

Los miembros de la unidad de embarcaciones, de azul, y del Equipo Naval de Playa, mimetizados, en el dique del *Castilla* antes de su inundación.





La bandera amarilla clavada en la arena por el señalero indica que la embarcación *LCM* ha alcanzado el punto de varada correcto y puede ser arriada su rampa para que salten a tierra firme los miembros de una compañía de Infantería de Marina.

[ reportaje ]

# Movimiento BUQUE-COSTA

El Grupo Naval de Playa proyecta y conduce a tierra a las fuerzas de Infantería de Marina embarcadas en los buques anfibios



El patrón de una de las dos embarcaciones *LCM 1E* que participan en la primera ola del desembarco conduce a la costa, procedente del miembro del Equipo Naval de Playa —abajo, derecha—, distinguidos del resto de la fuerza por el brazalete de color azul que





Castilla —abajo, izquierda—, a los lucen en sus antebrazos.



**L**A línea del horizonte vira a babor y a estribor, se eleva hacia el cielo y se zambulle en la mar de manera caprichosa tras el enorme portalón abierto a popa del buque de asalto anfibio *Castilla*. A la marejada en el exterior se suman los efectos de la operación de lastrado dentro del barco para la puesta a flote de cuatro lanchas de desembarco *LCM IE* varadas en el dique de 65 metros de largo, 15 de ancho y dos de calado. La entrada progresiva de agua acentúa el continuo vaivén que soporta el personal a bordo de ellas. La orilla ocre que oscila ante sus ojos en lontananza sin aparente control es la playa de El Chorrillo de la base Naval de Rota (Cádiz), destino de un batallón reforzado de Infantería de Marina —alrededor de 350 hombres y mujeres— y una treintena de vehículos.

Que arriben con éxito a la costa depende de la labor del Grupo Naval de Playa, para muchos una unidad muy poco conocida, que no pertenece a la dotación del buque ni tampoco a la fuerza de desembarco, pero que se mimetiza integrada en esta última para llevar a sus componentes a suelo firme desde mar abierto garantizándoles los mejores puntos de varada y que continúen su progresión en tierra.

El grupo actúa dividido en dos secciones con cometidos distintos, aunque complementarios. Por una parte interviene el Equipo Operativo de Movimiento Buque-Costa, «encargado del tránsito de las tropas y su material a bordo de las *LCM*», explica su jefe, el alférez de navío Julio Gil. Por otra, el Equipo Naval de Playa trabaja en la orilla «realizando el guiado terminal de las lanchas hacia los puntos de arribado tras el balizamiento del área de operaciones», señala el teniente de navío Nicolás Cañedo, al mando de la unidad.

Los nueve hombres que acompañan a este oficial en la lancha y los

otros cuatro de su dotación, esperan impacientes la *hora H*, el comienzo del desembarco de las tropas que alcanzarán de manera sucesiva a lo largo de las próximas tres horas la playa de El Chorrillo. Lo harán distribuidas en siete «olas», el número de movimientos desde el buque a la costa que realizarán, de dos en dos, las cuatro *LCM*. Es la operación estrella del ejercicio *FLO-TEX 17*, uno de los más importantes de la Armada española. Su última edición tuvo lugar el pasado mes de junio en aguas del Golfo de Cádiz y otros puntos del litoral español próximos a ambos lados del Estrecho de Gibraltar.

En las maniobras participaron 29 buques de superficie y un submarino. Entre ellos, el anfibio portaaviones *Juan Carlos I*, además del *Castilla*. Estos dos barcos, junto al también de asalto anfibio *Galicia*, constituyen el

Grupo de Acción Naval 2, en el que se integra, a su vez, el Grupo Naval de Playa. En mar abierto, estas tres «ciudades flotantes» constituyen la base de operaciones de los 93 marinos —un capitán de corbeta al mando de cinco oficiales, 15 sub-

oficiales y 71 de marinería— que conforman la actual plantilla de la unidad.

### PROYECCIÓN A TIERRA

El Equipo Operativo de Movimiento Buque-Costa es la unidad responsable de la maniobra anfibia que, en los últimos diez años, desde la entrada en servicio de las *LCM IE*, ha mejorado muchísimo. «La diferencia es abismal», asegura el cabo primero Manuel Amador García, patrón, al referirse a las antiguas lanchas americanas. «Por ejemplo, hemos pasado de una velocidad máxima de ocho nudos en vacío que bajaba a cinco cargada, a los 20 y 12 respectivos de las nuevas».

«La dotación de una *LCM* cuenta con un patrón encargado de la navegabilidad de la embarcación y de las comunicaciones a bordo, tanto con el bu-

*La maniobra anfibia es responsabilidad de la unidad de embarcaciones*

Una vez arriada la rampa de la lancha, la salida de los vehículos y del personal es responsabilidad de la Organización de Movimiento en Playa.



El teniente de navío Nicolás Cañedo, junto a su operador radio, el cabo primero Robledo, se comunica con el patrón de la LCM durante la maniobra de aproximación.

que del que parte, como con el personal del Grupo desplegado en la playa», afirma el alférez de navío Gil. Junto al patrón navega en el puente de mando un mecánico. «Representa el primer escalón de mantenimiento a bordo de la lancha», dice el jefe de la unidad de embarcaciones. A ellos se suma el binomio proel-popel que trabajan en la *cuna* (la cubierta) como responsables de la estiba de la carga, las salidas y entradas de la lancha y del arriado de la rampa, entre otras funciones.

El primero García hace oír su voz en las entrañas del *Castilla*, sobreponiéndose a los continuos crujidos provenientes del muelle de amarre de las LCM conforme se llena de agua. Es la primera fase del desembarco, caracterizada por el sonido estridente y metálico que provocan los golpes de las embarcaciones entre sí o contra el mamparo central del dique y sus laterales.

Una vez anegado, los componentes de la primera ola del desembarco esperan impacientes a que el semáforo que

cuelga del techo del hangar pase del rojo al verde. Cuando por fin se produce el cambio de color, la atmósfera en el interior se espesa —«¡avante toda!»— con el humo que provocan los motores de las LCM en su salida.

La sensación de ahogo es momentánea. Enseguida la avanzadilla de la operación respira el aire fresco de la brisa marina, a cuatro millas de la costa, en el punto de reunión de las cuatro embarcaciones donde permanecerán un tiempo haciendo la «pescadilla» (en círculos) antes de alcanzar la línea imaginaria de inicio de desembarco (la LOD, *Line of Deaperture*), el corredor que les llevará a tierra.

La hora H del desembarco tiene lugar cuando la marea comienza a subir, y finaliza al alcanzar su punto más álgido, la pleamar. «Normalmente dura seis horas», dice el cabo mayor Gerardo Castroagudín, supervisor sobre el terreno de la labor que realizan los señaleros. «Es el tiempo de que disponemos para trabajar», resalta.

#### EN LA ORILLA

Los miembros del Grupo Naval de Playa no viajan solos a bordo de la LCM. Junto a ellos se encuentran también los componentes de la Organización de Movimiento en Playa de la Infantería de Marina. «Nosotros metemos las embarcaciones», dice el teniente de navío Cañedo. «Una vez varadas y abiertas las rampas, la OMP es la encargada de crear la columna de vehículos y de personal, autorizando su salida de la lancha de manera segura», concluye.

*El Equipo Naval de Playa realiza el guiado terminal de las embarcaciones hasta los puntos de varada y baliza la zona*



Uno de los momentos más críticos para el equipo de Cañedo es «el relevo en la playa, lo más rápido posible, de los componentes de la compañía de Identificación y Adquisición de Blancos de Infantería de Marina», destaca el sargento Antonio Silvera, segundo del teniente de navío Cañedo.

Esta unidad — más conocida por sus siglas en inglés, TAR (Target Acquisition and Reconnaissance) —, alcanza la costa horas antes del inicio del desembarco por medio de lanchas neumáticas o helicópteros. «Con ellos comprobamos que los puntos de varada que han determinado son los correctos —o, si no es así, los corregimos— y que las vías de salida de los vehículos desde las barcasas son las adecuadas». Al mismo

tiempo, los señaleros comprueban las coordenadas para el balizamiento perfecto de la zona de operaciones.

«El ancho de la playa para el desembarco es de cien metros, estableciendo una distancia de seguridad entre embarcaciones de 25 o 30», explica el *mayor* Castroagudín, supervisor de los señaleros y enlace entre las *LCM* y su inmediato superior, el sargento Silvera.

«Altura de la ola, 0,2 metros; tipo, derramante; corriente, mínima; velocidad del viento, cinco nudos; dirección, sureste», apunta en su informe de meteorología y de estado de la playa el cabo Manuel Jesús de la Vega, cuyo contenido, varíe o no, debe ser enviado cada hora al Centro de Información y Combate del *Castilla*. «Hoy es un día

de playa», dice; «totalmente plana», añade el sargento Silvera; «nada que ver con nuestra temporada alta, los meses de noviembre a marzo a las dos de la madrugada», concluye el cabo mayor Castroagudín mientras los dos señaleros agitan al viento sus banderas amarillas guiando a las *LCM* durante su aproximación a tierra.

«La guerra anfibia es muy específica», indica la sargento Isabel Godoy, supervisora de dique y patrón de *LCM*. «Solo nos fijamos en la llegada de los infantes de Marina, pero detrás de un desembarco hay todo un proceso de carga, supervisión, movimiento buquecosta y, guiado hasta la playa».

J.L. Expósito  
Fotos: Pepe Díaz