

LAS MARINAS DE GUERRA EN LAS OPERACIONES DE EVACUACIÓN DE RESIDENTES EN EL EXTRANJERO

Octavio ALÁEZ FEAL



Los ejemplos históricos lo clarifican todo, también proporcionan la mejor de las ciencias empíricas. Esto es especialmente cierto en lo que se refiere al Arte de la Guerra.

Clausewitz.

Introducción



ENTRE los posibles planes operativos de contingencia, los planes relativos a la evacuación de ciudadanos españoles residentes en el extranjero requieren una atención mayor que otros, debido a la realidad insoslayable de que estos ciudadanos se encuentran aislados de su país y por el compromiso permanente del gobierno de evacuarlos en caso de inestabilidad política de la nación de residencia u otras razones que pongan en peligro su integridad física.

La voluntad y la capacidad de una nación de llevar a cabo esta evacuación marcan la diferencia entre una ciudadanía importante de otra que lo es en menor medida. En efecto, un ciudadano norteamericano o uno romano, como Pablo de Tarso (1) —san Pablo—, conocen que estos grandes actores de la escena internacional le ofrecen una protección jurídica y física mayor que la ofrecida por otros sujetos menos poderosos. Hoy en día toda coalición militar incluye entre sus cometidos este tipo de operaciones, y de forma muy singular la PESC (Política Exterior y de Seguridad Común de la Unión Europea) la refleja en los llamados cometidos de Petersberg. Pero, por muy cubierta que esté esta necesidad en acuerdos y coaliciones, siempre será necesario planearla con exclusividad nacional, sin recurrir a otras naciones, precisamente por el compromiso primario, fuerte y biunívoco, entre el ciudadano y su gobierno. Tan fuerte y biunívoco como lo sea la soberanía popular.

La variedad de situaciones que propician evacuaciones de este tipo es «caleodoscópica», pero la institución militar, en su capacidad de actuar con

(1) Hechos de los Apóstoles 16, 38-39. Prisión de Pablo y Silas: «... los líctores, al oír que eran ciudadanos romanos, tuvieron miedo. Vinieron y les pidieron excusas».

orden en medio del desorden del combate, sistematiza este tipo de operaciones y las denomina operaciones NEO (*Non Combatant Evacuation Operations*). Con ello se las separa conceptualmente de otro tipo de evacuaciones puramente militares, como las retiradas y repliegues de fuerzas militares, lo cual parece lógico a primera vista, aunque en realidad las evacuaciones de civiles se producen en muchas ocasiones en este contexto y, de hecho, las acciones orientadas a defenderse del enemigo son muy similares y, por tanto, aprovechables desde un punto de vista doctrinal para su aplicación en las operaciones NEO.

Las marinas de guerra presentan una capacidad militar para acometer este tipo de operación, que en ocasiones es una opción más entre las posibles, como en el caso de la evacuación de la isla caribeña de Granada; en otras es la opción más idónea, dadas las circunstancias, como las evacuaciones de Guinea española, Liberia, el Sáhara español, y en otras será una opción más entre las necesarias, sobre todo en el caso de evacuaciones masivas, como la de Saigón.

Este artículo trata sobre la contribución de las marinas de guerra a este tipo de operaciones, como capacidad militar y como opción adecuada a la existencia de las referidas circunstancias; para ello se recurre al ejemplo, a modo de relato corto, de forma que al final se llegue a una comprensión más completa de cómo la Armada se puede significar como respaldo de la ciudadanía de los españoles.

La operación de Granada y el beneficio de una afortunada presencia naval

En octubre de 1983, un golpe de estado marxista destituye al primer ministro del gobierno de la isla de Granada. Entretanto, una empresa de supuestos trabajadores cubanos ampliaba las capacidades del aeropuerto de la isla, desde el cual se podía influir sobre una línea de comunicaciones marítima vital para Estados Unidos. Mil ciudadanos norteamericanos se encontraban en este lugar. En consecuencia, Estados Unidos decidió intervenir con el propósito de rescatar a sus ciudadanos y salvaguardar su seguridad nacional.

El concepto de la operación de Granada fue el resultado de un compromiso de intereses y tensiones entre ejércitos sobre quién debería intervenir. Lo que resultó finalmente fue un desembarco aerotransportado en una parte de la isla para asegurar un aeropuerto, otro anfibio para asegurar otro aeropuerto y una población, contando con el apoyo aéreo de un portaaviones y de aviones de la Fuerza Aérea operando desde los Estados Unidos. La JTF (*joint task force*) que mandaba el vicealmirante Joseph Metcalf en lo que sería la primera fase de la operación, de ocho días de duración. Le siguió una segunda fase de imposición de la paz a cargo de la 82.^a División Aerotransportada del Ejército

de Tierra, para, finalmente, en una tercera fase, traspasarle la autoridad a un mando de una fuerza de mantenimiento de la paz.

El PHIBRON/MAU (Escuadrón Anfíbio/Unidad Anfibia de Infantería de Marina) que intervino en la operación se encontraba en la mar y se dirigía a Líbano.

La situación de Granada exigía un desembarco en zonas hostiles o potencialmente hostiles del litoral, el establecimiento de perímetros defensivos, un riguroso proceso de los evacuados y la ejecución de operaciones de búsqueda y rescate. Mencionemos dos acciones, intencionadamente escogidas: el rescate del gobernador general de la isla, Sir Paul Scoon, y el refuerzo de la unidad aerotransportada de los *rangers* con una compañía de *marines* para aliviar la presión del enemigo.

Fácilmente se puede deducir que en estos ocho días, y ocho días dan mucho de sí, no hubo coordinación con las autoridades locales —hubo que rescatarlas—; la evacuación se desarrolló en un ambiente hostil y, desde luego, no hubo reunión previa de los evacuados. Fue necesario «peinar» la isla mediante un sinnúmero de operaciones menores, fragmentadas, lo cual refleja más una operación de rescate que de evacuación organizada.

Afortunadamente, la Fuerza Anfibia estaba allí con el efecto multiplicador de su capacidad de generar una gama de opciones de fuerza, dimensionadas, en cada caso, para hacer frente a la fragmentación de acciones que impuso la situación en la isla de Granada.

La evacuación de Guinea Ecuatorial, la gran desconocida

Al comenzar los movimientos secesionistas en la Guinea Ecuatorial española, se encontraban destacados en Santa Isabel de Fernando Poo el cañonero *Pizarro* y la corbeta *Descubierta*, lo cual era habitual, ya que en Guinea se destacaban regularmente buques, algunos de los cuales, como es el caso de los cañoneros, llevaban entonces embarcadas secciones de Infantería de Marina.

Después de una intensa actividad diplomática, presionados por la comunidad internacional, en plena corriente descolonizadora, se decidió acceder a la independencia de la colonia y a la evacuación de la población española allí radicada.

En 1969 se organizó la operación ECUADOR con dicho objeto, y se destacó una agrupación formada por los transporte de ataque *Aragón* y *Castilla* y varios buques mercantes, protegidos por el crucero *Canarias* y con el petrolero *Teide* como buque para el aprovisionamiento de combustible.

Esta agrupación procedió a la evacuación de las escasas fuerzas españolas allí destacadas y de la población civil española. Los disturbios que precedieron al embarque de todo el personal obligaron, en varias ocasiones, a las salidas de los trozos de desembarco del cañonero *Pizarro* y de la corbeta



Evacuación de los cuerpos del cementerio católico español de La Güera.
(Foto: Cazorla).

Descubierta para proteger la retirada hacia los muelles de los evacuados, acosados por los indígenas.

Todo esto se resolvió con absoluta discreción, tanto que hoy en día apenas se conoce nada de lo que allí sucedió. La agrupación que participó en esta operación abandonó Santa Isabel el 5 de abril de 1969.

La situación en Guinea, a efectos de la evacuación, se puede calificar de permisiva, y en ella prevalecen las consideraciones logísticas más que las de protección; es de esperar la colaboración del gobierno local, asumiendo que se le escape de las manos el control de los disturbios que precedieron al embarque, y que ponga sus condiciones, tal como la de no evacuar nativos guineanos. Precisamente, la evacuación con éxito de una religiosa guineana, oculta en un vehículo y descubierta en último momento, según cuenta un testigo presencial, fue uno de los motivos de estos disturbios. Otro motivo de disturbio fue la frustración de aquellos que quisieron ser evacuados y no pudieron serlo. No obstante, normalmente en esta situación no es necesario disponer de zonas de reunión fuertemente protegidas; una simple barricada con protección fue en esta ocasión lo necesario para aislar la zona de concentración final.



«Estaba allí, esperando, y cuando llegó el momento... actuó». (Foto: Cazorla).

Las evacuaciones de Liberia y la ventaja de una presencia naval adelantada

El PHIBRON 4 y el 22 MEU/SOC (Unidad Expedicionaria de Infantería de Marina con capacidad para llevar a cabo Operaciones Especiales) cuentan en su historial con dos evacuaciones de ciudadanos norteamericanos en Liberia. La primera operación, en 1990, se denominó SHARP EDGE, y en ella la fuerza anfibia de los Estados Unidos se aproximó a las aguas costeras de Liberia el 3 de junio en un momento en que la situación en este país africano presentaba indicios de inestabilidad. Durante 62 días se permaneció a la espera a 100 millas de la costa, comenzando finalmente la evacuación el 5 de agosto. Solamente unas cuantas horas fueron necesarias para completarla. De esta reseña fácilmente se deduce que la Fuerza Anfibia estaba allí, esperando, y cuando llegó el momento actuó.

En abril de 1996 este equipo *Navy-marines* repitió el mismo tipo de operación en el mismo lugar. El nombre de la nueva operación sería ASSURED RESPONSE, y en esta ocasión se evacuaron 2.100 ciudadanos «en medio de brotes esporádicos de violencia». La fuerza de desembarco se limitaría a dos compañías de fusiles y una sección de morteros de 81 milímetros.

La evacuación del Sáhara, una evacuación con una fuerte reserva a flote

Ante la decisión del Gobierno español de transferir la administración del Sáhara, la Armada, como componente naval de un MUNI (mando unificado), participó en la operación GOLONDRINA, concebida para la evacuación marítima y aérea del personal y bienes civiles y militares de este territorio. El plan preveía dos supuestos: evacuación «sin hostigamiento» y evacuación de «urgencia», esta última ante la posibilidad de encontrar oposición armada en el territorio. La operación se concibió en dos fases, la primera sería la evacuación de bienes civiles y militares, y la segunda la evacuación de fuerzas militares. Las zonas de evacuación serían: La Güera, El Aaiún y Villa Cisneros, y estaba previsto, en caso necesario, establecer CPLs (cabezas de playa) en cada una de estas zonas de evacuación. En el caso de El Aaiún se constituiría una FAO (Fuerza Anfibia Operativa) formada por dos fragatas lanzamisiles, seis destructores, tres corbetas, tres transportes de ataque, dos buques de desembarco y ocho barcasas de desembarco, y el Tercio de Armada como fuerza de desembarco alistada en la mar; dos remolcadores de altura y cinco buques de la Trasmediterránea aportarían el grueso de la capacidad logística necesaria para la evacuación marítima. Cada zona de evacuación dispondría de un destructor para apoyo de fuego naval, excepto en la zona de El Aaiún, que contaría con tres.

La situación política obligó a realizar la evacuación en 74 días (30 de octubre de 1975-12 de enero de 1976), en vez de 160 como estaba planeado, lo cual impuso una tremenda carga de trabajo a los EMs (estados mayores) para adaptar los planes. En La Güera fue necesario realizar una evacuación de emergencia ante la aproximación de fuerzas de Mauritania a la zona; se realizó en 48 horas, evacuándose también los cuerpos del cementerio español. A esta evacuación pertenecen los recuerdos desgarradores publicados en la prensa de la época: «Cuando las sombras de la noche se nos venían encima, comenzamos a subir a la barcaza en la misma orilla de la playa y casi sin mojarnos los pies. Primero los civiles, con disciplina castrense. Tras los civiles, las fuerzas militares y todos los mandos. Y diecinueve ataúdes con nuestros muertos. Las fuerzas de Infantería de Marina quedaban en tierra, sobre las dunas». A esta acción parcial le seguiría la evacuación de El Aaiún. Las dos fases de esta última operación llevarían 54 días. La primera se interrumpió temporalmente por razón de la «Marcha Verde» y, por lo demás, se llevó a cabo sin mayores incidentes a través de la playa y un pantalán, reencaminándose, en último término, hacia Villa Cisneros. Por El Aaiún se evacuó la mayor parte del personal y material del Sáhara. En total, 9.920 hombres, 2.465 vehículos, 208 piezas de artillería y carros de combate, 20 helicópteros, 1 avión y 40.000 toneladas de carga, entre la que se contabilizaba la munición.

El problema militar básico radicaba en la posible interferencia del enemigo sobre una retirada. En el caso que nos ocupa se trataba de disponer de una

fuerte capacidad de proyección del poder naval en reserva a flote para contrarrestar esa posible reacción. El problema de la evacuación en sí era fundamentalmente de organización y logístico, excepto, claro está, en el caso de La Güera.

Evidentemente, en este tipo de operaciones es preciso entender la situación y al posible adversario. Evidentemente, también, el adversario entendía muy bien a las fuerzas propias en el caso de la «Marcha Verde». De aquí se deduce la importancia de «tomarle la medida» a la situación, y por esta misma razón se deduce la importancia del potencial profesional e intelectual que tiene la Armada con los oficiales que participan en OMPs (operaciones de mantenimiento de paz), precisamente por entender situaciones de este tipo y contar con experiencias impensables para ellos mismos cuando ingresaron en la Armada.

La evacuación de Saigón, la más compleja de las situaciones

La operación se encuadra en un plan más amplio, elaborado por el USSG/7th Air Force por orden de CINCPAC en abril de 1974, de evacuación de unos 10.000 ciudadanos norteamericanos residentes en las cuatro regiones militares de Vietnam del Sur. Este plan contenía cuatro opciones de evacuación que, básicamente, combinaban «la agencia de control con los medios de evacuación». La primera opción contemplaba la utilización de todos los medios de transporte disponibles, incluyendo el transporte aéreo y marítimo comercial, así como la inserción de una fuerza de desembarco de los *marines*. La segunda, solamente la utilización de aviones de ala fija militares; la tercera, los medios navales del mando de transporte estratégico, y la cuarta combinaba las dos últimas. Todas las opciones tenían en común una evaluación muy imprecisa del número de ciudadanos a evacuar. Tanto es así que las cifras oscilaban entre 1.500 y 1.000.000, aunque la más aceptada era de 8.000.

En último término se desechó la Opción IV, la evacuación por medios marítimos militares, por una experiencia tan inminente a la evacuación de Saigón como la del 25 de marzo de 1975 en Da Nang. La evacuación desde el puerto de Da Nang desató el pánico entre la población civil, que también quería ser evacuada. Este incidente llevó a CINCPAC a modificar la Opción IV incorporando la inserción de 3.800 *marines* de la 9.^a MAB, reforzada por helicópteros y aviación táctica de la USAF (Fuerza Aérea de Estados Unidos), para así evitar las instalaciones portuarias como zona de reunión.

Durante una evacuación a gran escala que afecte a una zona amplia se pueden extraer lecciones en un lugar extrapolable a otro lugar durante la ejecución de la misma, éste fue el aprendizaje de Da Nang. En este caso, la «presión de la población civil» fue uno de los factores que alteró el plan

durante su ejecución, y en tan gran medida que su evaluación llevó al embajador a desechar una opción con una capacidad logística de 30.000 pasajeros, algo más de un tercio del personal que finalmente se evacuó.

La Fuerza Anfibia, como derivada segunda de lo anterior, fácilmente se puede situar en el centro de todas las opciones de evacuación, tal y como lo hizo la 9.^a MAB —de forma natural, que no forzada— por sus capacidades militares inherentes. Entre las mismas destaca la flexibilidad en la aplicación de paquetes de fuerza del poder naval según demande una situación cambiante. Esta «camaleónica» capacidad la convierte en una fuerza «adaptable» y «adaptadora» de otras opciones.

La transición entre la situación semipermisiva y hostil requiere normalmente una activa contribución del apoyo aéreo ofensivo y de reconocimiento, que en el caso de la evacuación de Saigón fueron proporcionados por los portaaviones y la USAF. Ésta es la derivada tercera de la modificación de la Opción IV.

Durante todo el mes de abril se puso en marcha la Opción II, y ya el 20 de abril la evolución de la situación pidió reforzar el Grupo de Planeamiento Especial con el EM del MAB.

El día 27 el fuego de artillería sobre el aeropuerto de Tan Son Nunh marcó el principio del fin de la evacuación por medio de avión de ala fija, y el 29 el MAB recibió la orden de evacuar el personal solamente por medio de helicópteros. De este episodio son célebres las imágenes de helicópteros sudvietnami-



Fuerzas de Marruecos esperan para entrar en El Aaiún. (Foto: Cazorla).



Carl Bildt negocia con las autoridades religiosas de Trebinje, basándose en lo acordado en Dayton. (Foto: O. Aláez Feal).

tas tomando en el USS *Blueridge*, arrojados a la mar después de desembarcar a los pasajeros, para así dejar libre la cubierta de vuelo.

De este último párrafo se deduce que la conducción final de la operación debe llevarla, como así fue, un solo CG (cuartel general), en aquel caso el CG del MAB. También se deduce que los helicópteros, efectivamente, son la *ultima ratio regis* en una evacuación organizada sobre un aeropuerto en el interior. Volando a ras de suelo.

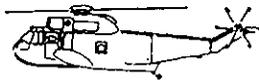
Conclusiones

La aportación de las marinas de guerra a estas operaciones va mucho más allá de las meras capacidades logísticas de recepción y evacuación, junto con las de protección y proceso en las zonas de reunión, aunque esto sea lo fundamental y lo que básicamente se espera de ellas. La capacidad de acción sobre lo que amenaza la evacuación, tanto en la propia zona de evacuación como en toda la profundidad del litoral y sus aguas, ya sea en Granada, Guinea Ecuatorial, Liberia, Sáhara o el sureste asiático, es lo que da su verdadera dimensión a esta aportación, que por sus características globales es fundamentalmente anfibia.

La evacuación en sí se impone y se organiza, como en Granada, se negocia y se organiza, como en Liberia, Guinea Ecuatorial o Saigón, o, básicamente, se organiza y se prevé su imposición, como en el Sáhara, pero en todos estos casos es de importancia capital entender la situación. Por esta última razón, conviene contar con agregados navales en las principales áreas de interés del litoral, así como la participación de oficiales en operaciones de mantenimiento de paz en estos entornos.

La eficacia de la evacuación dependerá de la oportunidad de la presencia naval, no por casualidad como en Granada, sino por responder a una previsión como en Liberia, o a un plan como en el Sáhara, Guinea o Saigón. En ningún caso debe sorprender la situación a una fuerza naval. En efecto, o se adelanta o no llega, y si llega sin adelantarse, normalmente irá a remolque de los acontecimientos. Conviene, en consecuencia, adelantarse por rutina, tener «amarras flojas», sin esperar órdenes de alerta, sobre todo en situaciones de previsible inestabilidad. En definitiva, «acostumbramiento» en adelantarse, para que cuando se empiece a pensar que una fuerza anfibia debería estar por allí, resulte que está.

Finalmente, valga la conclusión, cualquier marina de guerra debe ser maestra en el arte de operar conjuntamente con otros ejércitos, como en el Sáhara y Saigón; por ello, y tomando esta última situación como marco conceptual, el atributo de ser «adaptable» y «adaptadora» debe ser su reclamo y su seña de identidad en este tipo de operaciones.



BIBLIOGRAFÍA

- PÉREZ GONZÁLEZ DE LA TORRE: *Historia de la Marina de Guerra Española*. Editorial Silex.
CAZORLA POZA: documentación personal.
Publicación USMC Expeditionary Operations (MCDP 3).
Programa de estudio de batallas de la Escuela de Guerra Anfibia del USMC: Operación FREQUENT WIND.
Publicación sobre lecciones aprendidas del MAWTS-1 (*Marine Aviation Weapons and Tactics Squadron One*): Granada.