

CESEDEN

LA GUERRA ANFIBIA

- Por Mario DE ARCANGELIS.
- De la Revista "Eserciti e Armi" nº 59/60/61.
- Traducido por el Comandante de Infantería DEM D. Emilio BONELLI OTERO.



Enero 1980

BOLETIN DE INFORMACION nº 132-V

La guerra anfibia no es una invención de nuestros tiempos sino que es tan antigua como el hombre. La primera "Task Force" fué probablemente una flotilla de canoas y de balsas que transportaban bandas de prehistóricos marinos sobre las playas de una isla vecina, al objeto de arrasar la ciudad. El instinto, del hombre, por conocer lo que se encuentra más allá de su horizonte marino, unido al deseo de conquista y obtención de botín, ha motivado que desde tiempos antiquísimos se hayan producido migraciones de pueblos hacia otras tierras, para alcanzar estos objetivos era necesario organizar operaciones de desembarco de notable entidad. Pero de la primera operación anfibia de la cual existe documentación histórica es la expedición contra los Británicos llevada a cabo por Julio Cesar en el año 55 antes de Cristo. Releyendo las páginas del libro IV de la Guerra de las Galias se queda uno admirado de ver el modo como el gran Caudillo romano preparó y desarrolló aquellas operaciones que, sin embargo, tuvo como todos los desembarcos sus momentos dramáticos a causa de la tenaz resistencia que llevaron a cabo sobre la playa los habitantes de la isla británica.

Para asistir a otra operación anfibia en una isla grande, es preciso dar un salto de muchos siglos y llegar a la 1ª Gerra Mundial y concretamente al desembarco en la península de Gallipoli en la costa de los Dardanelos en el año 1915. Cinco Divisiones de tropas aliadas, en su mayor parte inglesas, embarcadas sobre un centenar de naves mercantes fueron transportadas a través del Mar Egeo en la noche del 24 al 25 de abril de 1915, bajo la protección de unos veinte acorazados y cuatro cruceros, veintisiete cazatorpederos y de un gran número de dragaminas

y otras unidades menores. Al alba del 25 de abril las tropas aliadas fueron transbordadas sobre barcos de pesca, pontones y otros medios flotantes similares que se dirigieron a cinco playas previamente elegidas. En dos de dichas playas las operaciones de desembarco se desarrollaron casi normalmente, pero sobre las otras los acontecimientos fueron bastante mal. En efecto, a causa de las gravísimas pérdidas sufridas durante la toma de la costa, los aliados solo pudieron desembarcar unos pocos miles de hombres, que además tuvieron que afrontar inmediatamente después del desembarco, una serie ininterrumpida de combates sangrientos de los Turcos.

No obstante los refuerzos enviados a la cabeza de desembarco, la situación de las tropas aliadas fue de día en día resultando siempre más precaria, por lo que en diciembre del mismo año, todo el cuerpo expedicionario tuvo que reembarcarse: terminaba así, de manera verdaderamente dolorosa, la primera gran operación anfibia de las guerras modernas.

Este tipo de operaciones altamente especializadas encontró su aplicación más oportuna en el II^o Conflicto Mundial a causa de algunos factores específicos que han caracterizado aquel conflicto. El primero de todos el factor aéreo, por cuanto el desarrollo alcanzado por las fuerzas aéreas permitía llenar muchas lagunas existentes en la propia naturaleza de una operación de desembarco.

Además, para obtener el éxito, en un teatro de operaciones tan extenso, es necesario llevar a cabo operaciones ofensivas de un continente al otro, llevando la guerra a los territorios enemigos. Considerando, en efecto, que dos tercios de nuestro planeta están cubiertos por los mares y océanos y teniendo en cuenta las posiciones geográficas beligerantes separados por mares y océanos, ha sido forzoso recurrir a las operaciones anfibias.

En los primeros meses de guerra y concretamente en abril de 1940, se suceden dos desembarcos de notables proporciones en Noruega, planificados y llevados a cabo casi contemporáneamente por los alemanes y por los ingleses.

Dos años después, los ingleses organizaron una operación sobre la costa francesa, en la zona de Dieppe. La misión consistía en desembarcar por sorpresa, para asaltar las baterías de grueso calibre ale

manas emplazadas en aquella zona y posteriormente reembarcarse. La operación se efectúa en la noche del 18 al 19 de agosto de 1942 con unas 200 pequeñas unidades, con un total de unos 6.000 hombres, en su mayor parte canadienses.

La expedición fué desde el principio un auténtico fracaso: en principio faltó la sorpresa que es la premisa indispensable de toda operación de este tipo. La primera ola de medios de desembarco experimentó la desagradable sorpresa de verse sorprendidos por algunas unidades alemanas que se encontraban desempeñando un servicio de vigilancia de la costa precisamente delante de Dieppe: estas unidades dieron inmediatamente la alarma a los Mandos terrestres que estuvieron así preparados para acoger a los invasores. Se cometieron además otros errores de distinto tipo durante y después del desembarco, la planificación presentó algunas lagunas, especialmente por cuanto se refiere a las operaciones en la playa, por lo que las pérdidas aliadas fueron gravísimas y los pocos supervivientes tuvieron que reembarcarse a toda velocidad sin haber cumplido ni siquiera parte de la misión que les había sido encomendada.

Fueron por el contrario los Americanos los que llevaron a cabo con éxito operaciones de guerra anfibia, organizando y desarrollando en el Pacífico una larga serie de desembarcos comenzando por el de Guadalcanal en 1942 para terminar en Okinawa en 1945, que tanta gloria dieron al Cuerpo de Marines y a las fuerzas aeronavales estadounidenses.

Dichas operaciones fueron ciertamente la culminación de toda una serie de experimentos en este campo, comenzados en 1923, que permitieron que las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos elaboraran una doctrina anfibia que aún hoy es válida y como consecuencia la capacidad operativa en este sector fué de gran valor en la conducción de la guerra en el Pacífico

La Marina americana y el Cuerpo de Marines desarrollaron en 1925 las primeras operaciones conjuntas con carácter anfibia, durante las cuales se experimentan los primeros vehículos y medios de desembarco proyectado a propósito para este tipo de operaciones. Diez años después, una vez que se constituyó la Fuerza de Marines embarcada de forma permanente en las naves de la Flota, la Marina americana hizo un gran esfuerzo en cuanto a proyectos y construcción de naves anfibias capaces de embarcar a los Marines con sus medios, transportarlos y

llevarlos hasta la playa adversaria. Paralelamente, la marina desarrolló y perfeccionó la doctrina de empleo de las Fuerzas Anfibias poniendo al día la organización y las tácticas relacionadas con este tipo de operaciones.

La planificación y adiestramiento perseverante y con visión a largo plazo durante veinte años, dió sus frutos y permitió a la Marina de los Estados Unidos y al Cuerpo de Marines llevar a cabo las operaciones anfibias de todos conocidas que les condujeron a la victoria en la guerra del Pacífico.

Pero la prueba más completa y comprometida de todo el IIº Conflicto Mundial fué sin duda el desembarco aliado en Normandía, la famosa operación "OVERLORD", que fué justamente considerada la operación militar más compleja de todos los tiempos. El 6 de junio de 1944, después de muchos meses de preparación, una flota de aproximadamente 5.000 navíos de todos los tipos zarpó de los puertos de Inglaterra meridional para invadir Europa. Nada fué dejado al azar por los aliados en la preparación del plan de este desembarco; entre tantas medidas adoptadas, de gran importancia fueron aquellas encaminadas a confundir al enemigo mediante el engaño electrónico, la propagación de noticias falsas, maniobras diversas, etc., en las proximidades de la zona elegida para el desembarco.

Después de haber desencadenado importantes bombardeos aéreos y navales sobre las fortificaciones que los alemanes habían construido a lo largo de la famosa Muralla Atlántica, en los primeros días desembarcaron sobre las playas de Normandía unos 325.000 hombres además de 50.000 vehículos, así como unos cientos de miles de toneladas de material.

El éxito de esta gigantesca operación anfibia contribuyó de manera determinante a la victoria final de los aliados en Europa.

Otra operación anfibia digna de ser citada, sobre todo por las difíciles y particulares condiciones en que se desarrolló, es el desembarco en Inchon en 1950 durante la guerra de Corea. Como se recordará, el 25 de Junio de 1950, los norcoreanos iniciaron la invasión de la República de Corea del Sur, cuyo ejército después de un par de meses se vió rodeado, junto con las fuerzas de las Naciones Unidas, en una estrecha zona de la costa, denominada entonces el perímetro de Pusan.

Para salir de la dramática situación en que se encontraron junto con los surcoreanos y los demás aliados, los americanos decidieron desembarcar a la retaguardia del despliegue adversario. La operación denominada "CROMITE" debía llevarse a cabo en el menos tiempo posible, pero en condiciones ambientales las menos desfavorables posibles. Entre tantas dificultades a superar estaba la de la costa, que era poco idónea para un desembarco y que su altura obligaba además al uso de escalas por parte de las tropas de desembarco. Había que tener en cuenta las fluctuaciones de la marea que en Corea son notables. Además era la época del año en que son frecuentes los tifones en los mares del Extremo Oriente.

Desde el primer momento quedó claro que el éxito de la operación estaba íntimamente ligado a la elección del día "D", al mantenimiento y conseguimiento de un alto grado de coordinación entre las tropas de desembarco y las fuerzas aeronavales de apoyo. En los días que precedieron al desembarco, fijado para el 15 de septiembre, se llevaron a cabo cuidadosas operaciones de dragado de minas y se efectuaron continuos reconocimientos fotográficos en toda la zona costera.

En el desembarco debían tomar parte 250 barcos, 70.000 - hombres (entre ellos una División de Marines), aviones de 4 portaviones así como la V Fuerza Aérea de la USAF.

Pero 36 horas antes de la hora H un violento y veloz tifón se abatió puntualmente sobre Japón y Corea, creando gravísimos problemas para las fuerzas aéreas y para las pequeñas unidades. No obstante esto, precedido de potentes y numerosos bombardeos aéreos y de tiro contra la costa de las unidades navales mayores, el desembarco se lleva a cabo según el plan previsto.

Gracias a la meticulosa y casi perfecta planificación, el asalto anfibia fué un total éxito, los Marines fueron desembarcados en dos puntos de la costa, aprovechando la marea alta y con la protección de cientos de aviones CORSAIS Y SKYRAIDER que despegaban de los cuatro portaviones que patrullaban a lo largo de la costa. Después de cerca de 7 horas, todos los objetivos previstos habían sido alcanzados por los aliados que sin embargo no habían encontrado una fuerte resistencia por parte de los norcoreanos, casi completamente anulados por los incesantes y tremendos bombardeos navales y aéreos que habían precedido y acompañado al desembarco.

Características básicas de las operaciones anfibias

Una operación anfibia supone por regla general el empleo de un Complejo de fuerzas navales, aéreas y terrestres. En consecuencia requiere que:

La planificación se efectúe a nivel Estado Mayor Conjunto, con un conocimiento anticipado de los problemas que debe afrontar:

- deben ponerse en marcha todas las previsiones necesarias para conseguir la más estrecha coordinación de las operaciones navales, aéreas y terrestres;

- deben asegurarse las condiciones operativas, hidrográficas y meteorológicas más favorables y posibles;

- se constituya una Organización de Mando a propósito la cual deberá llevar a cabo la dirección y el control de toda la operación en el momento oportuno.

Como es conocido, una operación anfibia se desarrolla en tres ambientes, marítimo, terrestre y aéreo, en una sucesión de fases distintas e interdependientes en las cuales asume papel predominante y de forma sucesiva una u otra fuerza armada. Existen en consecuencia fases en las que las fuerzas terrestres se encuentran impotentes para poder reaccionar (fase de transporte por mar) o se encuentran en crisis (fase de desembarco) en cuyos momentos necesitan de forma especial la protección y el apoyo de las fuerzas aeronavales. Además una operación anfibia está a menudo sujeta a imprevistos, a riesgos que pueden influir de modo determinante en el éxito de la operación. En efecto, una vez lanzada la operación, difícilmente puede ser detenida; es prácticamente imposible, en la fase crítica del desembarco, introducir otras fuerzas además de las previstas en el plan. En consecuencia existe la necesidad de garantizar un amplio margen de seguridad mediante una gran flexibilidad en la planificación y mediante el empleo de hombres y medios en número posiblemente exagerado.

Clasificación de las operaciones anfibias

Una clasificación precisa de las operaciones anfibias no parece fácil por cuanto existe una vasta gama de casos posibles que se di-

versifican o por la entidad de las fuerzas empleadas o por el carácter, temporal o permanente de las operaciones. En la clasificación se debe tener en cuenta entre otras si está previsto o no el que la acción vaya acompañada del factor sorpresa y si es necesario efectuar un golpe de fuerza o no. Por último puede ser importante a los fines de la clasificación, el objetivo de la operación, que puede ser ofensivo o defensivo.

Bajo este último aspecto, las operaciones anfibia se pueden clasificar en:

- invasión anfibia
- ocupación anfibia
- envolvimiento anfibia
- golpe de mano anfibia
- incursión anfibia.

Estas operaciones son claramente ofensivas, mientras que las que se exponen a continuación son defensivas:

- retirada anfibia
- evacuación anfibia

El carácter de cada una de estas operaciones se comprende fácilmente a través del significado de los términos que se han adoptado en su denominación; sin embargo puede resultar útil dar las siguientes definiciones:

- Invasión anfibia: es una operación prevista a gran escala, y llevada a cabo con el propósito de conquistar y mantener una amplia cabeza de desembarco desde la cual sea posible lanzar y sostener una ofensiva terrestre de grandes proporciones con el empleo de grandes unidades terrestres desembarcadas en una segunda fase. En otras palabras, con una operación anfibia se pretende conseguir objetivos finales de conquista que en general tienen carácter permanente.
- Ocupación anfibia: es una operación con carácter ofensivo, limitada en el tiempo y en el espacio, llevada a cabo para ocupar territorios enemigos de limitada extensión al objeto de utilizarlos en conexión con las propias operaciones terrestres o para impedir su uso por parte del enemigo.

- Envolvimiento anfibio: operación con carácter ofensivo de pequeña entidad, desarrollada por fuerzas anfibias mediante una acción envolvente por el mar, para alcanzar la retaguardia o el flanco del despliegue adversario, con objetivo final de facilitar o apoyar la acción ofensiva o defensiva de otras fuerzas amigas.

- Envolvimiento anfibio vertical: es una variante de la anterior, que supone el empleo de helicópteros con objetivos análogos a los del envolvimiento por mar.

- Golpe de mano anfibio: típica operación de carácter ofensivo, limitada en el tiempo y en el espacio, llevada a cabo por unidades anfibias de pequeña entidad, se actúa por sorpresa y con la intención de alcanzar un objetivo concreto, que puede ser la destrucción de fábricas del enemigo, el sabotaje, la recogida de determinadas informaciones. Para este tipo de operaciones está previsto por regla general la recuperación de los hombres y de los medios desembarcados.

- Incursión anfibia: tiene características análogas al golpe de mano, con la sola diferencia que la incursión lleva consigo un acto de fuerza en el enfrentamiento con las fuerzas enemigas, que puede no estar previsto a priori.

- Retirada anfibia: operación con carácter defensivo de pequeña entidad con objeto de recuperar a través de la mar fuerzas amigas, que se encuentran bajo el ataque del enemigo, en una determinada franja de terreno que es abandonado en manos enemigas.

- Evacuación anfibia: también es esta una operación con carácter eminentemente defensivo pero de gran alcance, con objeto de recuperar, por el mar, además de las fuerzas amigas, a la población civil y determinados materiales, situados en una zona concreta, la cual se halla sometida a la presión ofensiva del adversario.

LAS FASES DE UNA CLASICA OPERACION ANFIBIA

La ejecución de una gran operación anfibia comprende las siguientes fases, que en líneas generales se suceden en orden cronológico: nacimiento de la idea, planificación, concentración de las fuerzas y su entrenamiento específico, embarque, movimiento hacia el objetivo, operaciones previas al desembarco, desembarco, consolidación del desembarco.

Planificación

Después de que ha sido concebida una operación anfibia, esta debe ser planificada con todo cuidado y con anticipación suficientes. Debe ser entre otras cosas estrechamente coordinada entre los diversos mandos de las fuerzas terrestres, navales y aéreas participantes; debe ser detallada pero flexible, con objeto de poder hacer frente a cualquier imprevisto eventual. En esta fase se procede a elegir la playa o playas, el día (Día D) y la hora de desembarco (Hora H).

Concentración y adiestramiento

La concentración de hombres y materiales puede llevarse a cabo en una o más áreas de reunión, según la entidad de las fuerzas puestas a disposición y en relación a la necesidad de disponer de zonas que tengan características análogas a la elegida para el desembarco de modo que puedan desarrollarse ejercicios de desembarco lo más aproximados a la realidad. Algunas veces puede llegar a ser necesario efectuar

un ensayo general del desembarco, con todas las fuerzas disponibles con la condición de que se salvaguarden los aspectos de la sorpresa y secreto. En esta fase, en la que las fuerzas llevan a cabo un entrenamiento específicamente anfibia, se determina también la organización del empleo, articulando las fuerzas disponibles en grupos de empleo (Task Group) y elementos de empleo (Task element).

Embarque

El embarque de los hombres y de los materiales en los barcos debe hacerse de tal forma que el complejo de la fuerza de desembarco pueda ser puesta en tierra rápidamente y según un plan de desembarco previamente establecido y coordinado. Es absolutamente necesario que la fuerza de desembarco se reparta entre las diversas naves del convoy de tal forma que la pérdida de un barco no perjudique el éxito de toda la operación de desembarco.

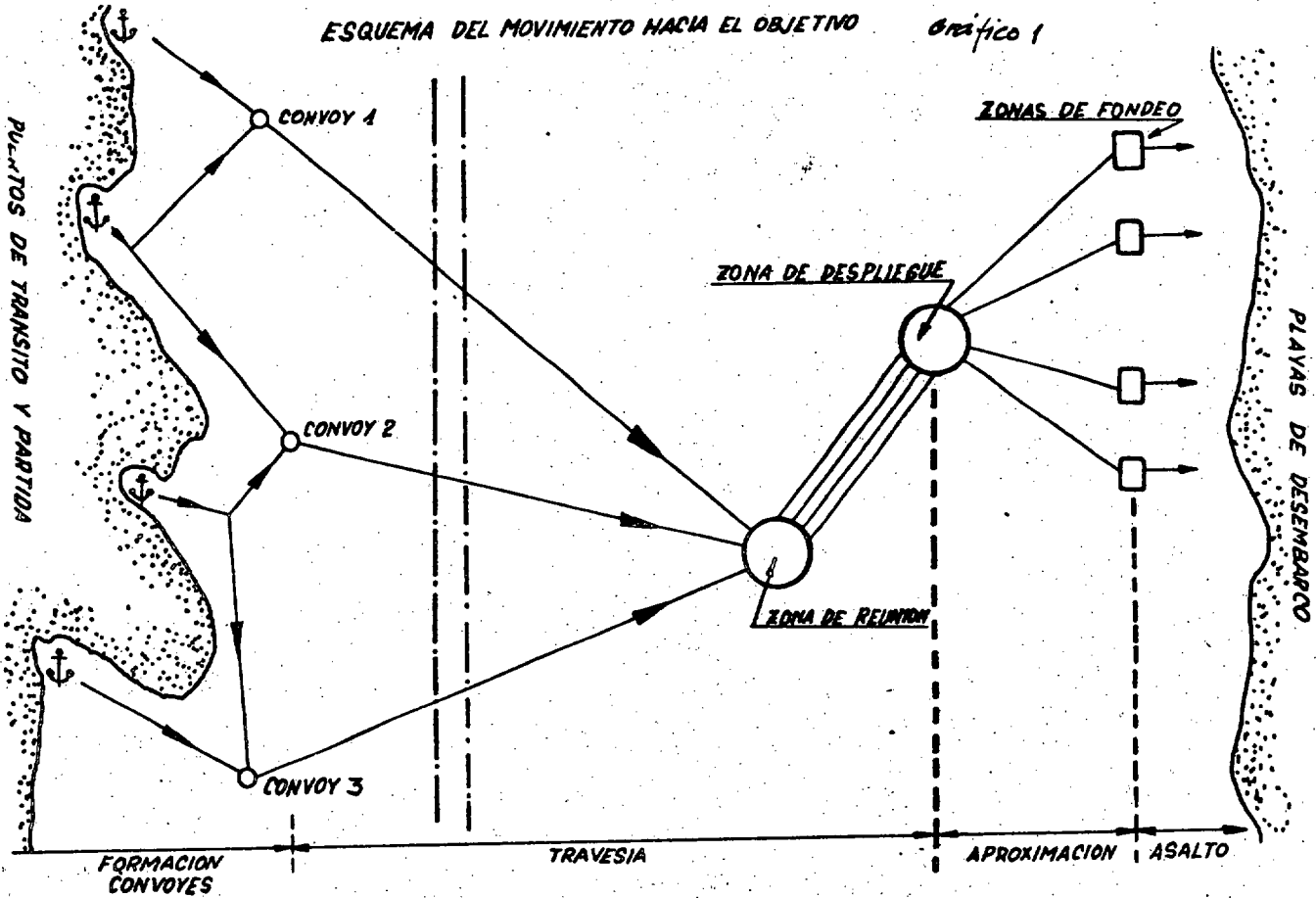
Movimiento hacia el objetivo

Los buques de carga, ultimadas las operaciones de embarque y recibida la orden de partida, forman uno o más convoyes que, con la escolta de unidades navales y aéreas, se dirigen hacia el objetivo, en la formación de navegación más oportuna. Los diversos convoyes convergen en consecuencia hacia una zona denominada "zona de reunión", desde la que los buques oportunamente organizados, se dirigen a la "zona de dispersión" donde se dividen para alcanzar cada uno su propia zona de fondeo, que debe elegirse de modo que se encuentre fuera del alcance de las armas pesadas enemigas.

Operaciones pre-desembarco

Las operaciones previas al desembarco comprenden:

- acciones para la conquista de la superioridad aérea local en la zona concreta elegida para el desembarco;
- el bombardeo preliminar contra la costa llevado a cabo por los medios navales y aéreos para debilitar la resistencia de las fuerzas enemigas;
- el dragado de las zonas de fondeo y de los canales de aproximación así como de las zonas reservadas a las unidades que deben prestar el apoyo por el fuego;



- La demolición de los eventuales obstáculos subacuáticos en la zona donde se va a producir el desembarco. Dichas acciones son desempeñadas por unidades especiales adiestradas para tal fin, como los equipos de incursiones subacuáticas denominadas UDT (Underwater Demolition Team)
- la demolición de eventuales obstáculos construídos sobre la playa de desembarco llevada a cabo por grupos de zapadores;
- eventuales acciones de distracción lejos de la zona de desembarco.

A veces resulta necesario un reconocimiento preventivo de la playa elegida, sin llegar a poner en alerta a las defensas enemigas.

Desembarco

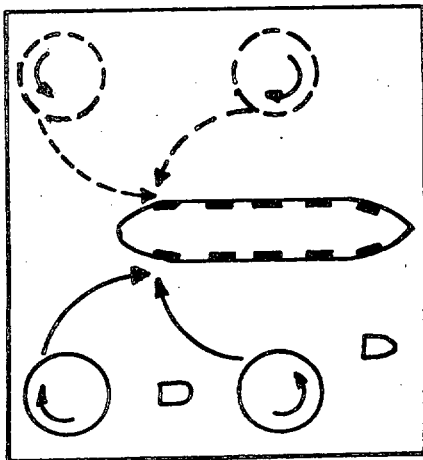
a) La operación propia del desembarco se articula, en general, en las siguientes acciones principales siguientes.

- pues a flote de los medios de desembarco y de los vehículos anfibios;
- transbordo sobre los mismos de los hombres y materiales embarcados sobre los buques de transporte (navíos tipo - AKA, APA, etc.)
- aproximación a la playa elegida;
- toma de la playa
- desembarco de aprovisionamientos.

Veamos ahora un poco más detalladamente como se desarrollan estas fases, que son todas ellas muy importantes para el éxito de toda la operación de desembarco.

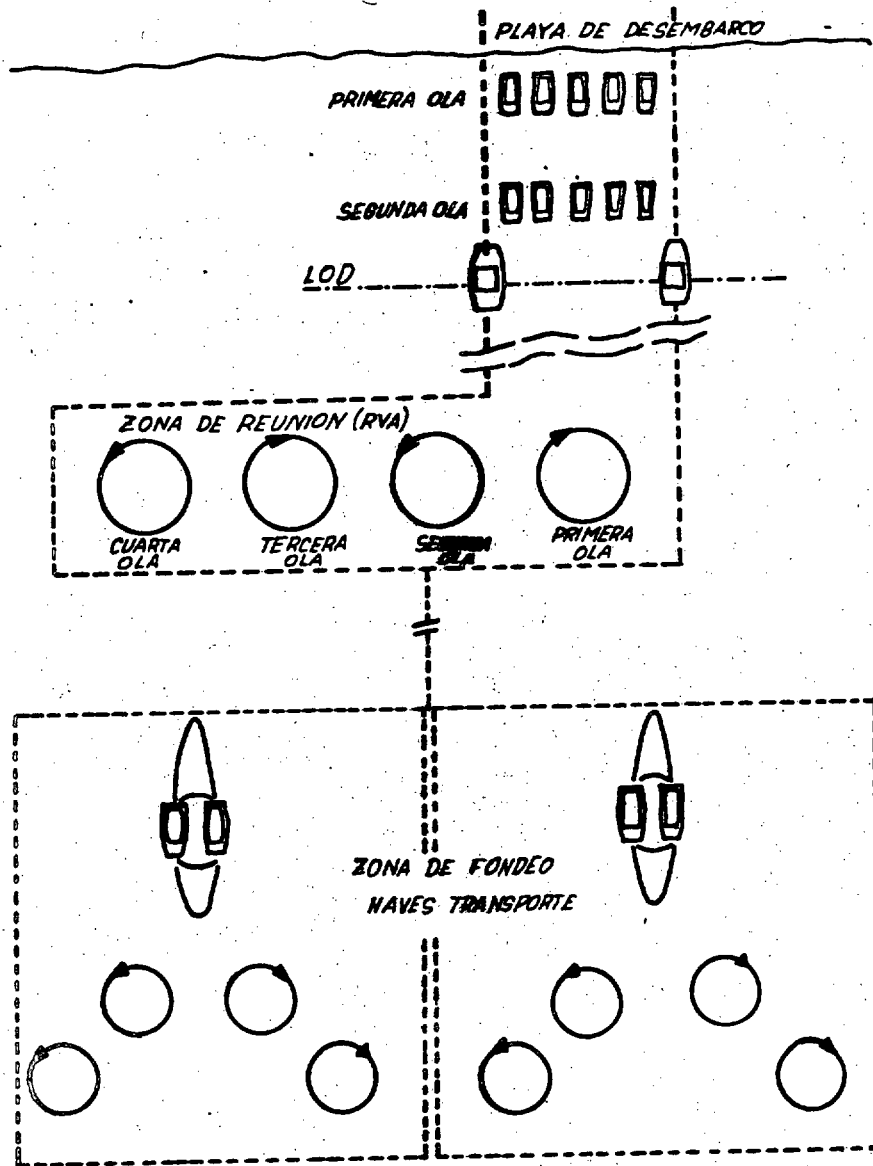
b) Una vez alcanzadas las zonas de fondeo elegidas, las naves de transporte y las de desembarco proceden como ya se ha dicho, a la puesta a flote de los medios y vehículos anfibios, que son enviados a la zona de espera próximas a los barcos que los han descargado. Aquí, los citados medios de desembarco bajo el control del jefe de Grupo de Medios, se constituyen en olas y describen rutas circulares denominadas "círculos de espera", a la mínima velocidad que permite el medio, en espera de ser llamados a las estaciones de embarque a lo largo de los buques de transporte, para embarcar a las tropas de asalto con su armamento (gráfico 2).

GRAFICO 2
CIRCULOS DE REUNION



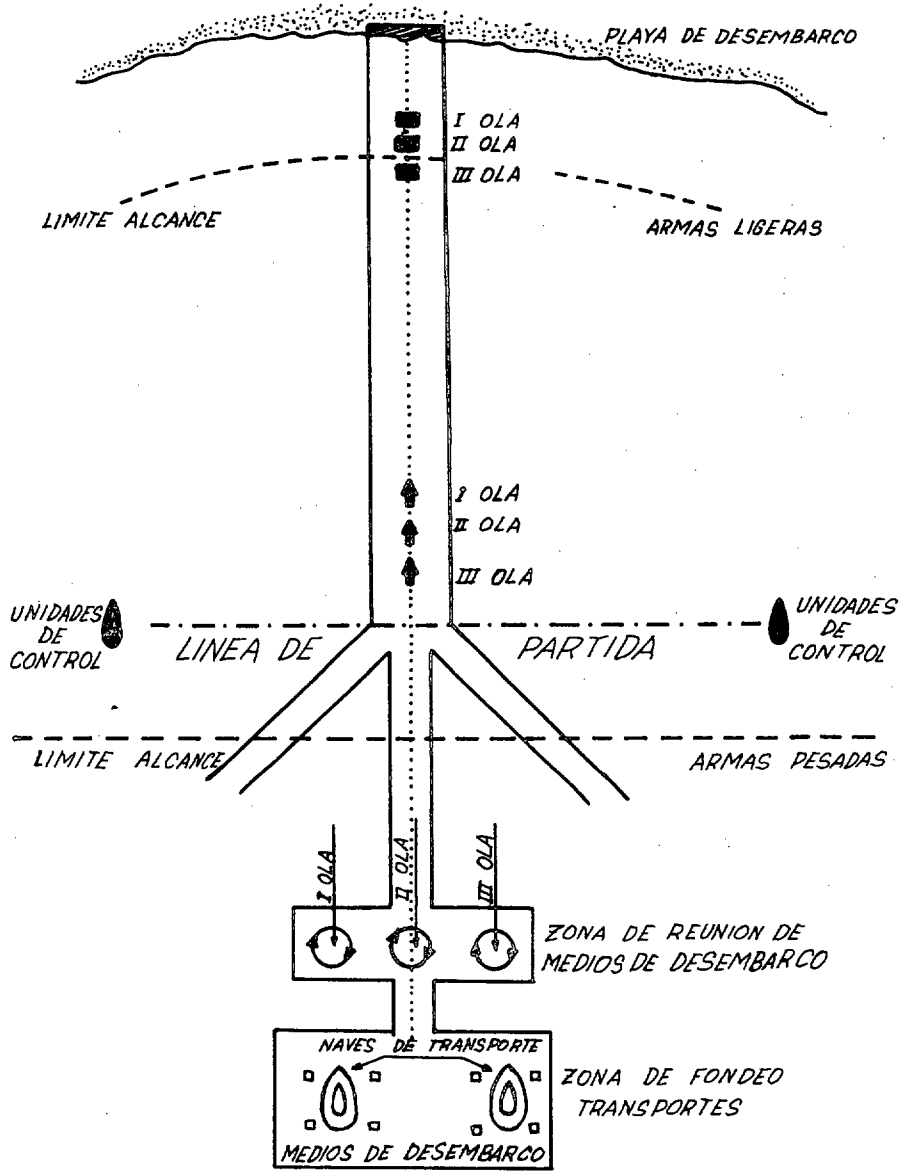
Las diferentes olas después de que cada medio ha sido cargado, son enviadas a la "zona de reunión", situada entre las naves y la playa denominada por eso zona de reunión de medios de desembarco (Rendez-vous Area) (gráfico 3)

GRAFICO 3
ZONA DE REUNION DE MEDIOS DE DESEMBARCO



Cuando se ordene, las distintas olas inician el movimiento hacia la playa, atravesando una línea de partida materializada generalmente por la alineación de dos naves de desembarco colocadas a una determinada distancia de la playa. El cruce de la línea de partida debe hacerse en el momento oportuno para que permita que la primera ola pueda tocar la costa a la hora H y las olas sucesivas la sigan según los intervalos calculados en el plan (gráfico 4).

GRAFICO 4
ESQUEMA DE LAS OLEADAS DE DESEMBARCO



Las dos unidades de desembarco colocadas en los extremos de la línea de partida cumplen también el cometido de controlar y regular el movimiento de las oleadas desde los buques a las playas y viceversa.

La hora H, esto es el momento en que el primer medio debe tocar tierra, es la hora fundamental de una operación de desembarco y debe ser por lo tanto elegida después de que han sido valorados todos los elementos de la situación: a dicha hora deben hacer referencia todos los horarios que tengan alguna conexión con la operación, que van a propósito expresados en minutos antes de cumplir o alcanzar la hora H.

Normalmente, las primeras oleadas que alcanzan la costa sobre la playa, están formadas, por los medios de desembarco con las correspondientes tropas, y además por carros y vehículos anfibios. Los vehículos anfibios aunque forman parte del material de las tropas que son desembarcadas, están considerados, a fines de control, y durante el período en que se encuentran sobre el agua, del mismo modo que los medios a flote de desembarco.

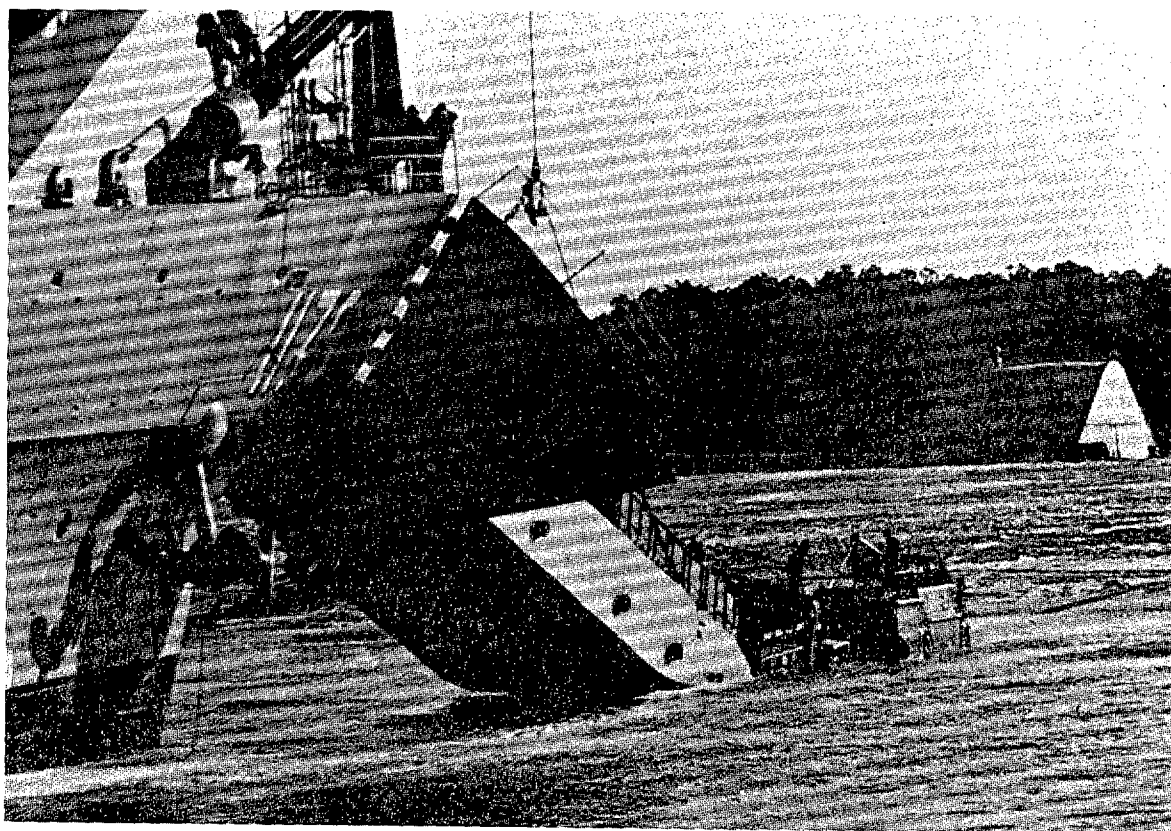
Después que todas las oleadas han alcanzado la costa, se procede a la descarga de los suministros, que tiene lugar apenas comienzan a llegar las peticiones del mando de las fuerzas desembarcadas.

En esta fase, los medios de desembarco que han llevado a tierra a los hombres, son enviados a los respectivos navíos de transporte, para comenzar el transbordo, desde los buques a la playa, descargando los materiales según las órdenes de los oficiales encargados del control de tráfico de los suministros. En cualquier caso los primeros materiales que se envían a tierra son los depósitos flotantes (floating dump), en los que se depositan los suministros vitales previamente embarcados sobre los medios de desembarco u otros medios puestos a flote idóneos para ser enviados a las playas, a petición del Mando de las tropas desembarcadas. Un apoyo importante para el suministro a las fuerzas desembarcadas lo prestan los barcos especiales tipo LST, que tienen la cualidad de poder alcanzar la orilla encallando en la playa y desembarcando directamente a través del portillo los oportunos medios auto con materiales de empleo inmediato.

Antes de la toma de tierra mientras las oleadas de asalto se dirigen hacia la playa elegida, los buques de guerra, desplegados en po-

siciones apropiadas dentro del área de desembarco, los aviones y helicópteros efectúan el ablandamiento de la resistencia adversaria mediante acciones de fuego de apoyo con el preciso objeto de neutralizar, y si es posible, destruir las posiciones enemigas que se encuentran en condiciones de batir por el fuego la playa. Estas acciones de fuego deben impedir asimismo al enemigo el uso de carreteras convergentes hacia la zona de la playa de desembarco.

Desde el momento en que las tropas ponen pie a tierra, las citadas unidades navales y aéreas, proporcionan el apoyo directo próximo a las tropas mediante fuegos contra las defensas que encuentran durante el avance, (para eliminar o neutralizar estas debe tenerse en cuenta que las armas de dotación pueden resultar insuficientes.)



Consolidación

Una vez que las tropas de asalto han tomado tierra y se han desplegado adecuadamente, se desembarcan sobre las playas ocupadas, tropas y medios más pesados por medio de unidades de desembarco tipo LST.

Para coordinar y controlar las operaciones relativas al desembarco y a la distribución de los materiales se constituyen en tierra "núcleos de playa" que disponen de los medios necesarios para desempeñar tan importantes cometidos.

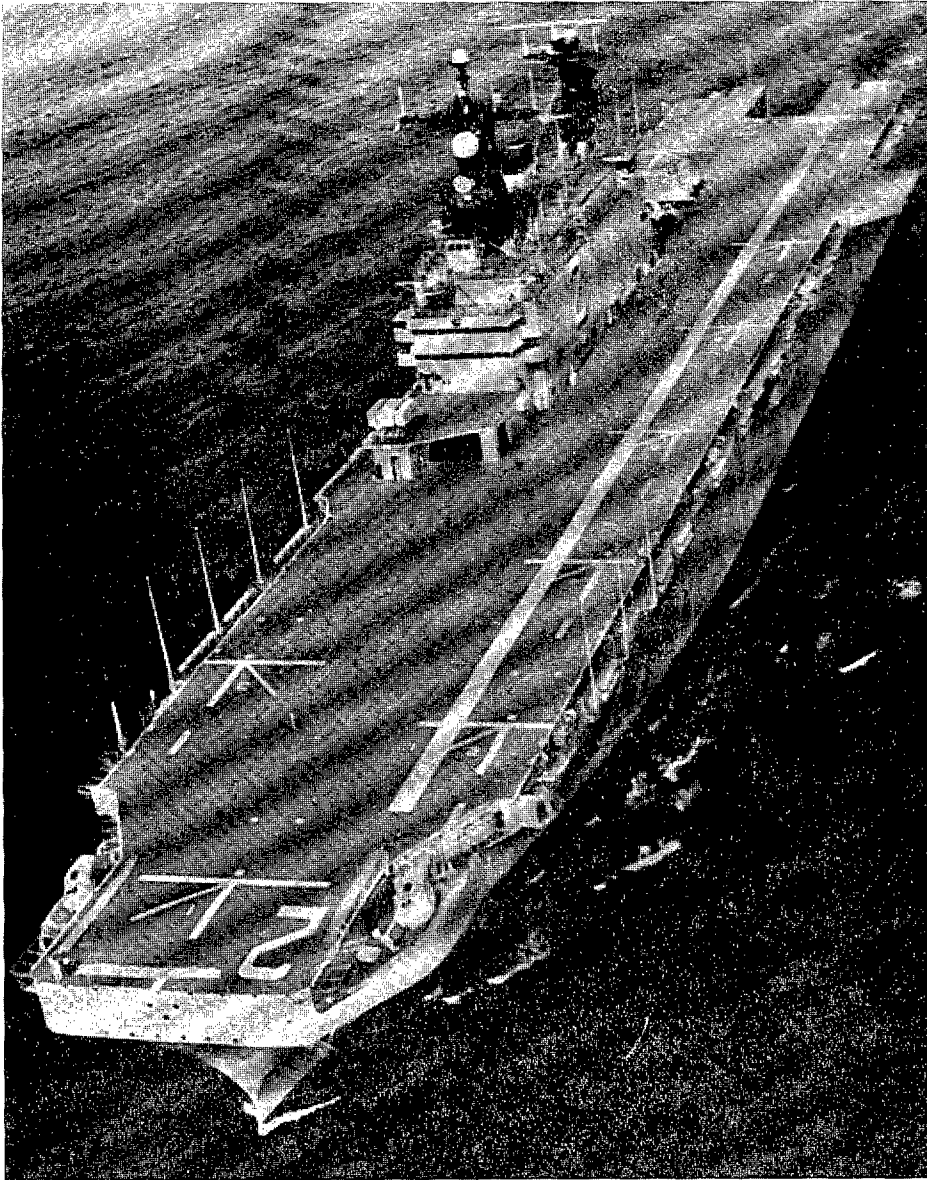
Nuevos medios para la guerra anfibia

Hoy el progreso tecnológico y la evolución de la doctrina de empleo en el campo de la guerra anfibia han puesto a disposición de los Mandos, nuevos y más completos medios. Ante todo, las naves de desembarco del tipo de las utilizadas en la II Guerra Mundial han sido reemplazadas en casi todas las marinas occidentales por naves de nueva construcción, más veloces y mejor equipadas.

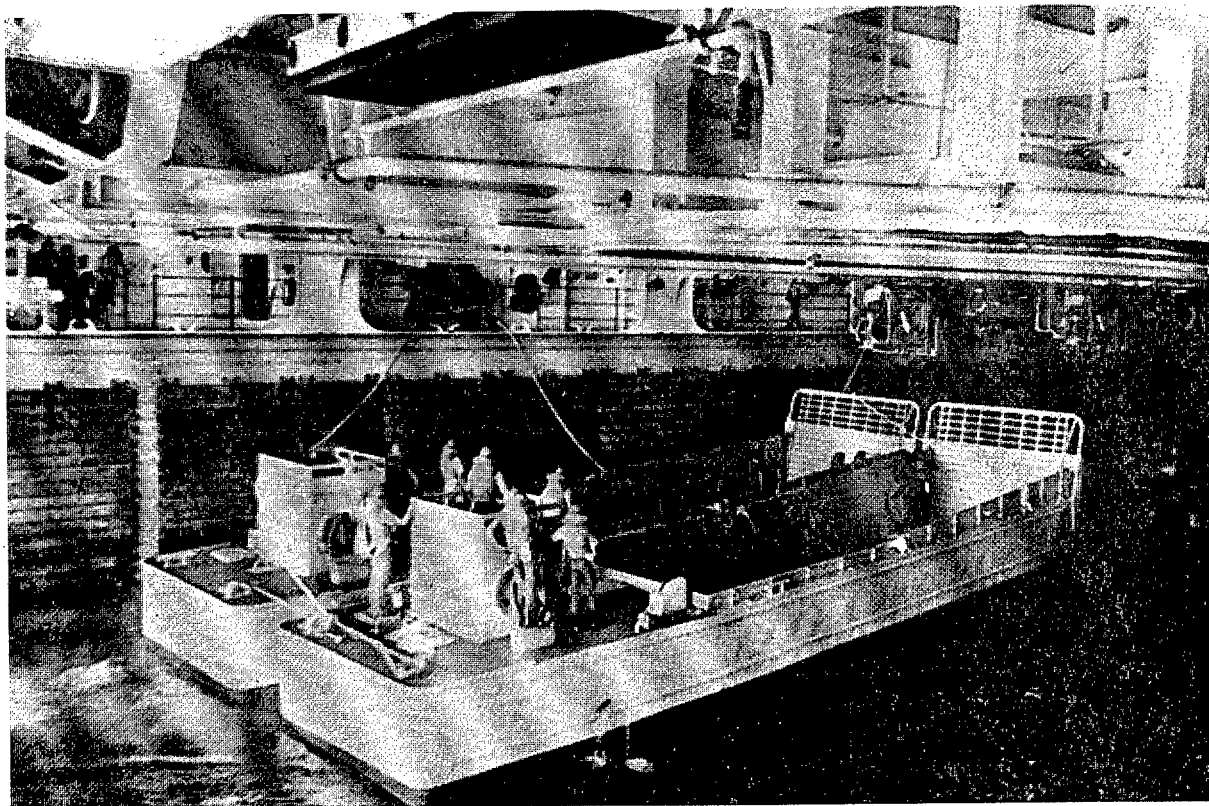
Típico exponente de esta nueva generación es la nave de asalto anfibia de la cual existen actualmente diversas clases con diferentes procedencias comenzando por las naves inglesas tipo FEARLESS de 11.000 toneladas hasta las unidades americanas clase TARAUA de 39.300 toneladas. Estos nuevos barcos pueden transportar, cada uno dentro de sus posibilidades, todo lo necesario para efectuar de forma autónoma en el más breve plazo posible una acción de desembarco: carros y vehículos anfibios, helicópteros y aviones de despegue vertical, además de un considerable número de medios de desembarco de varias dimensiones. Estos medios se sitúan en una bodega a propósito que en el momento oportuno es anegada, lo cual permite que los medios ya cargados con las tropas salgan de los barcos navegando.

La gama de nuevos barcos corresponde asimismo a unidades de mando anfibia, que están dotadas de todos los equipos electrónicos (radio, radar, etc.) necesarios para llevar a cabo el mando y control de las fuerzas aéreas, navales y terrestres empeñadas en una operación anfibia.

Se han introducido nuevos medios especiales, como vehículos que navegan sobre un colchón de aire o hovercraft, que pueden pasar di-



rectamente del mar a la tierra, siempre que la zona elegida para el desembarco no presente obstáculos que superen una determinada altitud. De entre los hovercraft existen hoy varias versiones, que se diferencian por el tonelaje, por los sistemas de propulsión, de suspensión y por el armamento. Existen después otro tipo de unidades especiales todavía en fase experimental, que pueden en un futuro no lejano transformar completamente la filosofía de este tipo de operaciones. Entre ellas suponen una novedad las naves que navegan en superficie SES (Surface Effect - Ship), que aún teniendo muchas analogías con los hovercraft eliminan algunos de los inconvenientes que hoy existen en los navíos que navegan sobre

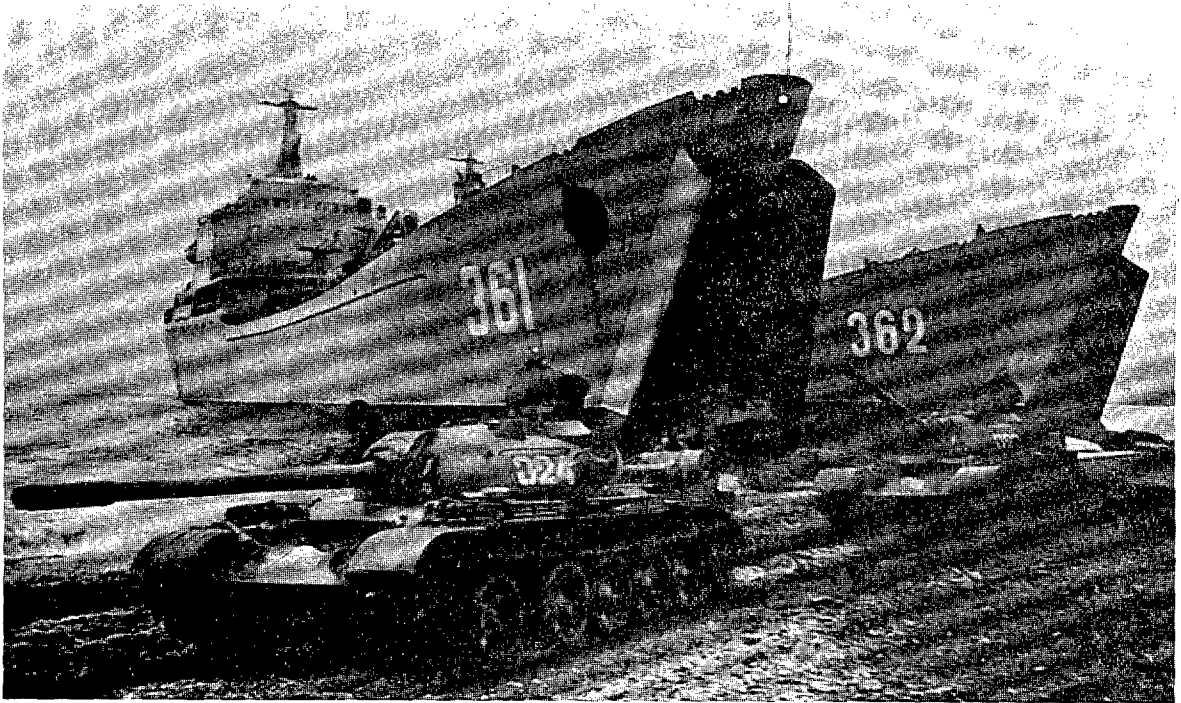


un colchón de aire.

En fin, la disponibilidad de helicópteros y de aviones de despegue vertical, han proporcionado a las fuerzas anfibas también la posibilidad de envolvimientos verticales, transportando tropas especiales a retaguardia o sobre los flancos del despliegue enemigo.

Un significativo y real ejemplo del empleo de los helicópteros se ha verificado precisamente en estos últimos años con ocasión de la invasión de la isla de Chipre, acción llevada a cabo por las tropas turcas el 20 de julio de 1974.

Como es conocido, la población de aquella atormentada isla del Egeo, está compuesta por 1/5 de turco-chipriotas y por 4/5 de greco-chipriotas y dividida en dos facciones étnicas imbuídas de un recíproco odio secular. El control de la isla había sido asumido por mayoría griega mediante un golpe de Estado precisamente unos meses antes, por lo que el Gobierno turco preocupado por la suerte de la comunidad amiga, decide invadir Chipre con el fin de arrancar el control de la isla a la facción adversaria.



El objetivo principal de las fuerzas de invasión turcas era el de apoderarse de la carretera que va desde la pequeña ciudad costera de Kyrema hasta Nicosia, capital de la isla. Por ello, a las primeras luces del alba, mientras la Infantería de Marina desembarcaba en una playa próxima a Kyrema y los paracaidistas descendían sobre el aeropuerto de Nicosia, un gran contingente de tropas elegidas fué transportado con helicópteros y desembarcado en la mitad de la carretera entre las dos ciudades anteriormente citadas. Gracias sobre todo a esta última acción, llevada a cabo en estrecha coordinación con los otros dos componentes de la operación, la ocupación de la isla por parte de las fuerzas turcas se condujo con la máxima rapidez.

La importancia del componente anfibia en el moderno arte militar ha sido perfectamente captada también por la Unión Soviética, que desde la II Guerra Mundial había siempre abandonado este modo de emplear las fuerzas.

En la posguerra en efecto, a medida que iban creciendo sus compromisos políticos en todo el continente, Rusia, ha creado casi par-

tiendo de cero, una fuerza anfibia respetable, ya sea desde el aspecto cuantitativo como cualitativo. Dicha fuerza dispone de nuevos navíos de desembarco de la clase ALLIGATOR (similares a los LST americanos), de 3 Divisiones de Infantería de Marina, así como numerosos tipos de medios especiales para las diversas misiones que guardan relación con un desembarco.

Entre estos se considera de gran interés un tipo de vehículo anfibia sobre ruedas que lleva cuatro misiles superficie-aire del tipo SA 8 GECKO. Dentro de la gama de armamentos rusos podemos citar el nuevo vehículo anfibia BMD, acorazado, aerotransportable armado con un cañón de 73 milímetros y de misiles contracarro SAGGER: sobre todo es significativo el que se le haya dotado de estos misiles que ya habían desempeñado un brillante papel en la Guerra de Yom Kippur, este hecho le ha proporcionado al vehículo anfibia una fisonomía que pone de manifiesto también un desarrollo decisivo en la filosofía de las operaciones de desembarco. Junto con los vehículos citados y debido a los misiles antiaéreos y contracarros de los que están dotados, supone una auténtica revolución la aparición de las cañoneras lanza misiles OSA Y KOMAR que tanto peso han tenido en el sector de las construcciones navales desde 1967 hasta hoy. En particular, los vehículos anfibios armados con los misiles del sistema SA 8 GECKO que proporcionan unas capacidades defensivas excepcionales a los medios de desembarco en la fase crítica comprendida entre la separación de las naves de transporte y la llegada a la playa, cuando los medios a flote con las tropas a bordo, se encuentran más expuestas a las acciones aéreas ofensivas del adversario.

En la práctica los misiles SA 8 permiten conseguir al menos la superioridad aérea local, que normalmente se debe conquistar con los aviones de caza, ya que les permite formar un cinturón antiaéreo de protección móvil en torno a los medios de desembarco, similar a cuanto hicieron las fuerzas egipcias en 1973 cuando atravesaron el Canal de Suez y penetraron en la península del Sinaí protegidos por un cinturón de defensa antiaérea en base a los sistemas de misiles SA 6 GAINFUL.

LAS OPERACIONES ANFIBIAS EN LA ERA NUCLEAR

Hasta este momento los problemas de la guerra anfibia han sido examinados desde un punto de vista convencional, prescindiendo por tanto, de la existencia de una potencia destructora sin precedentes, como es la de las armas nucleares. Pero parece oportuno y llegado el momento de preguntarse si en una era caracterizada por la existencia de armas nucleares es todavía concebible planificar y conducir operaciones anfibias, como por ejemplo un desembarco comparable al de Normandía.

Indudablemente, una concentración de un gran número de fuerzas como sucedió el día D ofrecería al enemigo la ocasión única de conseguir de un solo golpe resultados verdaderamente inesperados. Se puede decir que en operaciones anfibias del tipo de las llevadas a cabo durante la II Guerra Mundial, la defensa tendría muchas ocasiones de empleo de armas nucleares de potencia adecuada, comenzando por el momento de la reunión de las fuerzas en la fase de preparación de las operaciones, pasando después por los convoyes de navegación, en las zonas de fondeo de las naves de desembarco y de transporte, hasta llegar a la fase de desembarco propiamente dicha y a la concentración de hombres y medios en la cabeza de desembarco.

Además, no se puede dejar de observar que la potencia destructiva de los ingenios nucleares es de gran eficacia para la defensa, otro tanto puede decirse del atacante, que mediante el empleo de tales ingenios podría suprimir previamente el más consistente despliegue defensivo que el enemigo tenga previsto sobre su propia costa.

Al tratar el tema de armas más potentes empleables en una eventual operación anfibia debemos citar las armas tácticas denominadas inteligentes, esto es las bombas, los misiles y proyectiles guiados por rayos laser que tienen una precisión casi absoluta. Pero también para estas armas sirve lo que anteriormente se ha dicho para los ingenios nucleares: en efecto, si las nuevas armas inteligentes representan un gran auxilio a los fines de la defensa sobre todo teniendo en cuenta el gran número de blancos rentables que una fuerza anfibia presenta, también para quien ataca, puede resultar vital el poder disponer de armas que casi infaliblemente pueden eliminar uno por uno los baluartes de la resistencia adversaria.

Consideraciones y prospectiva

El desembarco, como es conocido, en los momentos actuales es la conclusión positiva de la fase marítima de una operación anfibia y el inicio de una operación terrestre, más o menos larga sobre el territorio adversario.

Al establecer las grandes líneas directivas de una operación anfibia es preciso siempre tener presente que se trata de dos acciones de guerra concomitantes que deben formar un todo único: la acción marítima y la acción terrestre. Entre ambas se superpone después la acción aérea, dispuesta a proporcionar el necesario apoyo a toda la operación anfibia.

La puesta al día de los medios y la cuidadosa planificación de estas operaciones se aplican todas las acciones citadas, sin infravalorar, las acciones terrestres a cuyo éxito debe encaminarse el conjunto de la operación anfibia: si no fuese así, ésta se transformaría en un hecho inútil, cuyas consecuencias negativas podrían tener un peso importante en la economía general de la guerra. Como ha sucedido en el pasado, las unidades de desembarco y de combate en tierra son y continúan siendo el elemento principal de toda operación anfibia.

No es el caso de introducirse en un minucioso análisis de la dirección de una moderna operación anfibia. Nos limitaremos en consecuencia a delinear los principios de carácter general que en el arte de la guerra son siempre válidos.

Ante todo conviene aplicar la experiencia adquirida en el pasado, la actualización técnico-operativa adaptando las propias acciones

al contexto geo-estratégico del momento. Si el riesgo, siempre presente en toda operación de desembarco, podrá traducirse en un éxito si la operación ha sido estudiada adecuadamente, planificada y puesta a punto, además de los materiales, el personal a emplear, incluso en el entrenamiento de las armas viejas y de las nuevas.

La fuerza de desembarco debe subdividirse en varios grupos de empleo, cada uno de ellos debe partir de lugar distinto y debería hacer todo lo posible para no dar a conocer su lugar de destino.

En la fase final del asalto sería conveniente además hacer uso al máximo de tropas helitransportadas y paracaidistas con objeto de llevar a cabo un envolvimiento vertical del enemigo que pueda poner en dificultades nuestro despliegue.

Incluso el empleo del hovercraft es particularmente útil, por que permite a las tropas de desembarco pasar de la mar a tierra sin solución de continuidad. Además debería estar previsto también el empleo de sumergibles como conductores de comandos y de especialistas en demoliciones subacuáticas, disfrutando de la inmunidad que le proporciona su capacidad de ocultarse en la profundidad del mar.

Deberá conseguirse siempre un alto grado de integración de las fuerzas participantes en una operación de desembarco, sobre todo en el campo de la instrucción, en el logístico, y en el del mando y control de las fuerzas. El grado de movilidad de las Unidades empeñadas y la rapidez en la dirección de las operaciones son dos factores fundamentales: nunca más, los lentos tradicionales convoyes de desembarco, sino vehículos concebidos para descargar en el más breve plazo posible hombres y medios, y además que puedan proporcionar el necesario apoyo por el fuego a las tropas desembarcadas.

Es conveniente sobre todo considerar la posibilidad de que se produzca la sorpresa y el engaño, recurriendo a todos los medios que la guerra electrónica pone a disposición para operaciones de este tipo: navíos y aviones dotados de todos los equipos electrónicos necesarios que deben formar parte integrante de una moderna fuerza de desembarco porque permiten revelar la presencia del enemigo sin desvelar la propia, de neutralizar los radares enemigos y en fin de crear confusión en los mandos adversarios. Particularmente eficaz en esta forma de guerra ortodoxa es el empleo de misiles antiradiaciones (o antiradar) que se guían

automáticamente mediante ondas electromagnéticas emitidas por los radares enemigos provocando la destrucción junto con los sistemas de armas que se encuentran al servicio del radar. En fin, es preciso utilizar todos los medios que el progreso tecnológico, en el campo de los medios para la defensa, pone a disposición de una moderna fuerza armada: estos son innumerables pero basta citar algunos como ejemplo, los sistemas de vigilancia estratégica mediante satélites artificiales, los rayos laser para la puntería de las armas y para telemetría, los muy precisos sistemas de navegación inercial, y todos los medios de exploración y de vigilancia pasiva (rayos gama, ultravioletas, etc.).

Antes de finalizar estas notas, puede resultar interesante de linear el posible desarrollo de una hipotética futura operación anfibia, supliendo con un poco de imaginación la falta de elementos que sirvan de pueba sobre el desarrollo tecnológico de las armas para dentro de 10 a 20 años.

Durante cualquier hora del amanecer, patrullas de aviones dotados de los más modernos equipos de guerra electrónica y de misiles anti-radar se dirigen hacia la zona elegida para el desembarco: estos aviones deben interceptar las emisiones de los radares de alerta enemigos antes de que estos los localicen con objeto de lanzar sus misiles y privar así al enemigo de sus radares de alerta. Casi al mismo tiempo, desde las estaciones de control en tierra desplegadas al efecto se activan los "satélites-Killer" en órbita, los que mediante su rayo láser de gran potencia deben atacar y neutralizar, por lo menos temporalmente, los satélites adversarios que llevan a cabo el reconocimiento estratégico, aseguran las comunicaciones entre los Altos Mandos enemigos, y permiten una navegación de precisión a sus medios navales y aéreos (early warning) en caso de ataque imprevisto o de lanzamiento de misiles.

En contra de cuanto sucedía en los desembarcos tradicionales que normalmente se desarrollaban durante el alba para poder disponer de todas las horas de luz disponibles, la hora H, la hora en la que el primer hombre de la fuerza de desembarco debe poner pie en la playa enemiga, se fija en esta operación a las 00'30., o sea en plena noche; esto es así porque se ha considerado puede ser factible la operación gracias al empleo de dispositivos con rayos infrarrojos para la visión nocturna, de cuyos medios se dota a los hombres y medios empleados consiguiendo de esta forma el mayor grado de sorpresa posible y un bajo porcentaje de pérdivas.

Se ha previsto además el empleo de todos los medios de guerra electrónica, que hagan creer al enemigo que un posible desembarco va a llevarse a cabo en una zona alejada a la efectivamente elegida, con el doble objetivo de sorprender al adversario y retardar al máximo la intervención de las reservas estratégicas del enemigo.

Entre tanto tres pequeñas "Task Force" compuestas por una nave de asalto anfibio y de tres o cuatro cazatorpederos de escolta navegan a gran velocidad en el más absoluto silencio radar/radio hacia la zona elegida para el desembarco, una de ellas tiene como misión efectuar un golpe de mano consistente en la ocupación de un aeropuerto enemigo próximo a la playa donde se producirá el desembarco. A la hora prevista, la nave de asalto hace salir de su vientre, oportunamente anegado, los medios de desembarco especiales, con las tropas a bordo, que se dirigen a tomar posiciones sobre la línea de partida.

Las otras dos "Task Forces" se dirigen en cambio directamente hacia la playa elegida: asimismo éstas, a la hora prevista lanzan al mar sus medios de desembarco, dispuestos a saltar sobre la costa.

Cuando se da la orden, todos los medios de desembarco abandonan la línea de partida y a la hora H los hombres alcanzan la playa. Inmediatamente después un nutrido lanzamiento de Misiles Crucero por parte de submarinos en inmersión comienza la destrucción de las obras más significativas de la defensa costera adversaria, misión esta que antes se encomendaba a los cañones de los viejos acorazados, de los cruceros y de los cruceros pesados.

Se aproximan también a la zona de desembarco las naves de transporte que llevan a bordo el grueso de la infantería motorizada y de las tropas que deberán ser desembarcadas nada más se hayan ocupado las posiciones previstas en la cabeza de playa: reagrupados en veloces convoyes y ampliamente diseminados, incluso estas navegan a toda máquina y con idéntico silencio radioeléctrico.

Poco antes de la hora H despegan de las naves de asalto anfibio, los helicópteros con las tropas que van a desarrollar la operación de envolvimiento vertical de las posiciones defensivas adversarias mientras que de los portaviones despegan los aviones dotados de equipos electrónicos especiales: estos tienen la misión de producir disturbios en las comunicaciones enemigas y de anular los radares de tiro de las baterías anti-

aéreas de costa. Se encuentra volando sobre la zona un avión que es el puesto de mando móvil a bordo del cual va el Estado Mayor Conjunto que desde la altura debe ejercer el mando y control de toda la operación.

En oleadas sucesivas los hombres desembarcan sobre las playas y se adentran en el interior, favorecidas por la oscuridad que para ellas no es tal, dado que disponen de visores especiales con rayos infrarrojos. Incluso las comunicaciones entre las unidades terrestres son a base de sistemas con rayos infrarrojos, que tienen la ventaja de no poder ser vistas, interceptadas o entorpecidas por el enemigo.

Al alba, la oposición por parte de las defensas enemigas comienza a ser más fuerte, por lo que se hace necesario proporcionar a las fuerzas desembarcadas de un apoyo adecuado por el mar y por el aire. El apoyo de fuego lo proporcionan los misiles mar-tierra lanzados por los aereodeslizadores, que pueden acercarse muchísimo a la playa sin temor a las minas; pero el mayor apoyo lo proporcionan los aviones que pueden lanzar "bombas inteligentes" (Swart bombs) guiadas por laser y capaces de alcanzar el blanco con absoluta precisión.

En las primeras horas de la mañana cuando la cabeza de desembarco y el aeropuerto próximo se encuentren en posesión de las fuerzas desembarcadas por mar y aire, comienza el desembarco de las tropas expedicionarias con sus carros de combate, vehículos pesados y material logístico: el desembarco se efectúa sobre la playa y sobre el aeropuerto ocupado que hace de terminal de un gigantesco puente aéreo de aviones de transporte.

En todas estas acciones, cuya complejidad es típica de las operaciones anfibia, esta viene resaltada por el empleo de los nuevos medios que el progreso tecnológico ha puesto a disposición de las modernas fuerzas armadas, la única cosa que no debe cambiar, es: la cooperación entre las tres fuerzas armadas y la coordinación de sus acciones deben ser reales y profundas, si no se quiere que fracase totalmente la operación anfibia.
