EL PODER NAVAL CONTRA EL TALIBÁN Y AL QAEDA AFGANISTÁN - 2001
PARTE III

CARLOS E. CAL Y JUAN A. IMPERIALE

El contraalmirante (R) Carlos Ernesto Cal fue Comandante de la Aviación Naval y se desempeña como profesor en la Escuela de Guerra Naval.
El capitán de navío (R) Juan A. Imperiale es Consejero Adjunto Permanente del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada y Director del Boletín del Centro Naval.
Los antecedentes de ambos autores se publicaron en el Boletín del Centro Naval *Nº 806.*

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL
Número 808
Mayo/agosto de 2004
Recibido: 10.05.2004

En las partes precedentes de este artículo, publicadas en los Boletines Nos 806 y 807, los autores han tratado de resumir desde la óptica naval las acciones de guerra llevadas a cabo en la Operación Enduring Freedom/Libertad Duradera, como prólogo de una conclusión casi obvia para el lector, cual es la vigencia en los albores del siglo XXI de esta milenaria forma de aplicar la fuerza militar, a la que denominamos genéricamente *poder naval*.

No obstante, muchas otras consideraciones pueden hacerse sobre el desarrollo de este conflicto, precedido en sus formas, en los armamentos empleados y en la concepción general de la maniobra por la Operación Tormenta del Desierto (Irak 1991) y la Campaña de los Balcanes, que tuvo su culminación en la Operación Allied Force/Fuerza Aliada (Kosovo 1999) y que tiene su última expresión en la reciente Operación Libertad de Irak (2003).

En efecto, nos encontramos frente a una renovada forma de hacer la guerra que involucra nuevamente —como ha prevalecido a través de la historia— al poder naval, y que nos marca las tendencias que probablemente caracterizarán a los conflictos armados, por lo menos en los comienzos de este siglo XXI, donde jugarán un papel muy importante los instrumentos que introduce la Era de la Información. En los siguientes párrafos se realizarán comentarios y reflexiones especulativas acerca de algunos de los aspectos tratados en las dos partes anteriores, así como sobre otros aspectos que se considera oportuno agregar.

Con relación a la proyección del poder naval a tierra

El siguiente resumen, hecho en base a la valiosa y erudita obra *Tácticas de Flota y del Combate Costero* del capitán de navío (R) Wayne Hughes de la marina de los EE.UU. *(1)*, sirve acabadamente como introducción para este comentario y los que lo siguen.

- Junto al derrumbe de la Unión Soviética se comenzaron a oír profecías acerca del comienzo de una era de paz. Ellas no tuvieron en cuenta que una vez rotos los diques de contención de la bipolaridad americano-soviética, otras naciones, largamente mantenidas en ebullición, se fragmentarían y se generarían nuevos conflictos.
- Concurrentemente, una visión muy difundida en los círculos políticos es que a consecuencia de lo anterior, las operaciones navales cambiarán de manera radical. Sin duda fue cierto en lo que atañe a las misiones y directivas propias de la Guerra Fría, pero en cuanto a la esencia de las operaciones navales sería más correcto decir que han vuelto a los orígenes, es decir, pese a la disparidad de objetivos, hoy las principales operaciones de las marinas más importantes tienen el denominador común de llevarse a cabo en litorales actual o potencialmente hostiles.

(1)
Segunda edición. Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2002.

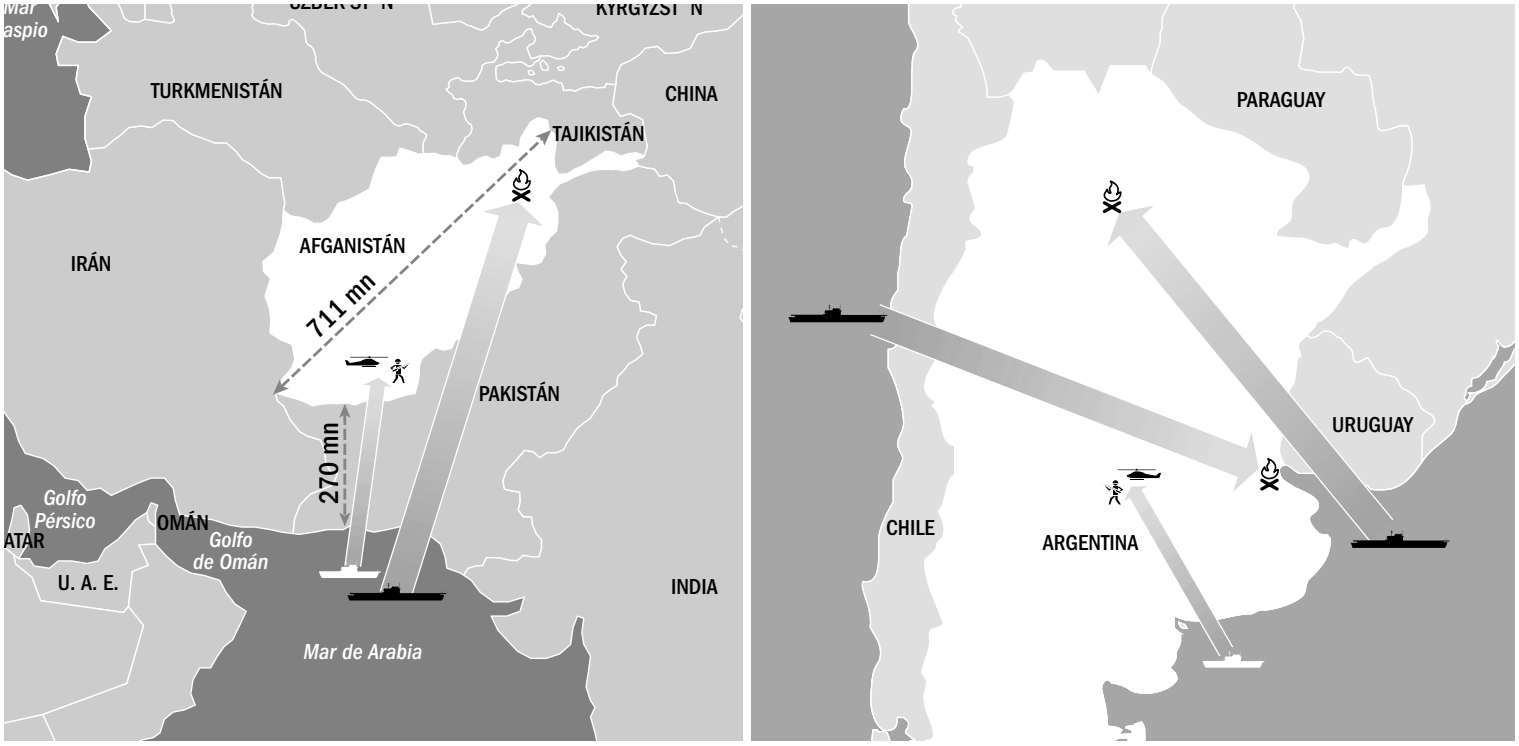
- El vínculo estratégico entre sucesos en tierra y sucesos en el mar ha sido siempre el factor determinante del lugar y la escala de la mayoría de los encuentros navales, y de la misión que guía a cada uno de los contendientes. No puede ser dicho más enfáticamente que, para las fuerzas navales, el propósito de la misión está en tierra,
- La Segunda Guerra Mundial ha agregado importancia a la interacción táctica entre eventos en tierra y eventos en el mar, y tal desarrollo se origina en la aviación. Además, desde esa guerra, las proyecciones anfibias demostraron la creciente interrelación tierra-mar. El crecimiento en varias direcciones de la capacidad que posen las fuerzas terrestres y navales para enfrentarse entre sí amerita y ha recibido cuidadoso estudio. El crecimiento de las interacciones tierra-mar y de la tecnología de los sensores son dos de las grandes tendencias de la táctica.
- Los combates navales modernos producidos con la misión de obtener o conservar el control de aguas costeras fueron empeñamientos conjuntos de fuerzas terrestres, navales y aéreas actuando concertadamente, en los que el misil fue el principal protagonista. Éstos fueron rápidos, furiosos y decisivos, y la tendencia fue que tuvieron lugar de noche e involucraron el empleo de la aviación.
- El poder de combate que puede proyectar una flota es hoy el patrón de medida adecuado para calificar su eficiencia.

Sigue ahora el comentario de los autores. A lo largo de la historia, son dos las opciones que las naciones han elegido para su estrategia naval. Una, la adoptada por las naciones marítimas, ha sido desarrollar fuerzas navales capaces de lograr, mantener y explotar el control del mar. La otra, generalmente elegida por las naciones continentales —así denominadas no sólo por sus características geográficas sino también por su organización política, social y económica, y en algunos casos hasta por su visión del mundo— ha sido negar ese control. La experiencia ha demostrado casi siempre que al ser enfrentadas ambas estrategias ha prevalecido la que privilegió controlar el mar, y una vez logrado, hizo una explotación provechosa de esa situación ventajosa.

No es necesaria mucha discusión para afirmar que, desde el final de la Guerra Fría, el control de los mares del mundo es una capacidad cierta de la marina de los EE.UU., más aún si se agregan a ella las de sus aliados y amigos; esa capacidad fue la base sobre la que se apoyó la coalición formada contra el Talibán y Al Qaeda en Afganistán. Pero a diferencia de lo que podría haber sucedido si esta nación hubiera dependido de sus comunicaciones marítimas y de la explotación económica del mar para desarrollarse y aun para sobrevivir, el control del mar no hubiera resultado suficiente para lograr los objetivos de la coalición. En efecto, Afganistán se encuentra en el interior de Asia, a su manera era entonces autosuficiente, y el enemigo a enfrentar basaba su fortaleza en las características singulares y difíciles de su ubicación y geografía.

Vedada o disminuida como ya se relató, la posibilidad de accionar sobre ese territorio enemigo desde otros vecinos con fuerzas terrestres y aéreas, la alternativa aceptable —y tal vez la única— resultó ser la proyección del poder militar desde el mar a la tierra. Como es sabido, éste ha sido un empleo de las fuerzas navales que se remonta a los tiempos clásicos, y que se ha profundizado y repetido una y otra vez desde comienzos de la última guerra mundial, pero nunca antes se lo había hecho sobre objetivos tan alejados del mar. Sin la capacidad de proyectarse a tierra con misiles lanzados desde unidades de superficie y submarinos, aviación embarcada e infantería de marina, la campaña en Afganistán no hubiera podido realizarse, al menos, con los resultados y costos con que se llevó a cabo.

Se considera conveniente y oportuno destacar en este trabajo que existe en nuestro país cierta forma de pensamiento estratégico condicionado por una visión ideológica del mundo real, según la cual la proyección del poder militar fuera de las fronteras propias, en particular desde el mar, es una capacidad que se corresponde con el de una nación “agresiva” que para lograr sus objetivos, recurra injustificadamente a la violencia o a la amenaza de su empleo, vulnerando el Derecho Internacional, la Carta de las Naciones Unidas



El alcance de la aviación embarcada y de las fuerzas anfibias en Afganistán, y —para poder visualizarlos con mayor fácilidad— su hipotética proyección sobre el territorio argentino.

y el concepto de Guerra Justa. Por lo tanto, en virtud de su potencial para hacer el mal, esa capacidad de proyección del poder militar debiera estar negada a nuestras fuerzas armadas por propia elección.

Confunden así a una concepción estratégica defensiva —como la adoptada por la Argentina— con las operaciones tácticas ofensivas que podrían asegurar una efectiva defensa en profundidad y contribuir a disuadir a potenciales agresores. La realidad es que ambas resultan perfectamente coherentes pues, el propósito último de una guerra, campaña u operación no debería ser el simple rechazo del enemigo y nada más, dado que esta actitud le permitiría hacerse más fuerte para intentar una nueva agresión. Por lo tanto, ni el derecho ni consideraciones de orden moral condenan que, para asegurar el legítimo derecho de la defensa, se recurra a operaciones ofensivas lícitas. Éstas, al mismo tiempo, pueden ayudar a reducir la duración de un conflicto armado y con ello conseguir disminuir los perjuicios y sufrimientos de amigos y enemigos, así como de los terceros que, sin tomar parte, pueden ser también afectados.

Con relación a las operaciones en litorales hostiles

Todo indica que para las marinas de la OTAN, las operaciones navales en litorales hostiles ("Littoral Warfare") han tomado precedencia sobre las realizadas en alta mar ("Blue Water Operations"). Las operaciones en litorales hostiles connotan no sólo hacer la guerra en una región geográfica —en la que la tierra y el agua se interrelacionan estrechamente— sino también llevar a cabo operaciones militares denominadas genéricamente "Operaciones militares distintas a la guerra" (MOOTW). Estas últimas, a su vez, se caracterizan por tener como objetivos políticos evitar un conflicto, promover la paz y apoyar a autoridades civiles legalmente constituidas en conflictos domésticos o en desastres naturales. Pueden comprender tanto elementos de operaciones de combate como de no-combate, en situación de paz, de crisis o de guerra *(2)*.

Las aguas de un litoral hostil pueden incluir tanto las de su plataforma continental —y más afuera— como las de sus costas y su interior, incluidas las de ríos, lagos, etc. El territorio respectivo puede presentar las más variadas características, pero el hecho de que su relación con dichas aguas sea estrecha no significa que necesariamente sea poco extenso y poco profundo hacia el interior, y es probable que partes del mismo se encuentren muy alejadas del mar.

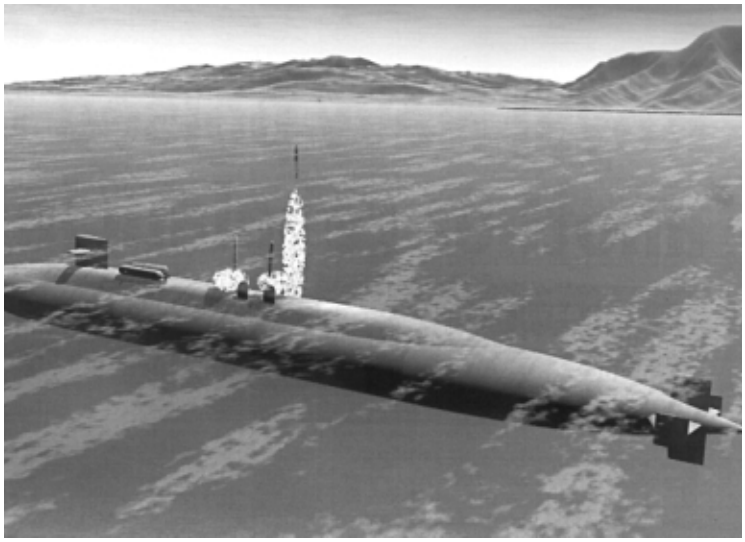
(2)
Algunas "Operaciones militares distintas a la guerra" (MOOTW), tales como las de imposición de la paz, pueden necesitar de combates y tener las mismas características de la guerra. Pero en general, si bien todo conflicto tiene objetivos políticos, las consideraciones de ese orden en estas operaciones se tornan particularmente sensibles debido a la necesidad de prevenir la escalada del conflicto y posibles hostilidades adicionales. Debido a esto, las reglas de empeñamiento suelen ser más estrictas que en situaciones de guerra. Las MOOTW comprenden los siguientes tipos de operaciones, aunque la lista no es excluyente de otras modalidades: Imposición de la Paz. Contrainsurgencia. Contraterrorismo. Exhibición de fuerza, ataques limitados, raids. Mantenimiento de la paz. Evacuación de civiles no combatientes(NEO). Asistencia a naciones. Libertad de navegación. Lucha contra el tráfico de drogas. Asistencia humanitaria. Protección del tráfico marítimo y fluvial.

Las operaciones navales en un litoral hostil implicarán, por lo general, las operaciones de fuerzas terrestres amigas dentro del correspondiente territorio; de otra manera, podría resultar poco aceptable comprometer la seguridad que brinda proyectarse sobre esos litorales directamente desde la alta mar —fuera de las interferencias costeras— mediante ataques aéreos y/o con misiles mar-mar y mar-tierra de largo alcance, y/o a través de operaciones anfibias convencionales. Es muy probable que las operaciones en un litoral hostil abarquen operaciones conjuntas y combinadas cuidadosamente diseñadas y concertadas.

Las operaciones en litorales hostiles están claramente diferenciadas de las de alta mar, pues:

- Sus aguas pueden presentar un conglomerado de tráfico costero enemigo y neutral, embarcaciones pesqueras, oleoductos, pequeñas islas, tráfico aéreo denso, grandes buques mercantes y un intrincado enjambre de emisiones electromagnéticas, que generan en conjunto un ambiente confuso, donde el ataque solapado puede aparecer repentinamente y generalmente sin previo aviso.
- Existen para las fuerzas en oposición posibilidades de ocultación en los accidentes costeros y en el terreno, y para las terrestres, también en el ambiente urbano.
- Se presentan restricciones de tiempo y espacio, y los tiempos de reacción son muy diferentes a los de las operaciones en alta mar; estos últimos pueden estar muy relacionados con los tiempos de las operaciones terrestres, incluso los propios de las realizadas contra fuerzas irregulares y las bandas terroristas.
- A los anteriores, se pueden agregar otros condicionantes geográficos y operativos, y dado que el 75 % de la población mundial se encuentra en áreas próximas al mar, las operaciones en un litoral tienen también fuertes condicionantes políticos, sociales y económicos.

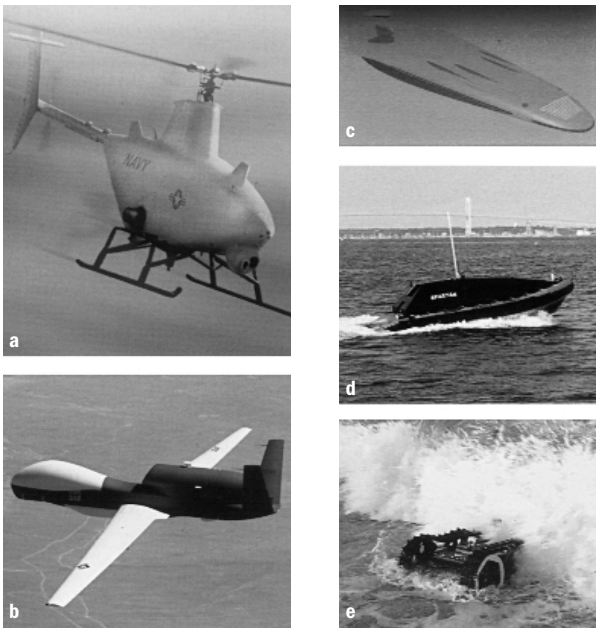
Sea cual fuere el caso, para poder operar en un litoral hostil es necesario contar con un adecuado grado de control del mar, que incluye su superficie, profundidades y espacio aéreo. Si bien es cierto que el éxito de una operación de proyección a través del mar reside en la capacidad de operar en su superficie, no es menos cierto que esa capacidad depende del control del espacio aéreo respectivo pues, a través del mismo, así como desde la alta mar se pueden alcanzar con los medios navales objetivos en la profundidad de un territorio, desde la tierra se pueden alcanzar con los medios allí basados a objetivos en la alta mar.



Visión artística de un submarino de la clase Ohio de la USN. Los mismos tienen la capacidad de lanzar misiles balísticos nucleares Trident y de crucero Tomahawk con explosivos nucleares o convencionales, y serán modificados para además apoyar las operaciones de fuerzas especiales.

Por otra parte, las operaciones en tierra y en las aguas interiores de un litoral hostil requieren de la superioridad aérea y del apoyo aéreo; si no son brindados por fuerzas aéreas amigas basadas en tierra, deberán ser provistos por las fuerzas navales. Asimismo, para que los medios navales de superficie puedan operar en forma efectiva, sostenida y segura en un litoral hostil, puede ser requisito contar con una adecuada superioridad terrestre —aunque sea transitoria y lograda a través de fuerzas insertadas con propósitos y por tiempos acotados, que a continuación podrán ser extraídas— pues resulta difícil imaginar cómo se puede operar en la superficie de aguas interiores y aún costeras —con un nivel de capacidades mayor al de las fuerzas navales especiales— si no se cuenta con un adecuado grado de control de sus orillas, que por otra parte, alternativamente, puede negarse al enemigo en espacios poco extensos y por tiempos limitados, desde las aguas y el aire si se cuenta con los medios adecuados.

De lo hasta aquí expuesto, surge evidente que si bien serán requeridos medios específicos para parte de las operaciones que se realizan en un litoral hostil, los medios navales clásicos para controlar el mar y proyectar el poder naval a tierra son fundamentales para llegar y mantenerse en ese litoral, y además, para llevar a cabo el conjunto de las operaciones navales que se realicen en el mismo.



Vehículos no tripulados de la USN y el USMC, en servicio o desarrollo, especialmente aptos para las operaciones en litorales hostiles. a) Vehículo aéreo 'Fire Scout'. b) Vehículo aéreo 'Global Hawk'. c) Vehículo submarino 'Manta'. d) Vehículo de superficie 'Spartan Scout'. e) Vehículo terrestre 'Crawler'.

Volviendo al hecho de que las marinas de la OTAN estarían dando precedencia a las operaciones en litorales hostiles sobre las realizadas en alta mar, la decisión debería atribuirse en buena medida a los siguientes factores:

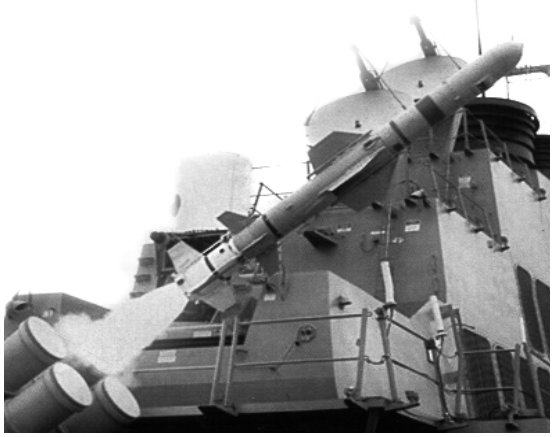
- El final de la Guerra Fría, que hace que para dichas marinas hayan prácticamente desaparecido las amenazas de gran magnitud sobre su ejercicio del control del mar en esas aguas y sobre sus líneas de comunicaciones marítimas transoceánicas, así como la necesidad de defender su territorio de los ataques de submarinos armados con misiles nucleares.
- La consuetudinaria aparición de un "perturbador" —de los cuales cualquier observador informado puede hoy identificar a más de uno— que amenace la paz mundial o regional, o los intereses vitales de una o más naciones, y que la experiencia indica debe ser neutralizado antes de que logre desarrollar su peligroso potencial para alterar el orden establecido.
- La actual situación mundial, que impone cada vez más la intervención de organismos internacionales en operaciones de reconstrucción, mantenimiento y/o imposición de la paz.
- El desarrollo, acelerado y letal, de los llamados "riesgos asimétricos" *(3)* —relacionados muy directamente con el terrorismo internacional y el "narcoterrorismo"— que sugiere que cada vez más será necesario ir a enfrentar las amenazas allí donde se encuentren.

De la situación recién expuesta, es fácil deducir que:

- La necesidad de participar en operaciones de paz, de enfrentar riesgos asimétricos y de neutralizar a un perturbador, no es ni será exclusiva de los miembros de la OTAN. Muchas otras naciones probablemente tienen o tendrán que enfrentarlos, sea con motivo de su propia situación individual sea con motivo de sus compromisos con otras naciones, o bien, a pedido de organizaciones internacionales; por ejemplo, las Naciones Unidas.
- La necesidad de enfrentar las amenazas donde éstas se encuentren hará que la intervención de las fuerzas navales sea dirigida, fundamentalmente, a influir inmediata, directa y decisivamente en la situación en tierra. Esto revaloriza las misiones de carácter expedicionario —es decir, las de las fuerzas militares organizadas para lograr un objetivo específico en un país extranjero *(4)*— y acentúa la importancia de las operaciones de proyección del poder naval sobre dicho ambiente.
- Como consecuencia de lo anterior, se impulsará el desarrollo de los medios navales aptos para las operaciones expedicionarias y de proyección a tierra y, entre éstos, aquéllos de características oceánicas con precedencia sobre los costeros pues, además de poder operar en y desde alta mar, los primeros permiten accionar tanto sobre un litoral situado a gran distancia del propio como sobre uno próximo, mientras que los medios costeros quedan limitados a accionar en el litoral propio o sobre otros relativamente cercanos.
- Las operaciones en las aguas de un litoral hostil agregan, a las amenazas propias de la alta mar, y entre otras, a las siguientes: submarinos costeros, lanchas rápidas armadas con misiles mar-mar, embarcaciones y aeronaves —incluidas las de uso civil—

(3)
Estos incluyen, pero no se limitan, a ataques de fanáticos suicidas; uso de armas QBN proyectadas y empleadas en forma no convencional; ataques informáticos a las líneas de interconexión global; etc.

(4)
Para la USN y el USMC, una fuerza expedicionaria implica además que éstas estén posicionadas donde pueden responder rápidamente cuando sea necesario, y que puedan ser inmediatamente empleadas a su arribo a la zona de operaciones. Ello también implica que esas fuerzas tengan un grado de autosuficiencia orgánico adecuado, de manera que puedan iniciar de inmediato sus operaciones y mantenerlas hasta que otras fuerzas amigas puedan también responder a la situación planteada. Por otra parte, los "Cascos azules" de la Naciones Unidas quedarían abarcados en la definición de fuerzas expedicionarias.



Destructor de la USN lanzando un misil Harpoon Block II con guiado secundario GPS, que aumenta significativamente su capacidad en el ambiente propio de un litoral y que puede utilizarse también sobre objetivos en tierra. Características similares tendrán o ya tienen los misiles SRB Mk3, OTOMAT, Exocet (Block 3) y otros.

cargadas con explosivos, campos minados, baterías costeras de artillería de tubo y misiles tierra-mar, artillería de campaña, armas propias de las unidades de infantería, y hasta las típicas de los arsenales terroristas, que pueden incluir ahora las químicas, biológicas y nucleares.

Como es sabido, los medios navales por excelencia para las operaciones expedicionarias y la proyección del poder a tierra, son: la artillería de las unidades de superficie —a la que ahora se agregan los misiles mar-tierra lanzados desde dichas unidades y desde submarinos—, la aviación embarcada, los buques de asalto anfibio y la infantería de marina.

Con relación a los destructores y las fragatas

Capaces de operar independientemente o integrados a fuerzas de ataque, anfibias, de escolta de convoyes mercantes o militares, etc., estos buques pueden actuar ofensiva o defensivamente contra otras unidades de superficie, submarinos, aeronaves, misiles en vuelo y objetivos terrestres. Además, tienen aptitud para patrullar áreas marítimas y efectuar el registro e inspección de buques y embarcaciones mercantes, de pesca y otros propósitos, por lo que pueden ser empleados para controlar las aguas jurisdiccionales en la paz —con el propósito de preservar los recursos marítimos, contribuir a la seguridad interior y hacer cumplir las leyes nacionales e internacionales— y en tareas de interdicción marítima (MIO y LIO) en los conflictos. A todo ello se puede agregar un sinnúmero de tareas más que, por conocidas, no es necesario mencionar en este momento. Los destructores y las fragatas constituyen así la columna vertebral de las fuerzas navales y sin esos buques resulta difícil concebir cómo una armada lograría satisfacer sus misiones.

No obstante lo recién expuesto, su capacidad para actuar directamente sobre el territorio enemigo estuvo desde siempre limitada al alcance de sus cañones, que por ahora sólo pueden batir objetivos terrestres situados a unas pocas millas más allá de la línea de costa, y ello con proyectiles de relativamente escaso poder destructivo, al comparárselos con los que usaban los acorazados y cruceros de antaño, y las armas aéreas y la artillería de campaña de los ejércitos modernos. Pero esto está cambiando, pues existen ya o se están desarrollando:

- cañones navales que tienen alcances y precisión nunca logradas antes y municiones inteligentes de gran capacidad destructiva (OTO-MELARA 127/52 y MONARC de 155 con más de 40 MN de alcance, 127/62 con munición ERGM y más de 60 MN, y el AGS de 155 mm con 100 MN.);
- misiles crucero de doble propósito —antibuque y ataque a tierra— de mediano alcance con guiado GPS y hasta por fibra óptica, y
- misiles crucero mar-tierra de largo alcance como el Tomahawk y el SCALP francés.

Con los Tomahawk, como se ha visto en la primera parte de este trabajo, los destructores y las fragatas pueden hoy alcanzar objetivos en la profundidad del territorio enemigo. Cierto es que sus costos son elevados y por ahora no pueden ser repuestos en la mar, y en consecuencia son reservados para situaciones especiales, pero las principales marinas tienen en estudio y en desarrollo misiles más baratos y probablemente más fáciles de instalar en sus lanzadores, y así se podrán usar en cantidades mayores, aumentando sustancialmente el poder de fuego desde la superficie.

Por otra parte, como se dijo en el comentario sobre las operaciones en litorales hostiles, se revalorizan las de carácter expedicionario y con ellas se acentúa la importancia de la proyección del poder naval a tierra. Con relación a las mismas, se advierte que los destructores y las fragatas —y aquí se hace referencia a buques de 3.000 o más toneladas

de desplazamiento; cuanto mayor mejor— tomarán precedencia sobre las unidades de superficie de otros tipos que son de menor tamaño, porque entre otras razones:

- Tienen características de buque oceánico, que les permite accionar en y desde alta mar, y tanto sobre un litoral situado a gran distancia del propio como sobre uno próximo, mientras que los medios costeros carecen del conjunto de esas capacidades.
- Tienen las dimensiones adecuadas para aceptar —además de los sensores y armas y los helicópteros que son habituales en un destructor o una fragata modernos— la instalación de: a) Los nuevos cañones en desarrollo, de misiles crucero mar-tierra y de los sistemas necesarios para enfrentar el conjunto de las amenazas que se pueden presentar durante las operaciones en un litoral hostil, así como los específicos que requiere para satisfacer su misión en ese ambiente *(5)*; y b) si superan las 5.000 toneladas, sistemas antiaéreos y antimisiles balísticos o de crucero, de características y alcance suficientes para proteger de esas amenazas, tanto a las fuerzas navales como a las establecidas en tierra, así como al territorio nacional y el de países amigos, a cuyos sistemas de defensa aérea pueden integrase de ser necesario *(6)*.
- Tienen el espacio adecuado para transportar equipos de fuerzas especiales y su material y medios de desembarque.
- Ofrecen en virtud de su tamaño mayor, resistencia al castigo de las armas enemigas y la posibilidad de incrementarla aún más mediante la redundancia de componentes vitales *(7)* y la instalación de blindajes en áreas del buque que revistan esa condición.
- Los destructores y las fragatas son aptos para casi todas las misiones navales que se puedan concebir para las unidades de superficie en la paz y en los conflictos, mientras que los buques costeros tienden a ser muy especializados y además suelen diferenciarse entre los que se emplean en una y otra situación. De ello es fácil deducir que para muchos países resultará más racional emplear los siempre escasos recursos económicos disponibles en buques polivalentes, como son los destructores y las fragatas, antes que en unidades especializadas en una clase de operaciones de combate en particular o en buques que carecen de aptitud combativa y sólo son aptos para tareas propias de tiempo de paz.

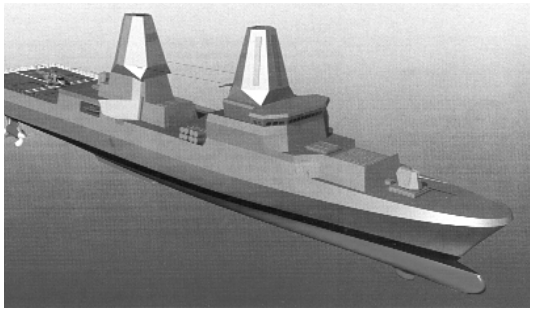
De todo lo expuesto sobre los destructores y fragatas, surge que estos buques, que ya se han convertido en nuevos medios navales para proyectar el poder en la profundidad del territorio enemigo, incrementarán aún más su importancia en el futuro mediante su empleo más amplio y eficaz en un litoral hostil. Pero antes de finalizar con este comentario, los autores destacan que, en su opinión, sería más conveniente para la Argentina incorporar destructores y fragatas polivalentes a su flota, antes que a otras unidades de superficie que sólo son aptas para las tareas propias de tiempo de paz. Fundamentan su opinión en las siguientes realidades: a) Dada su situación geográfica excéntrica y la extensión y características del Atlántico Sur, necesita de buques con capacidad oceánica, aun dentro de su Zona Económica Exclusiva; y b) presenta una crónica insuficiencia de recursos económicos destinados a la defensa nacional, la seguridad interior, el cumplimiento de las leyes en mar y la protección de los recursos marítimos, y para peor, esos escasos recursos se distribuyen entre dos fuerzas que superponen parte de sus misiones y que dependen de distintos ministerios.

Con respecto a la última de esas realidades, se debe tener en cuenta que existe una estrecha relación entre la Disuasión y la Presencia en el Mar, donde la última es fundamental para el éxito de la primera. Ambas requieren de la Armada fuerzas navales adiestradas, conocimiento del teatro de operaciones más probable, información sobre eventuales enemigos y efectiva acción psicológica sobre ellos. Es así que resulta inevitable que esas fuerzas se hagan con frecuencia a la mar y que, en el desarrollo de sus ejercitaciones y operaciones de rutina, busquen objetos en la superficie del mar, bajo ésta y en el aire. Como todos los objetos encontrados serán investigados, resultará que los buques de la Armada, independientemente de la misión que estén cumpliendo, realizarán igualmente las tareas que constituyen la parte más compleja y costosa de las funciones de dar protección a la pesca y otros recursos del mar, aplicar las leyes y dar apoyo a la seguridad interior.

(5)
Esos sistemas pueden o mejor dicho deberían incluir, entre otros: sensores optrónicos e infrarrojos; medios para la detección y neutralización de minas (por ejemplo, del tipo de vehículo no tripulado guiado desde a bordo); misiles guiados mar-tierra de largo, mediano y corto alcance; cañones de gran volumen de fuego aptos contra embarcaciones de pequeño tamaño y gran velocidad; y hasta vehículos aéreos no tripulados para tareas de vigilancia y reconocimiento sobre tierra. En cuanto a los helicópteros embarcados, éstos, de manera análoga, deberían agregar a sus sensores y armas habituales los necesarios para operar en el ambiente propio de un litoral hostil.

(6)
Como sucedió inmediatamente después del ataque del 11 de septiembre y al iniciarse la operación Noble Eagle. Por otra parte se debe agregar que en tiempo de paz, y ante una emergencia, los sistemas de comando y control para la defensa aérea de estas unidades de superficie permitirían integrarlas al sistema de control del tránsito aéreo civil, para complementarlo si ha sido saturado o degradado, o suplantarlo si ha sido dislocado.

(7)
Por ejemplo, Blohm and Voss tiene proyectos de destructores que en el tercio proel llevan una unidad retractable, que actúa a la vez como timón y propulsor, y provee un medio de gobierno de reserva y la necesaria potencia para desarrollar más de 10 nudos en caso de fallas del sistema de propulsión principal; esa unidad también es usada para ayudar a la maniobra en aguas restringidas. Un sistema similar tienen instalado las fragatas de la clase Oliver Hazard Perry y el portaaviones Príncipe de Asturias.



Dibujo del proyecto del destructor multipropósitos MEKO "X". 7.000 toneladas; 128 células para lanzamiento vertical de misiles antiaéreos, antimisiles balístico y de crucero, antisuperficie, antisumarinos y mar-tierra; dos cañones de mediano calibre; etc.

Lanzamiento de un misil superficie-aire SM-2 desde una fragata española de la nueva clase F-100.

Siguiendo con la opinión en trato —que está directamente relacionada con la necesidad de emplear en forma racional los recursos económicos disponibles para la defensa y el control de las áreas marítimas de interés nacional en la paz y en las guerras— la misma, por supuesto, no implica sugerir que los buques de combate con que se dote la Nación sean sólo del tipo fragata y mayores. Por razones que por conocidas no serán detalladas aquí, son también necesarias las corbetas e inclusive los patrulleros de alta mar —de los que se dice, serán construidos próximamente para la Armada—, así como las otras unidades de distintos tipo específicas para las diferentes operaciones navales.

Con relación a los submarinos

Desde su aparición como un medio de combate letal en la Primera Guerra Mundial, estas naves han tenido como función principal localizar y atacar buques, incluidos otros submarinos. Con el desarrollo de la propulsión y las armas nucleares, así como de los misiles balísticos, los submarinos diseñados para atacar con esas armas y vectores pasaron a ser un medio vital —sin duda el más importante— de las fuerzas nucleares estratégicas de los EE.UU., Gran Bretaña, Francia y la ex URSS; afortunadamente, sus capacidades de destrucción son tales que la guerra para la que estaban destinados nunca se produjo, pues contribuyeron decisivamente a la mutua disuasión de las partes en conflicto.

Así, por más de 90 años los submarinos fueron destinados principalmente a la misión de negar el mar al enemigo y, cuando para ese efecto estaban especialmente construidos, a lanzar probables ataques nucleares devastadores en una guerra inaudita. Eventualmente, en ese tiempo también fueron usados para otras tareas, incluyendo éstas el rescate de pilotos en aguas enemigas y funciones de piquete radar. En cuanto a su empleo para la proyección del poder a tierra o en misiones relacionadas directa e inmediatamente con lo que sucedía en ese ambiente —como ser reconocimientos o la infiltración de fuerzas especiales—, su participación e importancia fueron casi siempre secundarias, salvo casos muy específicos; ello por dos razones fundamentales: la necesidad de mantener su discreción y la dificultad de equiparlos (a los de propulsión convencional) con los sensores y las armas adecuadas para vigilar, reconocer y atacar objetivos en tierra.

Por otra parte, y hasta hace unas tres décadas, sólo excepcionalmente los submarinos operaron integrados a una fuerza de tareas de superficie, pero desde entonces, y aprovechando las incomparables capacidades cinemáticas y la autonomía de los submarinos nucleares, la USN ha estado integrando esos buques en sus grupos de batalla de portaaviones, tanto con propósitos defensivos, especialmente como medio antisubmarino, como ofensivos en tareas antisuperficie. Concurrentemente, con la incorporación, a más tardar a mediados de los años de 1980, de los misiles crucero mar-tierra de largo alcance equipados con cabezas de explosivos convencionales, los submarinos han adquirido, y en un nivel realmente importante, la capacidad de proyectar el poder naval a tierra en el marco de la guerra no nuclear. Esta nueva capacidad permite lanzar esos ataques: a) con mayor probabilidad de lograr sorpresa táctica que cualquier otro medio naval, y/o b) cuando las unidades de superficie y aéreas no pueden alcanzar posiciones relativas favorables debido a la oposición enemiga o porque resulta poco aceptable arriesgarlas, o bien, c) para reforzar el volumen de fuego de las unidades de superficie.

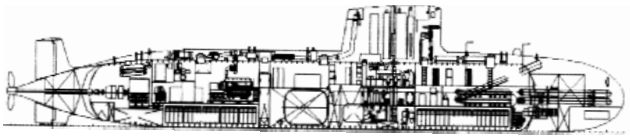
Como se ha dicho en la primera parte de este trabajo, en la Operación Enduring Freedom los submarinos estuvieron entre los medios que inicialmente lanzaron ataques sobre Afganistán y de los primeros 100 misiles Tomahawk usados, un tercio partió en estos buques.

Pero esta nueva forma de operar integrados a una fuerza naval de superficie y de lanzar ataques a tierra no será más privativa de los submarinos nucleares. En efecto, sin aban-

donar por ello su empleo como medio efectivo para negar el mar al enemigo, distintas naciones han decidido equiparse con submarinos con propulsión Diesel o AIP (Propulsión Independiente del Aire), aptos para las operaciones mencionadas al comenzar este párrafo y, además, en las que son propias de su presencia en un litoral hostil. España, por ejemplo, requeriría las siguientes capacidades de sus futuros submarinos S-80:

- Guerra submarina convencional con torpedos y misiles antibuque, con prioridad contra buques de guerra.
- Protección de una fuerza naval. Su participación será integrada mediante sus comunicaciones por satélite, red Link, sistema de mando y control, y sensores y armas de largo alcance, contribuyendo especialmente a la defensa antisuperficie y antisubmarina de la fuerza.
- Ataques selectivos a tierra con misiles crucero de gran alcance.
- Operaciones especiales: infiltración de fuerzas especiales; evacuación de no combatientes y búsqueda y rescate en ambientes hostiles.
- Minado ofensivo y detección de minas para su autodefensa.
- Apoyo de fuerzas desembarcadas en operaciones *(8)* donde no se quiera arriesgar a unidades de superficie propias por presencia de sistemas de defensa de costa, baterías costeras o aviación de ataque.
- Vigilancia, reconocimiento y alerta con sistemas acústicos, visuales, optrónicos y electrónicos, con vistas a actuar tanto en la protección de una fuerza naval o desembarcada, como en apoyo de otras fuerzas, así como en operaciones especiales para obtener inteligencia y en las que se realizan en aguas jurisdiccionales y están destinadas a contribuir a la seguridad interior, el cumplimiento de las leyes en mar y la protección de los recursos marítimos *(9)*.

(8)
Probablemente mediante un sistema como el TRITON, que proporciona cierta capacidad de fuego contra blindados y construcciones, además de servir como arma de defensa contra helicópteros y aviones de exploración marítima.



Submarino español S-80.

De lo expuesto surge que los submarinos no nucleares ampliarán su protagonismo, mediante su integración a las fuerzas de superficie, su capacidad de lanzar misiles de ataque a tierra desde posiciones distantes del campo de batalla, su participación en las operaciones en aguas hostiles, y hasta con su empleo para el control de las aguas jurisdiccionales. Todo ello sin dejar de constituir el letal enemigo de otros buques, que ha hecho de ellos una amenaza temible.

(9)
En estas operaciones se espera que el submarino, que en su patrulla ha localizado por medios pasivos a los presuntos infractores o delincuentes, sin ser él a su vez detectado, dé la alerta a los medios que harán la interceptación, para que ésta se produzca con el menor aviso posible para sus objetivos, y tengan una menor probabilidad de éxito en tratar de evitar o perjudicar la acción de las fuerzas legales.

Con relación a los portaaviones y su aviación embarcada

El empleo de los portaaviones en las operaciones Noble Eagle y Enduring Freedom puso en evidencia la gran flexibilidad y movilidad estratégica que otorgan dichos buques a un país, a una alianza o a una coalición, como fue este caso. En efecto:

- Producidos los ataques del 11 de septiembre, en el plazo de horas los portaaviones aportaron su capacidad de defensa aérea al territorio continental de los EE.UU.
- Las fuerzas navales con su aviación embarcada se hicieron presentes en el teatro de operaciones rápidamente, en calidad y cantidad, listas a combatir, al menos una semana antes que la aviación táctica basada en tierra, sin necesidad de permisos de sobrevuelo para su despliegue ni de la utilización o disponibilidad de bases adelantadas para sustentar sus operaciones, evitando implicar a terceros en el conflicto o bien violando su soberanía.
- Las fuerzas navales pudieron participar decisivamente en operaciones sobre un país mediterráneo, alejado a más de 300 millas de costa alguna y rodeado de naciones que no querían involucrarse en el conflicto, y cuya intervención no era deseada por la coalición; sólo fue requerido el permiso de su vuelo dentro de corredores de ataque sobre Paquistán, lo mismo que sucedió con la aviación basada en tierra.
- Los aviones embarcados aportaron el 75 % de las salidas de caza y ataque hechas, porque los aviones tácticos con base en tierra no pudieron ser desplegados en la cantidad y posiciones requeridas.
- La acción de las aeronaves embarcadas para lograr la superioridad aérea y escoltar a los aviones de ataque táctico basados en tierra y los de bombardeo estratégico fa-

cilitó los ataques aéreos y, con ello, el rápido desequilibrio de la situación a favor de la coalición, que fue aprovechado por las fuerzas terrestres de la Alianza del Norte y las fuerzas especiales de la coalición que las apoyaban.

Así, los portaaviones y su aviación embarcada jugaron en Afganistán un papel vital. Esto viene sucediendo desde la Segunda Guerra Mundial con las operaciones aéreas navales, que tienen un lugar cada vez más destacado entre las que realizan las armadas oceánicas (ver cuadro 12), tanto para lograr y asegurar el control de áreas marítimas y proyectar el poder a tierra en sus operaciones específicas, como para apoyar y reforzar las siguientes clases de operaciones:

- Operaciones Conjuntas, en particular las "operaciones aéreas tácticas" que realizan la aviación de ejércitos y fuerzas aéreas en una campaña terrestre.
- Operaciones Específicas de "defensa aérea" y "ofensiva contra aérea" que realizan las fuerzas aéreas, para proteger su territorio nacional o lograr la superioridad aérea en un teatro de operaciones.
- Operaciones Específicas de "ofensiva aérea estratégica" e "interdicción aérea estratégica" que realizan las fuerzas aéreas.

Esta realidad no hace más que sumar trascendencia a las funciones de las fuerzas navales que poseen portaaviones y ratifica los válidos conceptos clásicos sobre la importancia del control del mar. Cabe destacar que a juicio de los autores del presente trabajo, una "marina oceánica" —que es lo que nuestro *Libro Blanco de la Defensa* establece debe ser la Armada Argentina *(10)*— es aquella que no sólo es capaz de operar con el núcleo de sus fuerzas lejos del territorio propio y desvinculada de la logística con base en tierra por plazos relativamente largos, sino que también es capaz de disponer del suficiente poder combativo para enfrentar de manera casi simultánea todos los tipos de amenazas que se oponen a una fuerza en el mar y, además, llevar a cabo las operaciones necesarias para lograr el control de un área marítima y realizar desde allí la proyección del poder embarcado.

(10)
Referencia: Libro Blanco de la Defensa Nacional - 1999 - República Argentina, *Parte VI, Cap. 15, Págs. 15-140*

Aunque la condición de "disponer del suficiente poder combativo" puede ser tomada como una verdad de Perogrullo, hay quienes consideran que es suficiente contar con buques de gran autonomía y adecuado sostén logístico móvil, para calificar a una marina como "oceánica". Dijo Alfred Thayer Mahan, y no se advierte necesario ampliar su concepto: *"La fuerza no existe para la movilidad sino la movilidad para la fuerza. Es inútil llegar primero a menos que, cuando a su vez arribe el enemigo, se tengan además más hombres, la mayor fuerza"*. Los autores están convencidos que en los tiempos que corren —como ya ha quedado demostrado hace mucho— para ser calificada como "oceánica" una marina requiere contar también con aviación embarcada y medios anfibios.

Cuadro 12
SALIDAS DE CAZA Y ATAQUE DE LA AVIACIÓN EMBARCADA EN TRES CONFLICTOS RECIENTES

Guerra del Golfo – 1991	10.610; equivalentes al 23,0 % del total (46.117)
Guerra de Kosovo – 1999	3.150; equivalentes al 30,0 % del total (10.484)
Guerra de Afganistán – 2001 (Sólo USN y USMC)	4.900; equivalentes al 74,8 % del total (6.646)
Guerra de Afganistán – 7/10/2001 a 21/6/2002. (Sólo USN y USMC)	12.000; equivalentes al 75,0 % del total (16.000)

Con relación a los reabastecimientos de combustible en vuelo

Cierto es que sin el permiso de Paquistán para el sobrevuelo de su espacio aéreo y el empleo de bases por motivos de logística y humanitarios, la operación en Afganistán podría no haberse realizado, al menos, sin tener que violar la soberanía de terceras naciones —y eventualmente tener que enfrentar su oposición armada— ni en la forma y con los efectos que se llevó a cabo; esto se aplica tanto a la aviación embarcada como a la basada en tierra.

También es cierto que la profundidad del territorio afgano no hubiera podido ser alcanzada

por los aviones embarcados, de no mediar el masivo reabastecimiento en vuelo brindado por los aviones cisterna basados en tierra (Bahrain, Qatar, Emiratos Árabes Unidos y Omán) porque los aviones que se destinan a esa tarea a bordo de los portaaviones sólo pueden ser una fracción del total de aeronaves que esos buques embarcan y la cantidad de combustible que puede transferir cada una de esas aeronaves es relativamente pequeña.

No obstante, para obtener enseñanzas útiles para otras operaciones, al analizar las dos limitaciones que se acaban de enunciar, se deberían tener en cuenta las siguientes realidades, en particular, cuando se trata de accionar desde la alta mar sobre áreas terrestres situadas hasta unas 300 MN de la costa:

- La aviación basada en tierra queda aferrada a ella por limitaciones inherentes a la naturaleza de sus medios, el derecho internacional y las decisiones de terceras naciones. Esto es particularmente notorio en el caso de los aviones de caza y ataque —cuyos radios de acción, por lo general, no superan las 500/600 MN— pero afecta en mucha menor medida a los bombarderos estratégicos, que tienen alcances transoceánicos.
- En cambio, los portaaviones pueden desplazarse sobre el 71 % de la superficie del planeta y aproximarse así a sus objetivos, sin requerir permiso de ninguna nación, para que sus aviones operen dentro de sus radios de acción, y mantenerse en posiciones favorables por largos períodos de tiempo maniobrando, si es necesario, para conservarse fuera del alcance del enemigo y/o responder a sus ataques. Los radios de acción de los aviones embarcados actuales —sin necesidad de reabastecerlos— ponen a su alcance desde el mar aquellas áreas donde hoy se concentran el conjunto de la población, los medios de producción y las fuerzas militares mundiales.
- Los portaaviones brindan un apoyo mucho más amplio a las aeronaves que los aviones cisterna, pues éstos sólo son capaces (durante la ejecución de su función específica) de abastecer de combustible a otras aeronaves, mientras que dichos buques constituyen verdaderas bases aéreas, donde las mismas y sus tripulaciones son no sólo abastecidas de todos sus pertrechos, reparadas, atendidas y sostenidas en línea de vuelo, sino que se las apoya con funciones de comando, control, comunicaciones, inteligencia, informática, etc.
- Puede demostrarse que para atacar con aviones tácticos objetivos situados a unas 1.500 MN de sus bases (a vuelo de pájaro la distancia entre Buenos Aires y el Cabo de Hornos), con frecuencia y magnitud iguales a las que podría lanzar en 24 horas un portaaviones imaginario de unas 25.000 toneladas con un grupo aéreo embarcado de 20 aviones de caza y ataque, la aviación basada en tierra necesitaría entre 40 y 60 (o más) aviones de caza y ataque equivalentes a los de dicho buque, y entre 10 y 15 (o más) aviones cisterna. También se puede demostrar que:
  - Con el costo del combustible consumido por los aviones de combate y cisterna terrestres podría pagarse el combustible necesario para que ese portaaviones navegue más de 10 días y su grupo aeronaval embarcado desarrolle en ese tiempo sus vuelos antisubmarinos, de exploración antisuperficie, vigilancia del espacio aéreo, y más de 150 salidas de ataque y defensa aérea, de las cuales puede realizar más de 60 en un sólo día.
  - El costo de adquirir los aviones cisterna nuevos a su fabricante superaría ampliamente el de construir el portaaviones imaginario a que se hace referencia.

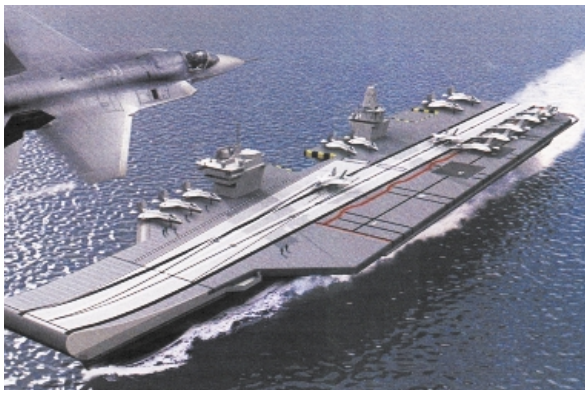
La fuerza aérea de Australia recibirá cinco aviones cisterna A-330-200 MRTT, por los que pagaría 1.500 millones de US dólares.

Con relación a los bombarderos estratégicos

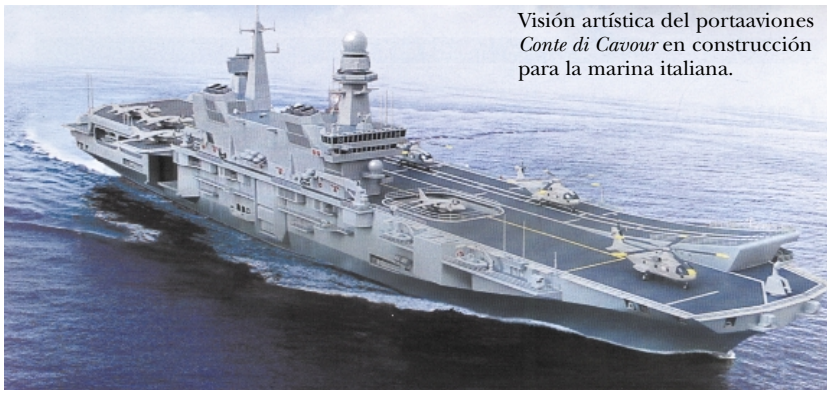
Es asimismo cierto que, a pesar de haber realizado sólo 701 (10,7 %) de las 6.546 salidas de ataque hechas, los bombarderos estratégicos de la USAF lanzaron 11.640 bom-

bas, el 66,90 % del total de 17.400 lanzadas por todos los aviones sobre Afganistán, y sólo requirieron del permiso del Reino Unido para utilizar su base de Diego García y el de Paquistán para el uso de corredores aéreos sobre su territorio; en este último caso lo mismo que sucedió con los demás aviones atacantes. Para poner en adecuada perspectiva este medio aéreo, se hace notar que sólo los EE.UU. pueden sostener una fuerza de bombarderos estratégicos y operarlos en las condiciones en que lo hace. Sus costos son prohibitivos para cualquier otro país. Como referencia, un solo B-2 Spirit cuesta más de 1.000 millones de dólares, lo que prácticamente equivale, por ejemplo, a:

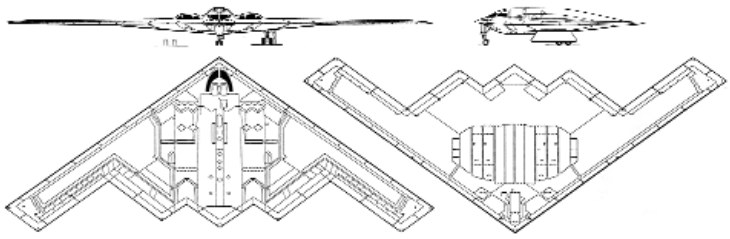
- El costo de adquisición estimado de veinte de los nuevos aviones de caza y ataque Joint Strike Fighter (en adelante JSF), que serán incorporados en su versión de despegue corto y aterrizaje vertical (STOVL) por varias fuerzas aéreas y marinas, además de las de los EE.UU. El JSF es un avión furtivo con muy bajas firmas radar e infrarroja. Es supersónico, y su maniobrabilidad, letalidad y capacidad de supervivencia en combate serán superiores a los AF-18 navales y los F-16 de la USAF que combatieron en Afganistán; además, su mantenimiento será más sencillo; o
- casi el 40 % de lo que costarán (aproximadamente 2.500 millones de dólares) cada uno de los nuevos portaaviones de las marinas británica y francesa, que serán capaces de operar con más de 40 aviones de caza y ataque JSF y Rafale respectivamente, o
- casi el 70 % de los 1.500 millones de dólares que pagará la India a Rusia, por el portaaviones *Gorshkov* —ese monto inluye su remodelación— más 16 aviones supersónicos MiG 29K y UB de despegue corto y anavizaje asistido con cables de frenado (STOBAR), y 8 helicópteros antisubmarinos y de alerta aérea temprana, o bien,
- 30 % más de lo que costará el nuevo portaaviones de la marina italiana (presupuestado en el orden de 750 millones de dólares), que podrá operar con más de una veintena de aeronaves, incluidos los JSF y que, además, podrá al mismo tiempo actuar como buque de comando y control de fuerzas conjuntas y transportar un equipo de desembarco de más de 300 hombres. Alternativamente, podrá transportar un centenar de vehículos, incluidos tanques de 60 toneladas; o también
- Aproximadamente el costo de construir dos unidades como el nuevo “Buque de Proyección Estratégica” de la Armada de España (presupuestado en el orden de los 450 millones de dólares) que, cuando se lo utilice como portaaviones auxiliar en lugar de buque de asalto anfibio, podrá operar con más de una docena de los aviones JSF, o asimismo
- dos veces lo que costaría construir en la Argentina el portaaviones imaginario a que se ha hecho referencia en el comentario sobre los reabastecimientos de combustible en vuelo.



Una visión artística del futuro portaaviones de la Royal Navy, sobrevolado por un Joint Strike Fighter.



Visión artística del portaaviones *Conte di Cavour* en construcción para la marina italiana.



Bombardero estratégico de la USAF B2-B Spirit.

Puesto de otra forma, con lo que costaron a los EE.UU. una de sus escuadrillas de bombarderos estratégicos B-2 (8 aviones) y los aviones cisterna necesarios para darles más de 3.500 MN de radio de acción —del orden de los 9.000 a 10.000 millones de dólares— sería posible adquirir el núcleo de una flota poderosa, aun para los parámetros de las mayores potencias marítimas (ver cuadro Nº 13). No se pretende con la observación que sigue opinar sobre las decisiones de otras naciones, menos aún cuando los B-2 fueron adquiridos para atender las necesidades de la disuación nuclear, pero se destaca que:

- En el plazo de 24 horas, los treinta aviones de caza y ataque JSF embarcados en esa fuerza naval imaginaria podrían proyectar en un litoral alejado a más de 3.500 MN del propio, igual cantidad de toneladas de armas aéreas que ocho B2-B (unas 150 toneladas).
- La cantidad de explosivos proyectados por los aviones embarcados puede ser sustancialmente incrementada por los misiles mar-tierra y los cañones de las unidades de superficie y submarinas. Se deben contabilizar también, las armas aire-tierra que pueden proyectar los helicópteros embarcados.
- A lo anterior, se puede agregar que la fuerza de desembarco ——si se la lleva a tierra— puede capturar o neutralizar a los objetivos que se atacan desde el aire y el mar, y además puede batirlos con sus propias aeronaves de ataque (que también se pueden usar desde a bordo) y su artillería, incluida la de sus blindados.
- Las unidades de superficie, además de su propia defensa aérea, pueden contribuir activamente a la defensa aérea de las fuerzas amigas en tierra y, de ser necesario o conveniente, a costa de sus misones de ataque, los JSF pueden ser empleados también para la defensa contraaérea de las fuerzas propias y/o disputar y mantener la superioridad aérea, misiones para las cuales los B-2 no son aptos.
- A todo lo anterior, se suman por otra parte las multiples tareas —tanto en la paz como en la guerra y en situaciones de crisis— que pueden realizar los submarinos y las unidades de superficie y sus aeronaves embarcadas, tareas que en casi su totalidad no pueden ser realizadas por los bombarderos estratégicos por falta de aptitud.

Tiradores de elite de la infantería de marina española, a bordo de la fragata *Navarra*, proporcionan apoyo de fuego durante el abordaje del mercante norcoreano *So-San* que transportaba misiles Scud (2001).

Cuadro 13

MEDIOS NAVALES QUE SE PODRÍAN ADQUIRIR AL COSTO DE UNA ESCUADRILLA DE BOMBARDEROS ESTRATÉGICOS B-2 Y SUS AVIONES CISTERNA

Tipo de unidad	Cantidades
Portaaviones con capacidad C2 para una fuerza conjunta (30.000 toneladas)	1
Buque de asalto anfibio con dique y hangar y cubierta de vuelos para JSF, y capacidad C2 para una fuerza conjunta (27.000 toneladas)	2
Destructores de defensa aérea	3
Fragatas multipropósito (*)	6
Submarinos oceánicos	3
Buques para la guerra de minas (*)	4
Buques de sostén logístico (*)	6
Aviones de caza y ataque JSF (**)	30
Aeronaves embarcadas de EAW y C2	4
Helicópteros multipropósito (antisubmarinos y antisuperficie, SAR, antiminado, etc.) (*)	18
Helicópteros de transporte, exploración y ataque, y propósitos generales (*)	18
Medios de combate y otros materiales para una fuerza de desembarco de 2.000 hombres	-

Notas: (*) Pueden ser usadas/os y modernizados/as; con 15 o más años de vida útil remanente.
(**) El costo de adquisición de los aviones de caza y ataque podría ser reducido a la mitad (del orden de 750 millones de US$), si en lugar de los JSF se adquiere un número igual de aviones Harrier II del USMC –que serán reemplazados por los JSF– y se los equipa como los de las marinas española e italiana.

En conclusión, con el actual estado de la tecnología, para cualquier otra nación que no sean los EE.UU. y aunque dispusiera de los recursos económicos necesarios, será una inversión con mejor relación costo/efectividad desarrollar sus fuerzas navales antes que una fuerza de bombarderos estratégicos.

Más con relación a la aviación basada en tierra y la embarcada

Según un artículo recientemente aparecido en una de las revistas mejor informadas y más influyentes en defensa internacional *(11)*, los planes de la USAF publicados en 1999 no hacían referencia a ninguna inversión importante en nuevos bombarderos estratégicos an-

(11)
"Back to the bomber", por Bill Sweetman, en Jane's International Defense Review, *Junio de 2004.*

tes de los años 2025 al 2030, probablemente como resultado de un informe encargado por el Congreso de los EE.UU. y publicado en 1998, que concluía que en la actual situación no eran necesarios nuevos bombarderos. Pero eso sucedió antes del 11 de septiembre de 2001 y de los conflictos de Afganistán e Irak. Negado en ambos conflictos —mediante presiones políticas y amenazas de los terroristas— su acceso a bases más próximas a los teatros de operaciones, la USAF ha reconocido que sus aviones tácticos —en los cuales ha invertido más del 90 % de los recursos destinados a adquisiciones de aeronaves— pueden resultar ser mucho menos efectivos si se les negara el uso de unas pocas bases, lo que podría suceder tanto por acción de la política y la diplomacia como de la fuerza militar.

Siempre según ese artículo, los aviones tácticos basados en tierra debieron volar en dichos conflictos largas misiones, hechas factibles sólo por el reabastecimiento de combustible en vuelo, pero ese proceso fue muy complejo, extremadamente exigente para las tripulaciones e ineficiente (por ejemplo, la unidad de combustible que fue pagada un dólar al ser cargada en tierra, habría costado en promedio US$ 17,50 al momento de ser entregada por un avión cisterna). Por su parte, los bombarderos estratégicos demostraron su capacidad para realizar ataques eficaces sobre objetivos ubicados a grandes distancias. Por lo tanto, la USAF ha acelerado el estudio de distintas alternativas para un nuevo bombardero estratégico; las opciones incluyen dos bombarderos supersónicos (del orden de 2 Mach) *(12)*, uno de más de 10.000 kilómetros de alcance y otro, por su menor alcance, llamado "Bombardero regional"; una tercera opción sería un avión subsónico, que alternativamente podría ser configurado también como transporte y avión cisterna, y que por ahora se denomina "Aeronave arsenal".

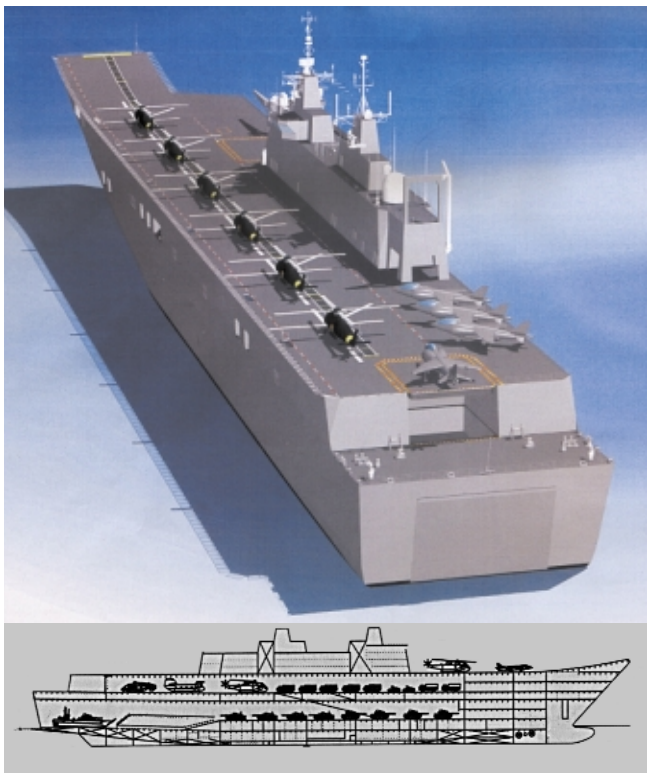
(12)
La capacidad del vuelo supersónico es requerida en estos aviones para poder incrementar el número de salidas, antes que para poder aumentar su supervivencia en combate, a la cual por supuesto ayuda.

Hasta aquí, el artículo de referencia; a continuación, los comentarios de los autores del presente sobre el contenido de dicho artículo, que asumen como confiable. Se aprecia que la necesidad y conveniencia de la USAF de otorgar precedencia hasta ahora a su aviación táctica sobre la estratégica, estaba fundada en: a) la disminución del riesgo de una guerra nuclear al desaparecer su adversario de la Guerra Fría; b) la mayor aptitud de los aviones tácticos para el conjunto de las operaciones propias de la guerra convencional y de aquellas "distintas a la guerra"; aunque también útiles en ellas, los bombarderos estratégicos tenían su función principal en el campo de la guerra nuclear; y c) la posibilidad de contar con bases aéreas en aquellas regiones donde resultaren necesarias. Las viejas realidades de las relaciones internacionales y de las guerras, así como las nuevas amenazas, hacen que ahora sea mayor el riesgo de no disponer de las bases aéreas necesarias en los teatros de operaciones más probables. Así, aunque los aviones tácticos sean los más aptos para las operaciones propias de las amenazas que hoy debe enfrentar, se hace necesario para la USAF recurrir a las otras aeronaves de que puede disponer, aunque resulten ser menos eficientes para la tarea.

Por otra parte y con relación a las tres opciones de bombarderos que estarían en estudio por la USAF, cabe preguntarse: a) cómo podrán —en el desarrollo de sus misiones de apoyo aéreo directo— sobrevivir a una eficaz defensa aérea, en especial la contraaérea, y cómo podrán ser escoltados para ser defendidos; b) cómo será lograda y mantenida la superioridad aérea sobre un teatro de operaciones; y c) cómo se llevará a cabo la defensa contraaérea de las fuerzas e instalaciones propias en el terreno, sin la imprescindible intervención de los aviones de caza. Además, es evidente que el "bombardero regional" no resolvería el problema de necesitar repetidos reabastecimientos de combustible en vuelo. La respuesta al interrogante planteado es obvia, lo que no se obtenga a través de la diplomacia deberá ser obtenido por la fuerza, con las dificultades y riesgos que ello conlleva —y crear tal vez un nuevo conflicto y complicar aún más al original— o resignarse a no disponer en toda su dimensión del imprescindible concurso de la aviación.

Las dos alternativas así abiertas a la aviación basada en tierra son, evidentemente, muy poco satisfactorias; mejor dicho, pueden ser calificadas como indeseables. Sin temor a ser

reiterativos, se vuelve a destacar que los portaaviones: a) pueden desplazarse sobre el 71 % de la superficie del planeta sin necesidad de permisos para su despliegue ni de bases adelantadas para sustentar sus operaciones, evitando implicar a terceros en el conflicto que se debe enfrentar o bien violando su soberanía; b) pueden alcanzar rápidamente posiciones favorables para que sus aviones operen dentro de sus radios de acción, y mantenerse en ellas por largos períodos de tiempo, maniobrando si es necesario para eludir y/o responder al enemigo en tierra; y c) los radios de acción de los aviones embarcados actuales ponen a su alcance desde el mar aquellas áreas donde hoy se concentran el conjunto de la población, los medios de producción y las fuerzas militares mundiales.



Buque de "proyección estratégica" en construcción para la armada de España.

Resulta así fácil predecir que los EE.UU. continuarán recurriendo a los portaaviones para su primera línea de defensa y sus demostraciones políticas de fuerza, destinadas éstas a persuadir a otros actores de la política internacional de que se comporten de manera favorable a sus intereses sin necesidad de tener que aplicar la fuerza. Es evidente también que esa nación no es la única en apreciar las singulares capacidades de dichos buques; basta recorrer las publicaciones especializadas para advertir que son muchas las naciones que confían en ellos; hoy poseen portaaviones o están en el proceso de adquirirlos, modernizarlos o aumentar su número, Brasil, China, España, Francia, Gran Bretaña, India, Italia, Rusia y Tailandia, y todo indica que son otras las que seguirán ese camino, entre ellas Australia y Japón. La primera, que desguazó su último portaaviones en la década de 1980, está negociando la construcción de dos buques muy similares al de "proyección estratégica" que construye España, los que bien podrían operar en el futuro también con los nuevos cazabombarderos JSF que fueron descritos más arriba. Por su parte, los japoneses —famosos por sus operaciones con portaaviones en el pasado— están construyendo un "destructor portahelicópteros", que también podría operar con dichos aviones. Asimismo, Corea del Sur está construyendo uno o dos buques de desembarco de más de 13.000 toneladas, cuya cubierta de vuelo permitiría operar con los JSF.

Con relación a la composición de los grupos aéreos embarcados

La evolución exitosa de las acciones en búsqueda de la superioridad aérea primero y de la supremacía aérea a continuación, para dedicarse después con mayor intensidad a los ataques sobre objetivos terrestres, se refleja en la composición de los grupos aéreos de los portaaviones de la USN a medida que se desarrolló el conflicto en Afganistán. El cuadro Nº 14 detalla esa composición, distinguiendo entre los aviones destinados con prioridad al combate aire-aire (caza) y los destinados con prioridad al combate aire-tierra (ataque); las proporciones co-

Cuadro 14

COMPOSICIÓN DE LOS GRUPOS EMBARCADOS DE LOS PORTAAVIONES DE LA USN

PERÍODO	Portaaviones de los EE.UU. presentes	Total de portaaviones	Aviones F-14 Función principal Caza	Aviones F-18 Función principal Ataque	Proporción Aviones Caza : Ataque
7/10 al 1/11/01	*Enterprise* *Carl Vinson*	3	50	84	1 : 1,7
1/11 al 15/12/01 (Uno, sólo 36 días)	*Theodore Roosevelt* *Carl Vinson* *Theodore Roosevelt*	2,5 (promedio)	35 (promedio)	79 (promedio)	1 : 2,3 (promedio)
15/12 al 23/12/01	*Kitty Hawk* *Theodore Roosevelt* *John Stennis*	2	20	72	1 : 3,6

rrespondientes al período del 7 de octubre al 1º de noviembre que surgen del cuadro son las habituales en los grupos de batalla de esa marina y reflejan la importancia que ella asigna al logro de la superioridad aérea, sin la cual no es posible el control de un área marítima bajo la amenaza aérea enemiga.

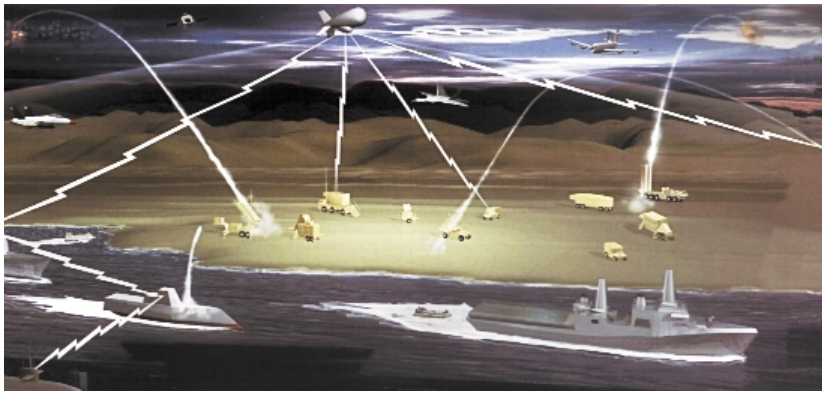
Con relación a la exploración y la guerra centrada en Red (NCW)

Se ha hecho mención en la segunda parte de este artículo, a la influencia que tuvieron en Afganistán las transformaciones en el modo de hacer la guerra que introducen las innovaciones tecnológicas, en particular en el campo de la información. Conviene aquí separar las conclusiones relativas a las misiones de Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento (en adelante ISR) del concepto rector de la transformación de las Fuerzas Armadas de los EE.UU.: la Guerra Centrada en Red.

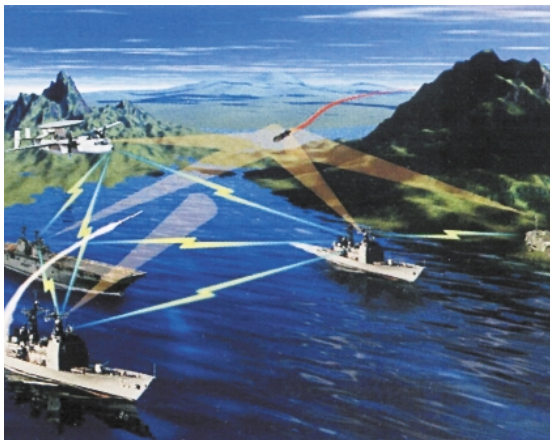
(13)
Las aeronaves más pesadas que el aire y ala fija fueron usadas por primera vez en una guerra por los italianos en 1912.

En Afganistán, como viene sucediendo desde la Primera Guerra Mundial, las aeronaves fueron protagonistas principales en la exploración, entendida ésta en forma genérica, como aquellas operaciones destinadas a obtener información útil para las fuerzas propias y que incluyen las operaciones de ISR. Su capacidad de elevarse y desplazarse por el aire a mayor velocidad que los vehículos que lo hacen por la superficie del mar y de la tierra, y lograr con ello mayores alcances y cobertura con sus sensores para obtener información, y con sus equipos de comunicaciones para difundirla, unidas a su mayor facilidad para la evasión, las han llevado a permanecer como el medio ISR por excelencia pero, su reinado es ahora disputado por los satélites y los vehículos aéreos no tripulados (UAVs), que agregan a las ventajas mencionadas mayor autonomía en algunos casos —prácticamente ilimitada en el caso de los satélites— y no arriesgar tripulantes *(13)*.

La guerra centrada en red requiere el enlace de personal, plataformas y fuerzas de batalla.



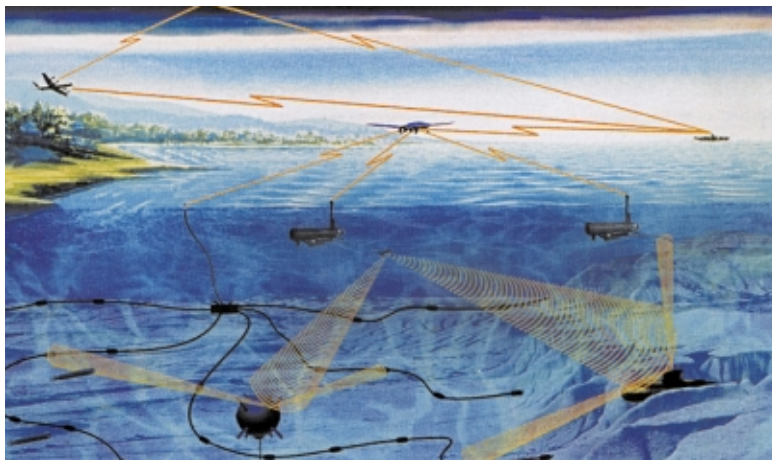
Concurrentemente, en Afganistán se produjo una participación de las fuerzas especiales nunca antes vista que —proyectadas a la profundidad del territorio enemigo, en su mayoría mediante aeronaves basadas en tierra o embarcadas— pudieron con la ayuda de sofisticados equipos de comunicaciones y designación de blancos, constituirse en un medio sumamente eficaz desde los primeros momentos de la batalla para vigilar, reconocer, obtener inteligencia, designar blancos y guiar armas aéreas. De esto surge, en particular, que sería muy conveniente para la Armada Argentina equipar y adiestrar a sus fuerzas de Buzos Tácticos y Comandos Anfibios para estas misiones y, por supuesto, equipar con los equipos afines a los otros medios de sus FFAA, en particular a las aeronaves. Con relación a los submarinos, que en la guerra de Afganistán no fueron utilizados para la tarea dada su posición mediterránea, los mismos constituyen vehículos ideales para la infiltración de equipos de fuerzas especiales y su posterior recuperación, explotando para ello el sigilo propio de esos buques.



La guerra centrada en red permite, por ejemplo, que aeronaves de alarma aérea temprana y destructores, actuando coordinadamente, intercepten sobre tierra con misiles superficie-aire a misiles crucero lanzados contra esos u otros buques, aunque éstos aún no los hayan detectado.

Por otro lado, la Armada Argentina posee medios de exploración aérea como el P-3B Orion y el S-2T Turbotracker embarcado, que convenientemente equipados con renovados sensores, sistemas de comunicaciones y armamento, podrían contribuir de forma muy importante a la capacidad ISR de las fuerzas del instrumento militar argentino. Estas capacidades, sumadas a las antes mencio-

nadas, no sólo resultarían funcionales a las fuerzas navales, sino que complementarían a las de las otras fuerzas armadas y las potenciarían geométricamente. Concurrentemente, dichos aviones son especialmente aptos para contribuir a la necesaria neutralización de submarinos hostiles en las rutas de aproximación de las fuerzas navales y de los buques, que llevan los necesarios abastecimientos y refuerzos para la lucha en tierra. Todo esto sin olvidar su capacidad para la búsqueda y rescate, y el control de las aguas jurisdiccionales propias en salvaguardia de la seguridad interior de la Nación y la protección del tráfico mercante y de los recursos del mar a los cuales tenemos derecho.



La guerra centrada en red permitirá en el futuro próximo integrar aún más a los medios submarinos y sumergibles entre ellos, y con los de superficie y aéreos.

Con relación ahora a la Guerra Centrada en Red (en adelante NCW), el concepto responde a uno más amplio que el de comando y control, y que según Wayne Hughes (ver nota 1) es también más amplio que la guerra de la información: *"El NCW abarca tres grillas paralelas interconectadas. La primera de ellas es una grilla de sensores que contrasta la información adquirida; la segunda es una grilla de comando y control dentro de la cual todas las unidades intercambian planes operativos, tareas y órdenes a medida que se desarrollan los acontecimientos; la tercera es una grilla de uso de las armas, en donde se asignan los blancos y se coordinan los fuegos. Las grillas están conectadas verticalmente de manera de facilitar que una corriente de acciones fluya desde los sensores, pasando por las decisiones hasta llegar a las armas."*

El continuo desarrollo de sistemas de comunicaciones y control más avanzados, unidos al de la informática, cuyas capacidades en la mayoría de los casos superan la imaginación de los propios usuarios militares, sigue haciendo evolucionar el concepto de NCW, cuyo objetivo final no es más que hacer del hombre el centro sobre el cual giren las decisiones en todos los niveles de la confrontación, asistido por estos medios tecnológicos, potenciando las capacidades intelectuales individuales y ayudando a disipar con la ayuda técnica la inevitable "niebla de la guerra".

Con relación a las armas aéreas guiadas

El espectacular desarrollo y la eficacia de las bombas guiadas, así como la importante disminución de sus costos, se reflejan en su empleo cada vez mayor en los conflictos recientes, tal como puede deducirse del cuadro Nº 15. Este desarrollo resulta de particular importancia para aquellas marinas que sólo pueden costearse portaaviones de poco desplazamiento y con grupos aéreos pequeños, que hasta no hace mucho podrían considerarse poco eficientes desde el punto de vista de los ataques a tierra. En efecto, las armas inteligentes les permiten ahora incrementar en forma geométrica su capacidad de ataque; por ejemplo, una sola sección de aviones puede hoy destruir objetivos que, hasta hace apenas una década, hubieran necesitado de toda una escuadrilla.

Se destaca que el 93 % de las armas lanzadas por los portaaviones de la USN era guiado y que ese porcentaje fue del 100 % en el caso de los aviones del *Giussepe Garibaldi* de la marina italiana. Se destaca también que en el caso de los aviones embarcados de la USN, el uso de armas guiadas habría permitido un porcentaje de aciertos muy superior al 90 %, y coadyuvó a que se pudieran batir blancos no asignados a los pilotos antes del despegue (un 80 % de las salidas se hicieron en esta situación).

Cuadro 15

PORCENTAJES DE ARMAS AÉREAS GUIADAS LANZADAS EN TRES CONFLICTOS RECIENTES

Conflicto	Armas aéreas lanzadas	Porcentaje de armas guiadas
Guerra del Golfo – 1991	265.000	8 %
Guerra de Kosovo – 1999	24.000	35 %
Guerra de Afganistán – 2001	17.400	57 %

Con relación a las fuerzas especiales

El comando conjunto de operaciones especiales de los EE.UU. (USSOCOM) disponía al iniciarse las operaciones de unos 44.000 hombres. Entre ellos, unidades de las siguientes fuerzas:

- "Rangers" del USA, que son tropas de infantería liviana especializadas en ataques relámpago seguidos de una rápida retirada, en la captura de aeropuertos, y en reconocimientos y obtención de inteligencia.
- "Fuerza Delta" del USA, que está especializada en acciones contraterroristas, el rescate de prisioneros y la destrucción de objetivos puntuales de gran importancia, como ser lanzadores de misiles y armas QBN.
- "Boinas Verdes" del USA, que se organizan en equipos como los tipo "A", integrados por 12 hombres cada uno y cuya principal misión es adiestrar a fuerzas extranjeras en guerra no convencional, sabotaje y la organización de redes de resistencia encubiertas.
- "SEALs" de la USN, especializados en reconocimiento especial y en acciones directas del mismo tipo citado para la "Fuerza Delta". Incluyen sus tareas la demolición de obstáculos durante las operaciones anfibias (UDT) y el abordaje, captura y registro de buques mercantes particularmente sospechosos y peligrosos. (Como ya se dijo antes, no todos los equipos SEAL están asignados al USSOCOM.)
- Aeronaves del Comando de Operaciones Especiales de la USAF, con aviones especiales de distintos tipos incluidos AC-130 Specter y AC-130U Spooky de ataque con cañones y MC-130 *Talon* de transporte y bombardeo especial, así como helicópteros MH-60 Blackhawk y MH-53 Pave Low.
- Regimiento de Aviación de Operaciones Especiales 160 del USA, con helicópteros MH-6J Little Bird, MH-60 Blackhawk y MH-47 Chinook.

A lo anterior, se debe agregar que el USMC, en adición a sus unidades de reconocimiento anfibio y al adiestramiento en operaciones especiales que reciben sus "unidades expedicionarias" [MEU (SOC)] y la 4ta. Brigada Expedicionaria [MEB (AT)] *(14)*, ha creado una unidad de fuerzas especiales similar a los "Boinas Verdes" y "Rangers" del USA, que probablemente ya ha sido integrada al USSOCOM.

(14)
*Ver nota 21 en la Parte II de este trabajo (*BCN *807).*

Las fuerzas especiales resultaron de importancia crítica en un número de áreas en Enduring Freedom, en particular cuando aún no se habían introducido unidades terrestres convencionales en Afganistán, y en la identificación y designación de blancos para los ataques aéreos *(15)*. Equipos mayores de fuerzas especiales operaron de manera continua contra Al Qaeda y el Talibán, en áreas donde la población local era potencialmente hostil y no se podían utilizar fuerzas convencionales sin un empleo masivo de personal y material. Ese mismo tipo de fuerzas también operó en las áreas limítrofes con Paquis-

(15)
Por ejemplo, dos equipos "A" de los "Boinas Verdes" jugaron en las etapas iniciales un papel crítico, permitiendo designar blancos con una efectividad que posiblemente no hubiera podido ser igualada por la tecnología ISR disponible.

Fuerzas especiales del USMC.

Fuerzas especiales de los EE.UU. operando con afganos de la Alianza del Norte.

tán y otras naciones. Las fuerzas especiales dieron también adiestramiento y asesoramiento a los grupos afganos amigos, y proveyeron inteligencia local. Jugaron asimismo un rol vital, evitando que las diferentes fracciones afganas se enfrentaran, resolviendo problemas derivados de rivalidades y tensiones locales. Uno de los mayores problemas para el empleo de las fuerzas especiales, resultaron ser las interferencias mutuas con los equipos de operaciones encubiertos de la agencia central de inteligencia de los EE.UU. (CIA).

Por otra parte, la campaña en Afganistán mostró por primera vez el uso de un portaaviones (el *Kitty Hawk*) como una "base avanzada a flote" (AFSB) para fuerzas especiales, las cuales incluían más de 1.000 hombres de los SEALs de la USN, del USA y la USAF, y helicópteros del Regimiento de Aviación de Operaciones Especiales 160 del USA y de la USAF. Ello permitió un mejor comando y control de las operaciones de esas fuerzas, proveyendo al mismo tiempo facilidades de alojamiento y comando conjunto, y un mejor manejo de los helicópteros disponibles. La habilidad de usar un portaaviones como una parte móvil del territorio propio para basar fuerzas especiales resultó ser extremadamente útil, en especial teniendo en cuenta la imposibilidad o la inconveniencia política de tenerla en territorio extranjero, y los posibles ataques a los que se podría haber visto sometida en caso de haber sido autorizada por una nación anfitriona; se agregó así una nueva capacidad a las tantas que presentan estos buques. Por supuesto, este empleo no debería afectar su función principal, que es sostener operaciones aéreas navales.

Con relación a las operaciones anfibias

La principal operación anfibia realizada en Enduring Freedom ha sido tratada con suficiente amplitud en la segunda parte de este trabajo, publicado en el *BCN* Nº 807 (pág. 30). Sobre ella sólo se agregará ahora que el hecho de no haber podido el US Army desplegar en Afganistán más que fuerzas especiales hasta pasados 58 días de iniciadas las operaciones, y que haya sido necesario desembarcar a los infantes de marina para contar con un elemento de maniobra convencional para el combate terrestre en un escenario mediterráneo propio de los ejércitos, ha llevado al USA a la conclusión de que no es lo suficientemente liviano y rápido para desplegarse oportunamente en los conflictos que se esperan en el futuro próximo y, en consecuencia, está procediendo a una importante reorganización y cambio de programas en su equipamiento. En declaraciones hechas al momento de ser enviado este trabajo a prensa, el presidente de dicho país ha anunciado el retiro de fuerzas estacionadas en Europa Central y la transformación del Ejército en una fuerza más flexible y que se adapte mejor a las guerras del siglo XXI. Dicho esto, se pasa a otros comentarios más generales sobre la guerra anfibia.

En el ámbito internacional se aprecia la necesidad imperiosa de incrementar la capacidad de transportar y proyectar fuerzas desde el mar hacia la tierra; hasta el momento, sólo los EE.UU. poseen una plena capacidad de hacerlo. En cuanto a Europa, es incapaz de trasladar sus fuerzas terrestres hasta los teatros de operaciones en que se las pueda necesitar y sólo cinco estados europeos tienen o están desarrollando los medios completos para efectuar operaciones anfibias. Son esas naciones: España, Francia, Gran Bretaña, Italia y Holanda; las tres primeras, cada una con capacidad de desembarcar una brigada —que no llegan a tener las dimensiones y capacidades de sus equivalentes del USMC— y las dos restantes un equipo a nivel de batallón reforzado, que tampoco alcanzan las dimensiones y capa-

Formación de buques de asalto anfibio de la USN durante la operación sobre Irak (2003).

cidades de una MEU del USMC. Todas esas naciones europeas tienen acuerdos entre dos o más de ellas, para emplear sus medios anfibios en operaciones combinadas. En Latinoamérica, sólo Brasil posee capacidades anfibias importantes y otras naciones disponen de algunos buques anfibios; por su parte, la República Argentina carece de buques de ese tipo desde 1997.

Los buques anfibios principales, al igual que los portaaviones, proporcionan una gran flexibilidad y movilidad estratégica y, como ellos, además de su capacidad de proyectar el poder, reducen la necesidad de depender de otras naciones y al mismo tiempo, hace más difícil a los enemigos montar ataques asimétricos sobre las fuerzas propias. Asimismo, y muy importante, resultan especialmente aptos para las operaciones militares distintas de la guerra (MOOTW) de las cuales se trató al comienzo y donde las de ayuda humanitaria resultan particularmente importantes.

Por otra parte, se vive un momento en que es necesario potenciar la acción conjunta y la combinada. Por su naturaleza, las fuerzas terrestres carecen por lo general de la movilidad estratégica requerida para operar a grandes distancias del territorio propio. En este caso, los buques anfibios pueden realizar el transporte táctico de fuerzas de ejército, que es necesario distinguir del transporte estratégico hecho generalmente con buques mercantes pues, en el primer caso, se debe mantener la continuidad del planeamiento de las operaciones y de los procesos de decisión durante el tránsito y una vez en la zona de operaciones, poner en tierra medios pesados sin una infraestructura portuaria adecuada o que ha sido dañada cuando se llega a destino, poner en vuelo medios aéreos a los que hay que dar el mantenimiento y apoyo requeridos, etc. Todas estas actividades sólo pueden ser realizadas desde un buque que haya sido especialmente diseñado, construido y equipado para ello.

Para finalizar, no puede dejar de mencionarse que: a) las fuerzas desembarcadas comprometidas en operaciones expedicionarias dependen más que cualquier otra del sostén logístico que se les brinda en y desde el mar con sus mismos buques anfibios, y los de sostén logístico móvil y de transporte que los acompañen y b), los medios para llevar a cabo el desembarco de la carga y la maniobra buque-costa (u objetivo) desde los buques anfibios, están todavía plagados de dificultades pero, a nivel internacional, se está desarrollando una gran cantidad de medios de superficie que prometen una adecuada solución al problema; entre ellos vehículos a colchón de aire *(16)*, nuevas embarcaciones de desembarco *(17)* y vehículos anfibios blindados *(18)*.

(16)
Además de los LCAC pesados de la USN (60/80 toneladas o un "tanque principal de batalla" como el M1A2 Abraham o varios vehículos más pequeños, 300 MN a 45 nudos) que están siendo modernizados, otros LCAC medianos y livianos, como ser los británicos Griffon 2000 (16 hombres o 2 toneladas; 300 MN a 25 nudos); Griffon 8000 TD (80 hombres u 8/12 toneladas; 400 MN a 45 nudos) y ABS Hovercraft M-10 (Diesel, 10,5 toneladas; 56 hombres, o 2 vehículos livianos tipo Land Rover y 20 hombres; 600 MN a 30 nudos).

(17)
Evolucionadas de las conocidas LCPV, LCM 6 y LCM-8, y LCU, pero más rápidas y con autonomías mayores. A las más grandes se les incorporan rampas también a popa, que al bajarse y conectarse con la rampas de proa de la embarcación que tiene detrás, permiten formar una especie de puente mediante el cual se pueden trasladar los vehículos a las embarcaciones más a popa del dique, desde el garaje ubicado a proa del mismo; con este dispositivo se puede acelerar el "tempo" de las operaciones.

(18)
Por ejemplo, cómo será el nuevo "vehículo expedicionario de combate" (EFV) del USMC (17 infantes; 25 MN a 20/25 nudos en mar 3, más 320 kilómetros una vez en tierra, con una velocidad máxima de 70 km/hora; sistemas de visión nocturna y a través de la niebla, y un cañón automático de 30 mm o mayor calibre en una torre estabilizada).

Un LCAC (H) desembarcando un tanque M1A2 del USMC durante la operación sobre Irak (2003).

Prototipo del nuevo "vehículo expedicionario de combate" (EFV) del USMC.

Reflexiones finales

I - Si bien las acciones de la guerra que hemos analizado tuvieron características muy especiales por la asimetría de los contendientes, ellas pusieron de manifiesto que los postulados de los grandes pensadores navales —Mahan, Corbet, Castex, Gorkoshv y otros— tienen plena vigencia en nuestros días: **Quien dispone del libre uso del mar para la guerra tiene consigo una ventaja decisiva. Quien domina el mar, domina la tierra.** Concurrentemente, y aunque sea poco frecuente su mención en la pluma de oficiales navales —que no coinciden con el conjunto de la teoría de "El Dominio del Aire" del general italiano Giulio Dohuet— la guerra en Afganistán puso también de manifiesto, una vez más, el siguiente postulado suyo, que es uno de los que sí comparten: **El que alcance a obtener el dominio del aire, tendrá de su parte una ventaja decisiva.**

Cierto es que las fuerzas de la Coalición no debieron enfrentar una amenaza naval que pusiera en peligro el libre uso de las áreas y líneas de comunicaciones marítimas que necesitaban, situación esta que se ha venido repitiendo desde el fin de la Segunda Guerra Mundial en todas las operaciones en las que hayan participado fuerzas navales con portaaviones, a excepción de la guerra de 1982 por las Islas Malvinas. Pero no menos cierto es que esa superioridad de las potencias navales fue duramente adquirida y mantenida a lo largo del tiempo, con un esfuerzo económico nada desdeñable, debiendo sostener sus conductores las ideas estratégicas que ahora resultan tan apetecibles a sus dirigentes políticos, a costa de numerosos sacrificios de las fuerzas, en lo material y humano.

Basta para esto recordar el incidente denominado "La rebelión de los Almirantes" de 1949, producido al intentar el entonces ministro de Defensa de los Estados Unidos una reestructuración militar, desprendiéndose de los portaaviones y las fuerzas anfibias para privilegiar el bombardeo estratégico nuclear. En el mismo, fueron pasados a retiro varios oficiales superiores que se habían hecho famosos durante la reciente guerra en el Pacífico y la máxima autoridad de la USN, por sostener las ideas sobre las realidades de las guerras en general y de la composición y empleo de las fuerzas navales en particular, que tan sólo un año después evitaron que Corea del Sur cayera en manos del comunismo y que a la larga conservaron para los Estados Unidos el poder naval que actualmente ostenta. Esto, sin olvidar los principales conflictos armados en los que participaron las fuerzas navales que, siendo teatros eminentemente terrestres, costaron numerosas vidas a las armadas participantes, dejando enseñanzas que han sido justamente valoradas y aprovechadas.

En conexión con los dos últimos párrafos precedentes y haciendo un paréntesis en esta última parte de su exposición, los autores invitan a los lectores a reflexionar sobre los casos de Gran Bretaña y la Argentina con relación a los portaaviones. La primera los introdujo en la Primera Guerra Mundial; al finalizar la Segunda contaba con 71 y tenía otros en construcción, y luego fue pionera de muchos de los desarrollos tecnológicos introducidos en ellos desde entonces. No obstante, en 1966 decidió no construir nuevos portaaviones y a fines de 1978 dio de baja al *Ark Royal*, el último que operaba en su marina con aviones de despegue y aterrizaje convencional (CTOL). Todo en función de sostener con el mismo presupuesto de la Royal Navy los sistemas de misiles balísticos de los submarinos nucleares *(19)*. Ese buque, capaz de soportar el castigo de las armas submarinas y aéreas más modernas, y que embarcaba un grupo aéreo de 30 aviones de alarma aérea temprana Gannet, cazas Phantom de superioridad aérea, y Buccaneer de ataque pesado a gran distancia, además de helicópteros antisubmarinos, podría haber constituido un efectivo disuasivo a la reconquista de las Malvinas por parte de la Argentina, muy superior al de los propios submarinos nucleares que lo reemplazaron, que obviamente no cumplieron ese objetivo.

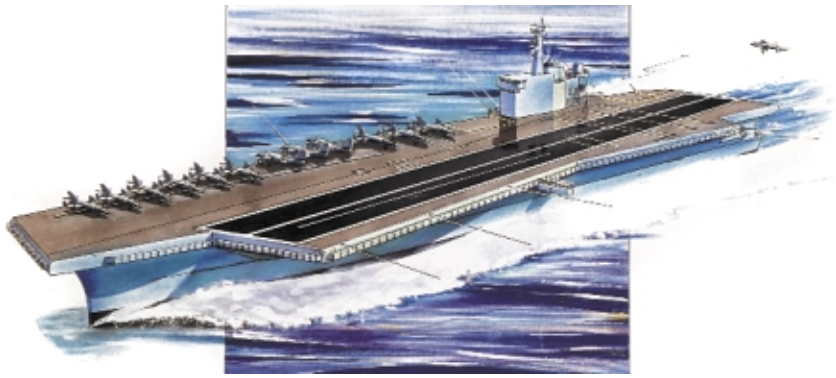
En efecto, de haber contado la Royal Navy todavía con el *Ark Royal*, es probable que los planificadores argentinos le hubieran asignado las capacidades de lograr la superioridad

(19)
El almirante Woodward –que es submarinista– en su libro Los 100 días *se queja amargamente de esa decisión adoptada por el poder político británico y describe la lucha interna de su marina frente a este problema, que afectaba en forma decisiva la capacidad de la Royal Navy de ejecutar operaciones en lugares alejados de Europa.*

Portaaviones HMS *Ark Royal* a fines de la década de 1970.

aérea —que fue decisiva para la victoria británica— y dar apoyo aéreo eficaz a sus fuerzas. En su apreciación, esos planificadores quizás hayan tenido en cuenta que el portaaviones de apoyo *Invincible* sólo podía embarcar un pequeño número de aviones Sea Harrier, que entonces no eran considerados —por los analistas en general— los letales combatientes que resultaron ser. Pero Gran Bretaña corrigió su error; mantuvo en servicio a los tres buques de dicha clase, incluido al que le da nombre y que estaba a punto de ser vendido a Australia en 1982, y construirá próximamente dos portaaviones de flota para reemplazarlos, cada uno capaz de embarcar un grupo aéreo equivante al que suman los de esos tres buques juntos.

La Argentina, por su parte, que a lo largo de tres décadas desarrolló con sacrificios de vidas y recursos la singular y compleja habilidad de operar grupos aéreos embarcados en portaaviones que incluían aviones de caza y ataque, y exploradores antisubmarinos de ala fija, perfectamente integrados y coordinados —y que con su propia experiencia de guerra pudo evaluar la importancia de contar con ellos—, paradójicamente, cuando se encontraba en el cenit de esa habilidad y con una capacidad única en una nación del Atlántico Sur, quitó de servicio al ARA *25 de Mayo* en 1987 con la intención de modernizarlo. Sólo cinco marinas ostentaban esa capacidad en el resto del mundo en ese entonces. Finalmente fue radiado en 1997 sin haber logrado el propósito y en enero de 1999 partió a remolque para ser desguazado como chatarra. No es que ni antes ni después de esas fechas faltaran las oportunidades de modernizarlo o reemplazarlo; simplemente, por razones y con consecuencias que no es nuestro propósito analizar ahora, ellas no fueron aprovechadas.



Visión artística del proyecto de portaaviones ofrecido a la Armada Argentina a mediados de la década de 1990. Capaz de operar con aviones F-18 Hornet. Costo de construcción poco más de 350 millones de dólares.

Quien sí aprovechó las suyas —haciendo gala de visión estratégica, sentido de la oportunidad y férrea voluntad— fue Brasil, nuestro vecino y amigo. Este país, no solamente reparó y modernizó integralmente el MB *Minas Gerais* con el objeto de emplear la veintena de A-4 Skyhawk que adquirió (por 63 millones de dólares) a Kuwait a fines de la década de 1990, sino que poco después adquirió —según fuentes confiables, al costo de sólo 12 millones de dólares— el portaaviones MB *São Paulo* (ex marina francesa *Foch*). Según uno de los corresponsales de la revista española *Fuerza Naval*, de esta manera, la Marina de Brasil *"está en camino de adquirir el poder aéreo embarcado que hace 34 años tuvo la Armada Argentina"*; es decir, cuando aún ni siquiera se hablaba de incorporar a nuestros ahora veteranos "Super Etendard". Hecha esta digresión —que por ser breve no se ha ampliado al caso de los buques anfibios— se continúa con la presente exposición.

II - En la forma de conducir las guerras de este siglo que asoma, la importancia del poder naval sigue estando vigente, como lo ha hecho siempre a través de la historia, aumentando su prestigio en la medida que se difunden y profundizan las ideas de la democracia, del derecho internacional y de la cooperación entre las naciones, dentro del respeto a las autonomías nacionales.

La gran flexibilidad que otorga la posesión de fuerzas navales dotadas de medios idóneos para operar en y desde el mar, apoyados en una estrategia apropiada y conducidos por las políticas adecuadas, no es igualada por ningún otro. Como hemos visto a través de esta "puesta en situación", ellas conjugan libertad de circulación por los mares del planeta, rapidez de respuesta y capacidad de permanecer por mucho tiempo donde sea necesario, todo ello reforzado por el constante incremento —sobre las aguas y el terreno— del alcance y precisión de sus sensores y armas, que por su parte son cada vez más letales. A lo anterior se agrega el creciente progreso de la tecnología informática y de las comunicaciones, que permiten potenciar los efectos del empleo coordinado de las fuerzas de tierra, mar y aire. Todo se suma así, sin solución de continuidad, a las características intrínsecas de las fuerzas navales, otorgándoles cada vez mayor poder e importancia en ascenso.

Portaaviones *São Paulo* de la Marina de Brasil.

III - La flexibilidad de empleo inherente al equipo Armada-Infantería de Marina de los EE.UU., continuará brindando a ese país un instrumento preparado para enfrentar las más variadas amenazas en el siglo XXI. El poder naval le ofrece la capacidad de obtener la necesaria superioridad naval y de información, y a la vez proveer reconocimiento, vigilancia e información sobre objetivos en el campo de batalla terrestre. Todo ello, tanto para proyectar las fuerzas embarcadas como para apoyar a las que se desembarquen, así como a las de los otros componentes del poder militar propio o amigo, que ya estén o se hagan luego presentes en tierra, o la sobrevuelen. Y todas estas capacidades serán ejercidas sin necesidad del permiso de terceros países que puedan demorar, y hasta abortar, las operaciones de sus fuerzas terrestres y aéreas.

No obstante la dimensión del poder militar desarrollado por los Estados Unidos, su empleo necesita frecuentemente de consenso internacional y del apoyo de sus aliados, que en definitiva otorgan legitimidad a las operaciones que se encaran. Es en este marco que las fuerzas navales constituyen pilares sin igual para la política exterior de las naciones, al ofrecer un instrumento flexible, de rápida respuesta, con gran independencia de movimiento, eficaz en cuanto a su poderío y con un costo político de empleo siempre inferior al de otras fuerzas. Se debe agregar a todo esto que la actual situación internacional y el desarrollo, letalidad e importancia de los llamados "riesgos asimétricos" (que incluyen al terrorismo, fanáticos suicidas, vectores de armas QBN, etc.), sugieren que cada vez más será necesario ir a enfrentar a las amenazas allí donde se encuentren.

IV - Mientras las dos terceras partes de la superficie del globo terrestre siga cubierta por el agua de los océanos y mares, el 75% de su población se asiente en las proximidades de sus orillas y 222 de los 265 países que existen tengan litorales marítimos, los mares continuarán siendo el medio sobre el cual se transporte la mayor parte del comercio mundial

y el campo de batalla en el cual se dirimirá el futuro de las guerras —al menos las que se produzcan en los países ribereños— mucho antes, quizá, que el primer soldado extranjero ponga su pie en el suelo, donde finalmente se concluyen como siempre ha sucedido.

Todo lo anterior es muy bien comprendido por muchas naciones, que tratan de dotarse de fuerzas navales que integren aviación embarcada y fuerzas anfibias, en escalas y diseños adecuados a su situación y recursos. ¿Lo habremos comprendido también nosotros? No cabe duda que por mucho tiempo lo entendimos y lo hicimos muy bien. Tampoco cabe duda que en el futuro también podremos hacerlo y aun mejor, si es que nos ponemos a trabajar en ello ya mismo, con la visión, energía y entusiasmo con que lo hicieron nuestros mayores. ■

BIBLIOGRAFÍA

Fueron consultadas entre otras las siguientes publicaciones:

- "Desde el Dogfight hasta los UCAVs". Escuela Superior de Guerra Aérea. República Argentina. 2002.
- "Enduring Freedom, Un Anno di Attivitá". Noticiario della Marina Militare Italiana N° 2/2002.
- "Fuerza Naval". Número especial de diciembre 2003.
- "Jane's Defence Weekly". Especialmente los números del 21 de noviembre, 5 y 19 de diciembre de 2001, y 2 de enero de 2002.
- "Jane's International Defense Review". Números varios de 2002 a 2004.
- "Jane's Navy International". Especialmente los números de enero y febrero de 2002.
- "Libro Blanco de la Defensa". República Argentina. Edición 2000.
- "Los 100 días del Almirante Woodward". Sandy Woodward. Buenos Aires Sudamericana. Edición 1992.
- "Marine Corps Gazzette". Número de junio de 2002.
- "Military Review". Número de septiembre/octubre de 2002.
- "National Geographic Magazine". Número de diciembre de 2001.
- "Naval Forces". Números 1 y 2 de 2002 y Especial de 2003.
- "Navires & Historie". Números 9, 10 y 11.
- "Newsweek Magazine". Números varios de 2001 y 2002.
- "Revista de la Escuela de Guerra". Ejército Argentino.
- "Revista General de Marina" (Armada Española). En especial el artículo publicado en mayo 2003: "Estrategia y Poder naval en la Guerra de Afganistán", por Francisco J. Gamboa Herráiz.
- "TÁCTICAS DE FLOTA, y del Combate Costero". Wayne Hughes. Instituto de Publicaciones Navales, Nueva Edición, 2002.
- "The Lessons of Afghanistan". Anthony H. Cordesman. The CSIS Press, 2002.
- THE YEAR IN REVIEW 2001. Dr. Edward Marolda. Naval Historical Center- Aviation History Branch.
- "TIME Magazine". Números varios de 2001 y 2002.
- "US Joint Doctrine for Military Operations Other Than War". Joint Pub 3-07; 16 June 1995.
- "US MARINE CORPS, Concepts and Programs 2003".
- "US Naval Institute Proceedings". Especialmente los números de noviembre de 2001 y marzo, abril, mayo, junio y julio de 2002.
- "Unclass Course Corrections". Conferencia en el USNI. Gentileza de Dr. Edward Marolda, vicepresidente del Servicio Histórico de la Armada de los EE.UU. (USNAVHISTCEN).
- WAR ON TERRORISM - AN AMERICAN PERSPECTIVE. www.efreedomnews.com

Variados sitios de Internet, entre ellos:

- www.afghan-eb.com
- www.royal-navy.mod.uk
- www.globalsecurity.org
- www.bbc.co.uk
- www.navyleage.org
- www.danshistory.com/operations
- www.warshipsifr.com.
- Sitios oficiales del Departamento de Defensa y FF.AA. de los EE.UU., así como de distintos destinos de ellas.

Las fotografías de este artículo son, en su mayoría, de fuentes oficiales y han sido reproducidas de las publicaciones y sitios de internet mencionados.