS, LVTs. carros de combate, camiones, piezas autopropulsadas de equipo pesado, etc.), que son preciosos para una operación anfibia convencional, pero que no parece tener aplicación en una operación con "base en la mar".

Examinemos este problema, para lo cual vamos a contestar a dos quejas de quienes no ven las cosas claras. Primera: "No podemos estar seguros de que nuestro servicio de Inteligencia sea tan bueno que nos asegure que dichos equipos no siguen siendo necesarios; por consiguiente, debemos conservarlos para estar preparados frente a todas las situaciones posibles". Segunda: "Ya que disponemos de estos equipos, es antieconómico desecharlos. Conservemoslos". Ninguna de estas dos formas de pensar es correcta.

- La primera es acusar de incapacidad a los servicios de inteligencia propios que al no estar en condiciones de decirnos con



Ciclo de actuación del REDEYE

lo que nos vamos a encontrar al prepararnos para una operación específica, nos obligan a estar preparados para todo. Esto va contra todo lo que aprendimos, y deberíamos practicar, respecto a la organización de una operación. Si no podemos leer correctamente en nuestra "bola de cristal", entonces tenemos una gran necesidad de perfeccionarnos. Si el problema es el de ser más precavidos, entonces necesitamos más Jefes capaces de decisiones instantáneas, pues la "base en la mar" no es para quien se desanima.

- La segunda es el resultado de la preocupación del binomio eficacia-coste. "Tenemos tanto equipo pesado y tan útil en nuestro inventario, porque es necesario para todas nuestras unidades. El hecho de que una operación con "base en la mar" en una situación de crisis no exija la disponibilidad de estos medios, no disminuye la necesidad de su existencia". El tratar de llevar esta forma de pensar a su fin ilógico, nos obligaría a tener que desembarcar 50 KT en cada zona de crisis en la que decidamos intervenir sólo porque lo tenemos.

Se ha tratado de presentar los posibles inconvenientes y desventajas de operaciones con "base en la mar". Se admite su validez, y se señalan los argumentos en contra y las necesidades a que dan lugar las aparentes ventajas.

Esto nos conduce a la pregunta clave final:

¿Qué impacto produce una "base en la mar" en el papel y en la misión de la Armada?, y, simultáneamente, ¿qué efecto produce en la organización de la Marina y de la Infantería de Marina?

Primero, es evidente que el papel de la Marina y la Infantería de Marina se amplía en el caso de una "base en la mar". Esta ampliación tiene lugar dentro de la zona de crisis, y concuerda con la Doctrina de Nixon de efectuar las mínimas manifestaciones de fuerza en el mundo. La inmensidad de los océanos bañan miles de millas de costas habitadas. Las posibles zonas de crisis a lo largo del mundo pueden dar lugar a operaciones, que forzosamente deben ser navales. La "base en la mar" es sin lugar a dudas, una misión de la Infantería de Marina, para la conducción de aquellas operaciones en tierra que sean esenciales para el éxito de una acción naval. Pero una "base en la mar" no reemplaza o excluye la necesidad de operaciones anfibias convencionales. La "base en la mar" añade una nueva capacidad para dirigir campañas navales en zonas del litoral en las que hasta ahora la geografía ha hecho imposible que se realicen. La "base en la mar" amplía la capacidad del conjunto Marina-Infantería de Marina. Sus come--

tidos son los mismos, aumentando únicamente las misiones específicas de las operaciones. Igualmente no se requieren cambios en la organización de la Marina o Infantería de Marina. Solamente es necesario que cambie la forma de pensar en lo que se refiere a la aplicación de la organización actual. Se necesita mayor flexibilidad de pensamiento y deseo de aplicar rápidamente y con decisión una fuerza cuidadosamente calculada.

La "base en la mar" no es la panacea para todas las situaciones. La "base en la mar" es una posibilidad que debe desarrollarse con cuidado, al igual que la doctrina FMF (Fleet Marine Force) de los años 30 influyó en los éxitos de los años 40, 50 y 60. En un mundo de crisis y disputas, la "base en la mar" de la década actual puede muy bien llegar a ser la forma de acción principal de la Infantería de Marina durante la década de los 80. La "base en la mar" debe ser estudiada y comprendida.

#### TEMAS RELACIONADOS CON LA "BASE EN LA MAR"

A continuación se relacionan algunos temas sobre la "base en la mar" que necesitan un estudio más profundo. Son sugerencias para los profesionales que estén interesados en ella, y no son las únicas:

- . Un estudio para determinar el lugar de las zonas potenciales de crisis, que no son accesibles actualmente por medio de operaciones anfibia convencionales y que pueden ser alcanzadas por medio de una operación con "base en la mar".
- . Un estudio para determinar la adaptación de las actuales embarcaciones anfibia para operaciones con "base en la mar", incluyendo la mejor utilización del espacio disponible.
- . Un estudio para determinar las necesidades de "containers" (incluyendo módulos o elementos para instalaciones tácticas y suministros) en una "base en la mar".
- . Un estudio para determinar la necesidad de aquellos artículos de equipos pesados que son incompatibles con la "base en la mar" y por tanto que pueden ser de valor marginal para mantenerlos en servicio.
- . Un estudio para determinar cómo proporcionar embalajes ligeros y pequeños para suministros de las fuerzas de desembarco, especialmente municiones.

- . Un estudio para idear un método práctico para un apoyo logístico de gran intensidad, de forma que sea compatible con el apoyo continuo de fuego y la movilidad de los elementos de maniobras.
- . Un estudio para corregir los procedimientos de catalogación, de forma que sean más efectivos para una descarga seleccionada y continua en lugar de una descarga general.
- . Un estudio para determinar la necesidad de coordinación de un estudio anfibio, bajo el Mando de un Oficial General a nivel OPNAV (Office of the Chief of Naval Operations).
- . Un estudio para idear métodos defensivos para los helicópteros, contra armamento aéreo sofisticado.
- . Incorporación de doctrina sobre la "base en la mar" en las publicaciones adecuadas.

+ + +