



EL FUTURO DE LAS OPERACIONES ANFIBIAS

Introducción: las operaciones anfibias dentro del elenco de las grandes operaciones navales

El almirante y profesor Milan Vego, a la sazón uno de los mejores expertos contemporáneos en estrategia naval (especialmente versado en el arte operacional), apunta que en la actualidad podemos hablar de hasta siete operaciones navales principales (*major naval operations*) (Vego, 2008: 23); a saber:

- Flota contra flota (con el objetivo de destruir la fuerza naval enemiga, ya sea en alta mar o en sus bases)¹.
- Flota contra la costa (mediante operaciones anfibias, con el objetivo de destruir instalaciones o infraestructuras del enemigo).
- Ataques contra el tráfico marítimo mercante del enemigo.
- Protección del tráfico marítimo mercante propio.
- Destrucción de fuerzas nucleares enemigas basadas en la costa.

—Protección de las propias, de la misma naturaleza.

—Apoyo a fuerzas terrestres propias que operen en el litoral.

Lógicamente, varias de ellas están relacionadas entre sí. Por ejemplo, la 3.ª— y la 4.ª apenas son las dos caras de una misma moneda, requiriendo, en principio, el mismo tipo de medios para atacar y/o proteger (fragatas, destructores y quizá submarinos)², mientras que quien domina la doctrina para proteger el tráfico marítimo puede hacer lo propio en caso de tener que atacarlo. Igual sucede con la 5.ª y la 6.ª, por las mismas razones, si bien en este caso el análisis es más complejo al entrometerse el ingrediente nuclear.

Además, puede afirmarse que la segunda parte de la definición de la 1.ª operación principal enlaza bien con la 5.ª. De hecho, incluso la primera parte de la 1.ª lo hace con la 3.ª. No en vano, siguiendo la estela de Mahan y lo más privativo de su obra, atacar y destruir el

1. Como casos destacados, la batalla de Matapán (marzo-abril de 1941) y el ataque aeronaval a Tarento (noviembre de 1940) en la Segunda Guerra Mundial. Vego menciona el segundo suceso y enfatiza el de Pearl Harbor (que fue lo mismo a nivel conceptual), pero se olvida del primero, que es un buen ejemplo.

2. Otrora cruceros y cruceros auxiliares, quizá acompañados por destructores como fuerza de escolta y/o de ataque (recuérdese la Fuerza K basada en Malta).

Josep BAQUÉS QUESADA

Profesor del Instituto Universitario general Gutiérrez Mellado
e investigador de la Universidad Francisco de Vitoria

Cualquier nación puede formar un ejército, y la mayoría puede formar una armada. Entrar en la costa es una cosa, luchar en tierra es otra, pero la combinación de ambas es lo que hace que las operaciones anfibias sean tan complejas. Pocas naciones pueden alcanzar el nivel de eficiencia y capacidad militar necesario para mantener un cuerpo de profesionales capaces de ejecutar esta forma tan difícil de operaciones militares.

(Friedman y Heck, 2020: 393)

grueso de la flota enemiga no es un fin en sí mismo. La intención es dejar sin protección a la marina mercante enemiga para de ese modo estrangular económicamente a la potencia rival. En sus propias palabras, en las que cita a uno de los gurús de la doctrina terrestre, dice lo siguiente:

«¿Por qué existen las marinas de guerra? Obviamente no existen con el mero propósito de atacarse las unas a las otras para lograr

lo que Jomini llama «la gloria estéril de luchar batallas con el fin de ganarlas»» (Mahan, 1897: 66).

Siendo así que, como señala uno de los principales intérpretes de la obra de Mahan, el control del mar tiene por objeto el control de las principales rutas del comercio marítimo, afirmando la seguridad del propio y negándosela al adversario (Sumida, 1997: 45). Según Mahan: «Considerada la marina



Operación Dédalo-25. (Fuente: Armada)

desde este punto de vista, es esencialmente un cuerpo ligero que mantiene abiertas las comunicaciones entre sus propios puertos y obstruye las del enemigo» (Mahan, 2007: 369). Queda, pues, refrendada la conexión entre la primera parte de la 1.ª *major operation* de Vego y la 3.ª de las que cita.

Sirva lo anterior no para cuestionar el enfoque de Vego, que es sin duda muy útil a efectos analíticos para desmenuzar y tratar con detalle cada una de estas operaciones navales principales, pero sí para seleccio-

nar las que conciernen a nuestro análisis y profundizar en su contenido y sus contingencias. Visto lo visto, nos quedamos con la 2.ª y la 7.ª. Como en los casos anteriores que hemos comentado, habrá sinergias entre ellas y, asimismo, con las demás. Por ejemplo, desarrollar, al menos en parte, la 1.ª de las *major operations* puede contribuir al éxito de las ulteriores operaciones anfibias, y no hacerlo suele ser una magnífica receta para su fracaso³.

Infantes de marina realizando ejercicios de desembarco. (Fuente: Armada)



3. La Operación León Marino (agosto-septiembre de 1940) no se pudo ejecutar pese a tener a la flota de invasión preposicionada en puertos belgas, holandeses y franceses, no sólo debido a la derrota de la Luftwaffe en la tan cinematográfica batalla de Inglaterra, sino sobre todo a que la Royal Navy apenas había sido erosionada en esos momentos por la Kriegsmarine, mientras que las pérdidas de ésta en la campaña noruega fueron superlativas si a los buques hundidos (tres cruceros, doce destructores, tres torpederos de escuadra, más dos docenas de patrulleros, cazasubmarinos y dragaminas) añadimos las graves averías sufridas por sus dos únicos acorazados (*Scharnhorst* y *Gneisenau*) y por su crucero de batalla *Lutzow*, amén de otras unidades menores, incluyendo más cruceros, como el *Hipper*, así como destructores.

El caso de las operaciones anfibias en particular

Por consiguiente, nos centraremos en las dos operaciones que más nos interesan de entre todas las que cita Vego, sin ignorar las sinergias con las demás, aunque, por lógicas razones de espacio, sin detenernos en todas y cada una de ellas. Hablando de las operaciones anfibias contra (o sobre) la costa enemiga, Vego anticipa que se trata de operaciones «extremadamente complejas de planificar y ejecutar», por diversos motivos. No se trata de una cláusula de estilo. La afirmación de Vego es taxativa. Por consiguiente, conviene indagar en sus motivos.

Posibilidades

Aunque según lo indicado sean improbables los escenarios que reproduzcan desembarcos a gran escala —que impliquen divisiones enteras y muchas veces incluso cuerpos de ejército—, todavía hay futuro para operaciones anfibias más modestas que, sin embargo, afrontarán también las dificultades genéricas que ya hemos planteado.

Para empezar, el contexto en el que debería pensar la Armada no es un desembarco en las costas de una gran potencia mundial, sino que los escenarios potenciales son otros. De modo que el resto del artículo

contiene argumentos para afrontar uno de los tres escenarios siguientes: desembarcos en Estados santuarios de grupos armados no estatales, ya sean terroristas o de otro tipo (*warlords*, piratería); desembarcos en territorio de Estados con unas fuerzas armadas que, a lo sumo, se hallen a un nivel similar al nuestro o por debajo del mismo; o incluso desembarcos en territorio propio (ya sea costero o insular) en la hipótesis de que éste haya caído, temporalmente, en manos de alguno de los dos anteriores actores.

Al menos tenemos dos motivos para pensar que el argumento del asalto anfibio no termina con la evidente dificultad de repetir la experiencia de Normandía. Ambos tienen que ver con la Infantería de Marina.

Por un lado, se trata, junto a las unidades aerotransportadas (normalmente adscritas a los ejércitos de tierra)⁴, de fuerzas de reacción rápida (*ready-to-use*) que aportan gran capacidad de respuesta rápida y enorme flexibilidad operativa en beneficio de cualquier Gobierno (Garnier, 2014: 42). Esa capacidad implica varias facetas: disuasión, para empezar. Mientras que si la guerra estalla, la Infantería de Marina suele ser, dada su combinación de carácter expedicionario y de potencia de fuego⁵, un aporte fundamental en las primeras fases del conflicto, así como un gran apoyo en el desenlace del mismo (Gouge, 2019: 1-2).

4. Sin perjuicio de que algunas de ellas dependan orgánicamente del Ejército del Aire.

5. Es posible que otras unidades (aerotransportadas y, en casos extremos, paracaidistas) lleguen antes, pero también que lo hagan sin la potencia de fuego adecuada; y es probable que otras unidades del Ejército de Tierra mejoren la potencia de fuego de la Infantería de Marina, pero también que no puedan llegar (directamente) o que lleguen demasiado tarde al escenario del conflicto. En ese sentido, la combinación ofrecida por la Infantería de Marina es difícil de igualar. Quizá imposible.

Por otro lado, históricamente la Infantería de Marina ha sido un cuerpo especialmente dado a la innovación (Ishizu, 2014: 153). También en el sentido doctrinal, quizá porque ella misma es hija de la innovación. Cuestión de genética...

Un listado no exhaustivo, pero sí indicativo, de las misiones potenciales a desempeñar en el presente y en un futuro previsible podría resumirse en los puntos que siguen:

- a) Sin necesidad de desarrollar el esfuerzo principal, un desembarco anfibio puede acelerar el avance de las fuerzas terrestres amigas (propias o de aliados) a lo largo de la costa, desembarcando unidades adicionales.
- b) Tomar el control de una base naval o de un puerto comercial que esté en manos del enemigo si esas infraestructuras pueden ser útiles para el despliegue de unidades propias en una segunda fase.
- c) Aun sin llegar a tomar esas infraestructuras, negar su uso a las fuerzas enemigas mediante golpes de mano lanzados desde buques y con los medios de asalto en ellos disponibles.
- d) Cortar la vía de retirada de un ejército enemigo o disponer de una fuerza anfibia *stand by* con el fin de condicionar o limitar las opciones del enemigo.
- e) Dificultar o impedir los intentos de evacuación del enemigo por mar.
- f) Lanzar ataques en lugares distintos y dis-

tantes del frente con la intención de dividir a las fuerzas enemigas, o bien para inmovilizar a una parte de ellas en el punto del asalto anfibio con el fin de que no puedan reforzar el frente⁶.

g) Ataque en profundidad a objetivos del enemigo, así como la destrucción de objetivos en la costa.

h) Operaciones de suministro, incluyendo el transporte de tropas y material de refresco o toma de puntos importantes adicionales para facilitar el avance de las tropas propias: puentes, estuarios, estrechos...

i) Operaciones de evacuación de tropas propias (o de civiles) a gran escala, llegado el caso.

Buena parte de estas operaciones, asumiendo el tipo de enemigo comentado, requieren grupos anfibios de tipo intermedio en comparación con las previsiones de las grandes potencias. Para asegurar su viabilidad, no bastaría con golpes de mano dados por el equivalente a estoiles aislados, sin blindaje, pero tampoco grandes unidades tipo división. Un magnífico ejemplo de operación anfibia limitada, y exitosa, posterior a la Segunda Guerra Mundial fue la Operación Vantage (julio-octubre de 1961), mediante la cual el Reino Unido apoyó a Kuwait ante lo que ya era una incipiente amenaza de invasión iraquí, finalmente frustrada por la intervención de la que damos cuenta. La fuerza principal empeñada en primera instancia fue el equivalente a una agrupación

6. En la Segunda Guerra Mundial, varias operaciones de comandos británicos lanzadas por la Royal Navy en las costas noruegas lograron un impacto estratégico desproporcionado a la entidad de las fuerzas empleadas, con escasas bajas propias. Las operaciones Claymore (islas Lofoten) y Archery (Vaagso y Maloy) en marzo y diciembre de 1941, aparte de lograr la destrucción de unas 25.000 TRB de buques mercantes al servicio de Alemania, hicieron que el alto mando alemán trasladara a unos 300.000 hombres a Noruega para defender sus costas de unos ataques que nunca más se repitieron, detrayéndolos de otros frentes en los que habrían sido más necesarios, como, precisamente, Normandía.

táctica de comandos, que llegó a bordo del HMS *Bulwark* (un LPH de un tipo equivalente a un LHD) y fue helitransportada al aeropuerto y al puente de Mitla⁷. Ejemplos como éste muestran la factibilidad de este tipo de operaciones, aunque no podemos conformarnos con esto, porque es indispensable tomar en consideración algunos prerrequisitos de cualquier asalto anfibio.

Dificultades

Dificultades en el asalto

En primer lugar, la fricción —en el sentido dado por Clausewitz⁸— deja notar su peso de un modo muy especial en los escenarios anfibios, pues para empezar hay que lidiar con un terreno muy peculiar, ya que se mueve: corrientes, oleajes, mar picada, vientos que afectan directamente a los buques y lanchones, y virtual, por la imposibilidad de llevar a cabo repliegues tácticos (reembarcar suele ser una muy mala idea). Además, el relieve es muy accidentado en la costa no sólo porque su orografía es casi siempre irregular sino, *a fortiori*, porque suele ser poco homogénea,



Carl von Clausewitz en un cuadro de Karl Wilhelm Wach.
(Fuente: www.wikipedia.org)

incluso dentro de una misma zona designada para un desembarco (Garnier, 2014: 11-12).

Pero lo anterior no es todo. Más allá de ello, si tenemos claro que la zona litoral está cada vez más densamente poblada, lo usual será encontrar mucho tráfico, marítimo y aéreo, que imposibilitará la sorpresa (si la hubiere) y, en todo caso, entorpecerá las operaciones⁹.

7. Este buque, catalogado como LPH, tenía unas dimensiones y capacidad de transporte de tropas y medios de desembarco prácticamente idénticas a las de nuestro LHD *Juan Carlos I*, con la diferencia de que no gozaba de dique inundable, de manera que sus cuatro LCU colgaban de pescantes.

8. El prusiano enfatiza mediante este concepto la distancia que suele abrirse entre lo planificado, sobre el papel y la realidad de las operaciones.

9. En la Operación Torch, en el sector de Orán, un convoy francés, compuesto por cuatro mercantes y una pequeña escolta, estuvo a punto de dar al traste con la operación al interponerse inopinadamente a los buques de guerra aliados, posibilitando poco después que algunas de las unidades de la *Task Force* angloamericana fueran hundidas (Baqués, 2022: 241-243). Algo similar ocurrió con la *Task Force* destinada a desembarcar en Dieppe, pero esta vez toda la operación, bien que más limitada en sus objetivos, se saldó con un fracaso.

Por otro lado, constituye un viejo axioma de la guerra naval que no se deben atacar desde el mar las costas enemigas si se hallan bien protegidas. El mar es por sí mismo, aunque apenas hubiera oposición armada, una excelente defensa pasiva, de manera que el esfuerzo adicional dedicado a proteger la costa mediante medidas activas, sumado a lo anterior, dificulta enormemente cualquier operación ofensiva, entre las que estaría un asalto anfibio.

En este sentido, no cabe duda de que el único desembarco anfibio con éxito garantizado (o casi) y con una previsión de pocas bajas propias es el que se produce sobre un litoral no defendido. Dicho queda.

Pero para desarrollar nuestro análisis partiremos de situaciones más realistas.

Otra dificultad estriba en que, al margen de la cantidad de fuerzas empleadas, no podemos olvidar que se trata de operaciones conjuntas por su propia naturaleza (Vego, 2008: 27). Así, por ejemplo, sin el creciente dominio del aire por parte de los aliados, los desembarcos de Salerno (1943) y de Normandía (1944) no podrían haber aprovechado y expandido las respectivas cabezas de puente, como finalmente hicieron en el momento del desembarco y en las jornadas siguientes. Incluso en las Malvinas (1982) el balance de las operaciones aéreas fue fundamental para decidir la suerte de la cabeza de puente de San Carlos¹⁰. En todo caso, añadimos otra variable.



El *Invincible* regresando a puerto tras la guerra de las Malvinas. (Fuente: www.wikipedia.org)

10. El éxito británico fue posible gracias a la superioridad de los *Sea Harrier* embarcados en las dos portaaviones que formaban parte de la *Task Force* británica (*Invincible* y *Hermes*) frente a los *Mirage III*, *Dagger* y *Skyhawk* argentinos basados en tierra. Más modesta fue la aportación de los SAM *Sea Dart* (poco útiles para defensa de punto), *Sea Wolf* (de muy corto alcance), y menos apreciable la de los SAM *Sea Slug* y *Sea Cat* (obsoletos).

Lo siguiente que hay que tener en consideración constituye una aparente obviedad, aunque a la postre no lo es tanto: las operaciones anfibias se proyectan sobre el litoral. Ahora bien, lo que se entienda por litoral no es algo fijo, sino que queda definido por una distancia variable en función del alcance de los sistemas de armas embarcados (*landwards*) y del que tengan sistemas de defensa de costas (*seawards*), lo que significa, curiosamente, que el litoral ha crecido (se ha ampliado) en las últimas décadas.

Sea como sea, la gran mayoría de la población hoy en día vive en la zona litoral, que también concentra buena parte de la industria y de las infraestructuras de transporte y comunicaciones. Así, el 95 por 100 de la población mundial reside a menos de 600 millas de la línea de costa, y el 60 por 100 de las áreas urbanizadas se sitúan a menos de 60 millas (Vego, 2015: 31). Mientras que ambas tendencias van a más, pese a la irrupción de la aviación comercial y a la mejora de los transportes terrestres, en la actualidad más del 80 por 100 del comercio mundial se desarrolla por vía marítima, lo que ejerce un efecto llamada sobre la población en busca de empleo (terminales portuarias, nudos de comunicaciones adyacentes, servicios auxiliares y lugares de restauración anejos). Como resultado de todo ello, es cada vez más complicado encontrar grandes playas semidesiertas en las que establecer cabezas de puente.

Por el contrario, la zona litoral suele estar densamente poblada y, salvo grave negligencia, muy vigilada y bastante protegida por quienes aspiran a conservar el control

sobre la misma. Los países más cuidadosos de su soberanía, de su economía y de la seguridad de su población no dudan en tejer densas A2/AD (*Anti-Access/Area Denial*) para tal fin, en función de sus posibilidades. De este modo, en los asaltos anfibios convergen tal cantidad de inconvenientes que bien se puede afirmar que se trata de uno de los peores escenarios posibles para la guerra: un auténtico infierno, a decir de algunos expertos (MacCarthy, 2018: 4, 50), porque confluye lo más duro de la guerra en el mar y en tierra firme.

Lo anterior debe de haber influido en un diagnóstico, aunque no unánime sí ampliamente divulgado, según el cual las grandes operaciones anfibias estarían obsoletas. Algunos expertos actuales señalan que quizá estén próximas a su fin (Garnier, 2014: 40), dignas de ocupar un lugar de privilegio en los libros de historia, pero poco más. La reflexión subyacente es la siguiente: en positivo, es verdad que las operaciones anfibias pueden ser decisivas para alcanzar un resultado favorable en una guerra (Bettwy, 2015: 2-3). Ahora bien, en negativo, no es menos cierto que algunas de las más emblemáticas de las últimas grandes guerras se han saldado o bien con fracasos (Ishizu, 2014: 139-140) — recordemos Dardanelos — o bien con victorias; sí, pero con grandes pérdidas en equipos y vidas (campana del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial), algo cada vez menos compatible con la mentalidad asociada al tercer pilar de la trinidad de Clausewitz en los tiempos actuales (la pasión no luce como antaño entre la ciudadanía, sobre todo, en Occidente). Esa confluencia de razones invita a pensar en la obsolescencia de las operaciones anfibias.



Lanzamiento de un misil desde un buque de la Armada. (Fuente: Armada)

Sin embargo, no es la primera vez que se dan por finiquitadas. Recordemos que un año antes de Inchon, el general Omar Bradley ya las había enterrado, del mismo modo que el secretario de Defensa Robert Gates en 2010 (Heck, Friedman y Mills, 2024). Pero, notoriamente, la historia no le dio la razón al primero, mientras que todavía es pronto para comprobar qué sucede con la segunda profecía aquí rescatada.

Por causas similares a las expuestas, algunas grandes operaciones anfibias, siendo previsibles, ni siquiera llegaron a implementarse (el asalto a Japón en el verano de 1945) prefiriéndose la alternativa de las dos bombas atómicas. Pero eso ocurrió hace 80 años. Las presumibles muertes de soldados estadounidenses en ese hipotético desembarco fueron el argumento esgrimido por Truman para tomar esa

drástica decisión. Desde entonces, a nivel sociológico o de mentalidad, las cosas han ido a peor. Corea todavía vio Inchon, pero también es verdad que unos veinte años después Estados Unidos perdió la guerra de Vietnam en la retaguardia.

En definitiva, es bastante complicado imaginar una mera adaptación del *D-Day* de Normandía en las costas chinas (por ejemplo) en un futuro razonable. La A2/AD china (DF-21 y DF-26 de largo y muy largo alcance; SAM y SSM de alcance corto y medio, ubicados en baterías de costa y/o en buques de guerra; alas con centenares de cazabombarderos; drones; minas; submarinos; etc.) provocaría, con una elevada probabilidad, grandes pérdidas en las *Task Forces* estadounidenses antes de llegar a una distancia razonable de la costa.

Dificultades una vez en la costa: el combate urbano litoral

Por otro lado, el panorama una vez en la costa no sería mucho más plácido, por los motivos ya comentados: una enorme densidad de grandes unidades mecanizadas, con artillería de campaña ATP (autopropulsada), misiles anticarro (ATGM) y drones FPV (*first-person view*) de menor alcance que, también con una elevada probabilidad, superarían ampliamente en número a las fuerzas atacantes, que quedarían demasiado lejos de las típicas ratios exigidas en materia de superioridad de fuerzas para hacer viable una ofensiva en tierra firme.

La de 3:1 fue popularizada por el general James Edmonds a partir de la guerra franco-prusiana, sobrevivió a las dos guerras mundiales y todavía fue avalada por el general William E. DePuy en plena Guerra Fría. Sin embargo, se antoja escasa ante el riesgo de no lograr la ruptura deseada y del consiguiente estancamiento del frente. La guerra de Ucrania así lo ha demostrado, tanto en la ofensiva inicial rusa de 2022 como en los fracasados contraataques ucranianos de 2023 (frente del Donetsk) y de 2024-2025 (Kursk).

En realidad, en análisis más recientes expertos tanto rusos como estadounidenses apuntan que lo prudente sería una superioridad de 5:1 en personal. Si eso se alcanza, añaden, sí podría bastar la más clásica de 3:1 en lo que se refiere a carros de combate y artillería de campaña (Sidorenko, 1970: 29; Mearsheimer, 1989: 61).

Si bien ya hemos asumido que el tipo de escenario más probable que habría que

afrontar no es el característico del de las grandes potencias enfrentadas entre sí, esto no es óbice para afirmar que habrá que atender a situaciones complejas.

En todo caso, algunas de las características del combate urbano litoral (ULW, en adelante) pueden seguir complicando las cosas. Veamos entonces a qué hay que prestar atención: si el enemigo, precisamente por no ser un ejército convencional haciendo una guerra convencional, es más bien una mixtura de unidades convencionales y guerreros híbridos o algún tipo de los segundos (*warlords*, terroristas, milicianos, muchas veces combinados con violencia organizada), es probable (lógico) que trate de arrastrar a las fuerzas atacantes al tipo de guerra que más favorece su lógica.

La base de este argumento puede hallarse en libros como el de Martin van Creveld, *The Transformation of War* (1991), que aporta el concepto *low intensity conflicts*, característico de la periferia del sistema político mundial desde los tiempos de la Guerra Fría (Malasia, Argelia, pero también Somalia, después de que su obra saliera publicada); el de Mery Kaldor, *Las nuevas guerras* (1999), que enfatiza la confusión entre actores armados y no armados y la amplia presencia de grupos de delincuencia organizada en la zona de conflicto, en especial en la ex-Yugoslavia; o incluso el de Rupert Smith, *The Utility of Force* (2007), que preconiza la aparición de lo que denomina «guerras entre la gente» en sustitución de las añejas «guerras industriales», para lo cual su experiencia como oficial británico en el conflicto de Irlanda del Norte resultó decisiva. Todos ellos se corresponden

con una literatura consolidada, a la que se puede añadir la *Teoría del partisano*, de Carl Schmitt (1963).

Ahora bien, señalado el marco teórico, en estas páginas nos interesa más plantear qué rasgos van a caracterizar el tipo de guerra al que nos arrastrarían. A saber, más híbrida que convencional; pero al decir esto, el lector suele obviar —y es un craso error— que toda guerra híbrida tiene un componente convencional, ya que incluye armas convencionales. Así lo recogen tanto Thomas Huber, en su libro *The Compound Warfare* (2002), como Frank Hoffman en varios trabajos posteriores.

El enemigo se parapetará en los núcleos urbanos tan pronto como pueda, suponiendo que haya discontinuidad geográfica con la zona de desembarco. Su objetivo será convertir esas zonas urbanas en una *contested zone* equivalente a lo que antaño fueron las zonas selváticas o montañosas (Hoffman, 2007: 15). Las selvas del futuro serán, pues, de cemento.

Las razones son varias. La más obvia es que en un combate urbano se reduce la ventaja de la fuerza mejor dotada al hacerle la eficacia de sus armas pesadas —carros de combate, vehículos de combate de infantería (VCI) y de reconocimiento y combate (VRC), artillería ATP— porque es más complicado maniobrar entre callejuelas y muchos de esos sistemas de armas son más vulnerables si no son atacados frontalmente, sino a través de las posibilidades que ofrece el ULW, en el que se combate en 360 grados y desde cualquier lugar (desde el alcantarillado hasta las azoteas).

También disminuye el rendimiento de los sistemas ISTAR (Inteligencia, Vigilancia, Adquisición de Objetivos y Reconocimiento) disponibles, lo que provoca una mayor destrucción que, al ser causada en núcleos urbanos, contiene otros efectos indeseables: a nivel táctico, la proliferación de escombros dificulta el avance, mientras que ofrece nuevas opciones defensivas. A nivel estratégico y de STRATCOM, se multiplican las bajas civiles que, según cálculos fidedignos, han significado no menos del 70 por 100 de las muertes en las guerras más recientes, como la de Irak (Konaev, 2019: 43). Todo ello mientras la destrucción de edificios, quizá algunos emblemáticos, puede llegar a implicar más problemas a la legitimidad del atacante, pues según algunos expertos existe una creciente resistencia social a lo que ya llaman «urbicidio» (Kilcullen, 2015: 109). El problema radica en que una hipotética victoria militar obtenida de ese modo acabe siendo tan penalizada por la opinión pública (ajena, e incluso propia) que se vuelva en contra de los intereses del vencedor, siempre bajo la atenta mirada de la sociedad internacional.

En el ULW, la «mentalidad de fortaleza» típica de escenarios no urbanos (o sólo parcialmente urbanos) como los de Afganistán e Irak es contraproducente (Kilcullen, 2015: 294), porque no será frecuente en los primeros días de combates regresar a una base segura (o a un buque anfibio) para ducharse, parchear heridas menores, comer un plato caliente y reponer fuerzas. Por el contrario, habrá que asegurar botiquines y raciones para no menos de 72 horas, en las que presumiblemente no se recibirá nada nuevo de esos buques ni de ninguna otra parte.



Adiestramiento en entorno urbano. (Fuente: Armada)

Todo ello impulsará al alza los casos de *burnout*, tal como recoge, a partir de su experiencia directa y de otros escenarios analizados, el US Marine Corps (Marine Corps Intelligence Activity, 1999).

En los escenarios potenciales indicados no es probable tener que enfrentar Grandes Unidades enemigas dotadas con mucha coraza, ni con mucha pegada. Lo que no es óbice para que esas unidades, mayormente híbridas, dispongan de medios a los que habrá que prestar atención: *snipers*, lanzagranadas propulsados por cohetes (RPG), morteros ligeros y medios, artefactos explosivos improvisados (IED) y minas, sistemas de defensa antiaérea portátiles (MANPADS) y ATGM, además de, probablemente, armas colectivas montadas sobre *pick-ups* y/o blindados ligeros, incluyendo lanzagranadas de 30-40 mm, munición multipropósito avanzada (AMP) de 14,5 mm y cañones de hasta 35 mm de doble uso.

Habrà que añadir la típica ventaja táctica del defensor, consistente en el aprovechamiento de un terreno que ellos conocen mejor que nadie (recovecos, estrecheces, puntos de emboscada), desplazándose ágilmente a pie o mediante vehículos de fortuna y blindados ligeros. La facilidad para actuar en pequeños enjambres, capaces de reforzarse mutuamente, es su principal característica. Además, suelen estar dispuestos a asumir más bajas que las que resultan aceptables en las sociedades occidentales.

Requisitos

Requisitos para la proyección de fuerzas

Para desarrollar estas misiones, el paradigma más adecuado es el *Ship-to-Objective Maneuver* (STOM), que es oficial en el Cuerpo de Marines de los Estados Unidos (USMC) desde



1997. Este modelo, a su vez, precisa potenciar las capacidades de asalto OTH (más allá del horizonte) que permitan lanzar a las tropas dejando a los grandes buques anfibios a una distancia de seguridad (30 kilómetros o algo más) sin tener que depender de una cabeza de puente, siempre difícil de establecer y de sostener.

Además, una doctrina anfibia no puede quedar reducida al asalto. Es importante integrar en ella maniobras de decepción a todos los niveles para retrasar la reacción enemiga o incluso provocar una dispersión de sus fuerzas.

En el nivel de inteligencia y desinformación, cabe destacar algunos antecedentes. Recordemos el éxito de la Operación Mincemeat, facilitadora de los desembarcos aliados en Sicilia (julio de 1943). A un nivel kinético, es adecuado ablandar objetivos... falsos¹¹. Estas medidas, que nunca están de más, tendrían una eficacia algo más limitada (tampoco nula) si se tratara de generar dudas a una potencia dotada de buenas capacidades de reconocimiento satelital. Pero siguen siendo muy efectivas contra otros Estados o contra grupos armados no estatales que no gocen del apoyo ELINT (Inteligencia de Emisiones

11. Aunque este episodio es menos conocido, también se llevó a cabo en el contexto de los desembarcos de Sicilia. La Fuerza Q británica (cruceros *Aurora* y *Penelope*, más varios destructores) bombardeó en primera instancia Catania y Taormina (10 de julio), que no formaban parte de la zona de desembarco, causando una enorme confusión en el bando italiano, que creyó erróneamente que éste se produciría entre ambas ciudades vecinas.



LPD Galicia (L-51) y Juan Carlos I (L-61). (Fuente: Armada)

Electromagnéticas), SIGINT (Inteligencia de Señales) e IMINT (Inteligencia de Imágenes) proporcionado por grandes potencias.

Por otra parte, una doctrina anfibia adecuada no puede quedar reducida a la planificación de una fuerza basada solamente en buques anfibios. En los escenarios actuales, teniendo en cuenta la A2/AD enemiga, es necesario definir los requisitos de escolta dentro del mismo paquete.

En los entornos propuestos, cabe esperar la presencia de drones, quizá de misiles subsónicos de alcance medio o de cohetes lanzados desde sistemas lanzacohetes múltiples (MLRS), así como de algunos aviones y helicópteros, no necesariamente en gran número. Con todo, es perentorio

atender estas dificultades, y lo más adecuado es hacerlo en una triple capa. En función de la entidad del enemigo, la superioridad aérea deberá quedar garantizada por aviones de ala fija, lo que supone, normalmente, disponer de portaviones de grandes dimensiones, dotados de catapultas, de los que disponen muy pocos países en el mundo; o bien de bases aéreas en un radio adecuado (de menos de 800-1.000 km), que tampoco son un recurso abundante, a no ser que estemos hablando de una de las hipótesis de trabajo planteadas, en concreto el empleo de la fuerza anfibia para recuperar una parte del territorio nacional, previamente caído en manos de terceros (Estados, grupos terroristas o una combinación de ambos).

En todos los casos, por detrás de los buques anfibios son necesarias unidades de combate de superficie (DDG o FFG) con SAM de defensa de zona y capacidad de contrabatería, con misiles de crucero que puedan batir objetivos en la costa o misiles antibuque con capacidad de ataque a tierra (ambas cosas muy factibles) en sustitución de la artillería superior o igual a las cinco pulgadas que antaño portaban los acorazados, los

cruceros y hasta los destructores, pero jugando un papel similar, a los que también pueden contribuir los aviones embarcados del tipo que sean —V/STOL (despegue y aterrizaje vertical/corto) o STOVL (despegue corto y aterrizaje vertical)—, que sí podrían embarcarse en las mayores unidades de la *Task Force* (LHD), pero ante su escaso número deben ser complementados por drones de varios usos, al estilo de los *Bayraktar* turcos.



Harrier despegando desde el Juan Carlos I. (Fuente: Armada)

En un segundo escalón, pegados a los buques anfibios, están los escoltas de dimensiones más reducidas (corbetas, por ejemplo), dotados con armas de menor alcance pero muy densas —SAM de defensa de punto y misiles superficie-superficie (SSM) de no más de 100 km de alcance, con capacidad de ataque a tierra¹²—; como se ha indicado, los buques anfibios de mayor porte (LHD y, eventualmente, también LPD) deben estar en condiciones de operar drones armados desde sus cubiertas, con capacidad de ataque de precisión contra las fuerzas enemigas dispuestas en la costa¹³; por delante, cazaminas protegidos por más corbetas, a los que eventualmente se puedan añadir patrulleros muy rápidos, capaces

12. Eventualmente, se podrían montar MLRS en buques del porte de una corbeta. En el caso de que dispongan de un diseño modular, estos sistemas podrían ser embarcados o desembarcados en función del perfil de la misión, pasando a formar parte de una futura defensa de costas nacional cuando ese módulo no esté embarcado. Algunas de las fragatas *Lupo* de la Marina venezolana llegaron a montar equipos similares hace algunos lustros, con proyectiles de 105 mm y 12 km de alcance. Notoriamente, se quedaron a medias... Pero esta idea, bien desarrollada, es aprovechable.

13. En la guerra de Ucrania, la inmensa mayoría de los carros de combate, vehículos blindados de transporte de personal (TOA) y piezas de artillería perdidos en ambos bandos ha sido por ataques de drones. Podemos estar hablando de cifras por encima del 70 por 100. Los helicópteros de ataque también han sido importantes a tales efectos (en el lado ruso, sobre todo), así como los ATGM de las unidades de infantería (especialmente, en el lado ucraniano). En cambio, los combates entre blindados, característicos de las guerras de antaño, han sido absolutamente residuales.

de transportar pequeñas unidades de asalto, e incluso zapadores, cuyo objetivo sería remover obstáculos artificiales ubicados en la proximidad de la costa.

El concepto STOM en el que se enmarca toda esta reflexión puede ser potenciado mediante el de SBL (*Sea-Based Logistics*). Esto requiere contar con un gran buque nodriza, ubicado todavía más lejos de la costa y, por ende, a una mayor distancia de seguridad de la zona de desembarco. Aunque la US Navy es pionera en ello, este concepto resolvería muchos inconvenientes a los que ahora deben enfrentarse las marinas de guerra de tipo medio, como la nuestra. En esencia, se trata de disponer de un buque que no es de asalto anfibio para que ocupe una posición intermedia entre las bases navales y la fuerza de desembarco propiamente dicha, siendo su función la provisión de víveres, combustible, municiones, *pools* de tropas adicionales (algunas compañías), así como otros recursos, a las unidades de primera línea. De hecho, un buque SBL también podría disponer de LCAC o LCM, no para ser lanzados directamente hacia la costa, sino a modo de reserva y/o para compensar bajas.

Una ventaja apreciable de los SBL radica en que, aunque se trata de buques de gran tamaño, se pueden obtener a partir de barcos civiles ya existentes, adquiridos a buen precio (por lo común, cascos de petroleros) y convenientemente reformados.

Para finalizar, debemos recordar que las operaciones de asalto anfibio se hallan entre las más demandantes de preparación previa. Me refiero a la planificación y al adiestramiento. Como ejemplo, el *D-Day* conllevó

más de un año de elaboración y casi otro de entrenamientos y puesta a punto de las unidades implicadas (Heck, Friedman y Mills, 2024). Eso significa que el país que se tome en serio este tema deberá invertir tiempo y dinero en crear los órganos adecuados dentro de sus marinas (sin perjuicio de su ulterior coordinación con los dos ejércitos) para preparar doctrinas, orgánicas y medios. No en vano, el *improvise and dare* del siempre impulsivo Churchill en la campaña del Egeo en otoño de 1943 que, tras la defección del régimen de Mussolini, pretendía la toma de varias docenas de islas en manos alemanas, fue un desastre. En cambio, las lecciones aprendidas y una mejor planificación permitieron cubrir ese mismo objetivo un año después.

Requisitos para el combate de la fuerza desembarcada

En un entorno de combate urbano se requieren unidades que sean, como mínimo, tan ágiles como aquéllas a las que se habrán de enfrentar. Pero la movilidad no es sólo cuestión de vehículos y buenas transmisiones; lo más importante es tener la mentalidad adecuada. Esto incluye una creciente descentralización del mando (preparando para ello a los mandos subordinados). En muchos momentos, el combate se desarrollará en pequeños núcleos, tipo escuadra o pelotón (a lo sumo), a sabiendas de que en un entorno urbano las espaldas no están cubiertas. Pero habrá que prepararse para concentrar fuerzas a la mayor brevedad cuando los objetivos a batir lo precisen o por pura supervivencia. Hay que adaptar el manual de Liddell Hart y aplicar sus recetas, pero cambiando el nivel operacional en el que se mueve el británico por el táctico.

Esos pelotones deberán formar parte de nuevas unidades interarmas, no meramente funcionales, sino orgánicas. Porque esto es lo que posibilitará la integración de sus componentes en el día a día, con naturalidad. La ventaja de nuestra Infantería de Marina es que una agrupación táctica interarmas es un buen punto de partida para transformar dicha unidad *ad hoc* en una unidad orgánica, momento en el cual se deberá repensar su exacta composición. Para ello, se ofrecen algunas ideas adicionales: en un escenario en el que se combate a 360° y en varias dimensiones (suelo, subsuelo), con proliferación de obstáculos naturales o generados por la batalla, es necesario potenciar a las unidades de reconocimiento, así como a los francotiradores (el mejor modo de batir a un francotirador enemigo sin llevarse por delante edificios enteros, probablemente habitados por civiles, es otro francotirador). El éxito de ambos se fundamentará en el empleo intensivo de minidrones, e incluso de microdrones, capaces de ofrecer ISTAR a nivel sección e incluso a nivel pelotón (siendo esto último congruente con el tipo de combate a realizar). Su uso expone mucho menos a las tropas propias cada vez que deba «limpiarse» un edificio. Modelos como el *PD-100 Black Hornet* tienen un radio de acción suficiente para mantener a las tropas propias fuera del alcance eficaz de fusiles de asalto, ametralladoras medias y hasta RPG, mientras que su capacidad para penetrar discretamente en edificios ajenos es idónea.

En general, cualquier modernización e innovación en la Infantería de Marina debe pasar por la introducción de drones, desde los *Bayraktar* (o similares) embarcados, idóneos para el apoyo aéreo cercano, hasta los *PD-100*¹⁴ (o similares) en manos de pequeñas unidades directamente empeñadas en el combate urbano. Ahora bien, es necesario incorporar un tipo intermedio de drones FPV, que son muy económicos y muy útiles para destruir vehículos y piezas de artillería enemigos. Entonces, si bien los *Bayraktar* formarían parte de las Alas de la FLOAN y los *PD-100* estarían en la sección de armas de cada compañía o incluso en los pelotones de cada sección, el resto debería integrarse en la agrupación interarmas que venimos mandando. En Ucrania, a nivel de brigada ya opera una compañía (o batería) de drones FPV. En una agrupación táctica, eso sería lo idóneo, asumiendo que una parte de los drones realizaría labores de reconocimiento y otros de ataque. Así, lo mínimo sería crear una sección de drones en una compañía de apoyo, o quizá dos (si se separan los roles de reconocimiento y ataque).

En pleno debate acerca del futuro de los carros de combate, es importante no menospreciar el blindaje. Aunque estos vehículos son más vulnerables en una confrontación urbana, pudiendo ser atacados en sus partes más desprotegidas (techo, parte trasera), todavía ofrecen alguna posibilidad de supervivencia, cosa que no sucede con otros con menor blindaje. En todo caso, es perentorio dotar a los vehículos de las unidades asignadas a este

14. Ya en servicio en la Fuerza de Guerra Naval Especial (FGNE), en el Escuadrón de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC) o en el Mando de Operaciones Especiales. Su empleo podría extenderse a unidades de asalto de nuestra Infantería de Marina.



Fuerzas de Infantería de Marina realizando ejercicios de desembarco. (Fuente: Armada)

tipo de asaltos (especialmente si se trata de VCI) de mecanismos de protección activa.

Tanto en la guerra de Ucrania como en la de Gaza, se está demostrando la importancia creciente de los ingenieros de combate y de construcción. Lógico, teniendo en cuenta el escenario urbano. Ahora bien, por esa misma razón constituyen un blanco predilecto. Entonces es perentorio blindar asimismo a los ingenieros. Esto es relativamente fácil y barato, dada la existencia de suficientes vehículos recientemente dados de baja en la mayor parte de los países occidentales, incluyendo el nuestro (habrá que tirar de carros excedentes del Ejército de Tierra).

Lo anterior es necesario, pero en las guerras hay bajas. Es decir, paralelamente habrá que extremar el esfuerzo dedicado a la evacuación de heridos por vía terrestre y, cuando sea factible, aérea. La ratio de heridos/muertos en combate es cada vez más favorable gracias a la preparación de las tropas y a la rápida atención que suelen recibir. Pero en entornos urbanos uno de los principales problemas deriva de la dificultad para llegar hasta esos heridos en medio de la confusión y del probable colapso de algunos puntos calientes¹⁵.

Conclusiones

Las operaciones anfibias se han desarrollado durante centurias. Pero en el siglo XX, en

15. Los chalecos antibalas y una buena logística permitieron que en Faluya la ratio de muertos y heridos bajara mucho en comparación con las batallas libradas tiempo atrás: el porcentaje de soldados heridos que salvaron sus vidas se acercó al 95 por 100 (West, 2006: 266).

el marco de la Segunda Guerra Mundial, alcanzaron su madurez y también su mayor dramatismo, con experiencias marcadas por el éxito (Alhucemas) o por el fracaso (Gallipoli). Corea (Inchon) pudo ver lo que, según voces autorizadas, fue el canto del cisne de este tipo de operaciones. No en vano, se trata de un perfil de operaciones especialmente complejo por los factores que hemos mencionado a lo largo del artículo (carácter conjunto, entorno geográfico hostil, defensa de la costa). Sin embargo, la guerra de las Malvinas ofreció otras lecturas alternativas a la crónica de una muerte anunciada.

Aunque los desembarcos masivos al estilo de Normandía tengan, es verdad, un futuro incierto, incluso para las grandes potencias, sigue existiendo un abanico de posibilidades para desarrollar operaciones anfibias, aun en el caso de potencias medias, en función de los diferentes tipos de escenarios y de las potenciales fuerzas enemigas a enfrentar.

Afirmar lo anterior no obsta para que se recalque la complejidad del entuerto, cuestión necesaria para estimular la reflexión y la bús-

queda de soluciones. En este análisis la pretensión no es cerrar sino abrir el debate, máxime en un momento en que el incremento del gasto en defensa, propiciado por las exigencias internacionales derivadas de la actual coyuntura, ofrece unas posibilidades hasta la fecha inabarcables, pero a la vez asumiendo que no se debe gastar a ciegas y que, por el contrario, es preciso disponer de criterios adecuados para ello. Es en este contexto en el que se plantean las líneas de pensamiento que deben preceder a las líneas de acción: doctrina, fuerza naval para operaciones anfibias (pero no meramente de desembarco), definición de medios, innovación y planificación (referidas tanto a la fuerza naval como a la fuerza a desembarcar), así como entrenamiento adecuado para esos cambios doctrinales y orgánicos. Son varios los cabos que hay que amarrar para avanzar en la dirección correcta.

También hemos puesto de manifiesto que la reconocida capacidad de innovación de la Infantería de Marina, consustancial a su propia naturaleza, es un activo importante para llevar esta aventura a buen puerto.

BIBLIOGRAFÍA

- Baqués, Josep (2022): *HMS Aurora. El último corsario*. Málaga: Ediciones Salamina.
- Bettwy, Samuel (2015): «Amphibious Warfare since World War II». Rochester (New York): *SSRN Electronic Journal*.
- Friedman, Brett, y Heck, Timothy (eds.) (2020): *On Contested Zone. The Evolving Role of Amphibious Operations in the History of Warfare*. Quantico (VI): Marine Corps University Press.
- Garnier, Guillaume (2014). «The Amphibious Endeavour: Tactical Risk, Strategic Influence», en *Focus Stratégique*, n.º 46, París: IFRI. Laboratoire de Recherche sur la Défense.
- Gouge, Daniel (2019). *The Amphibious Warfare Force. America's First Line of Defense*. Arlington: Lexington Institute.
- Heck, Timothy; Friedman, Brett, y Mills, Walker (2024): «Warfighting from Ship to Shore and Beyond: Why Amphibious Operations Still Matter». *Modern War Institute*.
- Hoffman, Frank (2007): *Conflict in the 21st Century. The Rise of Hybrid Wars*. Arlington: Potomac Institute for Policy Studies.
- Huber, Thomas (2002): *The compound Warfare. The Fatal Knot*. Fort Leavenworth (KA): US Army Command and general Staff College Press.
- Ishizu, Tomoyuki (2014): «Amphibious Warfare: Theory and practice», en VV. AA.: *International Forum on War History. Proceedings*. Tokio: The National Institute for Defense Studies, pp. 137-159.
- Kaldor, Mary (2001 [1999]): *Las nuevas guerras. Violencia organizada en la era global*. Barcelona: Tusquets.
- Kilcullen, David (2015): *Out of the Mountains*. New York: Oxford University Press.
- Konaev, Margarita (2019): *Warfare in the age of megacities*. París: Defense Research Unit.
- MacCarthy, Dayton (2018): «The worst of both worlds: Analysis of urban littoral combat». Canberra: *Australian Army Occasional Paper Conflict Theory and Strategy 002*.
- Mahan, Alfred T. (2007[1890]): *La influencia del poder naval en la historia*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- (1897 [1890-1897]): *Interés de los Estados Unidos de América en el poderío marítimo*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Marine Corps Intelligence Activity (1999): «Operation Peace for Galilee: Israel's Intervention in Lebanon». *Urban Warfare Study: City Case Studies Compilation*, pp. 21-34.
- Mearsheimer, John (1989): «Assessing the Conventional Balance. The 3:1 Rule and its Critics». *International Security*, 13 (4): 54-89.
- Schmitt, Carl (2013 [1963]): *Teoría del partisano*. Barcelona: Trotta.
- Sidorenko, A. A. (1970): *The Offensive (A Soviet View)*. Washington DC: US Air Force.
- Smith, Rupert (2007): *The Utility of Force. The Art of War in the Modern World*. New York: Knopf.
- Sumida, Jon Tetsuro (1997). *Inventing Grand Strategy and Teaching Command. The Classic Works of Alfred Tayer Mahan Reconsidered*. Washington DC: The Woodrow Wilson Center Press.
- Van Creveld, Martin (1991): *The Transformation of War*. New York: Free Press.
- Vego, Milan (2008): «Major Naval Operations». *Naval War College Press Papers*, n.º 32. Newport (RI): Naval War College Press.
- (2015): «On Littoral Warfare». *Naval War College Review*, vol. 68, n.º 2, pp. 30-68.
- West, Bing (2006): *No True Glory. A Frontline Account of the Battle for Fallujah*. New York: Bantam Dell.