

CESEDEN

REFLEXIONES SOBRE MOVILIDAD ESTRATEGICA

- Por el Capitán de Navío D. Francisco OBRADOR SERRA.
- Del Instituto Español de Estudios Estratégicos.



Mayo, 1983

BOLETIN DE INFORMACION nº 165-IV.

1. INTRODUCCION.

La actual, último quinto del siglo XX, situación planetaria de guepaz; situación ambigua caracterizada por una carencia de guerra y a la vez de paz y que podríamos definir como una paz, en gran medida, militarizada y, a la larga, inestable; obliga a los Gobiernos de las dos grandes potencias y en particular al de los EUA a disponer en su Seguridad Nacional de un componente de Defensa flexible previsto de medios estratégicos grandemente móviles, así como, en lo posible, barato.

Los EUA; con su política global encuadrada en Pactos y Teatros de Operaciones regionales, con geopolíticas y geoestrategias peculiares, que condicionan la estrategia global de desarrollo que abarca la totalidad del Planeta; han definido en el esquema de su proceso de Seguridad Nacional como objetivo prioritario el impedir que la URSS obtenga ventajas geopolíticas, geoestratégicas, tecnológicas y económicas que, en un plazo más o menos largo, la pongan en condiciones de adquirir la hegemonía en el Mundo. Este objetivo lo han integrado, más o menos forzosamente, en el proceso de Seguridad colectiva de sus Alianzas regionales produciendo algunas fricciones entre sus Aliados.

El Gobierno de los EUA ha dividido el ámbito planetario, en virtud de su Doctrina de Acción Unificada, en Mandos Unificados y Especificados y ha, en lo posible, procurado la constitución de las coaliciones regionales que pudieran, en conjunción con estos Mandos, favorecer su política global. Los límites y misiones de estos Mandos son variados en función de las coaliciones regionales en las que se asientan y de las que frecuentemente abarcan más de una.

Los principales Mandos Unificados a considerar en este trabajo serían EUCOM, LANTCOM y PACOM. Las funciones de PACOM -- afectando a esta exposición han sido, en el año 1982, asumidas por CENTCOM constituido por parte de EUCOM y PACOM.

Los probables frentes de combate para una guerra convencional, improbable, o nuclear limitada, la geografía condiciona, se encuentran en la periferia de la URSS o en la de sus aliados europeos.

Los EUA y sus aliados necesitan desplegar un mínimo de poder/potencial bélico en los probables frentes de combate y al mismo tiempo disponer de posibilidades de reforzar, en tiempo útil, a esta muestra de su poder/potencial bélico total.

El ideal estratégico sería disponer de un período suficiente de preaviso para mover en tiempo útil a estos refuerzos a los frentes de combate y a ello tienden los esquemas de medidas sucesivas para tratamiento de crisis.

Los refuerzos se estima que, en la práctica, llegarán a sus lugares de destino cuando las fuerzas ya desplegadas se encuentren en plenas operaciones bélicas.

Los refuerzos tienen, en tiempo útil, que ser trasladados a Europa (es este trabajo no se tratará del caso de Asia), desde los EUA al objeto de incrementar y apoyar a las Fuerzas de la Alianza Atlántica en sus operaciones bélicas combinadas contra un enemigo común.

Las Fuerzas americanas asignadas como refuerzo del frente europeo de la OTAN son unidades aéreas y terrestres. Este trabajo tratará, fundamentalmente del transporte de las últimas y en definitiva del sistema viable más conveniente para una debida movilidad estratégica dentro de la Alianza Atlántica.

El supuesto escenario de hostilidades es convencional. El estudio de un escenario nuclear cambiaría, de forma sustancial el resultado del análisis de este trabajo.

2. ANTECEDENTES.

Los romanos consiguieron una movilidad estratégica para sus Fuerzas Armadas mediante el empleo de un sistema de calzadas, que enlazaban el Mundo conocido, que permitía el traslado de sus legiones e impedimenta desde sus lugares de estacionamiento a los sitios donde su presencia era necesaria tanto para intervenir y dirimir un conflicto como para prevenir, (disuadir) del desencadenamiento de unas inminentes hostilidades. Legiones enteras, o destacamentos de las mismas, se encontraban desplegadas en lugares convenientes de las fluidas fronteras de Roma por sus presuntos enemigos. La situación, salvando las distancias, pudiera ser comparada, en cierta medida, a la actual de los EUA.

El sistema de transporte romano, instrumento de su movilidad estratégica, estaba fundamentalmente basada en la calzada como vía y las personas y animales de tiro y silla como vehículo. El transporte marítimo no se descartaba y era empleado en los casos en que era imprescindible cruzar la mar para su intervención en las islas británicas o en Africa... donde necesitaban efectuar un largo rodeo para su traslado y apoyo. El transporte fluvial tenía una relativa importancia.

El Imperio español careció, al parecer, de una correcta apreciación del concepto de movilidad estratégica. Sus intervenciones, tanto en Europa como en América, hubieran necesitado para su viabilidad un mayor y mejor sistema de transporte marítimo y debidamente protegido (poder naval) Francia obstaculizaba los movimientos españoles por tierra y Gran Bretaña en la mar. Se ha comentado que los Tercios españoles fueron transportados en buques fletados al enemigo.

El Rey Felipe II fué el único estratega de la época que apreció correctamente la situación y decidió intervenir en Inglaterra origen de todos los obstáculos a su, quizás demasiado precario, sistema marítimo y planeó la conquista de las islas británicas mediante un desembarco de fuerzas españolas y aliadas.

El Imperio británico, en la época vélica, gozó de un sistema marítimo adecuado a sus necesidades, tanto en puertos como en vehículos, y con la debida protección, (poder naval) para desarrollar su estrategia

global de la época.

Su movilidad estratégica la fundamentó en un sistema de transporte marítimo al que apoyó con una amplia red de bases navales diseminadas por los siete mares y en las que estacionó, en cada momento, las unidades navales y guarniciones necesarias. Su política logró, casi siempre, el aliado idóneo que le pudiera facilitar las fuerzas de tierra que le hicieran falta.

La primera contienda mundial se caracterizó por la coexistencia de dos esquemas distintos para lograr la necesaria movilidad estratégica de los contendientes. Los países continentales la consiguieron mediante un sistema de transporte por vía férrea complementado por la utilización de camiones por carretera y el Reino Unido, EUA y, en menor grado, Francia a través de un sistema de transporte marítimo que trasladó los efectivos, material de guerra, víveres y materias primas desde ultramar a Europa. Los ataques alemanes a este sistema lo obstaculizaron en grado sumo pero no impidieron su funcionamiento que, a la larga dió la victoria a la coalición democrática. Los ferrocarriles permitieron a los imperios centrales el trasvasar oportunamente fuerzas del frente ruso al occidental o viceversa. De esta manera mantuvieron simultáneamente la guerra en los dos frentes de hostilidades.

La segunda contienda mundial fué, en muchos aspectos, similar a la primera en la solución de la necesaria movilidad estratégica de los beligerantes. El Reino Unido la consiguió mediante un sistema de transporte marítimo complementado, a pequeña escala, por un transporte aéreo. Esta combinación la permitió subsistir y luchar. El transporte marítimo tuvo que protegerse mediante la implantación de un esquema de convoyes, con apoyo aeronaval desde Ultramar hasta los puertos británicos. El Gobierno de los EUA consiguió su movilidad estratégica mediante un sistema de transporte marítimo complementado por una flota de transporte aéreo.

La lejanía de los EUA de los frentes de combate en Europa y Pacífico le permitieron convertirse en el arsenal de la democracia. El peligro de ataques directos a su territorio o a su complejo industrial no existió. Esta óptima geoestrategia les permitieron producir todos los abastecimientos, material y equipo necesario para ganar las guerras en Europa y Pacífico.

La URSS empleó dentro de sus fronteras un sistema de transporte de superficie, (fundamentalmente las vías férreas, fluvial y de ca--

reteras), y recibió por transporte marítimo empleando como terminales sus puertos del Artico y Pacífico la mayoría de los suministros norteamericanos. Los restantes los recibió mediante transporte marítimo a puertos de países de su periferia desde donde por ferrocarril, carretera y vía fluvial eran entregados a terminales soviéticos.

La invasión de Normandía, (para constituir un segundo frente de operaciones al objeto de disminuir la presión alemana sobre la URSS), fué precedida por lo que pudieramos calificar de peculiar y complejo prealmacenamiento de material y personal en el territorio de Gran Bretaña.

La posguerra se caracteriza por estar el territorio de los EUA sujeto a ataques estratégicos soviéticos capaces de producir un alto nivel de desorganización/destrucción mediante misiles ICBM y SLBM y un concepto de Seguridad Nacional americana en el que se dá máxima prioridad a lograr un escenario bélico de confrontación en el que no pueda ser, en principio, atacado el territorio nacional de los EUA. Las consecuencias de esta Doctrina oficial de Seguridad Nacional son incalculables y conducen a -- que Europa Occidental sea el conejillo de indias de la confrontación soviético-americana para imponer sus particulares modelos socio-económicos.

Las razones de esta actitud de los EUA son, probablemente, el temor a un caos en la sociedad americana por un nivel de desorganización/destrucción incontrolable producido por los efectos inmediatos y miedo a los futuros de un ataque nuclear.

3. EL EJERCITO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.

El Ejército o componente terrestre; junto con la Infantería de Marina, de las Fuerzas Armadas norteamericanas es el elemento militar que desplegado en Ultramar, asignado como refuerzo de los frentes europeo o asiático o preparado para integrarse en la fuerza estratégica de despliegue rápido; representa conjuntamente con su equipo y material bélico -- el cargamento o "mercancia" que tiene que llegar, listo para el combate, a los lugares de hostilidades o crisis repartidos por toda la geografía planetaria. El Ejército, junto al sistema de transporte y otras disposiciones estratégicas previas, (prealmacenamiento de material), es el instrumento de la estrategia global americana.

Este trabajo tratará someramente de este fundamental elemento de la movilidad estratégica.

3.1. Generalidades.

La geopolítica mundial en su proceso contínuo de cambio ha dado lugar a una nueva estrategia que sea, políticamente, viable.

Los tiempos en que el Gobierno de los EUA, ya fuera republicano o demócrata, podía alquilar con facilidad instalaciones militares foráneas al objeto de mejorar su geoestrategia global y constituir un anillo de bases avanzadas en la periferia de la Unión Soviética, en apoyo a su estrategia bélica, han terminado. La finalidad de estas bases era y es, entre -- otras, el alejar del territorio americano los efectos materiales y psicológicos de un conflicto. El alejamiento de un conflicto de su suelo patrio ha sido y será siempre el objetivo nacional más importante del esquema de Seguridad de cualquier Gobierno de los EUA. La razón es el temor de no poder controlar a su Opinión Pública en un escenario de desorganización-- producido por las destrucciones y efectos derivados de ataques directos -- enemigos a su territorio.

El equilibrio de poder/potencial también ha variado. Estamos a años luz del existente durante el escenario de la crisis de Cuba. Existe una paridad estrategia nuclear entre los EUA y la URSS y una superioridad convencional y nuclear táctica soviética en el Teatro europeo de la OTAN.

Los Gobiernos de los EUA se han acercado tímidamente, desde la Administración Nixon, a la China Popular. China, con una extensa-- frontera con la URSS, representa para la estrategia global soviética un -- probable y simultáneo segundo frente de hostilidades en Asia. El Gobierno chino reflexiona en las consecuencias de un conflicto entre la OTAN y el -- Pacto de Varsovia en Europa y la postura que más pudiera favorecerle tomar en el mismo. China se ha convertido en contrapeso que puede influir, en gran medida, el equilibrio o desequilibrio americano-soviético.

La estrategia global americana ha girado, por años, alrededor de un posible conflicto convencional en el Teatro europeo de la OTAN. Ha contemplado en tal conflicto la alta probabilidad de escalada al empleo de armas nucleares de Teatro (en contraposición a intercontinentales) para el caso de que las Fuerzas Armadas Convencionales de la Alianza Atlán

tica fueran desbordadas. La Alianza Atlántica en la actualidad (1983) parece desear subir el nivel de escalada nuclear táctica o de Teatro. La OTAN necesita para conseguirlo el incrementar el nivel de sus fuerzas convencionales y la movilidad estratégica de las mismas.

La Política de Defensa americana se preparó para luchar en Europa cuyo probable escenario de operaciones influyó, a lo largo de muchos años, a su favor.

La política exterior de los EUA se desarrolló normalmente de forma congruente con la de Defensa.

El Ejército americano se planteó el problema de como mejor luchar en Europa y se decidió, en principio, por divisiones pesadas, tanto acorazadas como mecanizadas, al aceptar un concepto de simetría en relación al oponente.

El Ejército es, en resumen, el componente de las Fuerzas Armadas americanas que presenta unos problemas mayores para lograr su eficaz movilidad estratégica que es factor básico de la estrategia global de los EUA.

3.2. Acontecimientos influyentes en su actual organización.

La Unión Soviética intervino, directamente y con fuerzas propias, en Afganistan. La sorpresa fué, entre los analistas occidentales, grande.

El Teatro de Operaciones del Océano Indico no había sido preparado por los EUA. En el supuesto de que los EUA hubieren sido cogidos por sorpresa por la acción soviética, hecho estimado por muchos analistas como probable, ello demostraría una falta de capacidad y poca imaginación, por parte de la comunidad de Inteligencia americana, para prevenir variaciones en la conducta del presunto adversario. Los EUA carecían, prácticamente, de bases de apoyo en el Indico. Su Ministerio de Asuntos Exteriores tuvo que negociar la utilización de instalaciones de apoyo con los gobiernos de algunos de los países ribereños del Océano Indico. El único apoyo que tenían, y no muy bien situado geográficamente, eran las instalaciones de la isla de Diego García.

El Presidente de los EUA advirtió al Gobierno de la URSS del

peligro de su acción y promulgó una política de Defensa carente de posibilidades prácticas de ejecución por falta de apoyo operativo y en particular de viabilidad logística. Un proceso de crisis empezó y aún en 1983 continúa.

La concatenación de una serie de factores, tanto políticos como económicos y estratégicos, habían conducido al Gobierno americano a no poder actuar en el Indico, caso que así lo deseare, en un plazo útil. Su movilidad estratégica era insuficiente. Su Seguridad Nacional se deterioró. La reacción americana ha sido la de tomar, entre otras, las medidas-siguientes:

- Constituir una "RAPID DEPLOYMENT FORCE" o fuerza de intervención rápida. Esta fuerza pretende cubrir el ámbito planetario.
- Iniciar negociaciones políticas para la adquisición de instalaciones en los territorios de los países ribereños del Océano Indico e incluso en Egipto, Turquía y otros que facilitarán las actuaciones de sus fuerzas militares.
- Estudiar la conveniencia de la constitución de un nuevo Mando Unificado con funciones y territorios de las atribuidas a EUCOM y PACOM. Este Mando se constituyó en Diciembre de 1982 y se ha denominado CENTCOM.
- Neutralizar la geopolítica regional, en cierto modo, adversa--mediante el pre-almacenamiento del material y equipo bélico pesados de la prevista fuerza de intervención, así como los--módulos de municiones y servicios de mantenimiento en bu--ques situados en aguas internacionales en las proximidades de las zonas de conflicto más probables. En otras palabras en--los escenarios regionales que componen al integrarlos al escenario mundial de actuación americana. El Gobierno de los EUA busca su Seguridad Nacional influyendo simultáneamente los -escenarios regionales para conducir y regular su evolución --geopolítica a su favor.

El entramado estratégico está asentado primordialmente en --una movilidad estratégica en tiempo útil. La única vía posible para ello es la aérea por la velocidad de sus vehículos. Esta vía adolece de poca capacidad de carga, y en particular militar, por las especificaciones del mateu

rial, equipo y armas de las fuerzas del Ejército.

El concepto de pre-almacenamiento del material bélico en buques resuelve el factor de poca capacidad de carga militar de los vehículos aéreos y el de una geopolítica demasiado adversa al arriendo de instalaciones militares.

El Ejército de los EUA después de los pertinentes estudios y análisis parece ha decidido frenar su franca tendencia hacia divisiones más pesadas.

3.3. Somera exposición de la organización del Ejército.

El Ejército tiene cinco clases de Divisiones: Asalto, Aéreo, - Aerotransportada, Acorazada, Mecanizada e Infantería.

La misión básica asignada a la división es la destrucción o captura de fuerzas militares enemigas y guarnecer o conquistar extensiones terrestres clave, así como administrar sus recursos y poblaciones civiles.

Los efectivos de una División oscilan entre 12.000 y 18.000 -- personas.

Cada División es la combinación de los sistemas de armas y -- apoyo necesario para el cumplimiento de su específica misión. El número de Batallones de una División varía de un mínimo de nueve a un máximo de doce.

El estacionamiento de las 16 Divisiones en activo del Ejército y de las 8 de la Guardia Nacional es el siguiente:

Divisiones activas.

- 1º División de Infa. Mecanizada... Fuerte Riley-Kansas.
- 1º División de Caballería..... Fuerte Hood-Tejas.
- 2º División Acorazada Fuerte Hood-Tejas.
- 4º División de Infa. Mecanizada... Fuerte Carson-Colorado.
- 5º División de Infa. Mecanizada... Fuerte Polk-Luisiana.

- 7º División de Infantería Fuerte Ord-California.
- 9º División de Infantería Fuerte Lewis-Washington.
- 24º División de Infa. Mecanizada.... Fuerte Stewart-Georgia.
- 82º División Aerotransportada Fuerte Bragg-Carolina Norte.
- 101º División de Asanto Aéreo Fuerte Cambell-Kentucky.
- 25º División de Infantería Schofield Barracs-Hawai.
- 1º División Acorazada Ansbach-Alemania.
- 2º División de Infantería Camp Casey-Corea del Sur.
- 3º División de Infa. Mecanizada.... Wurzburg-Alemania.
- 3º División Acorazada Frankfurt-Alemania.
- 8º División de Infa. Mecanizada.... Badkreuznach-Alemania.

Divisiones de la Guardia Nacional.

- 26º División de Infantería Boston-Massachusett.
- 28º División de Infantería Harrisburg-Pennsylvania.
- 38º División de Infantería Indianapolis-Indiana.
- 40º División de Infa. Mecanizada.... Long Beach-California.
- 42º División de Infantería New York-New York.
- 47º División de Infantería St. Paul-Minnesota.
- 49º División de Infantería Austin-Tejas.
- 50º División de Infantería Sast Orange-New Jersey.

Los elementos componentes básicos son esencialmente los mismos para todas las clases de divisiones e incluyen:

- MANDO Y CONTROL
- AVIACION
- POLICIA MILITAR
- ARTILLERIA ANTIAEREA

- ARTILLERIA DE CAMPAÑA
- INGENIEROS
- GUERRA ELECTRONICA DE COMBATE
- CABALLERIA ACORAZADA
- TRANSMISIONES
- CUARTELES GENERALES DE BRIGADA
- APOYO AL MANDO (Suministro, transporte, mantenimiento y Servicios de Medicina de Administración, etc).
- DEFENSA NUCLEAR BIOLOGICA Y QUIMICA (ABQ).

Algunas Divisiones tienen dos Brigadas activas y una de la -- Guardia Nacional en rotación para su adiestramiento y familiarización con Unidades del Ejército.

3.4. Tendencias percibidas en el Ejército.

El Ejército americano tiene en experimentación una división ligera dotada con material de tecnología avanzada en su afán de lograr la -- asignación de funciones, normalmente, asignadas a la Infantería de Marina.

Se estima que los nuevos equipos ligeros permitirían el des-- pliegue con suma rapidez de esta clase de divisiones a los lugares de real y probable conflicto.

El equipo, material y armamento de estas divisiones se pre-- tende pueda prealmacenarse en buques mercantes adecuadamente estibados en condición de combate y de forma similar al perteneciente a las Divisio-- nes de Infantería de Marina.

Los efectivos de las Divisiones serían transportados por vía -- aérea desde sus acuartelamientos a los lugares de conflicto o a sus proxi-- midades en donde recogerían de los buques el material previamente preal-- macenado en los mismos.

El estudio de estas medidas parece demuestra el deseo de --- transformarse en una infantería de nuevo cuño con muchas de las cualida-- des y características de la Infantería de Marina norteamericana.

Las consecuencias de esta decisión son importantes ya que en primer lugar modificarán el plan global de adquisiciones del Ejército americano.

Los fondos presupuestarios anteriormente asignados para la compra de carros de combate pesados, vehículos acorazados y artillería pesada serán, en gran parte, transferidos para pagar las compras de vehículos y otro material fácilmente transportable y ligeramente blindado. Ello dotará de la movilidad necesaria, tanto en su faceta estratégica como de Teatro, al componente terrestre de una Fuerza Operativa Conjunta dotada orgánicamente de misiles sofisticados con sistema de guiado de alta precisión en un ámbito de Guerra Electrónica favorable.

Algunos vehículos serán totalmente diseñados y fabricados con metales y aleaciones de escaso peso y, a la vez, de precio alto. Otros serán adquiridos directamente de compañías americanas que los fabrican para clientes extranjeros.

El origen de este nuevo concepto de visión es la nueva estrategia global de Estados Unidos establecida tácitamente por su Ejecutivo a raíz de la intervención soviética en Afganistán.

El desarrollo de esta estrategia necesita un instrumento adecuado y la preparación de su escenario de actuación.

El escenario de actuación de esta estrategia es el planeta y en particular algunas regiones del mismo. El instrumento de desarrollo será una Fuerza de Intervención Inmediata capaz de defender los intereses nacionales de América en países fuera del ámbito europeo para el cual existe la OTAN.

La OTAN dispone de un Teatro de Operaciones europeo en condiciones para la actuación de las Fuerzas de los miembros del Tratado del Atlántico Norte ya "in situ" o planificada para refuerzo del mismo.

El Presupuesto de Defensa para el año Fiscal 1981 dedicó 361 millones de dólares para la constitución de la Fuerza de Intervención Inmediata.

El problema más grave es la carencia de una capacidad de transporte aéreo suficiente para el traslado, con la rapidez necesaria, de

las Unidades del Componente Terrestre de las FAS. americanas a lugares situados fuera de Europa y con escenarios precariamente preparados.

La capacidad de transporte aéreo está, en cierto modo, hipotecada por los planes de refuerzo del Teatro europeo de la OTAN en caso de hostilidades o crisis graves. El sistema de control y tratamiento de crisis pretende paliar tal hipoteca.

El Congreso americano ha tenido escaso interés en promover fondos para incrementar la capacidad de transporte aéreo de sus FAS.

La nueva Administración del Presidente Reagan pudiera estimular al Congreso para paliar la insuficiencia de transporte aéreo de las FAS. caso de su visto bueno a la nueva estrategia promulgada por la Administración anterior.

El Ejército americano contempla este nuevo rumbo fijado por su Mando como un nuevo e importante planteamiento en relación al pensamiento tradicional americano de preparación del aspecto terrestre de una guerra y a su propio futuro de participación en la función global encomendada a sus FAS.

El nuevo camino emprendido por el Ejército se, al parecer, percibe por un grupo de congresistas, como una simple maniobra burocrática tendente a impedir a la Infantería de Marina la obtención del control de la Fuerza de Intervención Inmediata dadas sus peculiares especificaciones y en particular la de disponer de medios aéreos orgánicos en cada una de sus divisiones. La preponderancia de la Infantería de Marina en general, poco grata al Ejército americano.

Los componentes terrestres de las FAS. de otras naciones podrían tomar como modelo a la división de Infantería de Marina americana en caso de su reorganización y ello con menores dificultades de las que tendría que vencer al Ejército. Caso de que se consiguieran divisiones del Ejército análogas en muchos aspectos a la de Infantería de Marina americana es muy difícil prever las consecuencias de esta decisión para la Doctrina de Acción Unificada y la constitución de Fuerzas Operativas Conjuntas.

Las unidades del Ejército americano se han, desde la terminación del conflicto en Indochina, modernizado y adaptado para combatir con

eficacia en el ámbito peculiar y perfectamente conocido del Teatro europeo de la OTAN contra un específico enemigo materializado por el Pacto de Varsovia.

El aspecto particular de lucha en Europa había sido, al parecer, tenido poco en cuenta durante el conflicto de Indochina. En esta contienda las prioridades en preparación bélica, doctrina, material, armamento, equipos y otros aspectos de las FAS americanas fueran adjudicadas al escenario regional del Sudeste de Asia.

Las Fuerzas estacionadas en Europa, muralla avanzada de su propia seguridad, así como sus efectivos y material fueron considerados por el Gobierno de EUA como una Reserva estratégica del Teatro de Operaciones asiático a donde fueron trasladadas en función de necesidades operativas.

El componente terrestre de las FAS americanas acentuó, durante el desarrollo de la guerra en Asia una franca tendencia hacia divisiones ligeras, con posibilidades de transporte por vía aérea, al objeto de disponer de un instrumento eficaz para las operaciones contra los insurgentes y guerrillas operando dentro del Teatro asiático.

Las medidas necesarias para transformar a este componente terrestre en una fuerza eficaz para luchar contra las divisiones regulares del Pacto de Varsovia acuarteladas en Europa no se tomaron o no pudieron tomarse durante el conflicto en Asia.

Este grave defecto dada la prioridad absoluta del frente europeo de la OTAN sobre cualquier otro se intentó corregir. Las FAS del Pacto aprovecharon el tiempo y se modernizaron apreciablemente en el intervalo del conflicto asiático.

La corrección de este estado de cosas inició la tendencia en transformar las divisiones ligeras en pesadas.

Las divisiones pesadas se estimaron más eficaces que las ligeras para la clase de guerra prevista en el Teatro europeo de la OTAN - en donde tendrían que enfrentarse a los carros de combate y potencia de fuego de un presunto adversario apoyado por una Fuerza Aérea Táctica de importancia. El pensamiento militar Occidental estimula una pronta escalada a sistemas nucleares tácticos.

El Ejército insistió que de sus 16 divisiones activas un número de 14 tenían que ser mecanizadas o acorazadas y en el concepto americano de mecanización de tipo pesado. Únicamente la 82ª División Aero---transportada y la 101ª de Asalto Aéreo, serían de tipo ligero.

Esta fuerza estaba preparada para combatir en el frente central del Teatro europeo de la OTAN y en un conflicto bélico en el que se estimaban tomarían parte un gran número de carros pesados de tipo soviético.

El siguiente Cuadro es indicativo del proceso seguido por las Fuerzas Armadas Soviéticas.

Las Divisiones Ligeras de Infantería estaban, antes de la transformación constituidas por:

- 7 Batallones de Infantería (se movían prácticamente a pie)
- 1 Batallón de Carros
- 1 Batallón Mecanizado de Infantería
- 200 Vehículos de combate blindados

Las Divisiones pesadas estaban constituidas por:

- 6 Batallones de Infantería Mecanizada (se mueven con vehículos acorazados de transporte de personal).
- 5 Batallones de Carros.
- Artillería autopropulsada (en lugar de cañones remolcados).
- 1200 Vehículos de combate acorazados.

El resultado es que a una división de tipo pesado no es posible trasladarla por vía aérea y tiene que hacerlo por vía marítima y ello resulta demasiado lento.

Las divisiones pesadas señaladas por el REFUERZO inicial del Teatro europeo de la OTAN tienen sus vehículos y material pesado almacenado previamente en Europa (concepto de prealmacenamiento o POMCUS) y sus efectivos pueden ser rápidamente transportados por vía aérea en caso de emergencia o inminencia de la misma. El ideal sería disponer en crisis de un tiempo suficiente para que resultara útil para el despliegue de los refuerzos sin interferencias.

CUADRO

CAMBIOS EN INVENTARIO ORGANICO A LAS DIVISIONES SOVIETICAS

SISTEMAS DE ARMAS	Tipo de Div.	1965	1975	1979	INCREMENTO 1965-1979
Carros.	DA	333	344	415	25%
	DM	192	272	320	66%
Artillería.	DA	60	96	108	80%
	DM	114	150	198	78%
Lanzadora multitubos de cohetes (MRL) tube.	DA	192	720	720	80%
	DM	12 Sistemas	18 Sistemas	18 Sistemas	-----
Armas Anticarro.	DA		428	724	70% (1975-79)
	DM	18	575	1051	82% (1975-79)
Sistemas de Defensa Aérea.	DA	40	359	451	20% (1975-79)
	DM	88	359	451	20%
Vehículos de combate de infantería.	DA	60	120	175	200%
	DM	180	270	325	80%
Camiones de Transporte.	DA	1350	1750	2500	90%
	DM	(2.700 Tm)	(8.750 Tm)	(12.500 Tm)	460%

D = DIVISION ACORAZADA.

M = DIVISION MECANIZADA.

El invierno de 1979 se decidió no proseguir con la transformación de divisiones ligeras en pesadas. Cuando se tomó la decisión se disponía de un total de 11 Divisiones pesadas.

El Ejército americano está experimentando, ya se ha dicho, -- con una División que denominan de Infantería Ligera dotada con material de tecnologías avanzadas. Esta División no se encuentra aún claramente definida y su concepto final se está perfilando en el Estado Mayor del Ejército de Tierra americano.

Las explicaciones dadas a los medios informativos es que se había puesto un énfasis excesivo en la prioridad del Teatro europeo de la OTAN en relación con la simetría bélica de fuerzas con las del presunto adversario.

El Ejército americano se encuentra en pleno proceso de modernización en la década de los años ochenta. Se conoce que en el año 1979 antes del incidente de la intervención soviética en Afganistan se preparaba para actuar en un escenario bélico global en el que se estimaba haría únicamente falta una fuerza mecanizada/acorazada eficaz para combatir en Europa Central. Las posibles operaciones en otras regiones no se tenían seriamente en cuenta.

El Ministerio de Defensa americano se mostró muy reacio a aceptar la necesidad de una flexibilidad tal en su Ejército que le permitiera en caso necesario actuar en escenarios poco preparados y distintos al de Europa.

El Gobierno de Estados Unidos se ha comprometido por el Tratado del Atlántico Norte a estar preparado para intervenir en un conflicto en el Teatro europeo de la OTAN. Se estima, no obstante, que este conflicto es poco probable y habrá otros muchos indiferentes a la OTAN por no estar incluidos en el ámbito definido por el articulado del texto actual del Tratado del Atlántico Norte y con probabilidad mayor de que se presenten y a los que los EUA en su calidad de sujeto estratégico de ámbito planetario -- tendrá que enfrentarse.

En la actualidad 1982/1983 se está negociando la ampliación del ámbito de responsabilidad de la OTAN y en particular se tiende a que asuma algunas funciones adicionales en el Teatro del Océano Indico en base a su gran dependencia de los crudos que importa del área. Estas negociacio-

nes llegarán probablemente a algún acuerdo ecléctico.

Las emergencias fuera de Europa han dejado de clasificarse - como "medias guerras" o sea conflictos en los cuales las fuerzas americanas se enfrentan a oponentes mal dotados en organización, material y armamento y cuya resolución podía asignarse a una fuerza expedicionaria de Infantería de Marina de poca entidad. La venta de armamento moderno y sofisticado ha sido el origen de esta situación.

El resultado del análisis de estos factores y los ya clásicos de espacio/tiempo ha sido la de tomar la decisión de transformar a la 9ª División de Infantería estacionada en Fuerte Lewis (Washington) en una Unidad para la prueba y experimentación de equipos, doctrinas, instrucción y adiestramiento divisionarios de nuevo cuño. Se pretende que las nuevas divisiones sean efectivas en y fuera de Europa y tengan una movilidad, tanto estratégica como táctica, elevada. La movilidad estratégica se basa fundamentalmente en el sistema de transporte para desplegar, en tiempo útil, - la fuerza de intervención o refuerzo en el FEBA o en sus proximidades.

La concepción de esta División Ligera de nuevo cuño incluye el dotarlas de vehículos muy maniobreros, armas guiadas de precisión (TOW y DRAGON) entre otras, comunicaciones tácticas mejoradas, equipos de guerra electrónica a desplegar tanto en tierra como en el aire, artillería-transportable por helicópteros y, para no hacer excesivamente larga la relación de helicópteros de ataque y asalto transportables por vía aérea. Es posible que se intente dotarlas orgánicamente de aviación similarmente a lo que sucede en Infantería de Marina. Este aspecto de una posible aviación orgánica a la división del Ejército es un tema muy polémico y la decisión será muy meditada antes de tomarla. La batalla en el Congreso de --EUA será reñida y lo mismo lo será en la Junta de Jefes de Estado Mayor donde no hay que olvidar es un miembro el Comandante General de la Infantería de Marina americana.

Se ha ordenado al Mando de Doctrina y Preparación del Ejército americano la realización, entre otros de los estudios siguientes:

- Posibilidad y viabilidad de reestructurar las divisiones pesadas. Serían transformadas en Divisiones aún más pesadas al aumentarles su actual potencia de fuego.
- Estructuración y utilización de una División Ligera.

- Estudiar los escalones del Cuerpo de Ejército para asegurarse que estas nuevas divisiones puedan ser apoyadas, suministradas y controladas.
- Estudiar escalones de nivel superior al de Cuerpo de Ejército y por razones similares.

El Ejército americano para la década de los años noventa tiene que ser ya concebido, estructurado, organizado, dotado del armamento eficaz para el escenario de actuación previsto en tal década, y provisto de la doctrina adecuada.

Las divisiones ligeras que tendrán que actuar en escenarios futuros se conciben más ligeras que las actuales y con una potencia de fuego notablemente mayor al objeto de la eficaz neutralización de los carros de combate que las estimaciones de Inteligencia Tecnológica predicen utilizará en gran cantidad y de mejor calidad el presunto adversario.

Las clásica y tradicional pugna, años ha iniciada, entre coraza y proyectil continúa y no se vislumbra su fin.

La movilidad de estas nuevas Divisiones no será muy grande pero sí mayor que la de las Divisiones Mecanizadas del Ejército americano del escenario de 1980.

Estudios tendentes a investigar número y características de las aeronaves para su transporte por vía aérea se están realizando.

El número de aeronaves dependerá de la estructura definitiva que se decida para estas divisiones; y en especial de las características de su material.

Se pretende que la nueva División tenga movilidad estratégica para su traslado a Teatros de Operaciones de Ultramar y táctica para los movimientos dentro del Teatro.

Su capacidad anticarro será incrementada de forma considerable ya que se desea que su supervivencia en los escenarios previstos para su actuación sea muy grande.

Será una división muy tecnificada, compleja y sofisticada y --

dispondrá de una gran capacidad para guerra electrónica que la permitirá una gran autonomía dentro de los límites territoriales y funcionales de su actuación.

Sus vehículos utilizarán, al parecer, ruedas y no orugas para dotarlas de una mayor agilidad en sus movimientos a lo largo y ancho del campo de batalla.

Todas las divisiones, tanto pesadas como ligeras, tendrán orgánicamente asignada una Brigada de Caballería de ataque montada en helicópteros que incrementará sustancialmente la capacidad anticarro de la División.

La Artillería pesada autopropulsada actual pudiera ser sustituida por piezas de Artillería remolcadas de calibre 255 mm. dotadas con proyectiles anticarro "COPPERHEAD" guiados por "LASER".

El componente terrestre de las FAS. americanas se comenta está ansioso por establecer la Doctrina de empleo y ajustar las tecnologías disponibles a la nueva división. Prefiere, no obstante, no ser condicionado en exceso por las tecnologías cuya complejidad y sofisticación hicieran difícil mantener su eficacia después de un período corto de combate.

El complejo industrial bélico americano está ejerciendo presiones en el Congreso y Ejército para que se adquieran vehículos ligeros ya en su línea de producción y argumenta que esta decisión abarataría el precio total de la nueva división.

La 9ª División de Infantería utilizada como prototipo experimental en este complejo proceso verá, en corto plazo, aumentado su poder de fuego y movilidad y será, al mismo tiempo, mantenida o mejorada su capacidad de despliegue rápido a Ultramar.

Las Fuerzas Tácticas ligeras del Ejército americano se estiman tienen un papel a representar en el Teatro europeo de la OTAN y particularmente en sus numerosas zonas urbanas.

Las divisiones cuya misión asignada es el refuerzo inicial de Europa prealmacenarán, probablemente, en el territorio europeo de los miembros de la OTAN el equipo y material para dos divisiones ligeras.

Las divisiones ligeras no son una respuesta contundente para los carros de combate de las Fuerzas del Pacto de Varsovia. El, al parecer, insoluble problema de la escasez de transporte aéreo plantea el dilema "reforzar el Teatro europeo con divisiones ligeras o no reforzarlo". El transporte marítimo es demasiado lento y se estima que su utilización será imposible en una primera fase de refuerzo urgente, en tiempo útil, del FEBA.

Los resultados de los últimos juegos de la guerra han señalado las deficiencias de los planes de transporte aéreo en vigor y han obligado a su revisión y puesta a punto. Se espera una notable mejora en la eficacia - de los mismos una vez finalizada su revisión y pertinentes modificaciones.

El puente aéreo América/Europa es la base de la estrategia de refuerzo del Teatro europeo de la OTAN.

La constitución de la "RAPID DEPLOYMENT FORCE" o fuerza de despliegue rápida ha hecho reconsiderar en amplitud y profundidad el planteamiento del problema relativo al transporte por vía aérea de las Fuerzas Armadas americanas tanto en lo que afecta a vehículos del Ejército como a terminales europeos e instalaciones de prealmacenamiento de material o sea como se encontrará la infraestructura europea a las pocas horas de iniciarse las hostilidades.

La Fuerza Aérea para el traslado de una división acorazada pesada con 5 Batallones de carros, 6 Batallones mecanizados de Infantería y alrededor de 1.300 vehículos acorazados, necesita muchas más aeronaves de transporte que las que se le pueden asignar.

El material pesado puede estar prealmacenado en Europa, solución adoptada hace ya tiempo, al objeto de paliar el problema, en tiempo útil, del transporte a Ultramar. Esta solución no es idónea para todas las regiones que existen con alta probabilidad de conflicto.

En las Fuerzas Armadas americanas su componente terrestre está, al parecer, más interesado que el aéreo en que se resuelvan los problemas del transporte por vía aérea. En otras palabras obtener una buena movilidad estratégica.

Una división ligera necesita medios de transporte y tiempo pa-

ra su traslado a la zona de operaciones. El tiempo dependerá de los acuerdos previos que se adopten en relación a su movilidad de Teatro y estrategia.

Los vehículos y helicópteros indispensables para su movilidad de Teatro y táctica representan un peso y volúmen considerables. En el caso de que estas características de peso y volúmen fueran excesivas, el -- tiempo de traslado de la división a las zonas de operaciones pudiera ser excesivo, o en otras palabras, superior al tiempo util disponible.

Un equilibrio correcto entre peso/volúmen y movilidad estratégica será probablemente difícil de conseguir.

El Ejército americano ha empezado, al parecer, a maniobrar para impedir la definición de la Infantería de Marina como componente idóneo y fundamental de la Fuerza de Despliegue Rápido.

El concepto básico en el Ejército americano es obtener la victoria en combate por potencia de fuego y el de la Infantería de Marina es la de conseguirla por la maniobra.

La estrategia global de los EUA demanda, fundamentalmente, -maniobra, por lo menos, en el período inicial de una intervención.

El Ejército americano desea que desde el primer momento de planear y materializar una intervención se le asigne el papel de protagonista.

Se puede resumir diciendo que: la estrategia global actual --- (1983) de los EUA demanda una gran movilidad únicamente obtenible por - una gran capacidad de transporte por vía aérea complementada por un prealmacenamiento de material en Ultramar y un segundo escalón de transporte marítimo.

Los efectivos de las unidades transportadas se harán cargo de su material bélico, prealmacenado en tierra o en la mar, en las proximidades del FEBA.

3. VALORACION DE UNA REACCION RAPIDA OCCIDENTAL COMO FACTOR DE DISUASION DE UNA INTERVENCION SOVIETICA EN EL TEATRO EUROPEO DE LA ALIANZA ATLANTICA.

Los EUA y la URSS afirman, en declaraciones solemnes, que jamás serán los primeros en atacar y en emplear sistemas de armas nucleares y que su Seguridad Nacional se basa en obtener un componente Defensa para ser únicamente empleado en protegerse de posibles ataques iniciados por un presunto enemigo. Los dos Gobiernos han adoptado una postura defensiva que proyectan mundialmente como imagen propia.

En este trabajo se parte del supuesto de que existe una mayor probabilidad de que las hostilidades comiencen por una invasión del Pacto de Varsovia del territorio de Europa Occidental y se descartan a priori -- otros posibles escenarios.

Una acción de invasión del Pacto de Varsovia en el escenario del frente central europeo y dados los resultados admitidos por la mayoría de los tratadistas en temas de equilibrio de fuerzas convencionales, en el Teatro europeo, de una paridad cualitativa y superioridad cuantitativa a favor de la URSS, originaría al comienzo de las hostilidades un FEBA desplazándose con relativa rapidez hacia el Oeste.

Este escenario ha sido, desde hace muchos años, percibido en la OTAN como muy probable. La coalición atlántica ha difundido y ha hecho saber a la Opinión Pública Mundial que en caso necesario y al objeto de detener cuanto antes una invasión soviética tendría que escalar el empleo de sistemas nucleares tácticos. Este planteamiento occidental invitaba a la URSS a planear su hipotética invasión con un inicial ataque nuclear táctico.

La URSS ha filtrado y hecho conocer a Occidente que si se ve obligada a defender o lo que es lo mismo, en nuestro supuesto, invadir a Europa Occidental o territorio del Teatro europeo de la coalición atacante OTAN comenzaría la invasión por un ataque nuclear masivo cuya explota--

ción encomendaría a medios bélicos convencionales una vez hubiera desaparecido el peligro de su aniquilación por ataque nuclear de represalia occidentales. Esta información transmitida a la OTAN era una invitación a que reconsiderará su estrategia de respuesta flexible y una tácita recomendación de que una guerra limitada en el Teatro europeo debería responder a unas reglas diferentes a las que unilateralmente había, en su día, establecido la OTAN.

La Alianza Atlántica ha, al parecer, reconsiderado su estrategia para el Teatro europeo y concluido que le es indispensable incrementar su poder/potencial convencional para adquirir unas mayores posibilidades de vencer o al menos empatar y en última instancia detener el tiempo indispensable al enemigo para poder firmar un armisticio lo menos desfavorable posible antes que tener que escalar a sistemas nucleares tácticos americanos lo que dependerá del grado de involucramiento en el conflicto que los EUA consideren oportuno favorezca sus particulares intereses de Seguridad Nacional en un momento o coyunturas dadas.

El futuro pudiera depararnos la sorpresa de una desnuclearización de Europa, excepción hecha de Francia y el Reino Unido y un bloqueo nuclear de la misma por unidades navales americanas armadas con SLBM y SLCM tanto en unidades navales de superficie como en submarinos.

Las razones estratégicas aducidas por la OTAN para la obtención de un tiempo útil para la llegada de los refuerzos americanos a Europa y el incremento de su poder/potencial convencional en Europa sin aumentar las tropas americanas ya desplegadas en su Teatro europeo son:

- (a). Se estima que las intenciones de desencadenar guerras u otras acciones políticas indeseables pudieran ser disuadidas de su materialización si existe una probabilidad de que un sustancial poder/potencial convencional bélico puede entrar rápidamente en acción en el lugar pertinente del Teatro de Operaciones considerado (en este caso Europa). Esta reacción rápida hay que planearla ya desde que paz y decirlo al enemigo.
- (b). Una reacción rápida eficaz puede afectar las posibles batallas de una guerra.

Un movimiento estratégico de transporte, originado por la necesidad de una reacción rápida, de fuerzas hacia un Teatro de Operaciones

o dentro del mismo puede y de hecho incrementa las posibilidades defensivas del Teatro en el que se han desplegado fuerzas menores a las que se hubieran asignado, si se hubiera estimado, una reacción más lenta para la llegada de refuerzos al objeto de hacer frente a una emergencia. La probable causa de una tan lenta reacción sería el carecer de un sistema de transporte adecuado para la movilidad estratégica del planeamiento global adoptado. La consecuencia que parece deducirse es que las tropas americanas desplegadas en Europa pudieran disminuir tanto más cuanto más mejorará su movilidad estratégica o lo que es lo mismo su sistema de transporte a Ultramar.

Las limitaciones geográficas del Teatro europeo de la OTAN no favorecen el despliegue de las Fuerzas americanas cuyo Mando pudiera, en su día, decidir la instalación de su Cuartel General en el Reino Unido.

3.1. Reflexión General.

Llegados a la necesidad de disponer de un sistema adecuado para lograr la movilidad estratégica imprescindible a una Seguridad Nacional definida, la pregunta clave pudiera ser:

- Dado un Presupuesto de Defensa fijo para un nivel razonable de Seguridad Nacional ¿Cómo deben asignarse los recursos disponibles para optimizar el proceso de Seguridad Nacional? . Hay que señalar que una optimización de la Seguridad Nacional que no desequilibre las seguridades nacionales de otras naciones o coaliciones de las mismas es la finalidad del Gobierno en todo Estado/Nación.

Las optimizaciones de las Seguridades Nacionales de la URSS y de los EUA incrementa notablemente la probabilidad de conflicto. Sus optimizaciones tienden hacia la propia superioridad en relación al otro.

- Dado un esquema de necesidades de transporte en función de la movilidad estratégica deseada para el nivel de Seguridad Nacional adoptado. ¿Qué asignación de recursos sería la mínima requerida para optimizar un componente de Defensa eficaz para la Seguridad Nacional?. Las posibles opciones o soluciones han de considerar todos los recursos necesarios para obtener una específica, razonable, adecuada y eficaz capacidad de transporte tanto entre diferentes Teatros de ope-

raiones como dentro de los mismos.

Un sistema de transporte, cubriendo las necesidades entre Teatros y dentro de los mismos, tiene que ser proyectado y materializado para permitir y lograr un rápido traslado de fuerzas y material bélico a los lugares pertinentes para desarrollar su cometido de disuasión y proveer -- además el apoyo necesario para iniciar y continuar sus operaciones de combate durante el tiempo que sea preciso. El planteamiento de la movilidad estratégica lo vamos a centrar en el caso de la OTAN o lo que es lo mismo -- en los EUA.

3.2 Proyección de poder/potencial bélicos.

Los EUA para proyectar poder/potencial bélico a lugares de -- Ultramar, (al Teatro europeo de la OTAN en particular) pueden, normalmente, elegir entre una amplia gama de opciones:

- (a). Desplegar fuerzas armadas en Ultramar en los lugares estimados como más convenientes para la oportuna y rápida reacción a una probable emergencia.
- (b). Tener las Fuerzas estacionadas en los EUA listas para ser trasladadas con rapidez a cualquier lugar donde su presencia sea necesaria.
- (c). Una apropiada combinación de las opciones (a) y (b):

Fuerzas desplegadas en el Teatro (Europa).

Reserva estratégica o Fuerza de despliegue rápido alistada y estacionada en los EUA y preparadas sus unidades para su despliegue a Ultramar (Teatro europeo de la OTAN u otros) y conviéntemente adiestrada para operaciones de combate en el probable-escenario bélico. Estas reservas son, en lo que a este trabajo -- afecta, los refuerzos previstos para su traslado al Teatro europeo de la OTAN.

El despliegue de fuerzas de combate en Ultramar, independientemente del coste, goza de ventajas y adolece de inconvenientes. El resultado de su análisis, en cada caso específico, influirá en la toma de una correcta decisión.

Una ventaja, de tipo político y disuasorio, es que el despliegue de una fuerza de combate en Ultramar a una clara indicación de las intenciones, en el caso de la OTAN, del Gobierno americano y representa un positivo y materializado compromiso de su reacción ante una posible acción del presunto enemigo. El mismo concepto es, en gran parte, aplicable a la Fuerza Naval del Mando Aliado en Europa.

Las Fuerzas desplegadas en Europa adoptan, en general, tres modalidades en el caso de la de los EUA: la primera es la de las fuerzas terrestres y aéreas estacionadas en la República Federal Alemana y otros países dependientes de EUCOM (Mando Unificado de Europa) y la segunda la de las Fuerzas Navales también subordinadas a EUCOM y que integran la Sexta Flota y la tercera la de los submarinos Poseidón asignados a SA-CEUR (400 cabezas de combate). Este despliegue a vanguardia (Europa es la vanguardia de los EUA en su confrontación con la URSS) representa, además del apoyo moral de su presencia en Europa, un poder/potencial con unas posibilidades de reacción rápida mayores a las de las fuerzas estacionadas en los EUA, excepto quizás, la de los misiles ICBM.

El mayor inconveniente de una fuerza desplegada en Europa, a excepción de su componente naval, son sus ligaduras a su lugar geográfico de despliegue. Las dificultades políticas para cambiarla desde su lugar habitual de estacionamiento en Ultramar (Europa, Corea) a otro Teatro de Operaciones también en Ultramar son grandes y, en todo caso, mayores que las que existen para trasladar fuerzas de una reserva estratégica estacionada en los EUA y preparada especialmente para este cometido. Son fuerzas, en cierto modo, hipotecadas que pueden restar flexibilidad al sistema estratégico global americano.

Una fuerza desplegada en Ultramar, algunos tratadistas han señalado, puede sufrir una cierta pérdida de operatividad por un esquema social de frecuentes relevos de su personal y un gran lastre de dependientes.

Estos dependientes representan un lastre en operaciones y serían probablemente evacuados a los EUA como una de las medidas a tomar en la puesta en vigor de un esquema de crisis.

La opción combinada (c) puede también incluir, y de hecho incluye en el Teatro europeo de la OTAN, el almacenamiento por exceso de material en Ultramar y en particular equipos bélicos y municiones. Si sur-

ge la necesidad de aumentar las Fuerzas del Teatro de Operaciones, estos abastecimientos suplementarios pueden ser utilizados por nuevo personal-llegado desde los EUA a otros lugares (caso de un nivel aceptable de R.S. I.). Esta solución de almacenar en un Teatro material en exceso para su utilización, si ha lugar, por refuerzos llegados del exterior, requiere un sistema de transporte, con un número, en general, menos de medios de transporte, que en el caso de que el equipo y abastecimientos de las fuerzas de refuerzo no se encuentran en el Teatro y tengan que ser trasladados simultáneamente, y en estiba de combate, con el personal. El material almacenado en exceso en un posible Teatro de Operaciones ha dado lugar a un nuevo concepto a tener en cuenta en los cálculos de movilidad estratégica y -- que se denomina prealmacenamiento.

Otro procedimiento de prealmacenar potenciales bélicos, aparte del de las mismas Fuerzas de combate, es una infraestructura de apoyo en el Teatro que permita la introducción rápida de fuerzas de combate dentro de un probable entorno de Operaciones. Esta infraestructura se monta ya en gupaz por estimarse que una futura guerra no durará lo suficiente para ello. La organización activada en crisis para el tráfico del Canal pudiera ser un ejemplo. Es discutible su utilidad en una posguerra nuclear con una guerra o conflicto remanente, por otra parte improbable, de tipo convencional clásico.

La infraestructura a montar en gupaz en los probables Teatros de Operaciones bélicas está constituida por: bases aéreas, sistemas de telecomunicaciones, sistemas de abastecimiento energético, cuarteles generales, instalaciones de prealmacenamiento y todas las obras necesarias de preparación del escenario geográfico para una probable batalla limitada, con un enemigo razonablemente definido en sus parámetros bélicos operativos.

Esta infraestructura de apoyo puede tener potenciales de expansión y permite apoyar fuerzas importantes con mayor rapidez que en el caso de que el apoyo, total o parcial, tenga que ser trasladado simultáneamente con las fuerzas de combate que lo vayan a utilizar. Otro factor importante es el tiempo, cuyo concepto es muy diferente al empleado en las anteriores contiendas. Su medida práctica es el día.

4. PRODUCTIVIDAD DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE.

El hombre contemporáneo busca la productividad de todos sus planeamientos para el futuro y el estratega condicionado por el político y -- aún más por los recursos escasos, que en consecuencia no deben desperdiarse, estudia y analiza, una y otra vez, las mejores opciones de solución de sus problemas e intenta encontrar una fórmula viable de optimizar una razonable eficacia y simultáneamente minimizar su coste en función de -- unos criterios que varían según las circunstancias del entorno planetario-- percibidas y los niveles de Seguridad Nacional que se establezcan.

Cualquiera de las opciones de movilidad estratégica (a), (b) y (c) enunciadas en el apartado anterior necesita para su materialización -- práctica un sistema de transporte que permita:

- (a). Trasladar el personal y su material desde los EUA al lugar pre determinado de Ultramar (en el caso del Teatro europeo de la OTAN parece sus terminales de recepción se encontrarían en el Benelux y Reino Unido y quizás, en su día, en la Península Ibérica).
- (b). Trasladar fuerzas dentro del Teatro de Operaciones (los efectivos una vez recogido su material y acoplados en Unidades combatientes deben llegar al FEBA) :
- (c) Trasladar fuerzas entre diferentes Teatros de Operaciones. -- (Este caso es, en algunos aspectos similar al (a)). La mayoría de los sistemas de transporte incluyen medios marítimos y aéreos o si se quiere medios de superficie: marítimos, fluviales, vía férrea, carreteras, y sus específicos vehículos y medios -- aéreos: aviones de ala fija, helicópteros, planeadores y en un futuro naves espaciales .

El planeamiento previo para probables operaciones bélicas en Ultramar tienen que tener muy en cuenta la productividad de los posibles-- y viables sistemas de transporte asignados a lograr una eficaz movilidad-- estratégica, lo que incluye buscar la mejor combinación de transporte ma

rítimo y aéreo en un esquema variable de componentes de uno y otro para la solución de planteamientos de problemas específicos. Un problema específico planteado en la Alianza Atlántica es la necesidad de conseguir una movilidad estratégica que permita la llegada, en tiempo útil, de los refuerzos tanto americanos como de otra procedencia al Teatro europeo de la OTAN para, en su momento, desplegar en el FEBA.

El componente aéreo de cualquier combinación de transporte dispondrá de una amplia gama de posibilidades de diseño de sus vehículos al objeto de lograr la finalidad del sistema de transporte (movilidad en tiempo útil). El componente marítimo dispone de una gama menor.

Las elecciones de un sistema de transporte determinado tiene que tener en cuenta las posibilidades de transporte marítimo, aéreo y terrestre y a la vez la dosificación apropiada de cada uno para la obtención de la combinación óptima viable cuya resultante será el sistema de transporte elegido.

4.1. Transporte aéreo.

Su rapidez lo convierte en indispensable para la obtención de la movilidad estratégica necesaria para cualquier reacción rápida en el Teatro de Operaciones europeo de la OTAN basada en una intervención americana, con fuerzas estacionadas en los EUA asignadas y preparadas para refuerzos.

Se ha concedido una gran atención a disponer de las técnicas apropiadas para la estimación de la productividad de los medios aéreos de transporte y en particular en lo que concierne al traslado por vía aérea de fuerzas terrestres.

El factor más importante para la solución del problema que plantean las acciones de transporte del Ejército de Tierra en su gran volumen de necesidades. En este transporte hay que tener muy en cuenta que los vehículos integran una gran parte del material asignado orgánicamente a las unidades del Ejército. El transporte de estos vehículos plantea un peculiar problema para los medios de transporte y en particular para los aéreos. Se han estudiado diversas soluciones para adecuar vehículos y medios de transporte al objeto de paliar este inconveniente de los EUA o al objeto de mejorar su movilidad estratégica.

La mayor parte del inventario del Ejército consiste en vehículos de diferentes clases y tipos. La mayoría de estos vehículos son de tamaño pequeño y consisten en automóviles, remolques y transportes de personal que permiten una cierta flexibilidad en su estiba y su clasificación e integración en módulos de carga.

Se puede, en resumen, afirmar que: (1). mientras el volumen de las bodegas de carga de los aviones pudiera parecer una unidad de medida aceptable para la determinación de las posibilidades de transporte aéreo en guapaz, las necesidades potenciales del despliegue del Ejército demandan una unidad de medida más precisa, (2) la mejor unidad de medida para calcular las necesidades de espacio del transporte aéreo para trasladar el material requerido en un cierto despliegue del Ejército es, al parecer, la superficie útil del suelo de la bodega de carga del avión en lugar de su volumen.

Las características de estiba aérea que, normalmente, condiciona los cargamentos de transporte aéreo del Ejército es la superficie de la bodega de carga del avión y no el peso del material a estibar.

Una pieza o artículo a transportar puede tener limitaciones -- por espacio, pero muy raramente las tendrá por su peso.

Existen métodos para la simulación de los problemas planteados por la carga y estiba de los cargamentos en los medios aéreos de transporte de material del Ejército.

Los estudios de Polemología debidamente tratados en análisis de Prospectiva y combinados con estimaciones de Inteligencia pueden solucionar o ayudar en la búsqueda de un esquema racional de despliegues de fuerzas armadas en Ultramar.

Un programa de ordenador puede ser diseñado para simular el despliegue de unidades del Ejército y su traslado en aviones de transporte a los lugares de un esquema predeterminar de despliegues en Ultramar.

El programa puede diseñarse lo complejo que sea menester -- para analizar diferentes sistemas de transporte con o sin prealmacena--- miento en Teatro.

La técnica de simulación permite amplios y profundos estudios así como análisis de operaciones de despliegue abarcando la gama de lo posible en la actual (1983) situación de guepaz. Esta técnica suministra una herramienta barata de análisis y permite la introducción en los mismos de todo tipo de variable en los factores que determinan los cargamentos a trasladar; por vía aérea, marítima o combinación óptima de ambas vías, introducción del prealmacenamiento como factor influyente del total de cargamentos a trasladar, despliegue de las unidades del Ejército en guepaz, real, supuestos o combinación de los dos, los Teatros bélicos y dos más de operación a considerar, probable FEBA y otra multitud de factores influyentes de menor importancia.

Un simulador de despliegue de unidades del Ejército puede emplearse para el desarrollo de una técnica que permita la evaluación de la productividad de distintos medios de transporte para el traslado de unidades del Ejército a nuevos lugares de despliegue.

Este estudio de productividad puede utilizar en sus planteamientos datos ya obtenidos en previas simulaciones de despliegues del Ejército, sin tener que resolver nuevamente tales problemas y estimar la productividad de medios de transporte para la gama de casos que sea necesaria. Caso de no disponer de datos previos habrá que obtenerlos y se tardará más en hallar las productividades.

Se sabe, por la aplicación de técnicas de muestreo, que los resultados obtenidos para un número limitado de casos pueden ser utilizados con una desviación calculada para construir tablas que, juntamente con las curvas de alcance/peso de cada medio aéreo de transporte determina la flota mínima de aviones de transporte necesaria para diversas operaciones de transporte específicas o que clase de específicas operaciones de transporte aéreo puede realizar una determinada flota de aviones de transporte.

Este procedimiento suministra una herramienta de análisis útil para la comparación de productividades de diferentes aviones de una flota aérea de transporte. La productividad combinada con los costes del sistema de transporte aéreo analizado y las opciones alternativas viables ayudará a elegir la flota de transporte aéreo más conveniente. Este análisis puede ser uno de los componentes de otro más amplio al objeto de fijar la combinación óptima del sistema de transporte en sus elementos de: transporte aéreo, marítimo y prealmacenamiento, ("POMCUS") que haga

viable la estrategia global, en este caso americana, a un precio razonable.

4.2. Transporte marítimo.

Se supone, en principio, y a efectos de este trabajo, que la -- productividad del transporte marítimo es similar a la del transporte aéreo.

Con la aceptación de este supuesto se puede afirmar que las po-- sibilidades de entrega, (desembarco de las mercancías transportadas) por vía marítima en sus terminales depende de: la capacidad de estiba de los buques, el tiempo necesario para carga y descarga de cada específico car-- gamento y el tiempo de navegación desde el lugar de carga y estiba del car-- gamento a transportar hasta el punto de su entrega.

El tiempo de navegación aumenta al establecerse un sistema de protección marítima mediante convoyes.

El posible esquema de despeje de mercancías en terminales no se considera.

El hecho, ya mencionado, que los cargamentos a transportar -- en los despliegues de unidades del Ejército son, principalmente, de vehícu-- los es tan importante para el transporte marítimo como para el aéreo.

La capacidad de estiba de vehículos de un buque es función de la superficie y posibilidades de formar entrepuentes en sus bodegas y cu-- biertas.

Los vehículos, en el transporte marítimo tradicional, necesi-- tan para su estiba la preparación de entrepuentes y cubiertas. El tiempo -- empleado en la preparación de los mismos disminuye, en principio, las po-- sibilidades de reacción rápida de un buque mercante clásico.

El tiempo de espera hasta la constitución de un convoy también disminuye las posibilidades de reacción rápida. Los buques rápidos pue-- den, según las circunstancias, navegar sin integrarse en convoyes pero -- sus derrotas suelen ser trazadas en función de factores de seguridad.

Una alternativa a esta clase de buques clásicos son los de tipo

"roll-on", "roll-off" (llamados popularmente canguros) cuya construcción se ha generalizado en la mayoría de Marinas Mercantes del Mundo.

Estos buques tienen una mayor capacidad de reacción rápida y con añadir algunas características, poco rentables desde un punto de vista puramente comercial, pueden convertirse en buques logísticos de despliegue rápido a cualquier lugar del ámbito marítimo planetario. Su velocidad y posibilidades grandes para unas operaciones de carga y descarga rápidas de su cargamento, los hacen idóneos para el despliegue de unidades del -- Ejército en Ultramar.

4.3. Evaluación de la eficacia del transporte.

Las estimaciones de la productividad del sistema de transporte aéreo y marítimo son, a veces, complicadas y en particular cuando la-- mayor parte del cargamento está constituido por vehículos del Ejército.

Se han realizado esfuerzos para armonizar los medios de carga y bodegas con los vehículos del Ejército y se han alcanzado unos éxitos-- limitados.

La dificultad mayor para evaluar la productividad es la elección de una unidad de medida de la misma adecuada para los transportes en tiem-- po de guerra. Una comparación con un criterio puramente económico de -- los transportes aéreos y marítimos, reacción inicial, y posibilidades de ac-- ción de los mismos para subsiguientes nuevos despliegues, indica que el-- transporte marítimo es mucho más barato para transportar el material, -- normalmente, requerido para el apoyo de fuerzas terrestres en Ultramar.

Muchos análisis han empleado como unidad de medida el calen-- dario de entrega de hombres y material de uno y otro transporte en uno o-- varios lugares asumidos como terminales del transporte.

Con un presupuesto económico fijo asignado para la solución -- del planteamiento de un problema logístico de transporte, diferentes flotas de transporte aéreo, o combinaciones de transporte aéreo, marítimo y --- prealmacenamiento dan lugar a una gama diferente de calendarios de entre-- ga. El tiempo puede ser factor prioritario en muchos casos.

Un sistema de transporte con énfasis en el transporte maríti--

mo mostrará unas posibilidades totales de entrega mayores que el del mismo sistema con énfasis en el transporte aéreo.

El sistema de transporte con énfasis en su componente aéreo entregará, sin embargo, algunos cargamentos mucho antes. ¿Qué sistema es mejor? La contestación depende del valor bélico asignado a disponer de unas posibilidades de "pronta entrega" obtenida al precio, al final del calendario, de un menor volúmen de material entregado.

Una correcta decisión en la elección de un sistema de transporte depende de la situación y tendencias percibidas. La toma de la decisión está influida por la geoestrategia global y regional del Teatro, las características específicas del Teatro de Operaciones previsto, la geopolítica en el entorno considerado (permiso de sobrevuelo, de escalas, de reabastecimiento en vuelo de combustible que se concederán según las circunstancias políticas del momento) y otros muchos factores que sería prolijo enumerar.

Uno de los factores influyentes más importantes en la situación de gupaz que caracteriza el sistema internacional de Naciones es la necesidad de disponer de una capacidad eficaz de reacción rápida para acontecimientos en un gran número de lugares esparcidos por la geografía mundial y no únicamente para uno o dos Teatros de posibles Operaciones bélicas. Esta dispersión geográfica de los probables lugares en que será necesaria una reacción rápida implica adicionales dificultades.

La estrategia global americana o por extensión, occidental con posibilidades de hacer frente, teóricamente, a dos guerras y media de forma simultánea ha evolucionado por imposibilidad práctica de disponer de los medios bélicos necesarios para esta actuación simultánea.

El lugar de entrega de los cargamentos estará probablemente en las proximidades de las previstas zonas de operaciones de combate y no en terminales, puertos y aeropuertos, situados muy a retaguardia. El problema de los terminales es importante y en Teatros de Operaciones con sus escenarios preparados, como es el frente central del Teatro europeo de la OTAN, los terminales y POMCUS se encuentran a una cierta distancia del probable FEBA que se formaría en caso de un ataque del Pacto de Varsovia. Las fuerzas de refuerzo americano; caso de no iniciar su transporte con tiempo suficiente para poder equiparse para el combate en el POMCUS y marchar hacia el probable FEBA y ello sería función del tiempo disponible desde la estimación de una acción ofensiva enemiga segura,

últimas medidas del tratamiento de las crisis, hasta la materialización de la misma que es de suponer que el enemigo procuraría que fuera el menor posible; pudieran encontrarse con dificultades graves.

La consecuencia de este somero y rápido análisis es la perentoria necesidad de dotar a los medios de transporte aéreo, caso que carezcan de ellas, de buenas posibilidades de aterrizaje y despegue en y desde terrenos no preparados o poco acondicionados para aterrizar y despegar y a los de transporte marítimo de utillaje para autodescarga de sus cargamentos en playas y radas poco acondicionadas en lugar de puertos artificiales.

Los analistas de los planes de guerra están, en su gran mayoría, convencidos de que las tropas y su equipo tienen que ser desembarcadas y alistadas para el combate lo más cerca posible del FEBA o probable FEBA.

En el caso de que no sea posible muchas de las ventajas del transporte aéreo, basadas en su mayor rapidez, se esfumarían.

Un estudio de reacción rápida en transportes a lugares predeterminados en que se haya decidido intervenir, en función de acontecimientos también predeterminados, se estima requiere el analizar el proceso completo del transporte desde el punto donde se inicie hasta la llegada de los refuerzos al FEBA o probable FEBA. En otras palabras desde su origen a su destino final.

El estudio y estimaciones de las posibilidades intercontinentales de transporte tiene que completarse con el análisis de los movimientos aéreos y de superficie necesarios dentro del Teatro al objeto de llegar en tiempo útil al FEBA.

Una supuesta invasión del Teatro europeo de la OTAN desencadenaría reacciones bélicas convencionales, de las fuerzas occidentales desplegadas en las fronteras con algunos de los miembros del Pacto de Varsovia Ocasionaría también una reacción rápida de refuerzo por parte de las unidades aéreas y terrestres estacionadas en los EUA y asignadas para esta misión. Estas unidades tienen que ser trasladadas y desembarcadas en la zona de operaciones o en sus proximidades con suficiente rapidez, tiempo útil, para intentar parar la invasión antes que ésta haya penetrado demasiado en el territorio de Europa Occidental y desorganizado/destruido-

demasiado patrimonio y estructuras vitales y afectado gravemente a la población civil y Opinión Pública tanto en Europa como en América. Los refuerzos americanos y europeos tienen que parar o al menos controlar el avance y la explotación de la invasión antes de una gran pérdida de terreno y en consecuencia tienen que ser situados lo más cerca y razonablemente posible del FEBA, ("FORWARD EDGE OF BATTLE AREA"). Esto, en la práctica, significa que el personal, equipo y abastecimientos tienen que moverse una cierta distancia, desde el terminal en que hayan desembarcado, elegido lo más cercano posible al frente hasta el mismo frente de combate ("FEBA").

El diseño de un sistema razonablemente bueno de transporte ha tenerse en cuenta las combinaciones viables entre las diferentes vías y medios de transporte peculiares de cada una que estén disponibles, y al mismo tiempo la proporción, cuantitativa y cualitativa de prealmacenamiento de material en algún lugar del Teatro europeo de la OTAN para, en su momento, ser entregado a los efectivos de refuerzo procedentes de los EUA. Y si se ha logrado un R.S.I. perfecto de todas las fuerzas de la Alianza a cualquier efectivo movilizado de la misma.

Una nueva posibilidad que se está abriendo camino en el pensamiento de los planeadores norteamericanos es el prealmacenamiento de material estibado en buques navegando o fondeados en el ámbito marítimo periférico al probable Teatro de Operaciones o en sus inmediaciones y con frecuentes cambios de posición geográfica. El prealmacenamiento marítimo dificulta la destrucción del material prealmacenado en acciones previas a la llegada de refuerzos. El transporte aéreo se emplearía para trasladar personal desde los EUA y otras naciones del Teatro, o cercanas al mismo. Cuando el equipo haya sido descargado de los buques debe ser trasladado, si ha lugar, por ferrocarril y carretera a las áreas objetivo posibles donde será recogido por el personal.

El comportamiento de un tal sistema de transporte, con prealmacenamiento en buques, comparado con el de otro del mismo coste que emplea transporte aéreo para trasladar equipo y aprovisionamiento desde los depósitos terrestres de prealmacenamiento de material instalados, ya en gupaz, en el Teatro europeo de la OTAN dependerá, en parte, del tiempo de que se disponga para el traslado. El sistema de transporte que haya puesto énfasis en su elemento de transporte marítimo empezará entregando equipo en Europa al cabo de una semana y puede necesitar otra semana en su traslado por carretera, ferrocarril y vía fluvial a la zona de comba

te (FEBA). De esta manera en unos 14 días las fuerzas listas para entrar en combate estarán incorporándose al FEBA.

Las incognitas del problema planteado es de ¿cuantos días se dispondrá en crisis para la llegada de refuerzos? .

El sistema de transporte basado mayormente en un componente de transporte aéreo y prealmacenamiento de material en el Teatro europeo será capaz de situar "algunas fuerzas" en el FEBA en cuatro o cinco días.

El volumen de material y equipo entregado en el FEBA será -- apreciablemente menor al cabo de unos 15 días. El dilema a resolver es -- función de la valoración (juicio de valor) asignada al hecho de disponer en el FEBA de una fuerza operativa menor desplegada bastante antes o una -- fuerza operativa mayor llegando bastante después al FEBA. El Cuadro 1 indica que el día M-20 han llegado dos Divisiones de refuerzo desde los EUA al Teatro europeo de la OTAN. Dado que el número de POMCUS del Teatro europeo se ha ampliado de dos a cinco, es posible que el día M+20 se -- hayan trasladado las cinco Divisiones americanas que tienen su material -- prealmacenado en el Teatro europeo de la OTAN. Los otros datos del Cuadro indican la ventaja que la posición geográfica concede al Pacto de Varsovia en comparación con la OTAN y al mismo tiempo que los miembros europeos de la OTAN han reforzado el FEBA el día M+20 con sólo dos Divisiones. El cuadro cubre un calendario de aproximadamente cinco semanas.

Las respuestas a esta situación son razonablemente claras y concretas para cada caso específico y son el resultado de su estudio y análisis de forma amplia y profunda. Las reacciones decididas para cada caso son, en general, peculiares a la situación (escenario) que se ha analizado. Se recomienda que el análisis presente un conjunto de opciones razonables y viables entre diferentes combinaciones de transporte aéreo, marítimo y prealmacenamiento (tanto en tierra como en la mar).

El análisis del Teatro europeo en función del calendario razonablemente optimo y viable de llegada de refuerzos americanos al FEBA -- del Teatro europeo de la OTAN ha hecho, al parecer, tomar la decisión de ampliar el número de POMCUS en Europa de dos a cinco. Ello implica la preparación del escenario para la recepción de un mayor número de unidades americanas de refuerzo y en consecuencia una alteración del sistema de transporte con un mayor énfasis en su componente aéreo para incrementar su volumen de llegada al frente o a sus proximidades y paliar la situa-

CUADRO 1

COMPARACION DE MOVILIZACION OTAN Y ESTIMADA DEL PACTO DE VARSOVIA

	PACTO DE VARSOVIA			COALICION ATLANTICA			Observaciones.
	No. URSS	URSS	TOTAL.	EUA	No. EUA	TOTAL	
DIA "M"	23	27	50	5 (3)	25	30	Contando a Francia (1)
M+2	23	28	51	5	25	30	
M+3 AL M+6	31	28	59	5	25	30	
M+7	31	28	59	5	25	30	
M+8	31	32	63	5	25	30	
M+10	31	34	65	5	27	32	
M+11	31	36	67	5	27	32	
M+12	31	38	69	5	27	32	
M+13 AL M+16	31	45	76	5	27	32	
M+20	31	45	76	7 (2)	27	35 A 37	HAY 5 POMCUS
M+23 AL M+25	31	51	82	8	27	35 A 37	
M+26 AL M+27	31	55	86	8	27	35 A 37	
M+35 AL M+37	31	55	86	9	27	36 A 37	

(1). FRANCIA PUDIERA SEGUIR UNA POLITICA Y ESTRATEGIA INDEPENDIENTE DE LA OTAN EN FUNCION DE LAS INTENCIONES

PERCIBIDAS A LA URSS. Y NO TOMAR PARTE EN EL CONFLICTO.

(2). AL EXISTIR 5 POMCUS. SE ESTIMA DIA M+20 PUEDE HABER 10 DIVISIONES. EUA HA DECIDIDO INCREMENTAR SUS POSIBILIDADES EFICACES DE REFUERZO.

(3). HAY ADEMAS 2 REGIMENTOS DE CABALLERIA ACORAZADA.

ción anterior considerada insuficiente y tendente a incrementar para los occidentales la necesidad de escalar a sistemas de armas nucleares.

La ecuación de movilidad estratégica la podemos plantear de la manera siguiente para el Teatro europeo de la OTAN y para los refuerzos que van a ser trasladados desde los EUA.

- Prealmacenamiento en Europa para cinco Divisiones (5 POMCUS).
- Transporte aéreo escalonado de los efectivos de 5 Divisiones. Se han hecho ejercicios muestreo para perfeccionar los planes de transporte.
- Alistamiento de estas divisiones en lugares prefijados y protegidos en Europa.
- Marcha hacia el FEBA de estas fuerzas con medios de transporte, para dentro del Teatro, aéreo y de superficie.
- Transporte marítimo de todo el material que va a reemplazar al perdido y colaborar en la movilización de los miembros europeos de la OTAN.

4.4. Principales factores a considerar en la decisión de elegir un específico sistema de movilidad estratégica.

La controversia se centra, fundamentalmente, en los detalles de los análisis, y en particular en delicados problemas interejércitos difíciles de solucionar a gusto de todos. Existe un completo acuerdo en los factores clave para el planeamiento de un sistema de movilidad estratégica razonablemente eficaz. Hay acuerdo en el planteamiento general del problema de movilidad estratégica y en sus soluciones viables. El Ejército, la Armada y las Fuerzas Aéreas difieren en algunos detalles del modelo material (sistema) de transporte en lo que concierne a la entidad de sus componentes (transporte aéreo, marítimo y prealmacenamiento).

El prealmacenamiento a vanguardia de equipo y abastecimien-

tos y el montante de ahorro económico o la productividad que tiene que darse al empleo en paz de la flota de transporte aéreo, para lograr un coste en la operación de la misma razonablemente mínimo al fin de su ciclo de vida (desguace), han sido debatidos durante muchos años.

5. PREALMACENAMIENTO.

Estudios y análisis sistemáticos en el empleo del prealmacenamiento en tierra y en la mar como acciones complementarias del transporte para lograr una mejor movilidad estratégica y un rápido despliegue de fuerzas de combate en o en las proximidades de un frente de combate o un potencial frente de combate, han sido realizados y en particular en lo que concierne al Teatro europeo de la OTAN. Los detalles de estos análisis y planes en vigor que han originado están clasificados.

El prealmacenamiento de material, en tiempo de guepaz, en el Teatro europeo de la OTAN es una consecuencia de causas múltiples y entre ellas la comparación, desfavorable a los EUA. de los factores de distancia/tiempo de la URSS y los EUA con respecto al probable FEBA en el frente central europeo.

5.1. Unidades aéreas.

Estos estudios examinan la deseabilidad de almacenar previamente en Ultramar, parte o totalidad, del material bélico estimado necesario para apoyar las operaciones en el Teatro europeo de unidades aéreas-tácticas, que, estacionadas en los EUA en guepaz, han sido designadas para actuar en crisis o guerra en un predeterminado Teatro de Operaciones bélicas.

Estas unidades suelen desplazarse al Teatro de Operaciones asignado para tomar parte en ejercicios y maniobras que tengan lugar en el mismo.

Estos estudios consideran, normalmente y de forma somera, dos diferentes políticas -una requiriendo cantidades comparativamente modestas de material en poder de las unidades aéreas tácticas utilizadoras--

del mismo que lo emplearan en sus lugares de estacionamiento en guepaz. Esta política da lugar en consecuencia, a la necesidad de disponer de una gran flota de transporte para el traslado del personal y material al FEBA, la segunda requiriendo mayores cantidades de material y menos transporte.

La segunda política incluía almacenamiento en Ultramar o prealmacenamiento de material. Además de los artículos requeridos para las funciones de adiestramiento de las unidades en guepaz, una misma cantidad de cada material necesario para operaciones de combate se asumió que sería prealmacenada en dos probables teatros bélicos (Europa y Asia). El estudio asumió que este material estaría almacenado en dos zonas principales de los dos Teatros de guerra. Al parecer se consideraron como zonas de prealmacenamiento: el Benelux en Europa y Corea del Sur y Japón en Asia. El personal y aviones de la unidad aérea táctica sería trasladado de sus lugares de estacionamiento a sus bases de utilización en guerra; el material prealmacenado en Ultramar sería transportado por distintas vías y principalmente por la aérea a sus bases de utilización en tiempo de guerra, elegidas en función de la acción enemiga.

La probabilidad de poder desplegar en tiempo útil, en el frente europeo de la OTAN, a unidades aéreas tácticas es superior a la de unidades terrestres.

El estudio estima los costes de cada política para una reacción prefijada en función de un calendario de entrega del personal y material a cualquier lugar de la periferia de la URSS. El coste del esquema de apoyo a las fuerzas desplegadas se calculó para cada política y para distintos despliegues y modalidades del mismo.

Otro estudio comparó el coste total del sistema de unidades aéreas tácticas estacionadas en los EUA y asignadas para su despliegue a Teatros específicos con el coste de las mismas unidades en un análogo sistema estacionado en Ultramar (teatros de probables operaciones bélicas).

El análisis en lugar de comparar únicamente los costes y posibilidades (fundamentalmente geopolíticas) de colocar solo material en los Teatros de probables operaciones (prealmacenamiento) comparaba también los costes y posibilidades de estacionar fuerzas en los Teatros predeterminados.

Las fuerzas estacionadas tanto en Ultramar como en los EUA

fueron requeridas a desplegar un ala aérea táctica a cualquiera de varias zonas de hostilidades (guerra limitada convencional o nuclear) en un número de días prefijado donde quedarían alistadas para operaciones inmediatas. Los costes de adquisiciones y operaciones de los medios aéreos de combate, de transporte aéreo, nodrizas aéreas para relleno de combustible y -- otros factores influyentes fueron comparados en los dos casos (políticas). Estudios complejos de esquemas de sistemas de movilidad estratégica.

Los análisis posteriores han tomado en consideración otros elementos de una mayor complejidad y han considerado sistemas de movilidad estratégica incluyendo las modalidades de prealmacenamiento en tierra y mar.

Distintas clases de buques de almacenamiento y transporte marítimo y una mucha más amplia variedad de medios aéreos de transporte de unidades del Ejército a ser desplegadas y por último una gama más amplia de situaciones (escenarios) bélicos pueden ser considerados.

El análisis puede comparar, por ejemplo, la capacidad de un mismo presupuesto (costes iguales) para modalidades de despliegue de divisiones del Ejército a diferentes lugares del probable Teatro de Operaciones bélicas.

Se varió desde una situación en la que todo el equipo y personal de las Unidades son trasladadas desde los EUA a varios lugares prefijados clasificados como probables escenarios bélicos hasta otra en la que todos los vehículos (material móvil y remolques) de las unidades del Ejército han sido prealmacenados en Ultramar y únicamente el personal de la unidad y su material no relacionado con sus vehículos son aerotransportados al probable Teatro de Operaciones.

Una opción del análisis asumía que el presupuesto disponible era invertido en la flota de transporte aéreo. Otras opciones invertían menos en transporte aéreo y empleaban el dinero remanente en un esquema de prealmacenamiento de material, (equipo debidamente seleccionado) en diferentes lugares de Ultramar.

Las opciones fueron debidamente comparadas en función de: - capacidad de traslado de fuerzas, calendario, unidades distintas del Ejército a diferentes Teatros de probables hostilidades.

La mayoría de análisis estiman que el dilema se encuentra en la elección, toma de una decisión correcta, entre las opciones que combinan el prealmacenamiento de material en Ultramar, y transporte aéreo de las unidades sin o con escaso material. El transporte aéreo de la unidad con todo su material estiman presenta muchas dificultades. El prealmacenamiento tiene un riesgo calculado en función de su probable desorganización/destrucción antes de poder ser entregado el material al personal llegado -- por vía aérea si las acciones enemigas toman como objetivos prioritarios los depósitos de material y los terminales de recepción de personal y zonas de alistamiento de las unidades arribadas, que pueden haber fijado correctamente en estimaciones de inteligencia.

Las opciones realísticas comprenden un prealmacenamiento en Ultramar complementado con disponer de material en los EUA y de disponer de un sistema de transporte aéreo para el traslado de personal y algún material a los lugares donde su presencia sea necesaria. Estas opciones apuntan hacia una duplicación del material orgánico de las unidades del Ejército asignadas para reforzar Europa. Un juego de materiales en Europa y otro en los Estados Unidos.

El planteamiento del problema específico de movilidad estratégica para encontrarle solución concierne al lugar de prealmacenamiento, a la cantidad y selección de artículos a prealmacenar y al sistema de transporte en sus componentes marítimo y aéreo que tendrá que ser adquirido y preparado.

Las principales alternativas de coste conciernen a la adquisición y precio de almacenamiento de material adicional desde el punto de vista de un concepto estratégico de prealmacenamiento a gran escala en comparación con los costes de adquisición y operaciones de transporte aéreo militares, (flota aérea de transporte) para una operación bélica de carácter limitado con un criterio a aplicar en la comparación de mantener, en ambos casos, un nivel de reacción y flexibilidad similares.

La velocidad media de transporte de fuerzas combatientes desde sus lugares de estacionamiento a los Teatros bélicos está determinada por la distancia existente, las diferentes velocidades, capacidades de carga y el número de vehículos de transporte disponibles para realizar el traslado. El esquema general de despliegue de las Fuerzas Armadas en los EUA -- estará probablemente afectado por los posibles planes de transporte aprobados para el traslado a Europa de los refuerzos asignados.

Una simple aplicación consiste en pensar que dadas las velocidades y capacidades de carga de los vehículos de transporte, cuanto más cerca estén las fuerzas (o parte de las mismas y su equipo) de su punto de destino tanto más rápida será la reacción. Lo mismo es cierto para cada uno de los factores considerados por separado. En cada caso, sin embargo, un cambio que mejore la rapidez en la reacción puede solamente hacerse pagando su precio, ya sea en recurso o en incremento del riesgo a correr.

5.2. Costes de prealmacenamiento.

El problema real consiste en estimar como los cambios en los parámetros del sistema para movilidad estratégica afectan a su actuación y coste.

Los costes del prealmacenamiento son los incurridos por un almacenamiento previo en vanguardia (Europa). Estos costes deben compararse a los costes del sistema de transporte para obtener la misma movilidad estratégica sin prealmacenamiento de material bélico a vanguardia (Europa).

Estos costes dependen, en gran medida, en la influencia del prealmacenamiento en Europa en el Inventario de material del Ejército. Si el prealmacenamiento incrementa el inventario general de material del Ejército, como normalmente pasa, el coste de este material extra tiene que tomarse en consideración.

Si el volumen de almacenamiento de un artículo específico (voz del inventario en la jerga marinera) es el mismo con y sin prealmacenamiento en Ultramar (Europa), las opciones comprenden simplemente distribuciones geográficas alternativas de un mismo inventario total nacional. En este caso el coste de prealmacenamiento es la diferencia entre el coste de mantener el artículo en Ultramar y el coste de tenerlo almacenado en los EUA. Los costes de prealmacenamiento, sin embargo, tienen que incluir los costes de: almacenamiento, reemplazo periódico de artículos obsoletos, mantenimiento de los artículos para su empleo inmediato y su adecuada protección contra el continuo hurto de artículos de poco tamaño y en particular sabotaje. Si, como puede suceder para una gran cantidad de artículos en muchos lugares, cuesta más almacenar un artículo en Ultramar,

entonces el coste de este artículo será superior, únicamente en lo que representa esta diferencia en su coste de almacenamiento. Si, por otra parte, el prealmacenamiento supone la adquisición de un número mayor de artículos o artículos adicionales para su prealmacenamiento en Ultramar, el coste del artículo tiene que incluir: el coste total de adquisición del número de artículos adicionales, coste de su transporte a su lugar de prealmacenamiento, coste de su almacenamiento en Ultramar y su mantenimiento y protección. El coste, en este caso, del artículo prealmacenado será mayor que el coste atribuible a un prealmacenamiento en Ultramar con un inventario total nacional fijo (no se adquieren artículos adicionales).

La comparación del coste del prealmacenamiento en Ultramar de un inventario con el coste del transporte aéreo extra necesario para -- trasladar los artículos desde los EUA nos dice que los costes de prealmacenamiento tienen que estar fundamentados en supuestos o estadística apropiados para poder estimar cual de las dos opciones es la más conveniente. Ello dependerá del artículo o artículos específicos considerados; para algunos artículos el inventario total es el mismo con o sin prealmacenamiento; para otros cada pieza prealmacenada en Ultramar puede representar un incremento al inventario nacional; en otros casos el prealmacenamiento significa un inventario nacional mayor que sin prealmacenamiento pero no contabiliza con exactitud la diferencia total de piezas entre uno y otro procedimiento. El prealmacenamiento implica un matiz en el factor distancia a la que fuerza de combate o material bélico tienen que ser transportados y que en el supuesto de que los otros factores de la ecuación político-militar a-- resolver sean iguales, incrementará la posibilidad de una rápida reacción.

El considerar sistemas de transporte del mismo coste implica que uno de los determinantes del tiempo para el despliegue del sistema de movilidad estratégica tiene que ser variable al objeto de compensar el incremento del coste por prealmacenamiento.

Los vehículos de transporte en un esquema que comprende un mayor número de ellos tendrán que ser para compensar el mayor precio -- del esquema más baratos o el sistema, si se mantiene el precio unitario, -- tendrá un número menor de ellos. Si la pérdida de capacidad de transporte intercontinental por un menor número de vehículos es más que compensada por una mejora de capacidad de reacción rápida obtenida por prealmacenamiento, en gupez, de material en Ultramar, la opción que incluya más -- prealmacenamiento tiene que ser la preferida.

El Pentágono ha ido paulatinamente encaminándose hacia una opción en la que pone, mucho más que anteriormente, gran énfasis en el prealmacenamiento de material en Ultramar.

Buques mercantes han sido acondicionados para poder desempeñar la función de prealmacenamiento en depósitos flotantes y móviles de material que situados en vanguardia (esta vanguardia se entiende en relación a una retaguardia definida, fundamentalmente, por la posición del territorio y población de los EUA) llevan en sus bodegas cargamentos de --- equipos y abastecimientos del Ejército en una peculiar estiba de entrega rápida de combate. Estos buques asignados a los Mandos Unificados de PACOM, LANTCOM y posiblemente EUCOM y CENTCOM pueden ser cambiados de lugar muy rápidamente y enviados a cualquier lugar o puerto de Europa, Asia y otros continentes, en caso necesario. Sus probables lugares de despliegue serán, al parecer, las proximidades de Azores, de Guam, y de la Isla de Diego García.

El personal para la utilización del equipo, material y abastecimientos estibados en sus bodegas puede ser transportado, probablemente, por vía aérea desde los EUA a territorio de cualquier Mando unificado a un lugar preparado para su recepción. Se estima que este procedimiento incrementa notablemente la capacidad de reacción rápida que necesita la estrategia global de los EUA para la década de los ochenta y noventa.

5.3. Combinación de transporte/prealmacenamiento.

Algunos estudios consideran la combinación idónea de transporte aéreo, marítimo y prealmacenamiento como componentes del mismo sistema de transporte engarzada con el "valor" (que se cuantifica o se extrae de un juicio de valor) de una rápida reacción para: en primer lugar incrementar el valor de disuasión, y en segundo lugar poder resolver una invasión de Europa sin tener que escalar al empleo de armas nucleares.

Estos estudios consideran, normalmente, para la solución del problema de la obtención de un sistema eficaz de movilidad estratégicas dos variables fundamentales: esquema de transporte y esquema de prealmacenamiento para un Teatro de probables Operaciones bélicas de escenario -- percibido, analizado y determinado. (Europa).

Los estudios consideran, en la mayoría de los casos, tres estrategias: (a). una estrategia adelantada o de vanguardia, (Teatro europeo de la OTAN), en relación a los EUA que dispone de medios (si no los tiene se fabrican) para introducir con rapidez suficiente fuerzas en el Teatro y hacerlas llegar en óptimas condiciones para el combate al FEBA en un período de tiempo útil calculado. Su retraso, preocupación importante de la Alianza Atlántica, hace inoperante o deteriora en gran medida los posibles y previstos resultados de esta estrategia; (b) una estrategia que pudiéramos llamar intermedia que introduciría los refuerzos en el Teatro en período de tiempo bastante mayor o en otras palabras la reacción sería bastante menos rápida, esta estrategia pudiera hacer pensar al enemigo en -- iniciar su acción por un ataque masivo nuclear con armas de Teatro o desencadenar una guerra nuclear total por sorpresa si estima que una insuficiente capacidad convencional de la OTAN en un Teatro europeo la obligan a escalar a sistemas nucleares tácticos al ser desbordado su frente defensivo, al comienzo de las hostilidades, y (c) una estrategia totalmente defensiva que introduciría las Fuerzas de refuerzo en el Teatro mucho más tarde y con planes de un lento crecimiento de las mismas para preparar un-- contraataque.

La comparación de los precios de cada estrategia en tiempo de guepaz incluyendo los costes de los esquemas de transporte elegidos y la totalidad de necesidades de fuerzas terrestres y aerotácticas asignadas como refuerzos del Teatro y también el coste del combate percibido y prefigurado para cada una de las estrategias en términos de : bajas humanas, - pérdidas de material y otros aspectos característicos de las operaciones bélicas en cada Teatro tiene que hacerse y obtener un resultado. Un valor cuantitativo puede así ser asignado a la reacción rápida. Este valor cuantitativo pudiera definirse como la diferencia entre el coste total del sistema para movilidad estratégica elegido para el mantenimiento en guepaz de la fuerza asignada como refuerzo y estacionada en los EUA y el coste de la misma en operaciones de guerra, para estas tres diferentes estrategias. - El sistema de movilidad estratégica es dinámico en función de las futuras circunstancias percibidas como más probables en el escenario (Europa) y sus medios y estrategias se condicionan a los escenarios regional y global de confrontación entre las dos grandes potencias planetarias.

6. EMPLEO DE MEDIOS AEREOS DE TRANSPORTE MILITAR EN GUEPAZ.

El ahorro que pudiera significar para las Fuerzas Armadas de los EUA el empleo de sus medios aéreos de transporte en guepaz en competición con el transporte aéreo comercial es un problema que sigue planteado y resuelto de manera aun poco satisfactoria. El ahorro conseguido por su empleo en guepaz pudiera afectar a la cantidad de medios aéreos de transporte asignados, en principio, a un sistema de transporte, para una específica movilidad estratégica, elegido y resultante de una combinación de medios o vehículos de transporte para distintas vías y un prealmacenamiento en Ultramar. Todo ello en función de un presupuesto económico dado. El empleo eficaz en el transporte aéreo nacional en guepaz, de transportes militares incluye su utilización en períodos de crisis y en una sucesión de emergencias de pequeña entidad o en un conflicto bélico de mayor gravedad como fue el de Vietnam.

El transporte aéreo militar puede ahorrar, como mínimo, el coste de los fletes marítimos, incluidos los gastos portuarios extras asociados a los mismos, a veces puede reducir el inventario nacional total de algunos artículos por una mayor rapidez de entrega en los pedidos. En todos los casos ahorra el coste del transporte aéreo comercial alternativo, cuando el transporte aéreo de un artículo o cargamento está justificado como más económico que el marítimo o se hace dicha modalidad de transporte necesaria para lograr una reacción rápida o para satisfacer necesidades urgentes de artículos en Ultramar.

El ahorro de transporte oscila desde unos pocos céntimos, si su alternativo es el marítimo comercial, hasta diez o veinte céntimos por tonelada kilómetro, en función de la clase de artículos, en el caso de la vía aérea comercial.

El ahorro no puede ser calculado por la simple proyección de una estimada demanda de transporte en un probable escenario bélico futuro y deduciendo el coste aplicando los precios de los transportes aéreos comerciales en vigor o extrapolados al mismo escenario considerado.

La cuestión clave se resume en ¿cuánto tiene que ser el volumen de ahorro? esto es, qué cantidad de transporte aéreo de guepaz tiene que ser calculado a los precios de tarifa aérea y qué cantidad a tarifa de fletes marítimos. Determinar el ahorro en la combinación adecuada es difícil. Un prealmacenamiento de material, en principio, ahorra transporte aéreo.

La información disponible relativa a transportes realizados, marítimos y aéreos, suele ser meramente indicativa. El transporte aéreo puede haber sido el empleado en determinado caso y, no obstante, siempre existe la posibilidad de que hubiera podido ser utilizado un procedimiento mejor de transporte. La información, normalmente, asequible sobre el transporte indica, únicamente, en la mayoría de los casos, que ciertas categorías de cargamentos merecen un escrutinio más profundo antes de tomar la decisión de transferirlos por vía aérea o marítima. Las razones son que cargamentos a gran escala de artículos voluminosos y baratos y que son demasiados en forma rutinaria y periódica son particularmente dudosos si mandarlos por vía marítima o aérea.

La respuesta correcta a la pregunta, ¿Que artículos deben transportarse por vía aérea y cuales por vía marítima? es del máximo interés. Las situaciones derivadas del transporte aéreo rutinario han originado presiones para emplear el transporte aéreo disponible exclusivamente para los cargamentos en que sea necesaria tal modalidad de transporte y no para artículos que pueden, en una gran mayoría de circunstancias, ser transportados por vía marítima. Es necesario determinar el ahorro razonable implícito en un transporte aéreo eficaz en guepaz y ello al objeto de estimar el futuro coste de la fuerza de transporte aéreo militar (gasto total en guepaz de inversión y operación del sistema deducidos los ahorros derivados del uso del transporte aéreo militar en sustitución de otro sistema) y la mejor combinación viable de transporte aéreo, marítimo y prealmacenamiento en Ultramar para la solución de los problemas de movilidad planteados a la estrategia global de los EUA.

Al comparar fuerzas de transporte aéreo pequeñas con otras mayores, lo que más interesa es el incremento de ahorro de una adicional y productiva capacidad de transporte aéreo en guepaz. Una decisión a tomar pudiera, por ejemplo, elegir entre la opción de adquirir un escuadrón extra de transporte aéreo o invertir los fondos disponibles en la compra de un número mayor de buques o en la preparación de un mayor prealmacenamiento de material en Ultramar. El coste neto del escuadrón extra de aviones de transporte depende, parcialmente, del ahorro de transporte aéreo adicional,

en gupaz, que pueda proporcionar el escuadrón. Si al carecer de este escuadrón hay, insuficiente transporte aéreo militar para todos los artículos que necesariamente tienen que ser transportados por vía aérea, la tarifa aérea comercial aplicada a los cargamentos de tales artículos será precisamente el ahorro a considerar para parte o la totalidad del transporte aéreo, que podrá realizar el escuadrón extra militar en sustitución de los aviones comerciales que tendrían que fletarse para resolver las necesidades de transporte. Hay, sin embargo, que considerar que sin el escuadrón extra se dispone de transporte aéreo militar suficiente y además algunos artículos son incluso transportados por vía aérea para compensar un exceso de capacidad de transporte aéreo militar cuando en otras circunstancias lo hubieran sido por vía marítima el ahorro a considerar para un escuadrón extra de transporte aéreo sería la tarifa marítima incrementada con otros -- costes asociados con los transportes marítimos y el coste de material adicional de aumento en el inventario, caso de que sea relevante.

El ahorro a considerar para el transporte aéreo productivo -- (útil), en gupaz, tiene que ser determinado mediante el estudio de las necesidades de apoyo militar (hombres y material) a Ultramar y la mejor forma de satisfacerlas, en tiempo útil, para su empleo en las previstas operaciones bélicas o de disuasión. Tanto si el incremento de ahorro es de 2 a 4 ó de 10 a 20 céntimos por tonelada/Kmt. el ahorro es de suma importancia, y lo mismo sucede si la fuerza de transporte aéreo militar logra un ahorro con sólo de 2 a 4 horas de transporte productivo por día y avión.

El ahorro, en gupaz, sería en sus extremos una fracción casi negligible del gasto total, de la fuerza de transporte aéreo. El ahorro puede, sin embargo, compensar muchos de los gastos parciales que integran el gasto total y de esta manera transformar a la fuerza aérea de transporte militar en una organización autofinanciada en parte y en teoría libre de gastos. La selección de la mejor combinación del sistema triple de movilidad estratégica constituida por: transporte aéreo, transporte marítimo y prealmacenamiento en Ultramar es de esta forma altamente sensible al ahorro a conseguir en gupaz. Una decisión fundamentada en opciones surgidas de un análisis con datos o supuestos incorrectos pudiera ser desastrosa al materializar un sistema de transporte incorrecto poco idóneo para la estrategia global americana y por extensión occidental.

6.1. Coste de sus operaciones.

Relacionado con el ahorro por una utilización, en gupaz, de la flota militar de transporte aéreo está el coste asociado con tal empleo, en términos de capacidad de transporte y coste de operación de dicha flota. - La flota militar de transporte aéreo tiene que ser, en gupaz, operada a un nivel de eficiencia lo suficientemente elevado para permitir una reacción adecuada a posibles grandes demandas de transporte aéreo militar que se estiman como probables en los comienzos de cualquier crisis o emergencia. El nivel exacto de utilización necesario, en gupaz, de una flota militar de transporte aéreo es difícil de fijar y, normalmente, no se ha de finido con exactitud. La unidad de medida para fijar tal nivel son: ¿Qué cantidad y clase de ejercicios hay que realizar para que los componentes del sistema puedan incrementar rápidamente su capacidad de transporte y sean encaminados a los lugares de la emergencia? .

El coste de operación de una flota militar de transporte aéreo en sus diferentes proporciones de tiempo de vuelo puede ser estimada razonablemente bien. Los efectos de estos tiempos de vuelo en su capacidad y eficiencia en guerra son, sin embargo, más difíciles de investigar. Los vuelos, en gupaz, pueden ser clasificados en dos amplias categorías. La primera comprende misiones de adiestramiento para incrementar la eficacia de las tripulaciones de vuelo, así como ejercicios y asignaciones especiales tales como evacuación de refugiados y otras que puedan surgir. La segunda incluye ó incluía el, en el argot del transporte aéreo militar denominado, "tráfico del Canal" a Ultramar que tiene lugar a una distinta cota que las empleadas por las rutas comerciales. Algún "tráfico del Canal" -- puede contribuir a una mayor eficacia de la flota militar en tiempo de guerra. El volumen de este tráfico útil es difícil de calcular.

Las misiones de "tráfico del Canal" en número superior a -- las requeridas para mantener la eficacia de la flota militar en tiempo de guerra afectan, no obstante, a dicha eficacia en el caso de que sean "productivas" en objetivo de apoyo a las fuerzas, en gupaz, desplegadas en -- Ultramar. Con un nivel de personal dado (plantilla), existirá siempre un nivel de vuelo, óptimo, en gupaz, asignado y disponible para la flota militar que provea una máxima capacidad de transporte aéreo para tiempo de guerra. La otra incluye el llamado "tráfico del Canal" a Ultramar por encima de la estructura de rutas caminales. Algún "tráfico del Canal" puede

contribuir a la efectividad, para tiempo de guerra, pero su volúmen es difícil de determinar.

Niveles menores de personal de vuelo (plantilla no cubierta) - obligarían a incrementar el tiempo de vuelo y probablemente disminuirían la capacidad de transporte. En general el volar más proveerá más práctica, pero contribuirá a una mayor fatiga de las tripulaciones, incrementará el número de aviones inoperativos y dará por resultado una mayor dispersión en un momento dado de la flota. Todos estos factores pueden degradar la capacidad de transporte aéreo y en consecuencia la de reacción-rápida para una emergencia.

Otro aspecto del coste del transporte aéreo, en tiempo de guerra, es importante. Si el transporte aéreo militar ha sido utilizado para disminuir el volúmen de almacenamiento de piezas de repuesto y permitir el cierre o disminuir la capacidad de depósitos en Ultramar, en tiempos entonces esta clase de apoyo debe claramente continuar en tiempo de guerra. Algún transporte aéreo debe ser sustraído de tareas de tiempo de guerra - para poder continuar este apoyo logístico o debe ser encomendado a medios aéreos civiles. La primera alternativa impone un coste en términos de transporte aéreo que no estará disponible para cubrir necesidades de tiempo de guerra. El coste de la segunda será el en que se incurra para asegurar, con confianza, la disponibilidad en tiempo de guerra de transporte aéreo comercial con un preaviso corto, incluso en las estaciones altas de turismo.

7. TRANSPORTE DENTRO DEL TEATRO DE OPERACIONES.

El apoyo de operaciones de combate después del despliegue inicial es, en muchos aspectos, más difícil de analizar que las cuestiones que conciernen al movimiento entre Teatros o prealmacenamiento. El sistema de transporte dentro del Teatro debe ser diseñado para apoyar las grandemente variables necesidades de unidades terrestres y aéreas envueltas en combate particularmente en situaciones bélicas fluidas, la cantidad y clase de abastecimientos puede, en poco tiempo, cambiar drásticamente y rápidamente; la composición de la demanda y los lugares donde los artículos son necesarios "logreq" cambian frecuentemente. La dinámica de un apoyo logístico -

eficaz para un FEBA activo es bastante conocida y no de explicar.

El reabastecimiento de artículos de armamento convencional y de combustible supone el mayor volúmen de las necesidades de apoyo -- tanto para fuerzas terrestres como para unidades aéreas tácticas. La determinación de la interacción entre la demanda para tales artículos y la acción de combate es extremadamente difícil. El cálculo en el planeamiento operativo del reabastecimiento, la fuerza terrestre (necesidades) está generalmente basado en información procedente de guerras anteriores, -- modificada para reflejar los cambios experimentados tanto por el equipo -- como por el personal y por la experiencia adquirida en maniobras y ejercicios. Existe incertidumbre en la validez de este método. Los factores -- de planeamiento basados en experiencia histórica se duda si reflejan la demanda de abastecimientos o el volúmen que el sistema de apoyo logístico -- fué capaz de suministrar y no el que hubiera sido necesario. La Historia -- rara vez, provee detalles, en relación a una particular situación, que sean suficientes y lo bastante explícitas para un preciso análisis.

Las necesidades de transporte dentro del Teatro deben ser, en principio, deducidas de un análisis de las necesidades totales de las fuerzas de combate y su apoyo de transporte.

Para un presupuesto económico dado, la combinación de transporte aéreo, transporte de superficie, (marítimo, ferrocarril, carretera, tubería), y fuerzas bélicas que permitan la mayor capacidad de combate es la preferida. Un tal análisis es extremadamente difícil, ya que no existe -- acuerdo en como medir la capacidad de combate de las fuerzas terrestres. La determinación de la mejor combinación de fuerzas de combate y su apoyo depende de la particular situación. Un exámen detallado de carreteras -- y ferrocarriles para conocer su capacidad y la disponibilidad de aeropuertos para una amplia variedad de zonas de combate es totalmente necesaria. Una gama de amenazas y estrategias viables tienen que ser consideradas. Mezclando todas estas variables un completo análisis del escenario es de una dificultad máxima, dado el nivel normal de conocimiento de muchas de las variables.

El sistema de transporte dentro del Teatro, afecta y está in -- fluido por el sistema de transporte entre Teatros. Si el análisis es hecho -- por partes, como la mayoría de las veces, es necesario, el sistema entre Teatros preferido puede contener un gran número de buques y poco transporte aéreo. Esto, a su vez, significará un sistema dentro del Teatro que

debe encargarse del apoyo desde los puertos a los lugares de operaciones de combate situados normalmente en el interior. Este sistema elegido sería muy distinto de otro diseñado con aviones capaces de operar en pistas de aterrizaje primitivas cerca o en la misma zona de combate. ¿Cual es mejor? .

El problema sigue siendo el de diseñar un sistema total de -- fuerzas de combate y sistemas de transporte dentro del Teatro y entre -- Teatros que puedan ser rápidamente adaptados para operaciones en una -- gran variedad de posibles circunstancias. Una combinación que sea razonablemente eficiente para todas las probables clases de guerras en una -- gran variedad de lugares geográficos es improbable que pueda lograrse. -- Una mayor investigación tiene que realizarse en practicamente todos los -- aspectos y factores que intervengan en los planteamientos del problema.

8. CONCLUSIONES.

El problema de determinar el volumen de la fuerza para misiones generales subsiste así como el de las fuerzas de transporte aéreo, marítimo y volumen de prealmacenamiento en Ultramar.

El conocer la relación entre la Política de Seguridad Nacional y los distintos instrumentos y herramientas para proseguirla está vedado a la mayoría de los ciudadanos de una Nación.

En resumen, los asuntos clave para las elecciones de los transportes aéreo y marítimo, es su valor para proyectar poder/potencial militar con máxima rapidez a lugares remotos y el precio de los sistemas que suministran una tal capacidad.

El prealmacenamiento es un transporte previo realizado en -- tiempo de gupaz y que incide sobre las flotas tanto de transporte marítimo como y principalmente de transporte aéreo al que alivia de tener que -- trasladar el material de los efectivos de refuerzos.

Las técnicas de análisis de sistemas progresan a gran velocidad, los analistas son cada vez mejores y sus ordenadores pueden resolver casi cualquier problema. La información correcta es la que, por muchas -- causas, se encuentra muchas veces fuera del alcance de los analistas.