

## **EL PODER NAVAL EN LA GUERRA DE AFGANISTAN**

El criminal ataque a las Torres Gemelas de Nueva York y al Pentágono en Washington DC, el 11 de septiembre de 2001, fue concebido por Osama bin Laden, conductor de la organización terrorista Al-Qaeda. El mismo era tolerado y apoyado por el régimen Talibán que gobernaba Afganistán y le permitía usar su territorio para establecer campos de refugio y entrenamiento. Cuatro semanas después, una coalición liderada por los EE.UU. e integrada inicialmente por fuerzas de 17 países, comenzó la operación con centro de gravedad en Afganistán llamada Enduring Freedom. Fue la respuesta de la comunidad internacional al terrorismo sin fronteras.

En el presente trabajo se analiza el empleo del poder naval en la reacción inmediata a esos ataques - operación Noble Eagle - y en la subsiguiente respuesta - operación Enduring Freedom. Se tratan aspectos concernientes a los campos estratégico militar, operacional y táctico, con incursiones en el tecnológico, y se enuncian algunas conclusiones que surgen evidentes, pero antes de comenzar con su exposición, los autores consideran necesarias las siguientes aclaraciones:

- Sus opiniones no reflejan necesariamente las de las Instituciones a las que pertenecen. No obstante, están convencidos de que ellas son coherentes con lo que sostienen los más reconocidos estrategas y analistas navales, y responden al pensamiento naval argentino desde fines del siglo XIX y sucesivas publicaciones de doctrina de la Armada, así como a la Ley de Defensa Nacional.
- Esta presentación se basa en el artículo de sus autores, “El Poder Naval Contra el Talibán y Al Qaeda. Afganistán – 2001”, publicado en el Boletín del Centro Naval, Nos. 806 de 2003, y 807 y 808 de 2004. Ese trabajo fue reproducido por el International Journal of Naval History a propuesta del U.S. Naval Historical Center.
- El período que aquí se tratará es el que va del 11 de septiembre al 23 de diciembre de 2001, fecha para la cual se habían logrado la caída del régimen Talibán. No obstante, cuando se lo considera necesario o conveniente, se hace referencia a la Guerra del Golfo de 1991 y a otros conflictos armados que la siguieron, o se avanza en el tiempo hasta la presente Guerra de Irak.

### **La reacción inmediata de la Armada de los EE.UU. - Operación Noble Eagle**

Conocidos los ataques a las torres gemelas la Armada de los EE.UU. (USN) movilizó su potencial para la defensa de su territorio y sus habitantes, en especial de su espacio aéreo que se presentaba como el más crítico. Un portaaviones se hizo presente el mismo día de los ataques frente a Nueva

York, mientras que otros dos se ubicaron en ambas costas, integrándose con sus aviones al Comando de Defensa Aeroespacial de América de Norte; lo mismo hicieron trece buques de defensa antiaérea de área. Asimismo, varios buques anfibios embarcaron personal médico y de asistencia en desastres y se alistaron para destacarse a Nueva York. Un buque hospital se amarró en el puerto de esa ciudad para ayudar a asistir a los heridos en el atentado pero, cuando fue evidente que pocas personas habían sobrevivido, los esfuerzos se concentraron en el apoyo a los bomberos y policías que luchaban en el desastre. También se destacaron a Nueva York la Fuerza Naval de Respuesta a Incidentes Químicos y Biológicos, y equipos navales de neutralización de explosivos.

Concurrentemente se alistaron y destacaron buques y aeronaves navales con las más variadas misiones, incluida la protección de las áreas marítimas que podrían usarse para más ataques; todo, a horas de producido el atentado. Esos medios se incorporaron así, con los de las demás fuerzas armadas y de seguridad de los EE.UU., a la operación Noble Eagle, organizada para dar defensa inmediata al territorio de los EE.UU. y a otras posesiones y puntos estratégicos. Esos lugares incluyeron a las islas Hawai y Guam en el Océano Pacífico, y a la isla Diego García en el Índico, que tienen importantes bases navales y aéreas, donde destructores antiaéreos y aviones de caza y ataque de la USN y del Cuerpo de Infantería de Marina de los EE.UU. (USMC) se unieron a los medios de la Fuerza Aérea de los EE.UU. (USAF) bajo las órdenes de los comandantes de defensa aérea locales. Al mismo tiempo se preparaban las fuerzas a ser destacadas a Afganistán.

### **La situación en Afganistán a principios de octubre de 2001**

Afganistán es un país en guerra casi constante desde la antigüedad, trágica realidad que en las últimas décadas le costó más de un millón y medio de muertos y seis millones de refugiados. En 1979 fue invadido por la Unión Soviética con la excusa de apoyar al gobierno constituido contra grupos rebeldes pero, después de graves pérdidas, se retiró en 1989, dejando un gobierno títere que tuvo que seguir enfrentando la oposición violenta de distintas fracciones. En 1992 tomó el gobierno Burhaniddin Rabbani, apoyado por los combatientes mujahidines que habían logrado renombre durante la ocupación soviética. No obstante, las luchas internas continuaron hasta que en 1996 las fuerzas talibanas capturaron Kabul, derrocando a Rabbani y estableciendo un régimen teocrático de suma dureza, que recibió fuertes críticas de la comunidad internacional. Pero las Naciones Unidas continuaron reconociendo a Rabbani como el gobernante legal, y en 1999 impusieron un embargo económico al régimen Talibán por proveer un santuario al grupo terrorista Al Qaeda y a su jefe.

Los talibanes contaban inicialmente con la simpatía de la mayoría de la población que habita el sur y el este del país, de etnia pasthuna y religión musulmana sunnita y que tienen lazos estrechos con

los habitantes del norte de Paquistán; única de sus vecinos que reconocía la legitimidad del gobierno Talibán. Por su parte, la población que habita el norte del país y se compone de pasthunes musulmanes shiítas y otras etnias, se declaró enemiga del Talibán desde un primer momento y en ello tuvieron que ver las diferencias religiosas, el nacionalismo y las ideologías, así como los intereses de terceras partes. A principios de octubre de 2001 el gobierno Talibán se encontraba empeñado en una guerra civil con frentes estancados contra la Alianza del Norte, cuyas acciones de alguna manera eran coordinadas por Rabbani. Esta organización no constituía un conjunto sólidamente unido y cada parte respondía a sus propios intereses, al igual que lo que sucedía con las tribus que apoyaban a los talibanes. La alianza y cada uno de sus componentes eran sostenidos en diferentes combinaciones y formas por naciones de Asia Central, Irán, India y Rusia.

La Alianza del Norte contaba con unos 15.000 milicianos permanentes y 31.000 combatientes ocasionales que dependían de diferentes caudillos locales, a veces enfrentados entre sí. Sus medios de combate, inferiores en cantidades al de los talibanes, no difería significativamente del de estos en tipo, origen, estado de conservación y empleo, excepto la que habría sido una poderosa brigada mecanizada del ejército regular de Uzbekistán disfrazada de mujahidines y que contaba con una treintena de helicópteros provistos por los rusos.

En cuanto a la capacidad militar del estado Talibán su producción bélica era inexistente, no tenía armas de destrucción masiva y dada su posición geográfica carecía de marina. Sus fuerzas terrestres contaban con 38.000 hombres entre personal permanente, voluntarios extranjeros y milicias populares, a los que se sumaban 6.000 guerrilleros de Al Qaeda. Su organización y armamento eran obsoletos y solo útiles para las operaciones de una guerra civil de características tribales. La mayor organización táctica no excedía el nivel de brigada y un movimiento táctico habitual de sus unidades eran las incursiones con camionetas de uso civil equipadas con armas automáticas de hasta 37 mm, cañones sin retroceso y morteros. Los medios blindados eran usados en gran parte desde posiciones fijas y la artillería pocas veces era utilizada para apoyos directos.

Con relación a su capacidad de oponerse a fuerzas aéreas modernas, ésta era prácticamente nula. El embargo al que fue sometido el gobierno Talibán sumado al atraso tecnológico en que lo sumió su propia cultura, facilitó la inmovilización de su precaria fuerza aérea. La misma, distribuida en 14 aeródromos, habría contado con 250/300 aeronaves, 50 de ellas cazabombarderos; de esos totales solo el 50% estaba en servicio. De igual forma, sus defensas antiaéreas eran tan primitivas que no podían ofrecer resistencia efectiva a los ataques aéreos. Así, dado su pobre poder militar, para el caso de una guerra internacional el gobierno afgano confiaba sólo en su capacidad para la guerra de

guerrillas en las montañas desérticas de su territorio, estrategia que recientemente había contribuido a rechazar al invasor soviético.

### **La estrategia de la coalición**

Los lineamientos generales de su estrategia militar consistían en el ataque aéreo a objetivos militares para destruir las fuerzas del Talibán y Al Qaeda y accionar psicológicamente para restarle aliados y obtener los propios, al mismo tiempo que se apoyaba con fuerzas especiales a la Alianza del Norte y a otros enemigos de los talibanes, tratando de evitar la intervención con fuerzas terrestres convencionales. Todo ello con vistas a desalojar del poder al Talibán, desarticular a la organización Al Qaeda y si fuera posible, capturar o eliminar a su cúpula. Logrados esos objetivos iniciales, se desarrollaría un plan de ayuda humanitaria y progreso económico, se estabilizaría políticamente el país y se formaría un ejército nacional permanente. Con esta estrategia se buscaba lograr los objetivos políticos y militares sin los riesgos de empeñar una fuerza de invasión, que sería menos aceptable para la comunidad internacional, en particular las naciones islámicas, y los propios habitantes del país.

Como se verá, se logró desalojar a los talibanes del poder y desarticular transitoriamente a Al Qaeda en Afganistán pero, con relación a los restantes objetivos, a julio 2007 sólo se habrían logrado parcialmente y está por verse cuál será el desenlace final. El elegido presidente Hamid Karzai intenta pacificar el país con la ayuda de varias naciones; no obstante, la combinación de gobierno débil, líderes regionales fuertes y los narcóticos, mina el cumplimiento de la ley, los derechos humanos y el progreso económico y, las profundas raíces étnicas y religiosas del conflicto, emergen en variadas formas. Talibanes y Al Qaeda explotan esa situación y desarrollan una guerra de guerrillas y atentados terroristas que causan bajas a la fuerza internacional que apoya al gobierno afgano y atemorizan a la población; estas actividades se desarrollan mayormente en el sur del país, frontera con Paquistán.

### **Empleo de las fuerzas navales durante Enduring Freedom**

Afganistán está situado en el corazón del Asia Central. Limita al norte con las ex Repúblicas Soviéticas de Turkmenistán, Uzbekistán y Tajakistán. Al este y al sur con China y Pakistán, y al Oeste con Irán. Tiene una extensión de casi 650.000 kilómetros cuadrados y no posee ríos navegables ni acceso al mar. La distancia mínima desde su frontera sur hasta el Mar de Arabia, en el Océano Índico, es de aproximadamente 270 millas náuticas (MN) pero la distancia desde el mar hasta los objetivos militares de la coalición era de entre 400 y 900 MN. Las grandes alturas (50% del territorio a más de 2.000 metros sobre el nivel del mar), el relieve y el clima de Afganistán, dificultan las operaciones aéreas y terrestres convencionales, que son agravadas por el precario

desarrollo del país y su falta de infraestructura, en especial de caminos y aeropuertos.

La intervención naval directa e inmediata en un escenario tan alejado del mar, hubiera sido tenida como poco probable antes de esta operación. Sin embargo, ella resultó decisiva para su éxito y por supuesto, sólo fue posible a partir del control del mar. Es decir, poder utilizarlo en provecho propio en condiciones razonables de seguridad, al mismo tiempo que se le niega esa ventaja al enemigo. Ese control tiene como propósitos principales: a) Proteger la explotación económica del mar, el tráfico mercante y militar, y las fuerzas navales propias, y afectar a las del enemigo y b), proyectar el poder militar a tierra para influir en la situación en ese ambiente. Para mantener y explotar el control del mar la coalición reunió una gran fuerza naval en el Océano Indico, entre Pakistán y Kenia. A los medios de los EE.UU. y otras naciones que ya se encontraban en esas aguas fueron agregándose otros, de manera que entre noviembre de 2001 y abril de 2002, unos 100 buques de 18 naciones fueron involucrados en la lucha contra el terrorismo en Oriente Medio. A los buques se sumaron más de 500 aeronaves embarcadas y aviones de exploración marítima basados en tierra.

Resulta obvio que el control de las áreas marítimas necesarias para la operación Enduring Freedom no tuvo que ser disputado. Por lo tanto, desde un primer momento las fuerzas navales de la coalición pudieron dedicarse a la explotación de esa situación favorable, sin descuidar por ello las medidas de seguridad adecuadas para prevenir, en especial, eventuales ataques desesperados por parte de embarcaciones y aeronaves en apariencia inocentes y desarmadas. Esas medidas de seguridad se extendieron desde los grupos de batalla de portaaviones y de asalto anfibio, hasta los buques que transportaron los medios y abastecimientos de las fuerzas en tierra. Con relación a ese transporte por mar estos autores no cuentan con datos adecuados para aportarlos aquí, pero los totales transportados habrían sido menores que en las Guerras del Golfo y de Irak, que fueron:

- En la del Golfo, el 95% del equipo y abastecimientos requeridos por las fuerzas aéreas y terrestres (10.300.000 toneladas), y el 10% de su personal (50.000 hombres).
- En la de Irak, hasta caer Bagdad, el 94% de la carga requerida (más de 32 millones de metros cuadrados de vehículos y equipos, 34.000 toneladas de otra carga y 4 millones de metros cúbicos de combustible). Con relación al personal transportado, un dato formal disponible es que los buques anfibios desembarcaron en Kuwait, listos a combatir, a 60.000 infantes de marina, sus medios y sus abastecimientos.

Una de las tareas que más esfuerzos demandó de las fuerzas navales fueron las operaciones de interdicción marítima, realizadas con el propósito de evitar que materiales bélicos o refuerzos pudieran llegar en ayuda del enemigo. A partir de la captura de Kabul comenzaron las operaciones

de interdicción de líderes, desarrolladas para encontrar y detener a los miembros del Talibán y Al Qaeda que trataran de escapar por mar. Esta tarea fue similar a la realizada en la Guerra del Golfo, pero sobre un área mucho mayor y si se quiere, sobre personas (en este caso terroristas) cuya captura rendiría más réditos. Se desconoce si alguno fue capturado pero como beneficio colateral se disminuyó el contrabando marítimo en la región y el tráfico de drogas. Las principales dificultades para el desarrollo de las operaciones de interdicción realizadas fueron:

- Las diferencias de los sistemas de comando y control de las diferentes armadas, que en oportunidades impidieron una integración más estrecha entre ellas.
- Cada una de las naciones que intervinieron tenían diferentes reglas de empeñamiento; las políticas de algunas respondían al conjunto de las situaciones, pero las de otras solo permitían el abordaje de una embarcación sospechosa en circunstancias muy particulares.
- La localización y seguimiento de los buques mercantes sospechosos de un puerto a otro, para obtener información que permitiera interceptarlos e inspeccionarlos en el mar.
- La gran cantidad de buques mercantes y embarcaciones de cabotaje y pesca que navegan en el área y que debieron ser investigadas. Como referencia, y sin contar lo actuado por las otras marinas: durante los primeros seis meses del conflicto la USN realizó más de 8.300 investigaciones y unos 30 abordajes, y la marina italiana en los primeros once meses hizo 2.901 investigaciones y 59 abordajes.
- La posibilidad de ataques desde las embarcaciones interceptadas.
- La mayoría de las tripulaciones de las embarcaciones de tráfico costero y pesca no hablaban inglés y carecían de radios VHF, y por eso no respondían a las llamadas que se les hacían, así que se recurrió al contacto cara a cara, a los gestos y a pancartas escritos en idiomas locales.

A lo anterior se debe agregar el sostén logístico móvil de las unidades en el mar; como referencia, entre fines de noviembre de 2001 y fines de febrero de 2002 y sin contar los hechos por la USN, un buque de sostén logístico de la marina italiana y otro de la japonesa proveyeron 145 abastecimientos en el mar y numerosos servicios técnicos. Por otra parte, no se materializó en éste conflicto la amenaza de las minas submarinas, que en aguas costeras se debe considerar omnipresente, son de relativo bajo costo y muy peligrosas; ante la posibilidad de su empleo, dado que en la Guerra del Golfo habían dañado a dos buques de la USN, la coalición desplegó una fuerza de antiminado. En cambio, a principios de la presente guerra en Irak, para poder recibir la ayuda humanitaria internacional en el puerto de Umm Qasr, fue necesario un gran esfuerzo para eliminar campos minados utilizando una panoplia de nuevos medios aptos para la tarea, pero no se produjeron daños a ningún buque.

### **La proyección del poder naval a tierra**

La proyección del poder involucra el uso de las fuerzas navales para influir, generalmente, directa e inmediatamente en los eventos en tierra. Teniendo presente que esa proyección es a menudo necesaria para lograr y mantener el control del mar, en la fase de su explotación sus propósitos pueden ser algunos de los que se enunciarán continuación, destacando que una misma operación de proyección puede servir simultáneamente a más de uno de ellos.

- Producirle al enemigo en su propio territorio daños físicos, espirituales y económicos, buscando afectar su voluntad de continuar una guerra y disminuir su capacidad de sustentarla.
- Desgastar el poder militar del enemigo en su territorio antes de que lo comprometa en operaciones, neutralizar los puntos de apoyo desde donde proyecta ese poder, y contribuir a la interdicción de sus fuerzas y abastecimientos que se desplazan por tierra y constituyen una amenaza sobre el territorio nacional o las fuerzas propias en operaciones.
- Obligar al enemigo a desplazar fuerzas terrestres, navales y aéreas, y aferrárselas, sustrayéndolas de otros lugares y tareas donde también le son necesarias, e incluso, obligarlo a combatir en el mar, el aire y/o la tierra para determinar el resultado de una campaña o una guerra.
- Dar apoyo directo e indirecto a las operaciones de las fuerzas terrestres y aéreas propias.

En el caso de la proyección de aviación embarcada los propósitos pueden además ser:

- Realizar el conjunto de las operaciones aéreas de exploración, caza y ataque requeridas por las operaciones terrestres, cuando estas se desarrollan fuera del alcance de la aviación terrestre propia.
- Participar desde el mar en las operaciones específicas de las fuerzas aéreas; a saber, estratégicas, tácticas y de defensa aérea del territorio nacional o de un teatro de operaciones.

En el caso de la proyección de fuerzas anfibias los propósitos pueden además ser:

- Conquistar puertos, aeródromos y otras instalaciones en tierra, necesarias para la consecución de una campaña terrestre, naval y/o aérea.
- Participar de la maniobra que se está realizando en tierra.
- Crear un nuevo frente de operaciones en tierra o iniciar la invasión del territorio enemigo o del que está en disputa, o reconquistar el propio.

El conjunto de estos propósitos estuvo presente en la guerra que se analiza y la proyección del poder a tierra se hizo a través de: a) el bombardeo naval con misiles mar-tierra, b) la participación en la campaña aérea de la aviación embarcada, y c) una operación anfibia.

### **El bombardeo naval con misiles mar-tierra**

El primer empleo significativo de misiles crucero mar-tierra fue hecho durante la Guerra del Golfo de 1991, en la que fueron lanzados 282 Tomahawk desde unidades de superficie y submarinos (unas 130 toneladas de explosivos) y se destaca que un tercio de los explosivos que alcanzaron Bagdad en los 5 minutos iniciales llegó en estos misiles. Los Tomahawk fueron también usados a lo largo de la década del 90 (ver cuadro 1). Cuando la NATO intervino en la Guerra de Kosovo en 1999 estos misiles eran más confiables y precisos que los lanzados en 1991, pues se les había incorporado el sistema GPS en apoyo y/o reemplazo del sistema que compara la información del relieve del terreno que obtiene el radar del misil, con los mapas digitales que guarda en la memoria de su computadora. Comparados con los usados anteriormente, esos misiles brindaron en Afganistán un ciclo de adquisición de blanco mucho más corto; en efecto, durante la Guerra del Golfo éste era de 3 días, en la de Kosovo fue de 101 minutos y en la que aquí se trata, resultó ser de sólo 19 minutos. Así es que fueron lanzados desde un primer momento por unidades de superficie y submarinos que navegaban en el Mar de Arabia.

CUADRO 1 - MISILES CRUCERO LANZADOS POR LOS EE.UU. DESDE 1991					
Operación	Lugar	Fechas	Bombarderos estratégicos (CALCM)	Unidades de superficie y submarinos (TLAM)	Totales
Desert Storm	Irak	17/1 al 29/2/1991	35	282	317
Southern Wacht	Irak	17/1/1993	0	45	45
Bushwaker	Irak	26/6/1993	0	23	23
Deliberated Force	Bosnia	10/9/1995	0	13	13
Desert Strike	Irak	3 y 4/9/1995	13	31	44
Infinite Reach	Afganistán y Sudán	28/8/1998	0	79	79
Desert Fox	Irak	17 al 20/12/1998	90	330	420
Allied Force	Belgrado y Kosovo	24/3 al 20/6/1999	62	218	280
Enduring Freedom	Afganistán	7/10 al 10/12/2001	0	100	100
Iraqi Freedom	Irak	20/3 al 31/3/2003	153	802	955
TOTALES			353	1.923	2.276

**CALCM:** Conventional Air Launched Cruise Missile. **TLAM:** Tomahawk Land Attack Missile.

Estos misiles son de gran alcance, precisión (unos 10 metros) y adecuado efecto destructivo, pero su costo (500.000 a 1.000.000 dólares) hace que sean reservados para situaciones especiales y blancos muy rentables. Los primeros lanzados sobre Bagdad en 1991 tuvieron como objetivo elementos vitales del sistema de comando, control y comunicaciones iraquí; los primeros lanzados sobre esa ciudad en la reciente guerra tuvieron como objetivo al mismo Saddam Hussein. En la que nos ocupa los objetivos habrían sido similares; en ella se lanzaron 100 misiles desde el mar y en la reciente de Irak más de 800; en ambos casos un tercio desde submarinos.

### La participación de la aviación naval en la campaña aérea

Esa vital participación se presentará en los próximos siete puntos, una vez descrito el concepto de empleo de la aviación de los EE.UU. en una campaña sobre territorio enemigo. El primer paso es tratar de obtener lo antes posible la Superioridad Aérea, como etapa previa a lograr la Supremacía

Aérea. La superioridad aérea es aquella situación en tiempo y espacio determinados, en la que se logra que las operaciones propias en el aire, el mar y la tierra se desarrollen sin interferencias inaceptables por parte de la aviación enemiga. La supremacía aérea es aquella situación en la que se logra que la aviación enemiga resulte incapacitada para producir ninguna interferencia efectiva a las operaciones propias. Es oportuno enfatizar que con la supremacía aérea se busca evitar al máximo las bajas del personal propio y que, el control del mar, requiere de la superioridad aérea.

El concepto de superioridad aérea presupone la drástica atenuación de las amenazas aérea y antiaérea enemiga y, el de supremacía aérea, la supresión de dichas amenazas. Esos objetivos se logran a través de las operaciones de defensa antiaérea (que se realizan desde la superficie) y de defensa contraaérea (que se realizan con aeronaves) y sobre todo, mediante las operaciones de ofensiva contraaérea, en las que la aviación, reforzada ahora con los misiles mar-tierra, acciona activamente contra las aeronaves del enemigo en vuelo y aterrizadas, sus armas antiaéreas, sus sistemas de alerta aérea temprana y de comando, control y comunicaciones asociados, así como contra sus pistas de aterrizaje y lugares de emplazamiento, y las correspondientes facilidades de mantenimiento y abastecimiento, etc.

A no ser que resulte necesario u oportuno hacerlo antes, en una campaña terrestre se espera a contar con la supremacía aérea para iniciar los ataques aéreos a los demás objetivos, que una vez batidos con los efectos buscados, permitirán la prosecución efectiva y segura de las restantes operaciones aéreas y terrestres. Hasta que se logre esa supremacía, serán necesarias la escolta aérea de la aviación propia, las misiones aéreas de supresión de las defensas antiaéreas enemigas, y emplear un espacio aéreo despojado de amenazas para reabastecer en vuelo a los aviones. Completadas - y aún antes - las tareas de degradar / neutralizar / destruir los objetivos que contribuyen a afectar la voluntad y la capacidad de continuar y sustentar la guerra del enemigo (medios militares, infraestructura, sistemas de transporte, energía, comunicaciones, producción económica, etc.), la aviación pasa a dar apoyo cercano y lejano a la maniobra terrestre propia. De ser necesario o conveniente, se pueden conquistar aeropuertos para operar desde ellos con aviación táctica y de transporte de medios terrestres, para integrarlos más rápidamente a la maniobra en ese ambiente.

El concepto descrito se aplicó casi metódicamente durante la Guerra del Golfo de 1991; en ella, la aviación de la primera coalición contra Saddam Husein: a) Antes de iniciar la maniobra terrestre logró la superioridad aérea el día D+3 y la supremacía aérea el día D+10, redujo al 15% de la capacidad de transmisión eléctrica de Irak y destruyó elementos claves de su industria del petróleo y sus 12 refinerías, interrumpió las comunicaciones terrestres entre Irak y Kuwait, y produjo un formidable desgaste material y psíquico del ejército iraquí que ocupaba ese reino. b) Una vez iniciada la ofensiva terrestre, casi un mes

después, participó de la maniobra dando todo tipo de apoyo aéreo. En cambio, en Afganistán prácticamente no hubo necesidad de seguir las diferentes etapas mencionadas, pues se contó con la superioridad aérea desde el primer día y con la supremacía aérea poco después de la primera semana, hubieron muy pocos objetivos de valor económico que atacar, las operaciones de desgaste del poder terrestre del enemigo se iniciaron con los primeros ataques, y desde un primer momento fueron necesarios -y se dieron- apoyos aéreos cercanos a las fuerzas amigas.

En la reciente guerra en Irak la coalición obtuvo rápidamente la superioridad aérea y 20 días después de iniciada contaba con la supremacía aérea que solo fue disputada por las defensas antiaéreas. Pero a diferencia de lo sucedido en la Guerra del Golfo y de lo que anticipaba la prensa, a) no se hicieron ataques a sistemas vitales de la infraestructura de servicios ni de la industria del petróleo, que se quisieron preservar para poder luego acelerar la recuperación de Irak y b), recurriendo a fuerzas terrestres más móviles y usando una gran proporción de armas “inteligentes”, la aviación se concentró en el apoyo directo de la maniobra de esas fuerzas.

Con relación a la integración de la aviación orgánica de las fuerzas armadas de los EE.UU. a una campaña aérea, se aclara que las operaciones son realizadas indistintamente por las aeronaves de cualquiera de ellas, de manera independiente o coordinada, pero bajo el control operativo de un comandante aéreo conjunto. Constituyen excepciones, en cuyo caso se realizan bajo el control de los respectivos comandantes específicos, las operaciones aéreas navales que no están directamente relacionadas con las operaciones aéreas sobre el territorio enemigo y las de la masa de los helicópteros del ejército y la infantería de marina que permanecen integrados a las de esas fuerzas; además, el USMC suele retener parte de sus cazabombarderos, como sucedió en la actual Guerra de Irak.

### **El principal obstáculo a las operaciones aéreas de Enduring Freedom**

Ya se ha dicho de las dificultades topográficas y climáticas que presenta Afganistán a las operaciones aéreas. Se tratará ahora de las dificultades políticas que presentó a esas operaciones su condición de país mediterráneo. Con la excepción de China, que no quiso implicarse directamente en el conflicto, Afganistán está rodeada de naciones islámicas que tampoco quisieron involucrarse abiertamente desde el comienzo. No obstante, luego de difíciles negociaciones y contraprestaciones por parte de los EE.UU., algunas de esas naciones permitieron el uso de bases aéreas en su territorio y de su espacio aéreo con distintas finalidades y limitaciones, que se fueron ampliando a lo largo del conflicto. En particular, Pakistán fue la única que concedió desde el principio el uso de corredores aéreos para los ataques y bases para escalas técnicas, misiones logísticas, de búsqueda y rescate, humanitarias, y para insertar y apoyar a

fuerzas especiales. Las restricciones para lanzar ataques aéreos desde esas bases, recién fueron quitadas - y con limitaciones - una vez establecido el nuevo gobierno en Afganistán.

De esa situación surgió que, las bases aéreas más cercanas a Afganistán disponibles para la coalición, fueran las ubicadas en Arabia Saudita, Katar, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos y Omán, y de su conjunto lo hicieron la mayoría de los aviones que operan solo desde tierra. Esa realidad constituía un obstáculo muy importante para la aviación táctica terrestre pues aun los cazabombarderos que partieran desde Omán, el más próximo de esos países y en donde no podían ser desplegados en las cantidades necesarias, debían volar más allá de su radio de acción para llegar a los objetivos más cercanos. De esa forma sus salidas habrían sido insuficientes en cantidad y hasta en calidad, y hechas a costas de múltiples reabastecimientos de combustible en vuelo y aún así, solo excepcionalmente habrían podido alcanzar objetivos en el norte de Afganistán y permanecer sobre ellos el tiempo requerido para las misiones de apoyo aéreo cercano a las fuerzas terrestres (ver cuadro No.2).

CUADRO No 2. DISTANCIAS, TIEMPOS Y REABASTECIMIENTOS DE COMBUSTIBLE EN VUELO						
Tipo y Modelo de avión	Base de operaciones	Distancia directa ida/vuelta (1) En millas náuticas	Duración Salidas (2) En horas	RECOVUs Por salida (1)		
Bombardero estratégico B-2	EE.UU. (Missouri)	Más de 20.000	70 (3)	Sin datos		
Bombarderos estratégicos B-1B y B-52	Is. Diego García (Océano Indico)	A Kandahar 4.800	12 / 15	1 / 2 (5)		
		A Konduz 5.500				
Caza y ataque F-15 y F-16	Arabia Saudita (Prince Sultan)	A Kandahar 2.700	No (4)	No (4)		
		A Konduz 3.400				
	Katar	A Kandahar 2.200	6 / 9	2 / 5 (6)		
		A Konduz 2.900				
	Emiratos Arabes	A Kandahar 1.900				
		A Konduz 2.500				
	Omán	A Kandahar 1.400				
		A Konduz 2.100				
Caza y ataque embarcados F-14 y F-18	Portaaviones en Mar de Arabia	A Kandahar 1.000			3 / 10	1 / 5 Nota (7)
		A Konduz 1.600				

(1) Sin sobrevolar naciones limítrofes con Afganistán, excepto Pakistán. Las distancias son aproximadas  
(2) Según lo informado por diversas fuentes. Las horas de vuelo y salidas de los aviones embarcados corresponden a datos dados por los Comandantes del Grupo de Portaaviones *Roosevelt* y la Fuerza Aeronaval de la Flota del Pacífico. La gran duración de algunas de las salidas de aviones de caza y ataque, debe atribuirse a la espera en vuelo hasta que se les asignara un blanco  
(3) Estos aviones se emplearon solo el primer día de operaciones; el tiempo indicado incluyó el vuelo hasta Afganistán, el ataque, abastecerse de combustible y armas en Diego García, un segundo ataque y el regreso a los EE.UU.  
(4) No se habría realizado ninguna salida de caza y ataque desde la principal base en Arabia Saudita..  
(5) Sin datos. Se estima como mínimo un RECOVU por salida.  
(6) Deducidos de los RECOVUs informados para los aviones embarcados. Ver nota 7.  
(7) Surge de fuentes navales de los EE.UU. e Italia que cada salida necesitó un RECOVU cada dos horas de vuelo o fracción.

Partiendo de sus elementos de juicio, los autores estiman las siguientes salidas de aviones cisternas: Para bombarderos estratégicos 400. Para aviones de caza y ataque terrestres 400. Para embarcados 2.000; en este último caso, el 10% correspondió a los aviones cisterna de los mismos portaaviones. Al esfuerzo de

los aviones cisterna debe agregarse que en previsión de fracasara el RECOVU en algunas misiones y hubiera que destacar los aviones a un aeródromo de alternativa, o se debieran hacer otro tipo de misiones aéreas, se tuvo que establecer puntos adelantados para el abastecimiento de combustible y armamento en Pakistán. Entre ellos Pasni, en la costa; Shamsi, a unas 90 MN de Pasni; Jacobabad y Dalbandin, ambas muy en el interior. Antes de finalizar este punto se destaca que no era la primera vez que terceras naciones, incluidas amigas y aliadas, negaban a los EE.UU. el uso de su espacio aéreo o de bases en su territorio, tal como había sucedido durante la guerra del Yon Kippur (1973) y en los ataques de represalia a Libia (1986), y como volvería a suceder en la actual de Irak, cuando sus aliadas Arabia Saudita y Turquía negaron el uso de sus bases y con ello, hasta sus aviones cisterna se encontraron con que no tenían posiciones suficientes en cantidad y calidad para sus operaciones.

### **Desarrollo esquemático de la operación Enduring Freedom con énfasis en la campaña aérea**

Poco después de los ataques terroristas a los EE.UU. aviones basados en tierra de la USAF y la USN comenzaron a volar sobre Afganistán, proveyendo inteligencia a los comandantes en el teatro de operaciones. Asimismo, a partir de los últimos días de septiembre comenzaron a operar en ese país en forma encubierta fuerzas especiales de los EE.UU. y Gran Bretaña. Parte de estas fuerzas se dedicaron a identificar posibles blancos para futuros ataques aéreos y otras tareas, y el resto se integró a las formaciones afganas de la Alianza del Norte para asesorarlas y hacer coordinaciones. A medida que se acercaba el inicio de los ataques se intensificaron las misiones de los aviones de inteligencia, vigilancia y reconocimiento, protegidos por cazas embarcados en vuelo sobre Pakistán. El control de las operaciones aéreas y las listas de blancos se centralizaron en la base Prince Sultan, en Arabia Saudita; los aviones basados en tierra operaron desde los lugares antes mencionados y los embarcados desde los portaaviones que se detallan en los cuadros Nos. 3 y 4.

NOMBRE DEL BUQUE	FECHAS	F-14 Caza y ataque	AF-18 Caza y ataque	EA-6B Guerra electrónica	E-2C Alarma aérea y control	S-3B Multimisión (y cisterna)	SH-60 Helicóptero Multimisión
<i>Enterprise</i>	7/10 a 1/11/01	20	24	4	4	8	6
<i>Carl Vinson</i>	7/10 a 5/12/01	20	24	4	4	8	6
<i>T. Roosevelt</i>	7/10/01 a 3/3/02	10	36	4	4	8	6
<i>Kitty Hawk</i>	10/10 a 15/11/01	4	4	Usado como base de fuerzas especiales y sus helicópteros.			
	15/11 a 8/12/01	10	36	4	4	8	6
<i>John Stennis</i>	15/12/01 a 12/5/02	10	36	4	4	8	6

Cada uno de los portaaviones de la USN lideraba un grupo de batalla, que habitualmente está integrado por dos cruceros, tres o cuatro destructores, uno o dos submarinos nucleares - todos esos buques armados con misiles mar-tierra - y un buque de sostén logístico. Esa organización permite

combinar las capacidades individuales de sus buques y aeronaves con efecto sinérgico, incrementando exponencialmente las capacidades del conjunto.

CUADRO No 4. PORTAAVIONES DE FRANCIA E ITALIA PRESENTES EL 23/12/ 2001				
Buques y fechas	Caza y ataque	Vigilancia y control	Helicópteros Multimisión	COMENTARIOS
FRANCIA <i>Charles de Gaulle</i> 20/12/01 a JUN/02	23 SUE y Rafale M	2 E-2C	4 Puma y Douphine	16 de los cazabombarderos eran Super Etendard. Embarcó sólo parte de sus más de 40 aeronaves. Sus aviones habrían entrado en combate a partir del 25/02/02.
ITALIA <i>Giuseppe Garibaldi</i> 1/12/01 a MAR/02	8 AV-8B Plus	No	4 SH-3	Esos AV-8B realizaron unas 90 salidas entre el 1/12 y el 23/12/01, completando un total de 288 para marzo de 2002.

Las acciones formales de guerra comenzaron al caer la noche del 7 de octubre de 2001, con el lanzamiento de 50 misiles crucero Tomahawk desde unidades de superficie de los EE.UU. y submarinos americanos y británicos. Los primeros aviones de ataque llegaron alrededor de las 2230 hora local; 25 F-14 y F-18 que partieron de dos portaaviones, dirigidos por los aviones E-2C de esos buques. Con ellos llegaron 21 bombarderos estratégicos B-1B, B-2 y B-52H de la USAF. Todos esos aviones fueron acompañados por aviones F-14 y EA-6B embarcados que, respectivamente, proveyeron escolta aérea y la interferencia de los radares enemigos. Los aviones de portaaviones fueron reabastecidos de combustible por 7 aviones multipropósito S-3B de las escuadrillas de control marítimo de esos buques.

Los objetivos iniciales de los buques de superficie y submarinos armados con misiles mar-tierra y de la aviación fueron las defensas aéreas, los aeropuertos, los centros de comando militar, los campos de adiestramiento de los terroristas y las estaciones de radio y televisión. Como se dijo, la superioridad aérea ya estaba asegurada por omisión y la supremacía aérea se alcanzó poco después de la primera semana. Hasta ese momento, todos los aviones tácticos y estratégicos tuvieron escolta contraaérea y de supresión de defensas antiaéreas brindada por aviones de los portaaviones. Así las cosas, la aviación y los buques pudieron abocarse a los ataques sobre las fuerzas terrestres enemigas, sus instalaciones y posiciones, y las construcciones y sistemas que les eran de utilidad. En pocas semanas, esos ataques desestabilizaron la lucha terrestre a favor de la coalición. A medida que se incrementaron las bajas de los talibanes, éstos comenzaron a ocultarse entre mezquitas, sitios sagrados y escuelas, lo que hizo que las armas guiadas resultaran un factor crucial para alcanzar los blancos y evitar daños colaterales.

Las primeras misiones con cazabombarderos F-15E y F16D de la USAF provenientes de bases en el golfo Pérsico recién comenzaron el 15 de octubre. Al siguiente día comenzaron las de aviones AC-130 y AC-130U que operaron también desde naciones de Asia Central, y que son de gran autonomía y están equipados para la adquisición nocturna de blancos y tienen un poderoso

armamento antipersonal. Para esas fechas se anunció el uso de la táctica de "zonas de empuñamiento", consistente en patrullas aéreas sobre un lugar a la espera de "blancos de oportunidad" que atacar y, hacia fines de octubre, comenzaron el grueso de las misiones de apoyo aéreo cercano a las fuerzas amigas pero sin abandonarse el ataque a objetivos estratégicos.

El 9 de noviembre cayó en manos de la Alianza del Norte la ciudad de Mazar-e-Sharif y el 13 Kabul, la capital, y con ella la coalición logró su primer gran aeropuerto en Afganistán (Bagram) y una ruta terrestre a Uzbekistán. El 14 de noviembre cayó Jalalabad seguida por Konduz, el último punto fuerte de los talibanes en el norte de Afganistán. Todas esas victorias de la Alianza fueron posibles gracias al apoyo de las fuerzas especiales y al constante ataque de los aviones embarcados, reforzados por bombarderos B-52 que lanzaron carpetas de bombas. A todo esto, el 12 de noviembre se había lanzado la primera incursión terrestre importante de la guerra con fuerzas especiales del Ejército de los EE.UU. (USA), embarcadas en el portaaviones Kitty Hawk que había sido convertido en ocasional base de operaciones para esas fuerzas. Su objetivo fue el campamento del Mullah Omar, un líder muy poderoso. Entre los aviones navales que apoyaron la tarea los había de exploración marítima P-3C Orion.

En la noche del 25 al 26 de noviembre, una fuerza de tareas del USMC capturó una precaria pista de aviación en el desierto al sudoeste de Kandahar (que era uno de los últimos puntos fuertes del Talibán que quedaba sin capturar) y estableció en ella la primera base aérea adelantada desde donde pudieran operar fuerzas terrestres y aeronaves de transporte y de ataque (de despegue corto y aterrizaje vertical). Dicha fuerza de infantería de marina fue la primera con capacidad para operaciones terrestres convencionales que entró en acción en Afganistán. La misma fue proyectada desde el mar y será comentada más adelante. El 4 de diciembre, recién después de pasados 58 días de iniciadas las hostilidades, se pudieron desplegar las primeras tropas convencionales del ejército, que lo hicieron en Mazar-e-Sharif, y el 7 de diciembre, con la participación de unidades de infantería de marina, se rindió Kandahar a las fuerzas de Hamid Karzai, el comandante de las fuerzas afganas contrarias al Talibán.

Para mediados de diciembre quedaban bolsones de resistencia, especialmente en Tora Bora y Zawar Kili, que cayeron a comienzos del mes de enero ante las fuerzas combinadas de la Alianza del Norte y la coalición, después de recibir intensos bombardeos. Tora Bora era un inmenso complejo intercomunicado con túneles, que se extendía sobre dos valles al sur de Jalalabad. El general Hamid Karzai, jefe de la Alianza del Norte, asumió como Primer Ministro el 22 de diciembre de 2001. En esa fecha se estableció una fuerza de asistencia internacional (ISAF) que ha ido variando su organización e incrementando sus efectivos y continúa hoy en operaciones. En

cuanto a la obtención de bases mejor ubicadas para las operaciones de la aviación táctica, no fue hasta mucho después de caer el régimen talibán que se pudo utilizar a la primera; en efecto:

- Recién el 1 de marzo de 2002 y desde el aeropuerto internacional de Manas, en Kyrgystan, comenzaron a operar seis cazabombarderos de la Fuerza Aérea de Francia y dos aviones cisterna; a ellos se agregaron en abril seis del USMC y en julio seis de la USAF.
- El 2 de marzo de 2002 pudieron establecerse en Pakistán los primeros aviones de ataque de la USAF; A-10 Thunderbolt II que aún no habían combatido dado su muy corto radio de acción.
- En abril 2002 comenzaron a operar desde Bagram, en Afganistán, los primeros cazabombarderos de la USAF. La base podía recibirlos desde enero, pero los aviones no se habían desplegado debido a las dificultades de abastecerla de munición y combustible. Esta situación no es extraña a la aviación táctica terrestre cuando operara relativamente lejos de sus bases habituales o de un puerto amigo.

Por otra parte, en los primeros días de marzo de 2002, comenzaron sus ataques los Super Etendard embarcados en el Charles de Gaulle. Estos aviones (del mismo modelo que los nuestros SUE pero con nuevas capacidades para reconocimiento táctico y ataque) constituían la espina dorsal del grupo aeronaval de la Armada francesa. El 29 de enero de 2002 una fuerza combinada de Australia, Canadá, Dinamarca, EE.UU., Gran Bretaña y Noruega se inició una operación en el sudeste de Afganistán. Para mediados de mayo de 2002 las hostilidades mayores habían concluido y estaba en formación el nuevo ejército nacional afgano. Desafortunadamente, como se dijo, la guerra continúa hoy con guerrillas y atentados terroristas.

### **Acerca de la dificultades presentadas por los objetivos a batir**

Además de los más de 120 complejos militares y un número no precisado de objetivos fijos cuya posición se conocía y resultaban relativamente fáciles de ubicar y batir, muchos de los blancos atacados en Afganistán eran arduos de encontrar y solían estar ubicados en lugares poco accesibles para atacar con el fuego aéreo, como ser cavernas, cuevas y otras posiciones en las montañas, cuyas ventajas naturales para la ocultación y protección habían sido complementadas con obras por parte de los talibanes y Al Qaeda (inicialmente se habrían identificado más de 200 objetivos de esas características). Es así como las tropas enemigas - salvo cuando estaban aferradas por un combate - y su convoyes de abastecimiento, sólo se exponían a la observación en circunstancias favorables para ellas y por tiempos relativamente breves.

Por otra parte, la superioridad de medios para el combate terrestre de la alianza Talibán - Al Qaeda sobre las fuerzas afganas amigas de la coalición, hicieron imprescindible el apoyo aéreo cercano de esta última, para que compensaran esa situación desfavorable para ellas y tuvieran éxito en sus operaciones. Todo ello resultó un gran esfuerzo para la aviación de la coalición, que se tradujo en

una gran cantidad de misiones de inteligencia, vigilancia y reconocimiento, y de ataque (muchas de ellas con tiempos de vuelo pocas veces vistas antes) y también, en el empleo de nuevas tácticas y técnicas y el uso de armas especiales, algunas de ellas de nuevo diseño.

### **Inteligencia, vigilancia, adquisición y designación de blancos, y reconocimiento (ISTAR)**

Como queda dicho, las misiones ISTAR requirieron un gran esfuerzo de la aviación. La USAF empleo en estas misiones los siguientes tipos de aeronaves, que hicieron 450 salidas entre el 7 de octubre y el 23 de diciembre de 2001.

- Aviones de vigilancia conjunta del campo de batalla terrestre E-8 Joint STARS.
- Aviones de alarma aérea temprana y control de operaciones aéreas AWACS E-3 Sentry.
- Aviones de inteligencia de señales electrónicas RC-135V/W Rivet Joint.
- Aviones de reconocimiento aéreo a gran altura y de gran alcance U-2.

La USN empleo en misiones ISTAR los siguientes tipos de aeronaves, que habrían hecho en el período arriba indicado unas 200 salidas - parte de ellas desde portaaviones- pero ese número no incluye las hechas por los EA-6B y F-14 embarcados.

- Aviones de inteligencia de señales electrónica EP-3E Aries (derivado del P-3 Orion).
- Aviones de exploración marítima y guerra antisubmarina AIP/P-3C Orion, que tienen también capacidad para explorar sobre tierra y atacar con misiles objetivos en ella. Estos aviones son un modelo avanzado de los P-3 Orión que tienen la armadas de Argentina, Brasil y Chile.
- Aviones embarcados de alarma aérea temprana y control de operaciones aéreas E-2E Hawkeye.
- Aviones embarcados de guerra electrónica EA-6B, que los primeros días estuvieron dedicados a interferir los radares enemigos y luego se usaron para interceptar las comunicaciones del Talibán y de Al Qaeda, lo que permitió localizar a muchos de ellos.
- Aviones embarcados de caza y ataque F-14, equipados con sistemas multisensores de reconocimiento táctico y de adquisición y designación láser de blancos para otros aviones. A ellos se sumaron más adelante los Super Etendard del portaaviones francés Charles de Gaulle.

En cuanto a los vehículos aéreos no tripulados (UAV) más utilizados en tareas ISTAR, ellos fueron los RQ-1 Predator y RQ-4A Global Hawk de la USAF, que están equipados con sensores ópticos, infrarrojos y radar (apertura sintética), y con enlaces de datos vía VHF o satélite. En el período antes indicado habrían volado varios centenares de horas. La Agencia Central de Inteligencia de los EE.UU. (CIA) habría asimismo usado una versión del Predator para atacar con misiles Hellfire guiados por láser a importantes personajes de Al Qaeda. A los medios aéreos mencionados se

agregaron en el esfuerzo ISTAR satélites espaciales, agentes de organismos civiles de inteligencia y colaboradores varios y, en particular las fuerzas especiales - incluidos equipos Mar, Aire y Tierra (SEAL) de la USN - infiltradas en el territorio enemigo o incorporadas a las fuerzas afganas amigas que aportaron una valiosa contribución.

### **El aporte de la “Guerra Centralizada en Red”**

En Afganistán se pudo aplicar eficazmente el concepto de "Guerra Centralizada en Red" (NCW). El concepto es uno más amplio que el de comando y control, y la obtención y análisis de información. La NCW abarca tres grillas paralelas interconectadas. La primera es una grilla de sensores que contrasta la información adquirida; la segunda es una 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 facilitando que una corriente de acciones fluya desde los sensores, pasando por las decisiones hasta llegar a las armas.

La NCW permitió, entre otras capacidades que otorga, compartir información de manera efectiva y en tiempo real entre las fuerzas especiales en tierra y las aeronaves y UAVs en vuelo, así como con y entre las unidades navales y las centrales de comando y control en tierra. La transferencia sin interrupciones de información del campo de batalla, de una plataforma aérea a otra y desde éstas a tierra, y viceversa, probó ser particularmente útil para permitir a los aviones de ataque golpear a blancos de oportunidad, tales como formaciones de tropas o convoyes de vehículos enemigos, y para brindar un oportuno y eficaz apoyo aéreo cercano. Esas posibilidades se aplicaron a través de las técnicas y tácticas que se mencionan a continuación, junto con algunos de sus logros:

- Proveer actualizaciones en ruta a los aviones, permitiéndoles de esa manera dar apoyo aéreo cercano o atacar blancos de oportunidad.
- Enviar directamente a las cabinas de aviones de ataque las imágenes necesarias para la adquisición de sus blancos, tomadas por los aviones de vigilancia del campo de batalla y por los UAVs, con lo cual se logró un apoyo aéreo cercano aún más eficaz.
- Reconocer el campo de batalla con UAVs y transmitir la información obtenida en tiempo real a aviones de exploración marítima, para que éstos la retransmitan a las fuerzas en tierra.
- Reconocer el campo de batalla con aviones de exploración marítima y transmitir la información obtenida directamente a fuerzas especiales y a la recíproca, recibir de ellas información y coordenadas de blancos para ser retransmitidas a aviones de ataque.
- Designar con exacta precisión desde tierra blancos para los aviones de ataque.

- Completar el ciclo entre la localización por parte del medio ISR y el ataque, en tiempos que en promedio fueron de 20 minutos; una hora menos que en la Guerra del Golfo de 1991.
- Incrementar de manera notable la confianza y rapidez en la evaluación de los daños producidos a un objetivo después de un ataque aéreo y con ello: a) evitar repetir ataques sobre el mismo objetivo si se había logrado el efecto buscado, en especial, por parte de aviones en vuelo que se encontraban próximos a concretarlos y poder dirigirlos a otros blancos y, b) realizar rápidamente un nuevo ataque sobre un objetivo, para completar su neutralización o destrucción, en especial, si se trataba de un blanco móvil importante que pudiera ponerse fuera de alcance o bien, que constituyera una amenaza inmediata y directa para las fuerzas amigas.

Todo esto, unido al intenso empleo de las armas inteligentes que se comentará a continuación y que según el Comandante de la Fuerza Aeronaval de la Flota del Pacífico, habría alcanzado a sus blancos en el 84% de los lanzamientos, resultó ser una de las claves del éxito de los ataques aéreos. Según expresó el General Tommy Franks, Comandante de US Central Command, cada blanco necesitó en promedio sólo 20 minutos entre ser designado y batido, y dos bombas para lograr el efecto deseado sobre el mismo. También dijo que mientras que en la Guerra del Golfo se necesitaron diez salidas para batir un blanco, en la Afganistán se batieron en promedio dos blancos en cada salida.

### **Las armas aéreas más usadas e información sobre su empleo**

**Los misiles aire-tierra.** Por su alto costo los misiles aire- tierra sólo son usados sobre blancos de gran valor y tan bien defendidos, que deben ser atacados desde la mayor distancia posible. Atento a que estas condiciones se presentaron muy pocas veces durante el conflicto, fueron utilizados sólo en contadas oportunidades. Los lanzados entre el 7 de octubre y el 23 de diciembre de 2001 serían:

- Un número indeterminado pero pequeño, de AGM-65-G II R Maverick con buscador de imágenes infrarrojo pasivo y seguimiento digital.
- Un AGM -130 de largo alcance guiado por GPS y TV desde un F-15E; su blanco fue probablemente la boca de una cueva donde se encontraría un objetivo de gran valor militar o político, sea para bloquearla sea para llegar hasta sus profundidades, adonde no se podía llegar con las armas disponibles. Se trata de una bomba Mk84 a la que se le han agregado un sistema de impulsión y uno de guiado final (inercial, GPS, TV y/o IR); es similar al SPICE israelí.
- Dos AGM-142 Raptor lanzados por bombarderos estratégicos B-52 sobre blancos fortificados; es un misil derivado del Popeye israelí.

- Una veintena de misiles crucero aire - tierra AGM-84 Harpoon SLAM y SLAM ER lanzados desde aviones de exploración marítima AIP/P-3C de la USN.

**Las bombas.** Atento a lo que se acaba de exponer sobre los misiles aire - tierra, y aun teniendo en cuenta que probablemente se hayan lanzado más de los que aquí se informa, y que no se han incluido a los misiles antitanque usados por los helicópteros, se verifica que la casi totalidad de las armas aéreas usadas fueron bombas. El sistema de guiado más usado - y preferentemente sobre blancos “fijos y puntuales” - fue el Joint Direct Attack Munition (JDAM), que utiliza un equipo de posición global (GPS) apoyado por otro de navegación inercial (INS). El sistema se instala fácilmente en las bombas de la serie MK80 y su costo unitario es de unos 18.000 dólares. Lanzadas con la altura y velocidad adecuadas las bombas JDAM tienen un alcance de hasta 15 MN y su error circular probable sería de 13 metros, que se espera reducir a 3 metros. El guiado láser (Laser Guided Bomb, LGB) fue el segundo más usado, preferentemente sobre blancos móviles. Requiere de la “iluminación” del blanco desde el avión tirador, o desde otra aeronave, o por parte de personal en tierra. Un conjunto LGB cuesta alrededor de 20.000 dólares.

En el cuadro N° 5 se detallan las cantidades totales de bombas guiadas y ciegas lanzadas, discriminadas según el tipo de avión que las empleó y que han sido confeccionados teniendo en cuenta la información publicada por el Centro de Operaciones Aéreas Combinado (CAOC) y por A. H. Cordesman del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales de Washington, D.C.

CUADRO N° 5. BOMBAS LANZADAS ENTRE EL 7/10 Y EL 23/12/2001, DISCRIMINADAS EN CIEGAS Y GUIADAS			
Tipo de avión	Bombas ciegas	Bombas guiadas	Totales
Bombarderos estratégicos	6.344 (36,46%)	5.296 (30,44%)	11.640 (66,90%)
Caza y ataque desde tierra	1.000 (5,75%)	440 (2,53%)	1.440 (8,38%)
Totales basados en tierra	7.344 (42,21%)	5.736 (32,97%)	13.080 (75,18%)
Caza y ataque embarcados	300 (1,72%)	4.020 (23,10%)	4.320 (24,82%)
Totales	7.644 (43,93%)	9.756 (56,07%)	17.400 (100%)

Los porcentajes corresponden al total de bombas lanzadas (17.400). No incluyen los misiles aire-tierra lanzados.  
No se incluyen las lanzadas por los AV-8B del USMC y de la marina italiana.

A partir de diciembre de 2001 el porcentaje de bombas guiadas (56%) se fue elevando hasta superar el 60% y en la actual Guerra de Irak – hasta caer Bagdad- se habría llegado al 65%. Teniendo en cuenta además el gran incremento de misiles guiados lanzados con relación a Afganistán (que sin contar los de los helicópteros fueron más de 1.700), la proporción de armas aire-tierra inteligentes habría llegado al 67%; se destaca que los aviones embarcados siguen usando una proporción mayor al 90%. Con relación a sus efectos sobre los distintos tipos de blancos, se muestra en el cuadro N° 6 un resumen de las bombas lanzadas discriminadas según su empleo y los aviones que las usaron. El mismo tiene iguales fuentes y observaciones que el cuadro N° 5.

Tipo de bomba	Aviones basados en tierra	Aviones embarcados	Totales
Propósitos generales	6.743 (38,75%)	3.963 (22,77%)	10.706 (61,52%)
Fragmentación	4.083 (23,47%)	0	4.083 (23,47%)
Racimo	1.714 (9,85%)	26 (0,15%)	1.714 (10,00%)
Penetrantes	528 (3,03%)	329 (1,89%)	867 (4,92%)
Otros tipos	12 (0,07%)	2 (0,01)	14 (0,08%)
Totales	13.080 (75,17%)	4.320 (24,82%)	17.400 (100%)

Por ser conocidas las características y las clases de blancos sobre los que se usan la mayoría de las bombas mencionadas, solo se hará aquí referencia a las nuevas bombas llamadas “penetrantes”, que no deben ser confundidas con las perforantes y semiperforantes, que se usan para atravesar corazas y espesas paredes de concreto antes de explotar. Las bombas penetrantes fueron desarrolladas para atacar a los llamados blancos duros y profundamente enterrados (HDBT), de los que se tendrían identificados a más de 10.000 en todo el mundo; 1.000 de ellos considerados “facilidades estratégicas”. Los HDBT se presentan en dos formas básicas: bunkers enterrados en una excavación hecha con tal propósito (normalmente a 20 metros de profundidad) y túneles y cuevas, ubicadas aún más abajo; los últimos son los más difíciles de destruir y su número se está incrementando.

También se entiende necesario agregar que en la presente guerra en Irak, explotando la gran precisión de las bombas guiadas y con el propósito de reducir todo lo posible las víctimas y los daños colaterales en los ataques sobre un ambiente urbano, se estarían usando bombas que en lugar de explosivos se cargan con materiales de gran densidad, que con solo su inercia permiten, por ejemplo, destruir el contenido de un local sin dañar al resto de un edificio. Asimismo, y con los mismos propósitos, en Irak se estaría ya experimentando con las llamadas “bombas de pequeño diámetro” (Small Diameter Bomb, SDB), una bomba de propósitos generales de 127 kilogramos, que también permite aumentar la cantidad de bombas y blancos a batir en cada salida.

### Salidas de caza y ataque realizadas

Las cantidades de salidas de caza y ataque realizadas por la aviación de los EE.UU. durante el período 7 de octubre al 23 de diciembre de 2001 se detallan en el cuadro N° 7, que fue confeccionado usando las mismas fuentes que los cuadros 5 y 6.

Tipo de avión	Modelo	Total salidas	Promedio 77 días
Bombardero estratégico	B-2	6 (0,1%)	9,1
	B-1B	320 (4,9%)	
	B-52	375 (5,7%)	
Avión de ataque especial	AC-130, AC-130U y AC-130M	225 (3,4%)	2,9
Caza y ataque desde tierra	F-15	250 (3,8%)	9,3
	F-16	470 (7,2%)	
	Total aviones basados en tierra	1.646 (25,2%)	
	F-14	1.200 (18,3%)	

Caza y ataque embarcado	F-18	3.700 (56,5%)	63,6
	Total aviones embarcados	4.900 (74,8%)	
<b>Gran total</b> (no incluye las salidas de los AV-8B del USMC y de la marina italiana)		6.546 (100%)	85

Como se observa en este cuadro, la aviación embarcada realizó casi el 75% de las 6.546 salidas de caza y ataque hechas. En la Guerra del Golfo de 1991 los aviones embarcados habían hecho el 23% de las 46.117 salidas con esos misiones y, en la actual guerra en Irak, hasta la captura de Bagdad, esos aviones habrían hecho del orden del 40%. Surge así obvia la capacidad de los portaaviones de concentrar aviación táctica para reforzar y hasta reemplazar a la basada en tierra, cuando está última se encuentra limitada o incapacitada para alcanzar a objetivos muy alejados de sus bases. Se menciona que en la Guerra de Kosovo de 1999, la aviación embarcada habría realizado más del 30% de unas 10.500 salidas de ataque hechas. En este caso, si bien las los objetivos de los cazabombarderos terrestres quedaban dentro de su radio de acción sin RECOVU, las frecuentes nieblas en sus bases hicieron que casi el 30% de las misiones previstas fueran abortadas. Cuando ese meteoro se presentaba en el mar, los portaaviones navegaban hasta una posición libre de niebla para lanzar sus aviones; una prueba más de sus ventajas como "bases aéreas móviles".

### **Una operación anfibia, clásica en concepto, pionera en su ejecución**

El poder naval de los EE.UU. organiza según sea la situación y la misión Unidades (MEU), Brigadas (MEB) y Fuerzas Expedicionarias (MEF) de infantería de marina. Las MEU son la menor organización de maniobra del USMC (2.300 hombres). Pueden autosustentarse logísticamente por 15 días y comprenden un batallón de infantería reforzado con artillería, tanques, vehículos blindados, y misiles antitanque y antiaéreos, a los que se agregan elementos de comando, control, comunicaciones, ISTAR y de guerra electrónica e ingenieros, así como servicios de mantenimiento, abastecimientos, transporte, sanidad, etc. Cada MEU integra su propia aviación con 6 aviones de caza y ataque, y unos 30 helicópteros de transporte, ataque y propósitos generales, con sus servicios de control de vuelos y logística específica.

Además de su capacidad para las operaciones terrestres y anfibias convencionales, una MEU es “Capaz de Operaciones Especiales” (SOC). Si bien esta capacidad no es tan amplia ni específica como la de las fuerzas especiales de los EE.UU., pues tienen diferentes misiones, les permite trabajar junto con ellas y en parte reemplazarlas. Una MEU se despliega en el mar a bordo de tres buques: Un “Buque de Asalto Anfíbio” (BAA) y dos “Buques de Desembarco Dique” (BDD). Estos buques cuentan con diques para sus embarcaciones de desembarco y pueden operar con helicópteros; en particular, los BAA tienen hangar y su cubierta de vuelo es apta para la operación de aviones de caza y ataque de despegue corto y aterrizaje vertical y se los usa también como portaaviones.

La flexibilidad de empleo de una MEU (SOC) y lo importante que éste puede resultar se verifica con las actividades de la 15° MEU (SOC), que a bordo del BAA Peleliu y dos BDD se encontraba en el Océano Indico al comenzar las operaciones contra Afganistán. Mientras parte de sus medios estaban destacados en África Oriental para dar asistencia humanitaria, se le asignó la misión de recuperar a un helicóptero que se había accidentado en Pakistán, lo que hizo con medios orgánicos: un equipo técnico de recuperación protegido con infantería que fueron transportados en helicópteros y escoltados por aviones de ataque. El 3 de noviembre la MEU volvió a usar sus aviones desde abordó para dar apoyo aéreo en Afganistán. Poco después, destacó elementos de infantería para dar seguridad en las tres bases aéreas usadas en Pakistán para operaciones logísticas, pero a mediados de noviembre fueron relevados por varios cientos de soldados del USA y reembarcados en sus buques, lo mismo que los medios destacados en Africa, para ser empleada en otra misión.

A continuación, la 15° MEU (SOC) se reunió con otra embarcada en el BAA Bataan y dos BDD. Ambas MEU (SOC) fueron organizadas en la Fuerza de Tareas 58 (FT58) para ejecutar operaciones en la profundidad del territorio enemigo y en efecto, llevaron a cabo la operación anfibia a mayor distancia del mar jamás realizada: la captura de una precaria pista de aviación en el desierto, próxima a la localidad de Dolangui y a 100 kilómetros al sudoeste de Kandahar; uno de los últimos puntos fuertes del Talibán que quedaba sin capturar. La operación anfibia se proyectó por aire desde los seis buques mencionados, que navegaban frente a la base de Pasni ubicada a unas 400 millas náuticas de distancia de Dolangi, y desde la misma Pasni con aviones C-130, previas transferencias desde los buques por mar y aire. Todos las aeronaves eran del USMC, excepto un avión de exploración marítima P-3C de la USN y un avión de comando y control, que se aprecia era un E-2C de portaaviones.

La misión comenzó la tarde del 25 de noviembre con el despegue desde el Peleliu de 7 helicópteros de ataque y de propósitos generales, que aterrizaron en un punto avanzado de abastecimiento previamente establecido en el noroeste de Pakistán y desde donde despegaron en tiempo para arribar al objetivo, junto con 6 helicópteros de transporte pesado que partieron a la puesta del sol desde ambos BAA. Estos llevaban 161 hombres y dos vehículos de ataque y serían abastecidos de combustible en un punto situado 5 MN al sur de Afganistán por dos KC-130. Oportunamente despegaron 4 aviones de ataque AV-8B que obrarían de escoltas. Los diferentes vuelos llegaron a su objetivo sin oposición y luego de ser reconocidos por el P-3C, bajo la protección de los AV-8B y ayudados por las marcas y luces instaladas por SEALs de la USN, todos los helicópteros aterrizaron en el horario previsto.

Una vez en tierra, los infantes de marina capturaron la pista y en menos de una hora prepararon el arribo de 4 KC-130 que transportaban personal y material para comenzar preparar una base avanzada. A continuación se inició un puente aéreo con los KC-130 y con C-17 de la USAF que

entregaron más personal y 1.450 toneladas de equipos. Cinco días después Camp Rhino, como se llamó a la base, podía sostener las operaciones de toda una MEU. Desde esa base la FT58 hizo reconocimientos y ataques con sus medios terrestres y aéreos y, el 13 de diciembre, destacó un equipo de combate a Kandahar que tomó control de su aeropuerto. Eso permitió desembarcar fuerzas adicionales para las operaciones en la región de Tora Bora. En todas sus operaciones los infantes de marina contaron con el apoyo de sus propias aeronaves, de los aviones de los portaaviones y de los de exploración marítima basados en tierra. Finalmente, el 29 de enero de 2002 la FT58 fue relevada en Kandahar por tropas del USA para ser asignada a una nueva misión.

## **Conclusiones y comentarios**

Serán enunciadas comenzando con la relacionada a la importancia del control del mar y terminado con las relacionadas con los medios navales. Cada conclusión será acompañada de un comentario.

**1. Con relación a la importancia del Control del Mar.** Como sucede desde los tiempos clásicos, la capacidad de controlar el mar y proyectarse desde sus aguas a la tierra ha resultado a menudo determinante en una guerra o en mantener la paz, y más aún desde la Segunda Guerra Mundial, cuando con la consolidación de la aviación embarcada y más recientemente con la aparición de los misiles mar-tierra, fue posible extender esa proyección directamente no solo a las costas, sino que también al interior de un territorio enemigo. En particular, en la guerra que nos ocupa, sin la participación determinante de la fuerzas navales no hubiera sido posible la decisiva intervención de la aviación y con ella, la victoria de las fuerzas terrestres sobre el régimen Talibán que gobernaba a Afganistán, un país mediterráneo cuyo punto más próximo al mar se encontraba a casi 300 MN.

Por omisión del enemigo en esta guerra el control del mar no tuvo que ser disputado, pero debieron protegerse las líneas de comunicaciones marítimas mercantes y militares de eventuales ataques del enemigo, sus simpatizantes o terceras partes (estatales, piratas y terroristas). Fue ese control el que contribuyó a evitar que llegara ayuda al enemigo y a que escaparan sus líderes, permitió el necesario transporte de medios y abastecimientos militares a los lugares donde se los necesitaba, y la proyección del poder. Esa proyección se manifestó a través de ataques con misiles crucero, la inserción de fuerzas especiales, el desembarco de infantería de marina y sobre todo, con las operaciones de la aviación embarcada.

Sin la participación de los portaaviones, la operación en Afganistán podría no haberse realizado ni en la forma y ni con los efectos que se llevó a cabo, al menos, sin tener que violar la soberanía de terceras naciones y eventualmente, tener que enfrentar su oposición armada. En efecto, y como ya

se ha dicho, por una combinación de razones geográficas y políticas los objetivos en ese país quedaban fuera del alcance práctico de los aviones tácticos de la coalición que solo operan desde tierra, siendo que los aviones de caza y ataque eran imprescindibles para el desarrollo de la campaña terrestre, en particular obtener la superioridad/supremacía aérea y dar apoyo a las tropas.

**Comentarios.** El control del mar no es un fin en sí mismo sino que tiene como propósito utilizarlo en provecho propio, al mismo tiempo que se le niega al enemigo esa ventaja. Las dos principales formas de hacerlo son el "Uso del mar como medio de transporte y de explotación económica" y la "Proyección del poder desde el mar a la tierra". El propósito ulterior de ambas formas de usar el mar está en tierra. Esto es así porque el hombre es un ser de tierra firme y no es necesario exhibirse sobre lo que ello implica, excepto recordar que es en ese ambiente y con la intervención determinante de los ejércitos, donde se deciden y finalizan las guerras. No es de extrañar entonces que el conjunto de los pensadores militares coincidan con que el propósito ulterior de las misiones navales y aéreas está en tierra.

Con relación al uso del mar como medio de transporte y de explotación económica, históricamente algunas naciones han considerado necesario y hasta suficiente controlar el mar para usarlo y negárselo al mismo tiempo al enemigo, mientras que otras han recurrido frecuente y simplemente a atacar el tráfico marítimo del enemigo con vistas a afectar su poder económico y militar. La experiencia demuestra que quienes adoptaron la primera de esas estrategias resultaron vencedores sobre los que eligieron la restante.

Con relación ahora a la proyección del poder desde el mar a la tierra, todo indica que la mejor manera de defenderse es oponerse en la alta mar antes de que el enemigo alcance las posiciones favorables para hacerlo. Comprenderlo llevó a Francia a gastar inútilmente en una fuerza de defensa del mar territorial a finales del siglo XIX y, después de iniciada la Guerra Fría, la URSS se convenció de que su estrategia de defensa costera debía ser reemplazada por una de alta mar y así desarrolló su marina. Concurrentemente, la experiencia histórica señala que la mayoría de las operaciones anfibia realizadas han tenido éxito, cuando el defensor esperó a que su enemigo llegara a las aguas locales o a la costa para intentar detenerlas.

Por otra parte, con el final de la Guerra Fría una visión muy difundida en círculos políticos de las principales naciones de Occidente, fue que la importancia relativa de sus marinas se vería disminuida porque habían desaparecido las amenazas de gran magnitud sobre su ejercicio del control de las áreas oceánicas vitales para su defensa. Pero la realidad resultó ser otra; lo que cambió fueron las áreas donde ese control debe efectuarse y no la importancia relativa de sus marinas. En efecto, sus principales operaciones navales tienen hoy el denominador común de

llevarse a cabo en litorales actual o potencialmente hostiles. Esto debido a la necesidad de enfrentar las amenazas donde ellas se encuentren, lo que revaloriza las misiones de carácter expedicionario y hace que la intervención de las fuerzas navales sea dirigida, fundamentalmente, a influir inmediata, directa y decisivamente en la situación en tierra. El énfasis dado por muchas naciones a las operaciones expedicionarias - donde se combinan a menudo la fuerza militar con la acción diplomática - debe atribuirse, entre otras, a las siguientes razones:

- La probable y consuetudinaria aparición de un “perturbador” que debe ser neutralizado antes de que desarrolle su peligroso potencial para alterar el orden internacional establecido.
- La situación internacional y la imposibilidad de la ONU de garantizar la paz mundial, que requiere 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”, relacionados muy directamente con el terrorismo internacional y el “narcoterrorismo”.

**2. Con relación a las fuerzas navales empleadas.** Sin las capacidades de una marina oceánica no hubiera sido posible la campaña militar desarrollada en Afganistán.

*Comentarios.* Una marina oceánica es aquella que a) puede operar con el núcleo de sus fuerzas lejos del territorio propio y desvinculada logísticamente de sus bases por plazos relativamente largos, y b) dispone del suficiente poder combativo para enfrentar de manera casi simultánea todos los tipos de amenazas que se oponen a una fuerza en el mar, realizar las operaciones necesarias para controlar un área marítima, y proyectar desde allí el poder embarcado. Una marina oceánica se constituye hoy con unidades de superficie, submarinos, medios de infantería de marina, aeronaves basadas en la costa y, necesariamente, portaaviones; además, por supuesto, los imprescindibles buques logísticos. La combinación de todos esos medios crea un efecto sinérgico que multiplica exponencialmente las capacidades del conjunto, y por carácter transitivo, el de los demás componentes del poder militar de una nación.

La flexibilidad de empleo de una marina oceánica permite tanto contribuir a la defensa del territorio nacional como atacar al del enemigo; así sucedió, por ejemplo, a) en ocasión de los ataques del 11 de septiembre, cuando portaaviones y destructores se integraron a la defensa aérea del territorio de los EE.UU., y b) poco después, cuando algunos de esos mismos buques lanzaron sus aviones y sus misiles sobre Afganistán. Y lo mismo se puede decir de los demás medios que componen a una marina de ese tipo; por ejemplo, los mismos buques y unidades de infantería de marina que estaban dando ayuda humanitaria en Africa, días después fueron empleados para

desembarcar y operar en el territorio enemigo. A estos ejemplos, que corresponden a la USN, se puede agregar uno de la marina italiana; el mismo portaaviones que combatió en Afganistán, fue utilizado en 2006 para realizar distintas misiones en la operación internacional de paz en el Líbano.

En cuanto a la movilidad estratégica de una marina oceánica baste considerar que, encontrándose la gran mayoría de la población mundial y sus centros de poder económico y militar relativamente próximos al mar, y siendo más de 200 los países con litorales marítimos, las fuerzas navales pueden desplazarse sobre el 70% de la superficie del planeta a unas 400 MN por día, y así acercarse hasta que sus objetivos queden al alcance de sus aeronaves, sus armas mar-tierra y las fuerzas de desembarco que transporten. Como ese desplazamiento puede hacerse por aguas internacionales para llegar a las costas de un enemigo no necesitan del permiso de ninguna nación, ni implicar a otras en un conflicto o violar su soberanía. En cambio, a las fuerzas terrestres les suele suceder que sus objetivos queden fuera de su alcance y/o interponerse el territorio y espacio aéreo de otras naciones. Si estas negaran el permiso para transitarlos y/o para instalar las bases que permitan alcanzarlos, la única alternativa para esas fuerzas pudiera ser violar su soberanía y probablemente, enfrentar su oposición armada y la repulsa internacional.

La flexibilidad y movilidad estratégica de una marina oceánica se hicieron evidentes en Afganistán, como tantas veces sucedió antes y después; por ejemplo, a pesar de superar la USAF en cantidades de aviones y bases a la USN, la aviación embarcada de esta última comenzó operar con trece escuadrillas una semana antes de que la aviación táctica en tierra de la USAF lo pudiera hacer con el equivalente a una o dos. Esto se refleja en las salidas de caza y ataque de los 77 días iniciales: aviones tácticos desde portaaviones 4.900 (75 %); aviones tácticos basados en tierra 720 (11%).

### **3. Con relación a la guerra centrada en red y la exploración y las armas aéreas inteligentes.**

En Afganistán se pudo aplicar eficazmente por primera vez el concepto de "Guerra Centralizada en Red" y con ello todos los participantes, en especial los presentes en el campo de batalla, pudieron: a) compartir de manera efectiva y en tiempo real la información obtenida por la exploración aérea y las fuerzas especiales, b) intercambiar planes operativos, tareas y órdenes a medida que se desarrollaban los acontecimientos y c) asignar blancos y coordinar fuegos, lo que probó ser particularmente útil para que los aviones de ataque batieran a blancos de oportunidad. Esto, unido al desarrollo e intenso empleo de las armas aéreas inteligentes, que fueron casi el 60% de las lanzadas, hizo que en promedio se necesitaran sólo 20 minutos entre la designación de un blanco y el ataque aéreo, y dos bombas para lograr el efecto deseado sobre el mismo. A lo anterior hay que agregar que con esas armas se pudieron batir en promedio dos blancos por cada salida.

**Comentarios.** La guerra centralizada en red multiplica las capacidades actuales de las fuerzas militares y, como sucede desde la Primera Guerra Mundial, las aeronaves siguen siendo protagonistas principales en la exploración, y los aviones de exploración marítima y guerra antisubmarina pueden tener una importante participación en la exploración y los ataques sobre tierra. A todos ellos se agregan ahora, además de los satélites espaciales, los vehículos aéreos no tripulados y las fuerzas especiales proyectadas en la profundidad de un territorio enemigo que, con la ayuda de equipos adecuados, pueden constituirse en un medio sumamente eficaz para vigilar, reconocer y obtener inteligencia, y designar blancos para la aviación y guiar sus armas.

Dada su precisión, que reduce el número de lanzamientos necesarios para lograr un impacto en un blanco, las armas guiadas resultan muy importantes para las fuerzas aéreas que sólo pueden dotarse de pocos aviones y en particular, para aquellas marinas que sólo pueden costearse portaaviones con grupos aéreos pequeños, que podrían considerarse poco eficientes desde el punto de vista de los ataques a tierra. En efecto, esas armas permiten a la aviación incrementar en forma significativa sus capacidades de ataque; por ejemplo, una sola sección de aviones puede hoy destruir objetivos que hace apenas una década hubieran requerido de toda una escuadrilla. En nuestra región, las armas inteligentes aire-superficie más modernas serían las adquiridas por Chile para sus nuevos F-16 de último modelo; el sistema de guiado SPICE para bombas de 454 y 908 kilogramos, y los misiles Popeye Lite, ambos arriba mencionados, y que respectivamente tienen más de 30 y 80 MN de alcance.

**4. Los portaaviones.** De todo lo anterior resulta obvio el papel vital que tuvieron los portaaviones en Afganistán, territorio sobre el cual todavía operan en apoyo de las fuerzas terrestres que integran la fuerza internacional que ayuda al gobierno constituido contra las fuerzas insurgentes. La actual intervención de esos buques debe ser atribuida al hecho de que, por razones políticas, logísticas y de seguridad, aún no se han podido desplegar suficientes cazabombarderos en tierra. Por otra parte, la campaña en Afganistán mostró por primera vez el uso de un portaaviones como una “base avanzada a flote” para más de 1.000 hombres de las fuerzas especiales. 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.

**Comentarios.** Desde la Segunda Guerra Mundial las operaciones aéreas navales desde portaaviones tienen un lugar cada vez más destacado entre las que realizan las armadas, tanto en el marco de sus operaciones específicas como para apoyar y reforzar de las operaciones específicas de las fuerzas de ejército y aéreas, y hasta reemplazar a estas últimas cuando las operaciones se desarrollan fuera del radio de acción de sus aeronaves. Es necesario destacar que sin la participación de los aviones cisterna basados en tierra, los embarcados no habrían podido realizar las misiones de tan larga

duración que fueron necesarias en el norte de Afganistán. Son varias las naciones que hoy tienen portaaviones y las que planean incorporarlos. En nuestra región sólo los posee Brasil; el *Sao Paulo* de más de 32.000 toneladas, y se ha escrito sobre su intención de construir uno aún mayor.

Se destaca también que los nuevos los aviones de despegue corto y aterrizaje asistido por cables de frenado (STOBAR), y de despegue corto y aterrizaje vertical (STOVL), han posibilitado la construcción de portaaviones de dimensiones y costos sensiblemente menores que los que usan los EE.UU. De esos buques tienen las marinas británica, española, india, italiana y tailandesa; dos de ellos fueron empleados en Afganistán y de otros dos, experimentamos su poder en las Malvinas, cuando todavía no eran frecuentes las armas que hoy otorgan capacidades multiplicadoras a las escuadrillas embarcadas. Profundizando sobre este tema, se comenta que los costos de obtener, mantener y operar un portaaviones de 25.000 toneladas de desplazamiento estándar y a su treintena de aeronaves, no superaría a los de cuatro destructores pero permitiría reemplazar al mismo tiempo: a) a cuatro o más destructores en la defensa antiaérea de una fuerza naval, b) a dos o más fragatas en un combate naval de superficie, donde estas tendrían una escasa probabilidad de sobrevivirlo y c) a los doce o más helicópteros antisubmarinos y antisuperficie de todos esos buques.

Además, ese buque teórico podría en una semana proyectar a tierra una cantidad de explosivos diez veces mayor que ocho destructores y, si fuera necesario, sus aviones podrían ser destacados a tierra por la fuerza naval para integrarlos a las operaciones que realiza la respectiva fuerza aérea. A lo anterior se agrega el potencial de ese portaaviones para actuar como agencia de comando y control de operaciones específicas, conjuntas y combinadas, como buque de asalto anfibio (con algunas limitaciones), de sostén logístico (también con limitaciones), hospital y transporte de tropas y material, así como medio para dar asistencia humanitaria en forma masiva y apoyar la política exterior de una nación, en particular en las operaciones internacionales de paz donde podría ser empleado como una base avanzada a flote, tal como se hizo en Afganistán. En efecto, la habilidad de usar un buque como una parte móvil del territorio propio para basar aviación o fuerzas terrestres convencionales y especiales puede ser muy útil, especialmente ante la imposibilidad o no conveniencia política de hacerlo en territorio extranjero.

**5. Con relación a las unidades de superficie.** La importante participación de los destructores y fragatas en la operación Enduring Freedom no ha sido comentada en su debida medida, excepto en lo que refiere a los misiles mar-tierra lanzados por buques de la USN.

**Comentarios.** Esos buques son la base sobre la que se organizan las fuerzas navales y sin ellos resulta difícil concebir cómo una armada desarrollará sus misiones. En efecto, son capaces de

operar independientemente o integrados a fuerzas navales de todo tipo, y pueden actuar ofensiva o defensivamente contra todas las amenazas que se presentan en el mar. Además, tienen gran aptitud para vigilar las aguas jurisdiccionales y salvaguardar la vida en el mar. A lo anterior se agrega hoy su capacidad de atacar la profundidad de un territorio hostil, pues ya usan cañones con grandes alcances y precisión y municiones inteligentes, y misiles crucero mar-tierra de mediano y largo alcance. Estas armas no tardarán en ser obtenidas por muchas naciones, lo que debe ser tenido en cuenta al considerar la defensa del territorio nacional; sin una marina de características de oceánica podría ser casi imposible negar a una fuerza naval las posiciones desde donde podría lanzar sus ataques. Con relación a las unidades de superficie que debieran incorporar las armadas del Cono Sur, se aprecia que ellas deberían tener gran autonomía, velocidad máxima superior a 25 nudos y ser muy marineras y polivalentes, pues lo requieren:

- Su situación geográfica excéntrica, y la gran extensión y las duras características de los océanos que las rodean y sus respectivas zonas económicas exclusivas, a lo que se agregan las velocidades de los buques militares, mercantes y pesqueros que transitan esas aguas.
- La necesidad de emplear racionalmente los recursos disponibles para su defensa nacional, la seguridad interior, preservar el tráfico y los recursos marítimos, salvaguardar la vida humana y hacer cumplir las leyes en el mar, realidad que sugiere que cuenten con buques aptos en toda situación, antes que separarlos en buques específicos para la guerra y para la paz.

El costo de construir un destructor de defensa aérea europeo es de unos de 600 millones de dólares EE.UU. y el de una fragata polivalente 400 millones. Los de su mantenimiento, modernización y operación (sin contar los de sus dotaciones que varía según el país) representan anual y aproximadamente el 4%/5% del de su construcción, si navegan 60 días en cada uno de sus 30 o más años de vida útil.

**6. Con relación a los submarinos.** Si bien la participación de estos medios navales no fue determinante en la campaña sí fue importante, en particular por sus ataques con misiles mar-tierra.

**Comentarios.** Además de la guerra submarina convencional, los submarinos se usan hoy para:

- La protección antisubmarina y antisuperficie de la fuerza de tareas naval a la que esté integrada.
- El minado ofensivo y ataques selectivos a tierra con misiles crucero de gran alcance.
- Las operaciones ISTAR sobre el mar y sus costas, y la vigilancia de aguas jurisdiccionales.
- La infiltración/extracción de fuerzas especiales, la evacuación de no combatientes, y la búsqueda y rescate en ambientes hostiles, así como en apoyo de las fuerzas desembarcadas.

De esos empleos surge que los submarinos ampliarán su protagonismo sin dejar de constituir el

letal enemigo de otros buques, que ha hecho de ellos una amenaza temible y motivo de esfuerzos desproporcionados a sus costos para poder contrarrestarlos. Concurrentemente, son cada vez más las marinas que incorporan submarinos convencionales y que reemplazan o modernizan los que tienen. En nuestra región lo han hecho Chile y Brasil, y Venezuela ha anunciado la adquisición de media docena de submarinos; además, Brasil está cada vez más cerca de construir un submarino nuclear. Un moderno submarino convencional cuesta unos 500 millones de dólares EE.UU.

**7. Con relación a la infantería de marina y los buques anfibios.** Si bien la participación de estos medios navales no fue determinante en la campaña sí fue muy importante.

**Comentarios.** Ciertamente es que la captura de la pista en Dolangi tal vez hubiera sido posible a partir de una operación aerotransportada de las fuerzas terrestres pero, probablemente, la única manera de desplegar allí los helicópteros y otros medios necesarios en el tiempo y oportunidad que lo hicieron los infantes de marina, sólo fue posible a partir de las características de su organización y equipamiento, y de las capacidades de los buques anfibios donde estaban embarcados. Concurrentemente, como se dijo, esos buques y esos infantes demostraron su flexibilidad de empleo en una misma salida al mar, cuando en el término de pocas semanas pasaron de brindar ayuda humanitaria - que pueden dar en gran escala - a operar en el interior del territorio enemigo. De lo recién comentado resulta fácil advertir que, una fuerza de las dimensiones y capacidades de una MEU (SOC) del USMC, podría constituirse en el ambiente estratégico militar de nuestra región en un factor tanto o más trascendente que en Afganistán.

Por otra parte, es una tendencia cada vez más acentuada entre las marinas dotarse de buques anfibios y no escapan a ella las de América Latina. En particular, España está construyendo uno 25.000 toneladas con dique, hangar y cubierta de vuelos apta para sus actuales aviones VSTOL AV-8B PLUS y los futuros Joint Strike Fighter y, mientras Australia comenzará en breve la construcción de dos buques similares, la marina de Italia ha anunciado su necesidad de contar también con uno de ellos, en especial después de su reciente experiencia en el Líbano.

Se destaca que esos buques tienen el mismo potencial que el portaaviones teórico comentado más arriba para actuar, con las diferencias propias de las respectivas especializaciones, como agencia de comando y control de operaciones específicas, conjuntas y combinadas, como buque de sostén logístico (incluso de fuerzas terrestres), hospital y transporte de tropas y material, así como medio para dar asistencia humanitaria en forma masiva y apoyar la política exterior de una nación, en particular en las operaciones internacionales de paz donde también podrán ser empleados como una

base avanzada a flote. Los costos de obtener, mantener y operar uno de estos buques, sus embarcaciones y su veintena de helicópteros, equivale a los de dos destructores modernos.

**8. Con relación a los aviones de exploración marítima y guerra antisubmarina.** Además de su empleo principal, estas aeronaves tuvieron en Afganistán una importante participación sobre tierra.

*Comentario.* Estos aviones son un requerimiento básico para cualquier marina pues, son los únicos medios navales que permiten vigilar de manera eficaz y económica amplias extensiones de mar y en ellas, buscar, hostilizar y atacar submarinos. A esas capacidades se une la de atacar también a buques mercantes y de guerra enemigos y, como se ha visto en Afganistán y más recientemente en Irak, pueden tener una importante participación en las operaciones de ISTAR y en los ataques sobre tierra. A lo anterior se unen sus habilidades para vigilar en la paz el tráfico marítimo y la explotación de los recursos del mar, y su aptitud para la búsqueda y rescate, especialmente en área muy alejadas de las costas. En nuestra región disponen de este tipo de aviones Argentina, Brasil y Chile, en los tres casos del modelo P-3B Orion; los de Brasil están siendo modernizados a los más altos estándares y los de Chile, serían reemplazados por otro modelo.

### **Algunas reflexiones**

Hasta aquí se ha tratado de la guerra en Afganistán con referencias a otros conflictos y diferentes naciones, y se han enunciado conclusiones sobre el vital papel que jugó en ella el poder naval, en particular la importancia de contar con una marina oceánica para obtener, mantener y explotar el control del mar pero, antes de finalizar esta presentación, se entiende conveniente complementarlas con las siguientes reflexiones.

Las guerras son un flagelo para la humanidad desde tiempos remotos pero la comunidad internacional no ha encontrado la forma de acabar con ellas y, si bien es probable que las carreras armamentistas hayan contribuido desatar a alguna de ellas, el desarme impuesto o voluntario no ha resultado una alternativa válida para evitarlas. Peor aún, en algunos casos el desarme unilateral de una de las partes ha conducido al rearme de la otra y hasta constituido un incentivo a la agresión. A esto hay que agregar que la identificación de los potenciales enemigos y el carácter de sus amenazas – “las "hipótesis de Guerra” - han sido a menudo equivocados o ignorados por distintos estados en todas las épocas; ese error se ha producido incluso con naciones amigas.

Así es natural que el Artículo 2 de nuestra Ley 23.554 de Defensa Nacional imponga dos misiones principales a las Fuerzas Armadas de la Nación: disuadir las agresiones externas y su empleo

efectivo para defenderse de ellas. Es decir, y simplificando, contribuir a evitar las guerras advirtiendo a los potenciales agresores del poder de la respuesta militar propia y si una agresión se produce, materializar esa advertencia. Aunque obvio, se enfatiza que para satisfacer la primera de esas misiones se debe contar con la capacidad fehaciente de satisfacer la segunda.

Por otra parte, son conocidas las grandes extensiones de nuestras costas y aguas jurisdiccionales, su potencial económico y el volumen del transporte que circula por ellas y el resto del Atlántico Sur. Cabe destacar que el mar se encuentra sometido a un proceso de apropiación desde hace décadas y que nuestras aguas y las de nuestros vecinos son codiciadas por su riqueza, y lo mismo podría suceder con partes poco habitadas de nuestros territorios, como lo sugieren las menciones hechas en distintos ámbitos sobre la Patagonia y la Amazonia, siendo esta última una de las preocupaciones de defensa manifestadas por Brasil. Esas realidades nos advierten que las aguas y algunos territorios de nuestra región son apetecibles para actores extra continentales con necesidades tal vez insoportables, de lo que podría resultar la necesidad de defenderlas con el empleo de la fuerza, en forma aislada o combinada. Conviene entonces recordar que:

- La explotación de los recursos del mar y el tráfico marítimo suelen ser objeto de rapiña y de asaltos, y causa de conflictos entre comunidades y/o estados; además, los ataques a esas actividades y al transporte militar son formas importantes de afectar al enemigo en una guerra.
- Los mares son utilizados frecuentemente como avenida para incursiones e invasiones, o lugar desde donde apoyar a los ejércitos propios y atacar a los del enemigo, y la historia señala que la mejor forma de rechazar las agresiones desde el mar, ha sido oponerse en sus aguas, muy lejos de las costas propias.
- Lo que es hoy el territorio argentino ha sido agredido muchas veces por fuerzas navales y fluviales desde los comienzos del siglo XIX, y en sus aguas se han producido sendas batallas navales en ambas guerras mundiales y la guerra del Atlántico Sur en 1982.

Teniendo en cuenta estas consideraciones y el Artículo 5 de la Ley 23.554 - que establece los espacios terrestres, marítimo y aéreos a defender - es coherente que el “Libro Blanco de la Defensa” (Capítulo XV, punto 4) estableciera que la Armada Argentina debe desarrollar las características de “Oceánica”. Ello para ejercer el control del mar en los vastos espacios marítimos de jurisdicción e interés nacional, y poder ejercitar la defensa en profundidad, la presencia en el mar y la capacidad de proyección de fuerzas a grandes distancias pues, sin esas características, no reuniría la capacidad disuasiva requerida. Contar con una marina de esas características, ha sido una preocupación de los gobiernos nacionales desde finales del siglo XIX.

Sustentados en todo lo expuesto, en especial sus conclusiones y comentarios sobre la Guerra en Afganistán, y sus reflexiones sobre las guerras en general, nuestros espacios marítimos y la Ley de Defensa Nacional, quienes hacen esta presentación están convencidos de que una Armada de características oceánicas, es un instrumento particularmente apto para la estrategia militar defensiva elegida por la República Argentina.

## BIBLIOGRAFÍA

### Fueron consultados entre otros los siguientes libros, documentos y artículos.

- Cal, E. e Imperiale, J. (2003-04).: “El Poder Naval Contra el Talibán y Al Qaeda. Afganistán – 2001”. Boletín del Centro Naval, Nos. 806, 807 y 808 Bs.As.
- Cal, E., Imperiale, J. y Tierno, A. (2006):”Otra visión del posible diseño de la Armada Argentina”. Boletín del Centro Naval. Nos. 813 y 814. Bs.As.
- Círculo Militar (2004): *La primera guerra del siglo XXI*. Biblioteca del Oficial. Bs.As.
- Cordesman, Anthony H. (2002): *The Lessons of Afghanistan*. The CSIS Press. Washington DC.
- Fuerza Aérea Argentina (2002): *Desde el Dogfight hasta los UCAVs*. Escuela Superior de Guerra Aérea. Bs.As.
- Gamboa Herráiz, Francisco J.(2003): “Estrategia y Poder naval en la Guerra de Afganistán”. Revista General de Marina. Número de mayo. Madrid.
- Hughes, Wayne (2002): *Tácticas de Flota y del Combate Costero*. Instituto de Publicaciones Navales. Bs.As.
- Keegan, John (2004): *The Iraq War*. Alfred A. Knopf. New York.
- Marina Militare Italiana (2002): *Enduring Freedom, Un Anno di Attività*. Noticiario N° 2/2002.
- Marolda, Edward (2002): *The Year in Review - 2001*. Aviation History Branch. Washington DC.
- Ministerio de Defensa (2002): “*Libro Blanco de la Defensa*”. R. Argentina. (y revisiones en [www.dersal.org](http://www.dersal.org))
- Till, Geoffrey (2004): *Sea Power: A Guide For the Twenty First Century*. Frank Cass Publishers. Londres.
- US Department of Defence (1992): *Conduct of the Persian Gulf War*. Informe Final al Congreso. Washington DC.
- US Department of Defence (1995): *US Joint Doctrine for Military Operations Other Than War*. Joint Pub 3-07.
- US Marine Corps (2003): *US MARINE CORPS, Concepts and Programs 2003*. Washington DC.

### También fueron consultadas entre otras las siguientes publicaciones periódicas a partir de Septiembre 2001, especialmente los números que se detallan.

- “Aerospace International”. Números de mayo y junio 2003
- “Fuerza Naval”. Número especial de diciembre 2003.
- “Jane’s Defence Weekly”. Números 21 noviembre y 5 y 19 diciembre de 2001, 2 enero 2002 y marzo y abril 2003.
- “Jane’s International Defense Review”.
- “Jane’s Navy International”. Números de enero y febrero 2002 y abril 2003.
- “Marine Corps Gazette”. Número de junio 2002.
- “Military Review”. Número de septiembre/octubre 2002.
- “National Geographic Magazine”. Número de diciembre 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, 2002 y 2003.
- “Revista General de Marina”. Armada Española.
- “TIME Magazine”. Números varios de 2001, 2002 y 2003.
- “US Naval Institute Proceedings”. Números de noviembre 2001, marzo a julio 2002, y mayo y junio 2003 y 2004.

### Asimismo se consultaron sitios oficiales del Departamento de Defensa y las FF.AA. de los EE.UU., así como de sus distintos destinos y además, entre otros los siguientes:

[www.afghan-eb.com](http://www.afghan-eb.com) // [www.bbc.co.uk](http://www.bbc.co.uk) // [www.danshistory.com/operations](http://www.danshistory.com/operations) // [www.dersal.org](http://www.dersal.org)  
[www.royal-navy.mod.uk](http://www.royal-navy.mod.uk) // [www.globalsecurity.org](http://www.globalsecurity.org) // [www.navyleague.org](http://www.navyleague.org) // [www.warshipsifr.com](http://www.warshipsifr.com).