
Análisis GESI, 8/2014

Pasado, presente y futuro de la proyección del poder naval sobre tierra... el caso de los LHA/Ds

Josep Baqués

25 de mayo de 2014

Trazar el origen de las cosas es útil para comprender mejor tanto las razones de su evolución como su potencial en el futuro. Ese ejercicio es útil también para las diversas armas así como para las doctrinas de empleo que en ocasiones preceden a las primeras y otras veces las acompañan.

Con la mirada puesta en ello traigo a colación un caso que llama la atención, cual es el origen de los actuales buques de asalto anfibio del tipo *Landing Helicopter Assault* y *Landing Helicopter Dock* (LHA/D respectivamente). En el fondo, si se quiere, vamos a hablar de los antecesores de los *Tarawa/Wasp* de la US Navy, pero también de nuestro *Juan Carlos I*. Llama la atención por el hecho en sí, pero también por el ejército que hace esa apuesta. Y digo bien, 'ejército' porque ni estoy hablando de las fuerzas armadas en general, ni tampoco de la marina de guerra en particular. Ya que esa intuición **nace en el ejército de tierra japonés** y surte efecto en plena Segunda Guerra Mundial.

En efecto, a finales de los años 30 del siglo XX Japón ya había reiniciado su aventura imperialista, aunque su mirada estaba fijada en China. Dado su carácter insular, el reto consistía en trasladar tropas y pertrechos por mar a grandes distancias. Pero, ante la eventualidad de que el mero transporte administrativo de hombres y carga no fuese factible comenzaron a pensar en buques de asalto anfibio. Hasta aquí, nada nuevo bajo el sol, por naciente que fuera. La cuestión que ahora nos interesa es que, buques AK/LPA/LKA al margen, las opciones más vanguardistas que barajaba la marina imperial no dejaban de ser bastante convencionales, incluyendo –eso sí– proyectos de buques que, salvando las distancias, podrían equipararse a los *Landing Ship Medium* (LSM) o hasta a auténticos *Landing Ship Tank* (LST) de los últimos años de la Segunda Guerra Mundial o de la posguerra (modelos que, dicho sea de paso, ya están obsoletos). En este punto de la reflexión algún lector pensará: ¿y qué tenía de convencional un LSM/LST en aquellos tiempos? Pues, por una parte, que se trataba de buques que para realizar su función debían acercarse mucho a la costa, hasta el punto de tener que varar en la playa. Por otra parte, la capacidad de transporte de esas primeras versiones era un tanto limitada, aunque siempre cabía fabricarlos –es verdad– en cantidades importantes.

Frente a esa dinámica, en el ejército (de tierra, como se ha dicho) japonés pensaron más bien en buques de mayores dimensiones que pudieran realizar su función **sin necesidad de ‘tocar tierra’**. E incluso a **bastante distancia de la costa**. Pero, además, puestos a pensar, pensaron en buques que pudieran disponer de todo tipo de vectores, ya fueren navales o aéreos, para garantizar tanto el desembarco de las tropas como su cobertura ante la probable resistencia enemiga. En síntesis, tenían que ser capaces de transportar y operar con medios navales de asalto y, llegado caso, con un ala embarcada. E incluso debían estar a punto para hacer las dos cosas a la vez.

Con lo cual, poco antes de su entrada en la Segunda Guerra Mundial, los nipones seleccionaron unos pocos mercantes (de generosas dimensiones para la época) con el fin de aplicarles las mejoras necesarias para implementar lo que en el fondo era un nuevo tipo de buque, pero que además atisbaba **una nueva doctrina de empleo de la fuerza**. Uno de los más logrados fue el tipo *Akitsu Maru*, integrado por dos buques gemelos. Se trataba de unidades de casi 150 metros de eslora y cerca de 20 de manga, para un desplazamiento a plena carga de unas 12.000 toneladas. Su velocidad, según algunas fuentes, era de hasta 20 nudos. Otras la sitúan en 18. Pero, como quiera que su potencia motor oscilara entre los 7.800 y los 8.000 HP, se me antoja más realista hablar de 15. De todos modos, hay que tener en cuenta que ésa era la velocidad típica de los buques de desembarco de los años 40 y 50. Hasta aquí, la teoría. Ahora bien, esta filosofía no estaba exenta de problemas prácticos. Problemas relativos, fundamentalmente, a los medios a emplear para lanzar el asalto a cierta distancia.

En lo que se refiere al componente naval, los japoneses desarrollaron el *Daihatsu*, un modelo intermedio entre los LCVP (*Landing Craft, Vehicle, Personnel*) y los LCM (*Landing Craft Mechanized*) de primera generación, de 14 metros de eslora y apenas 3 de manga. Estaban dotados de un motor diesel que los capacitaba para operar a unos 8 nudos y disponían de una nada desdeñable capacidad de transporte: hasta 70 infantes completamente pertrechados o bien un carro de combate ligero por cada unidad, de modo que unos y otro desembarcaban por la típica rampa proel. Se sabe que **los nuevos buques anfibios podían transportar en su ‘vientre’ hasta 20 de estas lanchas** que, a su vez, se hacían a la mar desde un enorme portón que cerraba la popa del buque.

Más complicado era resolver el tema de **los medios aéreos que debían acompañar a esos lanchones**, de acuerdo con la nueva filosofía. Lo cierto es que no se pensó tanto en medios de transporte de tropas como en aparatos de escolta y apoyo. Las razones son evidentes: aunque los alemanes y los estadounidenses ya estaban trabajando en aparatos de ala rotatoria, lo cierto es que los primeros diseños de helicópteros todavía no estaban operativos, mientras que la alternativa de operar con grandes aviones de transporte capaces de lanzar varias docenas de paracaidistas desde un buque de ese porte parecía descabellada.

Sin embargo, pensando en el potencial del buque como medio de asalto y en la posibilidad de ir desarrollando o adaptando los medios ya existentes, se lo dotó de una larga cubierta de vuelo, que se extendía por casi toda su eslora (algo más de 120 metros de pista de aterrizaje que, además, cubría su manga) confiriéndole a todas luces **la apariencia de un pequeño portaaviones de escolta** de la época. Así, la idea original era utilizar esa capacidad aérea en beneficio de aviones de combate que, en un número cercano a los 20-25 aparatos, estaban ubicados en la cubierta inferior a la pista de despegue, de modo que dicha cubierta también hacía las veces de hangar. Todo ello con la mirada puesta en que, llegado el momento, esos aviones podrían defender al buque de los bombarderos enemigos provenientes de tierra así como, sobre todo, podrían realizar apoyo táctico ligero sobre las posiciones enemigas, dando cobertura a las fuerzas prestas a desembarcar a bordo de los *Daihatsu*. Es decir, en esencia, son las mismas funciones que actualmente están llamados a realizar (no sólo, pero también) los AV-8B/B plus Harrier II estadounidenses y españoles embarcados en los LHA/D señalados unos párrafos más atrás.

Aún así, la operación con medios aéreos presentaba sus flecos: los buques japoneses carecían de catapultas (lo mismo que ocurre con los LHA/D actuales) y no estaban preparados para recuperar esos aviones una vez habían realizado su labor. Muchos de estos problemas han sido resueltos... con el tiempo... como siempre ocurre en estos casos... con la irrupción de los aviones llamados de despegue vertical (VTOL) que, en la práctica, actúan en formato STOVL (despegue corto y aterrizaje vertical). Pero a principios de los años 40 esto sonaba a ciencia ficción.

Por lo pronto, los japoneses hicieron dos cosas. La primera, **embarcar unos pequeños aviones STOL** (despegue y aterrizaje corto), los Kokusai Ki-76 (algo así como un Fieseler Storch pero, además de su ametralladora dorsal, podía llevar dos bombas o dos cargas de profundidad). Con todo, sus capacidades militares eran modestas, pudiendo aplicarse a la función de reconocimiento armado y a la de observación de fuego de artillería. La segunda fue **desarrollar sus propios autogiros**. Algo tarde (con la guerra empezada) pero con éxito. El tipo embarcado fue el *Kayaba Ka-1*, que estaba dotado de un más que aceptable radio de acción, de acuerdo una vez más con los estándares de la época (más de 250 km) y de una buena velocidad para tratarse de una aeronave de este perfil (160 km/h). De hecho, los *Ka-1* llegaron a tiempo para operar desde la cubierta del *Akitsu Maru*. Pero sólo unos pocos meses, antes de que este buque fuese hundido por los estadounidenses. En verdad, estos autogiros **no eran el equivalente conceptual de los helicópteros de asalto**, sino que fueron empleados más bien como 'helicópteros' antisubmarinos, dotándolos de cargas de profundidad. Para lo otro hubiera sido necesario, como mínimo, algo más de tiempo, para permitir el diseño y la construcción de aparatos con mayor capacidad de carga/transporte. Pero es notorio que, en términos doctrinales, las cartas estaban echadas: **la apuesta por lo conjunto (tierra, mar y aire) quedaba integrada en un solo buque** a fin de maximizar las sinergias existentes entre esos tres componentes en operaciones de proyección de fuerza sobre la costa.

Ese es, al fin y al cabo, **el origen de un proyecto y de una doctrina de empleo que ha ‘culminado’ en los LHA/D contemporáneos**, luego de incorporar helicópteros de transporte pesados y cazabombarderos V/STOL, además de mejores y mayores LCMs. En nuestro cronograma, entre unos y otros, aparecen aquellos interesantes, y para mí entrañables, *Commando Carrier* de la Royal Navy que protagonizaron sendos desembarcos aéreos en la campaña de Suez (1956) y en las operaciones dirigidas a la defensa de Kuwait (1961) pero que, al proceder de una transformación meramente parcial de antiguos portaaviones convencionales, ni siquiera disponían de dique para transportar y lanzar unos lanchones de desembarco que transportaban en sendos pescantes (*HMS Albion*, *HMS Bulwark*). Algo similar –o peor- ocurría con los más conocidos *Iwo Jima* de la US Navy, ya que aunque eventualmente pudieran operar con aviones, no fueron diseñados para esa posibilidad. En la práctica, la clasificación de los *Iwo Jima* era la de LPH, por razones evidentes. Es decir que, según se mire, el concepto inherente a los buques japoneses que han servido de excusa para esta reflexión llevaba años de ventaja a los diseños occidentales más innovadores de los años 50 y 60. Esos son, pues, los jalones de una trayectoria en la que también podríamos incluir a los LPD (en el fondo, un LHA/D nace de la combinación de un LPH y un LPD, aunque el hecho de poder operar regularmente con aparatos de ala fija multiplica su valor militar de modo que, una vez más, el valor del conjunto es superior al de la mera suma de las partes).

En todo caso, se habrá fijado el lector en el hecho de que el verbo ‘culminar’ con el que encabezaba la anterior reflexión aparece entre comillas. Claro. Ese también es el mensaje del artículo. Porque aquí no ha culminado nada. La vida sigue. De hecho, **nos encontramos con que la necesidad de alejar más los buques (de asalto) de la costa (asaltada) crece**. No voy a conectarlo con el tema de las derivas de las Revoluciones (Socio) Militares (RSM) y Revoluciones en los Asuntos Militares (RMA, en sus iniciales en inglés) por ser evidente. Por ello, las operaciones susceptibles de ser afrontadas mediante el empleo de este tipo de buques, también lo harán en el futuro.

No tanto porque haya que estar pensando sólo ni principalmente en nuevos ‘desembarcos de Normandía’. Ese escenario, sin ser imposible, es improbable. En cambio, podemos pensar en:

- La **necesidad de ejecutar misiones de evacuación de civiles** o incluso de rescate de rehenes, cuando la zona de operaciones esté ubicada en zona costeras o cercanas a la costa, cuando el número de afectados sea importante y cuando se presuma una notable resistencia por parte de los actores armados responsables de esa situación.
- La necesidad de desarrollar **misiones puntuales, pero energicas**, en un contexto de proliferación de conflictos de intensidad baja/media en la que participan actores (estatales, o no) dotados de abundante armamento y que, en ocasiones, **logran enturbiar el tráfico marítimo desde bases y posiciones ubicadas en tierra firme**. A veces los vinculamos a la

piratería (sin más) pero en ocasiones constituyen el germen de un proceso de mayor alcance, que busca y logra generar el caos en un Estado débil (quizá fallido) y complica la vida a los vecinos y a la sociedad internacional en su conjunto.

- El hecho de que la creciente **pugna por la soberanía de islas y archipiélagos** pueda pasar de las simples escaramuzas que de hecho ya estamos detectando a conflictos armados, aunque limitados (la guerra de las Malvinas respondió en buena medida a este modelo, aunque en nuestros días es más probable el escenario de Asia Pacífico. Valga añadir que alguno de los principales fracasos para la Royal Navy fue debido a que alguno de sus buques anfibios LSL tuvo que operar muy cerca de la costa).

En todos los casos conviene tener en cuenta que:

- No siempre será factible neutralizar una posición enemiga o una amenaza mediante el empleo de unos pocos equipos de operaciones especiales –que, ciertamente, sí podrían llegar a la zona de operaciones en un avión de transporte (suelen tener un radio de acción muy grande) o bien a bordo de un submarino- o, dicho con otras palabras, **en ocasiones será necesario poner sobre el terreno unidades más numerosas** y dotadas de mayor protección y de mayor ‘pegada’ (quizá subgrupos o grupos tácticos, pero podría llegarse al nivel de una agrupación táctica).
- Aunque se cumpliera la primera posibilidad, no siempre será factible **prestarles capacidad de reconocimiento aéreo, apoyo aéreo cercano, CSAR, etc.** desde bases propias que probablemente estarán demasiado alejadas de la zona de operaciones –los cazabombarderos y los helicópteros suelen tener menos autonomía que los grandes aparatos de transporte.
- No siempre nos vamos a encontrar con que las armas a disposición de esos actores díscolos son de muy corto alcance, de modo que ante la eventualidad de que dispongan de lanzacohetes, o de baterías de misiles de misiles superficie-superficie, o de artillería de cierto alcance o incluso de carros de combate que puedan ser eventualmente empleados a modo de baterías de costa móviles, ya **será necesario emplear buques capaces de lanzar el ataque tras abrir distancias** con medios de asalto que constituyan un blanco mucho más difícil de batir por esas armas (mientras los aviones embarcados tratan de neutralizarlas).
- Si esos actores armados disponen de alguna capacidad aérea en la zona, por pequeña que sea, será perentorio contar con capacidad para actuar contra ella ‘a pie de obra’, es decir, en alta mar. Los grandes portaaviones son, claro está, los llamados a garantizar la superioridad aérea. Pero no siempre será factible su empleo (suponiendo que se disponga de ellos), ya sea por criterios políticos o estrictamente militares. En este sentido, los LHA/D dotan al gobierno de turno, así como a los correspondientes Estados

Mayores, de una enorme flexibilidad a la hora de planificar un amplio abanico de operaciones de entre las cuales las aquí mencionadas sólo constituyen una pequeña muestra.

Así que, en efecto, la historia continúa. La verdad es que a lo largo de los últimos lustros nuevos medios de asalto aeronaval ya han llamado a la puerta de los Marines y de la US Navy: pensemos en los convertiplanos CV-22 y en los hovercrafts LCAC. Ya, ya, no es oro todo lo que reluce: los primeros son muy caros, demasiado grandes (para las tropas a transportar) y no tan veloces como cabría desear y quizá hasta esperar, cuando vuelan en modo avión. Los segundos, en cambio, sí son extraordinariamente rápidos (para avanzar por el agua, se entiende) pero ni su precio, ni la relación entre su tamaño y su capacidad de carga (no muy superior a la de nuestras LCM-1E, sin ir más lejos) son del todo satisfactorios. Es verdad. Sea como fuere, se han dado pasos de gigante para mejorar la gestión de este tipo de operaciones anfibas y la base tecnológica está madura para nuevos desarrollos que con toda seguridad incidirán en la solución de los flecos detectados a día de hoy.

Probablemente no tardemos en ver convertiplanos de combate, equipados como medios antisubmarinos y/o como aparatos de apoyo táctico ligero para su empleo en conflictos de baja/media intensidad, o en advertir cómo multiplican su capacidad de transporte de tropas, incluso a una velocidad de crucero mayor que la actual. Es posible que los primeros ya sean aviones de combate no tripulados. Como no tardaremos en saber de hovercrafts capaces de doblar o hasta de triplicar no sólo la velocidad (cosa que ya hemos visto que hacen) sino también la capacidad de transporte de tropas o de vehículos de los actuales LCMs. O de la aplicación de otros diseños, como los catamaranes, a estas funciones (los franceses ya han comenzado, con su EDA-R, al que próximamente dedicaré un post en el apartado correspondiente de la web de GESI). La doctrina lo avala, la historia lo afirma y los astilleros sólo necesitan aumentar ligeramente esloras y mangas de unos buques que, de hecho, ya vienen evolucionando en esta dirección desde hace décadas. ¿El punto débil? El precio... de los aparatos. Por el de media docena de CV-22 se puede construir un LHD tipo *Juan Carlos I*. Y es que, ya se sabe, ganarse el cielo siempre ha sido caro.