

Los Medios Acorazados en los Conflictos de Alcance Limitado: Corea y Vietnam

Antonio J. Candil, Col (Ret.) Ejército de Tierra

Tras la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos ha tomado parte en diversos conflictos, en los que ha acabado siendo el principal protagonista. Durante todo el tiempo transcurrido desde mayo de 1945 hasta casi la actualidad la doctrina de empleo de la fuerza por parte del US Army se ha focalizado en como emplear mejor la fuerza terrestre en un conflicto de alta movilidad, con medios mecanizados, contra las fuerzas soviéticas o de estilo soviético, en un teatro de operaciones en Europa. No ha habido tales conflictos en Europa, y las guerras en las que Estados Unidos ha intervenido no han respondido a ese criterio.

Las dos guerras mayores -al margen de los conflictos asimétricos-, en las que Estados Unidos ha participado, Corea y Vietnam, ya han quedado relegadas en la memoria colectiva, si es que no han sido olvidadas. En ambas ocasiones, las condiciones naturales y geográficas -esencialmente el terreno-, no permitieron el empleo de los medios acorazados en la forma para la que habían sido concebidos, y del modo en que el personal que los manejaba había sido instruido, lo que supuso, de alguna manera, invalidar lo que había venido siendo hasta ese momento su doctrina tradicional de empleo.

La realidad era que los conflictos que el Pentágono consideró como probables distaban mucho de lo que, en verdad, fueron.

Corea: una guerra ignorada (1950-1953)

Realmente ninguna guerra es una guerra ignorada, y lo ocurrido en Corea entre 1950 y 1953 no se ha olvidado. Prueba de ello es la situación que hoy estamos viviendo, y que muchos especialistas han considerado que, de llegar el caso, podría convertirse en una nueva guerra de proporciones apocalípticas. Otra cosa es que no haya recibido la atención que mereció, pero, como suele decirse, de aquellos polvos vienen estos lodos. Sea cual sea el final de las posibles conversaciones, entre Estados Unidos y Corea del Norte, que se vienen considerando, no hay duda de que la situación en el Paralelo 38 sigue constituyendo un foco de tensión para la paz mundial.

Aunque el contexto de Corea, en 1950, puede ser considerado como un aviso de lo que ocurriría en Vietnam, prácticamente solo diez años después, los detalles de ejecución fueron radicalmente diferentes. Para empezar, en enero de 1950, el Secretario de Estado norteamericano Dean Acheson había declarado que Corea estaba claramente fuera de la esfera de interés de los Estados Unidos en el Lejano Oriente. Son muchos los historiadores y analistas de relaciones internacionales, los que consideran que esa declaración invitó a Corea del Norte, y por extensión

a la Unión Soviética y a China también, a considerar que Estados Unidos no intervendría en caso de conflicto, y en consecuencia, Corea del Norte invadió en fuerza, y abiertamente, Corea del Sur. En Vietnam, Estados Unidos estaba actuando en forma parecida inicialmente a lo que había hecho en Corea, con consejeros e instructores, pero sin presencia real de unidades orgánicas, hasta que la guerra fue aumentando en intensidad, pero Vietnam del Norte nunca invadió en forma abierta Vietnam del Sur, hasta que Estados Unidos abandonó el escenario.

A diferencia de lo ocurrido en Vietnam, en Corea nunca se cuestionó el empleo de unidades acorazadas. Corea del Norte, incluso, invadió el Sur utilizando una división acorazada, lo que motivó enseguida al mando norteamericano a utilizar carros de combate igualmente. A diferencia de Vietnam, los carros norteamericanos sí modificaron el equilibrio de fuerzas y contribuyeron decisivamente a rechazar a las fuerzas comunistas. Otra cosa serían las modalidades de empleo que se aplicaron, especialmente en un terreno tan complicado como el de Corea. Sin embargo, al igual que en Vietnam, serían decisiones políticas las que impidieron una victoria completa de las fuerzas norteamericanas y de las Naciones Unidas.

Corea proporcionó importantes lecciones en cuanto al empleo de carros de combate en terreno difícil, e incluso no apto para el empleo de medios acorazados, pero los carros demostraron su utilidad y salvaron la situación en más de una ocasión. Pero como suele suceder, las lecciones aprendidas pronto se olvidaron, y en Vietnam, al menos inicialmente, los responsables de la dirección de las operaciones habían olvidado que en Corea hubo carros de combate.

El 25 de junio de 1950, después de una preparación artillera masiva a lo largo de todo el Paralelo 38, Corea del Norte invadió lo que se conocía como Corea del Sur, con una fuerza de aproximadamente diez divisiones, una de ellas acorazada, a lo largo de cuatro avenidas de aproximación. Se trataba de tropas bien instruidas, disciplinadas al estilo soviético, y bien equipadas. Sumaban unos 90.000 efectivos, con 1.600 piezas de artillería, 200 carros de combates T-34/85, apoyados por algo más de 100 aviones de combate soviéticos de los tipos Yak-7, La-5 e Il-10, cazas y cazabombarderos convencionales principalmente. También contaban con artillería autopropulsada -obuses SU-76 de 76.2 mm-, asignada a las unidades acorazadas. Fue un ataque convencional en toda regla.

La República de Corea del Sur disponía de una fuerza militar de aproximadamente 65,000 efectivos solamente, medianamente instruidos, y armados con equipo ligero exclusivamente, incluyendo algunos morteros y unas pocas piezas de artillería, y nada de aviación. Carecía por completo de carros de combate, y contaba solamente con algunos vehículos acorazados obsoletos de ruedas M-8 Greyhound 6x6, y por toda defensa contracarro disponía solo de lanzagranadas “bazooka” M1/M9 de 60 mm completamente ineficaces contra los T-34. Era, esencialmente, una fuerza para el mantenimiento del orden. Aun así, en fecha tan temprana como en octubre de 1949, el Ministerio de Defensa surcoreano había solicitado de los Estados Unidos el suministro de 189 carros de combate M-26 *Pershing* con objeto de mejorar las capacidades defensivas frente al rearme y militarización de Corea del Norte. La petición fue rechazada por el Pentágono en base a que la geografía de la península de Corea hacía inútil el empleo de carros y medios acorazados. Sería un grave error.

Al concluir la Segunda Guerra Mundial, en 1945, la Unión Soviética ocupó el norte de la península de Corea, mientras que los Estados Unidos se establecieron en el Sur, quedando delimitadas ambas zonas por el Paralelo 38, fijado de común acuerdo por ambas potencias. La Unión Soviética se retiró de la zona norte en 1948, dejando un gobierno bajo control de Moscú, presidido por Kim Il-sung, abuelo del actual líder Kim Jong-un. En el sur se instaló un gobierno de tinte democrático, pero débil y corrompido, presidido por el doctor Syngman Rhee, educado en los Estados Unidos, y claramente pronorteamericano. Mientras que Corea del Norte se dotaba con un fuerte ejército, equipado por los soviéticos, y en el país se aplicaba una disciplina férrea, Corea del Sur entraba en un período de tensiones civiles, y casi anarquía, que alimentó las ansias expansionistas de su vecino del norte. Cuando Stalin consideró que no era conveniente apoyar los deseos del líder norcoreano¹, por el peligro que conllevaban de provocar un enfrentamiento no deseado con Estados Unidos, y enfrió su apoyo, Kim Il-sung concluyó un acuerdo con la nueva República Popular China, ya también comunista.

En 1950, el poderío y las capacidades militares de Estados Unidos habían decrecido considerablemente, y casi toda la fuerza real disponible se encontraba en Europa Central, frente a la considerada amenaza soviética, en la frontera entre las dos Alemanias. Corea, como casi toda Asia, era calificada como un teatro secundario. La mayor presencia norteamericana en Asia se encontraba desplegada en Japón, bajo la dirección del General Douglas MacArthur. Las escasas fuerzas enviadas inicialmente, desde Japón, a Corea, no eran fuerzas bien entrenadas ni bien equipadas², y su misión era la de servir de apoyo al diminuto ejército surcoreano, igualmente mal equipado, y mal instruido. Aunque ya desde marzo, de 1950, los servicios de inteligencia norteamericanos venían avisando de una invasión inminente, los informes emitidos no recibieron la atención adecuada ni fueron tenidos en cuenta. El ataque norcoreano fue una completa sorpresa para Washington.

Las fuerzas a disposición de MacArthur en Japón consistían en 4 divisiones, cada una con 3 regimientos, pero algunos regimientos realmente tenían solo un batallón, y algunos batallones, incluso, contaban con solo una unidad tipo compañía. Ello era solo un reflejo de la situación a la que había llegado el *US Army* al acabar la guerra mundial, en la confianza de que la Unión Soviética seguía siendo un aliado. En 1948, la reducción de fuerzas había sido drástica y el Cuerpo de Marines había pasado de 480.000 efectivos a 86.000, al tiempo que el *US Army* había pasado a contar con solo 9 divisiones. Quitando las divisiones reducidas desplegadas en Japón, quedaban solo 5 divisiones, de las cuales una estaba en Europa, como fuerza de ocupación aliada en Alemania. Al estallar el conflicto en Corea, las 4 divisiones todavía ubicadas en el territorio continental de los Estados Unidos fueron enviadas a Europa, como medida de precaución. Era una situación poco halagüeña, que llamaba a procurar evitar cualquier conflicto.

¹ En ese período, 1949-1950, el objetivo de Stalin estaba en Europa, y Corea se consideraba como una distracción innecesaria.

² Las últimas fuerzas norteamericanas desplegadas en Corea del Sur se retiraron en el otoño de 1949. Inmediatamente, el gobierno surcoreano solicitó ayuda militar a Estados Unidos, ante el auge de la capacidad militar de Corea del Norte, pero en Washington se desestimó la petición, aunque se enviaron ciertas cantidades de material y armamento ligero.

Los carros de combate eran considerados caros de operar y de mantener, por lo que los batallones de carros orgánicos de cada una de las cuatro divisiones desplegadas en Japón contaban solamente con una compañía (17 carros) de M-24 *Chaffee*, que no eran sino carros ligeros ya utilizados al final de la guerra mundial. A partir de 1947, gran parte del material acumulado en 1945 para una hipotética invasión de Japón, en Filipinas, las islas Marianas y Okinawa, fue enviado a Japón a petición del General MacArthur, pero no consta que en junio de 1950 hubiera ningún carro M-4A3 *Sherman* ni M-26 *Pershing* en Japón, en estado operativo para enviarlo a Corea³.



Los primeros carros norteamericanos en llegar a Corea, desde Japón, fueron M-24 *Chaffee*, que se manifestaron ciertamente inferiores al T-34/85 soviético

Inicialmente incluso, Estados Unidos, movido también por el deseo de evitar una confrontación con la Unión Soviética, incluso restó importancia al conflicto, llegando hasta considerarlo como algo que solamente requería una simple operación de restablecimiento del orden público en el territorio de Corea del Sur⁴. Las escasas fuerzas norteamericanas que se hallaban en el país eran totalmente incapaces de resistir la agresión y la ofensiva comunista fue un completo éxito durante las primeras semanas. Ello llevó al presidente Truman a actuar decisivamente, movilizándolo a las Naciones Unidas, para poner un freno a la expansión comunista en Corea, y el día 30 de junio, ordenó a MacArthur disponerse a intervenir. El General MacArthur se puso en movimiento casi inmediatamente y comunicó al presidente Rhee que se disponía a enviar con urgencia 10 cazas P-51 Mustang, dos grupos de artillería ligera de 105 mm, y otros dos de 155 mm, además de nuevos “bazookas” más modernos, pero ningún carro de combate. Las promesas sirvieron de poco ya que a los seis días de comenzar las hostilidades el gobierno del presidente

³ *Operations Research Office Report “The Employment of Armor in Korea”*, Departamento de Defensa de los Estados Unidos, Washington a 1 de enero de 1951.

⁴ En conferencia de prensa en la Casa Blanca, en Washington, el 29 de junio de 1950, el presidente Harry Truman, lo consideró como una “operación de policía”, a pesar de que ya había ordenado la intervención de tropas norteamericanas.

Rhee abandonó la capital, y los T-34 de las tropas norcoreanas entraron en Seúl. Ni uno solo de los nuevos “bazookas” de 90 mm había sido entregado a tiempo a las tropas surcoreanas.

Las tropas surcoreanas, y las fuerzas de las Naciones Unidas que fueron llegando, se encontraron pronto arrinconadas en un rectángulo de poco más de 100 millas por 50, en el sureste de la península, con Pusan como centro neurálgico. La carencia de fuerzas navales por parte de Corea del Norte hizo posible el refuerzo continuo de la zona y permitió la resistencia. El desembarco de fuerzas americanas en la zona de Inchon -una idea de MacArthur-, en septiembre de 1950, en la costa oeste de Corea, facilitó la maniobra que, combinada con las fuerzas desde Pusan, rechazó a los norcoreanos más allá del Paralelo 38, ocupándose incluso la capital norcoreana -Pyongyang-, en octubre de 1950. Las fuerzas norteamericanas, en lugar de dar la guerra por ganada, y buscar un armisticio, siguieron presionando, no obstante, hasta llegar a final de octubre, a la frontera con China sobre el río Yalu. Ello motivaría la entrada en la guerra de China, empleando una considerable fuerza muy superior en número -aunque no en cuanto a material-, pero que rechazó a las fuerzas aliadas, y con ello, se provocó un aumento considerable de la tensión internacional. El presidente Truman se vio obligado a relevar del mando al General MacArthur, y ordenó el repliegue a la línea del Paralelo 38 nuevamente. El frente se estabilizaría en esa zona.

La guerra acabaría durando tres años, y no tres semanas como algunos habían pronosticado, y se transformaría en un conflicto de alta intensidad y gravedad, en el que un contingente relativamente reducido de fuerzas norteamericanas y de la ONU, combatieron duramente contra fuerzas muy superiores en número -mayoritariamente chinas-, logrando neutralizarlas gracias a una tecnología más avanzada, y a un armamento técnicamente de mejor calidad con una gran potencia de fuego. Fue, por otra parte, una guerra que tuvo lugar en un terreno especialmente duro y con unas condiciones climatológicas muy severas en invierno. El terreno fue un factor que redujo considerablemente la superioridad tecnológica norteamericana -notablemente en cuanto al empleo de medios acorazados-, y en cambio, ofreció una gran ventaja a los comunistas. Como dijo el historiador militar, General Samuel L.A. Marshall, fue “*la pequeña guerra más desagradable del siglo XX*” en la que Estados Unidos se vio implicado. El político y diplomático Averell Harriman la calificaría como “*una guerra agria*”, y ya años más tarde, el que fue secretario de estado, Acheson, diría que “*si mentes perversas se hubieran confabulado para elegir la peor ubicación posible donde luchar una guerra, desde los puntos de vista tanto político como militar, no hubieran encontrado peor sitio que Corea*”.

Quizás el peor aspecto de toda la guerra fue el terreno, no obstante, como lo definió uno de los mandos de batallón, el Teniente Coronel George Russell, de la 2ª División de Infantería: “*Lo peor de Corea, era Corea misma*”. Para el US Army, acostumbrado a utilizar numerosos vehículos y medios acorazados, el terreno era el mayor inconveniente. Si en España, por poner un ejemplo, existen numerosas zonas montañosas, también se dan amplias llanuras por las que el movimiento es posible, pero en Corea, como decía Russell, “*detrás de cada montaña, había una nueva montaña*”.



Corea, en principio, no parecía terreno idóneo para el empleo de carros de combate. En la fotografía se aprecia un carro norteamericano M-4A3 Sherman ocupando una posición de tiro

Aproximadamente 33.000 soldados norteamericanos perecieron en Corea, y otros 100.000 fueron baja. Los surcoreanos sufrieron más de 400.000 muertos y otros tantos heridos, mientras que las bajas sufridas conjuntamente por los norcoreanos y chinos -aunque no se han revelado nunca-, se estiman en cercanas a 1 millón y medio de muertos. Corea costó a Gran Bretaña tres veces más muertos de lo que supondría el conflicto de las Malvinas en 1982.

En toda la historia de lo que se llamaría luego la “Guerra Fría”, tan solo la crisis de Cuba, en 1962, supuso un peligro mayor de que se desencadenase una guerra nuclear entre el Este y el Oeste. En Corea, en 1950, algunos mandos y autoridades norteamericanos llegaron a considerar seriamente el empleo del arma atómica contra China, pero la posesión del arma nuclear también por parte de la Unión Soviética eliminó esta posibilidad. Corea, por otra parte, y a fecha del día de hoy, constituye el único escenario en que fuerzas norteamericanas se han enfrentado directamente con fuerzas militares chinas desde el fin de la Segunda Guerra Mundial.

Al acabar la Segunda Guerra Mundial, el *US Army* procedió a evaluar su doctrina de empleo, y en especial la misión de los carros de combate, concluyendo que “el carro de combate era la mejor arma contracarro”, procediendo a introducir ya de forma definitiva el carro M-26 *Pershing*, con cañón de 90 mm, que debería sustituir a todos los M-4 *Sherman* en servicio. Los carros de combate pasaron a figurar en las plantillas (*Tables of Organization & Equipment/TOEs*) de 1946, y cada división de infantería contó con un batallón. Al menos en plantilla.

Sin embargo, las restricciones presupuestarias de la postguerra, ante lo que se vislumbraba como un mundo ya en paz, impidieron la puesta en práctica de tales ideas, e incluso la fabricación de nuevos carros de combate se detuvo, reconvirtiéndose la mayoría de las líneas de producción para uso civil. El US Army no lo notó inmediatamente, pero estas medidas repercutieron seriamente en su efectividad como fuerza a partir de 1949, y sobre todo en 1950, que es cuando la situación internacional se deterioró sensiblemente.

Para el Octavo Ejército norteamericano, que era la fuerza de ocupación en Japón, las restricciones significaron la eliminación del tercer batallón de infantería de cada regimiento, y la reducción del batallón de carros divisionario a solo una compañía, y estas compañías fueron equipadas con carros ligeros M-24 nada más. Es decir, en Japón donde había cuatro divisiones de infantería (24ª, 25ª, 7ª y 1ª División de Caballería, organizada ésta como una división de infantería), formando parte del Octavo Ejército, solo había cuatro compañías de carros ligeros M-24 en 1950, o sea unos 69 o 70 carros, y ningún carro M-26 ni M-4 en servicio. Estas fuerzas, en cualquier caso, estaban todas entre un 65 y un 70 por ciento de operatividad.

Ya declarado el conflicto y ante la situación de alarma provocada, el 13 de julio de 1950, el General Matthew Ridgway -como adjunto para administración, al jefe del Estado Mayor del Ejército-, propuso varias recomendaciones de urgencia en relación con la disponibilidad de carros de combate, entre las que estaban:

- Completar la conversión de un total de 800 carros M-26 al nuevo M-46.
- Fabricar 300 nuevos carros más M-46.



Carro M-46 Patton, con cañón de 90 mm, de una unidad de *Marines* efectuando misiones de apoyo por el fuego por el segundo sector -es decir, con puntería indirecta, como una pieza de artillería-, motivo por el cual ocupa una posición estática con sobreelevación

El carro M-46 *Patton*⁵ no era sino una nueva versión del carro M-26, también con cañón de 90 mm, que incorporaba ya el nuevo motor de gasolina Continental AV-1790, con su tremendo consumo de 8 litros/km, y la transmisión Allison CD-850 -tan conocidos de los viejos carristas españoles-, además de otras modificaciones. Por puras razones matemáticas, más de 1.000 nuevos carros M-46 *Patton* deberían haber estado disponibles para su uso en Corea, aunque es dudoso que existiese entonces la logística adecuada para sostenerlos, pero ello significó que el Octavo Ejército debería contar, de momento, solo con los medios disponibles. El hecho de que las fuerzas norcoreanas irrumpieran en Corea del Sur con carros soviéticos T-34 desde el primer momento, hizo que las fuerzas norteamericanas y de la ONU no se cuestionaran su empleo en ningún momento, sino que provocó un gran clamor entre las fuerzas aliadas por contar con carros ya desde el primer momento.

Los siete primeros meses de la guerra constituyen el período que se puede llamar “activo o de maniobra” durante todo el conflicto, ya que el resto fueron operaciones esencialmente defensivas y de mantenimiento y consolidación de lo que era todo el territorio de Corea del Sur, a lo largo y al sur del Paralelo 38, lo que no resta ni dramatismo ni dureza a los combates que siguieron teniendo lugar hasta la finalización de la guerra en 1953. Los carros se siguieron empleando, pero ya en modalidad de apoyo por el fuego y de defensa contracarro, sobre todo.

Durante todo ese período activo, caracterizado por la retirada al perímetro de Pusan, el desembarco en Inchon, el avance hacia Corea del Norte y hacia la frontera con China, sobre el río Yalu, incluyendo la ocupación de la capital norcoreana -Pyongyang-, y la posterior retirada hacia el Paralelo 38 tras la intervención de fuerzas chinas, a finales de noviembre de 1950, se llegarían a emplear por parte aliada 1.231 carros de combate -entre norteamericanos y británicos-, de los que 516 fueron M-4A3 *Sherman*. Los norcoreanos utilizaron un total aproximado de 500 carros T-34/85, incluyendo unos 250 adicionales que se enviaron por parte soviética para sustituir pérdidas.

El 1 de julio de 1950 las primeras tropas de combate norteamericanas llegaron a Corea del Sur y procedieron a ocupar una posición defensiva sobre la ruta de Suwon a Osan. Se trataba de lo que hoy llamaríamos un grupo táctico de la 24ª División de Infantería - “*Task Force Smith*”-, que se había aerotransportado urgentemente desde la base de Itazuke, en Japón, mediante aviones DC-4, al aeródromo de Pusan. En realidad, se trataba de solo dos compañías de fusiles del 1º Batallón del 21º Regimiento de Infantería, y una batería de 6 obuses M-101 de 105/22 mm, aproximadamente 500 hombres, al mando del Teniente Coronel Charles “*Brad*” Smith. El resto del regimiento llegaría posteriormente por mar. Por todo armamento pesado contaban con 6 lanzagranadas “*bazooka*” M9 de 60 mm, 2 morteros de 120 y 4 de 60 mm, 4 ametralladoras de 12,70 y 2 cañones sin retroceso de 75 mm. Realmente nada serio con que detener a los T-34 norcoreanos, a excepción de los obuses de 105 mm, sí se empleaban en tiro contracarro con puntería directa, y con munición de carga hueca (HEAT), de la que solo había una pequeña disponibilidad.

⁵ Este carro sería el precursor de toda la familia de carros *Patton*, M-47, M-48 y M-60, que han prestado servicio en el Ejército español.

El resto de la 24ª División, incluyendo su compañía de carros M-24, iría llegando paulatinamente desde Japón por vía marítima a Pusan, utilizando cuantos barcos, LSTs, y otros, fue posible movilizar con la máxima urgencia. Al mismo tiempo se ordenó a la VIIª Flota de la US Navy, aproximarse a las costas de China y Corea. Las primeras unidades que llegaron tras el 21º Regimiento serían los regimientos de Infantería 34º y 19º. Posteriormente, también el 29º Regimiento de Infantería, desde Okinawa, una unidad que estaba apenas comenzando su instrucción, y que no estaba preparada para entrar en combate. Como manifestó el General Jefe de la 24ª División, William F. Dean, sus unidades llegaban a la zona de combate, “por partes, incompletas, y sin instruir”. No era un buen principio. La 25ª División de Infantería también se unió enseguida al despliegue en Pusan. En realidad, todo el Octavo Ejército norteamericano, al mando del General Walton “Bulldog” Walker se trasladó desde Japón.

El grupo táctico “*Task Force Smith*” sufrió el ataque directo del 107º Regimiento de Carros de la 105ª División Acorazada norcoreana, en la que se llamó “Batalla de Osan”, y tras siete horas de combate -logrando destruir un T-34 y averiar otros tres-, fue virtualmente aniquilado, debiendo replegarse, después de sufrir un 40 por ciento de bajas, y perder las seis piezas de artillería y todo el equipo pesado. La batalla reveló que las tropas norteamericanas habían entrado en combate prematuramente, sin información suficiente, mal equipadas, y con una instrucción elemental. Sin embargo, algo se había puesto de manifiesto claramente: los medios acorazados se podían emplear eficazmente en Corea, como habían demostrado los norcoreanos y sus asesores soviéticos.



Carro M-26 *Pershing* en el frente de Corea del Sur. Este carro era notoriamente superior ya al T-34

Tras una comprobación exhaustiva de los depósitos y almacenes del Octavo Ejército norteamericano en Japón, se descubrieron, en Tokio, tres carros M-26 *Pershing*, en estado inoperativo, que fueron rápidamente puestos en servicio, con personal de la 1ª División de

Caballería, y constituidos provisionalmente como una sección de carros, fueron enviados a Pusan, el 12 de julio, a consecuencia de la alarma desencadenada por el desastre sufrido por la “*Task Force Smith*”, entrando en combate el 30 de julio, con el dramático resultado de perderse los tres carros debido a problemas mecánicos y de fuego enemigo, y obviamente debido también a la nula experiencia de las tripulaciones con sus carros.

Como medida de urgencia y con carácter provisional, no obstante, se decidió también formar un batallón de carros en base a las compañías de carros ligeros orgánicas de cada división, es decir las 4 compañías de carros M-24, dependiente ahora del mando del Octavo Ejército. El carro ligero M-24 demostraría, a pesar de todo, no ser un oponente serio frente a los T-34 soviéticos, más pesados y dotados de un armamento mucho más potente. El batallón, sin embargo, no llegaría a actuar como tal nunca, y las compañías, de hecho, se emplearon independientemente en apoyo de sus divisiones respectivas. El 10 de julio tuvo lugar el primer enfrentamiento con los T-34, a cargo de la compañía de la 24ª División, interviniendo 14 carros. Prácticamente los M-24 solo lograron destruir un único T-34, pero dos M-24 quedaron inutilizados por avería mecánica, y fueron abandonados. Durante la retirada de la división, se perdieron casi todos los M-24, y el equilibrio solo se alcanzó con la llegada de carros M-4 y M-26, ya en agosto. A partir de ese momento los M-24 solo se utilizaron en misiones de reconocimiento, y aunque se llegaron a enviar un total de 138 carros de este tipo hasta finales de 1950, acabaron retirándose definitivamente de Corea.



Línea de carros M-24 norteamericanos en Corea en 1950

El 17 de julio de 1950 se activaría, en Camp Drake, en Tokio, el que sería el 89º Batallón de Carros Medios, con 54 carros M-4A3 *Sherman* con cañón de 76 mm y suspensión mejorada (HVSS) -aunque, en realidad contaba con 4 compañías, y 70 carros, debido a un error administrativo-, que llegaron a Corea entre el 1 y el 4 de agosto. El personal de tropa y oficiales se sacó de diversas unidades del Octavo Ejército, y de la 2ª División Acorazada, desde Fort

Hood, en Texas. Al margen de los carros, el batallón disponía de carros de recuperación M-32 y carros de zapadores M-39, todos sobre chasis de carro *Sherman*. Este batallón entraría en combate durante agosto y principios de septiembre. El jefe del batallón, Teniente Coronel Welborn Dolvin -curiosamente procedente de infantería, y que llegaría a teniente general-, supo sacar buen partido de esa cuarta compañía, utilizándola como una reserva adicional. El batallón se convertiría en el batallón orgánico de la 25ª División de Infantería.



Llegada a Corea del 89º Batallón de Carros Medios del US Army, equipado con M-4 A3 *Sherman* con cañón de 76 mm

A pesar de que el T-34/85 era un carro posiblemente superior al *Sherman* A3 (76), el carro americano tenía mejor dirección de tiro y su probabilidad de impacto al primer disparo, a la distancia media usual de combate en Corea entre carros que era de 500 m, era de un 63 por ciento, mientras que la conseguida por las tripulaciones norcoreanas con el T-34 era tan solo de un 23 por ciento. La munición perforante de núcleo duro de alta velocidad HVAP utilizada por el *Sherman*, también se reveló superior a la munición soviética. Entre agosto y noviembre de 1950, se estima que los carros *Sherman* empleados, destruirían 41 carros T-34 contra la pérdida de unos 17 M-4, convirtiéndose, a pesar de ello, el carro *Sherman* en el preferido por las unidades americanas por su facilidad de mantenimiento, mayor fiabilidad mecánica, y procedimiento de conducción más sencillo, en comparación con el M-26, o incluso con el M-46, que eran mucho más pesados, y a pesar de contar estos con transmisión automática ya, con la que, sin duda, los conductores no estaban muy familiarizados

Mientras el Octavo Ejército trataba, a lo largo del mes de julio de 1950, de organizar sus medios acorazados de la mejor forma posible, en Washington, el Pentágono ponía en marcha la reconstitución y el envío de nuevas unidades acorazadas a Corea. Así, el 6º Batallón de Carros Medios de la 2ª División Acorazada, en Fort Hood, Texas, equipado con 4 compañías de carros M-46 y destinado en principio a Alemania, se afectó al Octavo Ejército, como reserva móvil, y que posteriormente lo acabaría asignando a la 24ª División de Infantería, que había perdido todos sus carros M-24.



T-34 destruido en Corea del Sur por un impacto de munición perforante HVAP de carro *Sherman*

A la vez, con base en personal de la Escuela de Infantería, en Fort Benning, Georgia, y de la Escuela de Caballería, en Fort Knox, Kentucky, se formaban dos nuevos batallones: el 70º y el 72º. Estos dos batallones se componían, cada uno, de dos compañías de carros M-4A3 y una de M-26. En el caso del 70º Batallón, organizado en Fort Knox, algunos de sus carros M-26 *Pershing* tuvieron que ser desmontados de los pedestales en que se habían instalado como ornamentación de la base. Estos batallones llegaron a Pusan el 7 de agosto de 1950, y enseguida entraron en combate, a pesar de que las tripulaciones no estaban muy instruidas. El 70º Batallón sería el batallón de carros orgánico, desde entonces, de la 1ª División de Caballería. El 72º Batallón de Carros, a su vez, sería el batallón orgánico de la 2ª División de Infantería, que se trasladó a Corea desde Fort Lewis, en el estado de Washington, el 19 de agosto. Esta división contaba, además, en cada uno de sus tres regimientos de infantería, con una compañía “pesada” de carros M-4A3, con 22 carros cada una, o sea con 4 secciones de 5 carros.

El 73º Batallón de Carros fue asignado a la 7ª División de Infantería, la última división del Octavo Ejército en llegar desde Japón, a final de agosto. Este batallón había sido un batallón-escuela en Fort Benning, y se componía de tres compañías de carros homogéneas a 4 secciones, equipadas cada una con 22 carros M-26 *Pershing*, 3 carros M-4A3 *Sherman* dotados de pala empujadora, y un carro de recuperación M-32. La 7ª División de Infantería era una unidad casi en cuadro, a la que se incorporaron 8.000 soldados surcoreanos para completar la plantilla y junto con la 1ª División de Marines se integraría en el X Cuerpo de Ejército, que llevaría a cabo el desembarco anfibio en Inchon, en septiembre de 1950. Posteriormente, ya en noviembre de

1950, llegaría también el 64º Batallón de Carros, asignado a la 3ª División de Infantería, equipado enteramente con carros M-46 *Patton*.

Todo lo expuesto motivó que, a final de agosto de 1950, las fuerzas norteamericanas sitiadas en el perímetro de Pusan contasen con 5 batallones de carros, que unidos a los carros M-24 aún disponibles, viniesen a ser ya más de 500, y por lo tanto -teniendo en cuenta las pérdidas sufridas por los norcoreanos-, superasen a éstos casi a razón de 5 a 1. Aunque las tropas norcoreanas hubiesen recibido unos 100 nuevos carros T-34/85, enviados por la Unión Soviética, muy pocos llegaron al frente dada la abrumadora superioridad aérea norteamericana y el casi absoluto dominio del aire que la US Air Force tenía sobre Corea.

Además de las unidades de carros del US Army, los Marines también contaban con carros. La 1ª División de Marines, que se envió a Corea, disponía de un batallón que tomó parte en el desembarco de Inchon, constituido por 4 compañías de carros, cada una equipada con 17 carros M-26 *Pershing*, 3 M-4A3 con pala de buldócer, y un carro de recuperación M-32. El batallón contaba también con una sección de carros lanzallamas con 9 carros M-4A3 especiales.



Carro norteamericano M-4A3 Sherman en movimiento hacia el frente

Estados Unidos no llegaría a enviar a Corea ninguna división acorazada, a pesar de que ya se habían organizado seis, de las cuales -en 1951-, solo la 2ª División Acorazada "*Hell on Wheels*", fue enviada a Europa -a Alemania Occidental-, entre 1951 y 1957. Adicionalmente, dos divisiones de infantería de la Guardia Nacional serían transferidas a Corea, y cada una contaba también con un batallón de carros.

A partir de noviembre de 1950, las fuerzas de las Naciones Unidas en Corea gozaban de superioridad numérica y material en carros de combate frente a las fuerzas chinas y norcoreanas, pero ese no era el problema. El problema ahora era de índole logística, ya que desplegados en combate había no menos de cuatro tipos diferentes de carros, que, además, no siempre eran todos exactamente de la misma versión y contaban, en ocasiones, con motores o transmisiones diferentes entre sí. Ello, sin contar los carros que otras naciones aliadas aportaron al conflicto. En Corea, el US Army careció de la excelente y eficaz organización logística que había desarrollado durante la Segunda Guerra Mundial.

De entre todas las fuerzas que, bajo el marco de las Naciones Unidas, entraron en la guerra, solo Gran Bretaña, Canadá y Filipinas aportaron carros de combate. La primera unidad británica en llegar a Corea, a fin de agosto de 1950, fue la 27ª Brigada de Infantería británica, procedente de Hong Kong, y que, una vez en Corea, pasó a denominarse 27ª Brigada de la *Commonwealth*, al sumarse a la misma un batallón canadiense, un batallón australiano, un grupo de artillería neozelandés, y un grupo de sanidad hindú. La brigada participó activamente en la defensa del perímetro de Pusan, y posteriormente en la ofensiva que cruzó el Paralelo 38, tras el desembarco en Inchon, y en abril de 1951 se cambió su denominación a 28ª Brigada de la *Commonwealth*.



Un escuadrón del 7º Royal Tank Regiment, encuadrado en la 29ª Brigada británica, operó en Corea con carros *Churchill* Mk VII

La primera unidad británica, sin embargo, que contó con carros en Corea fue la 29ª Brigada Independiente de Infantería, que llegó en diciembre de 1950, desde el Reino Unido, e incluía el 8º Regimiento King's Royal Irish Hussars, dotado con carros *Centurion* Mk 3, y un escuadrón del 7º Royal Tank Regiment, con carros *Churchill* Mk VII, que fueron los primeros en llegar a Pusan. Posteriormente, y en diferentes fases, llegaría el canadiense 2º Regimiento Acorazado, obviamente canadiense, equipado con carros norteamericanos M-4A3 E8 *Sherman*.

En julio de 1951, ambas brigadas, junto con la 25ª Brigada de Infantería canadiense, pasarían a integrarse en la 1ª División de la *Commonwealth*, a su vez integrada en el I Cuerpo de Ejército norteamericano, cuyas unidades habían sido las primeras en enfrentarse, con fuerzas chinas, a fin de octubre de 1950.



Probablemente, el mejor carro de toda la Guerra de Corea fue el *Centurion* Mk 3 británico

A diferencia de las unidades norteamericanas, los británicos y canadienses fueron relevando a sus unidades, en la medida de lo posible, y no menos de cinco o 6 batallones y regimientos de carros, participaron en Corea, normalmente por períodos de un año, permaneciendo en la zona de operaciones hasta diciembre de 1953, seis meses después de firmado ya el armisticio vigente hasta la actualidad. El carro británico que mostró mejor rendimiento fue el *Centurion*, superando ampliamente al T-34 soviético, aunque la potencia de fuego del M-46 *Patton* norteamericano era ligeramente superior. Los británicos combatieron notablemente en las batallas en torno a Seúl, y sobre todo, contra las tropas chinas, en la batalla del río Imjin, en abril de 1951, en donde perdieron algunos carros *Centurion*. En 1953, los *Centurion* del 1º Royal Tank Regiment participaron en la segunda batalla del Hook, contribuyendo decisivamente a rechazar a las fuerzas chinas. Como homenaje al 8º Regimiento King's Royal Irish Hussars, el General John O'Daniel, al mando del I Cuerpo norteamericano, dijo: “*En sus Centurion, el 8º Royal Irish*

Hussars ha puesto de manifiesto un nuevo tipo de procedimiento en la maniobra de los carros de combate. Nos ha enseñado que allá donde sea capaz el carro de combate de llegar, es terreno apto para las unidades acorazadas; incluso sí se trata de la cima de las montañas”.

Filipinas, curiosamente, fue también una de las naciones que contribuyeron a la causa aliada, y de las Naciones Unidas, modestamente, pero incluso, con carros de combate. En su caso, con una compañía de carros ligeros M-24 *Chaffee*, proporcionados por Estados Unidos. La unidad filipina -el 10º Batallón Motorizado-, intervino en los combates del río Imjin, en donde intervino en un intento de apoyo y refuerzo de las fuerzas británicas, siendo reconocido por su heroísmo en la acción, resultando determinante para facilitar el repliegue de una división de infantería norteamericana.

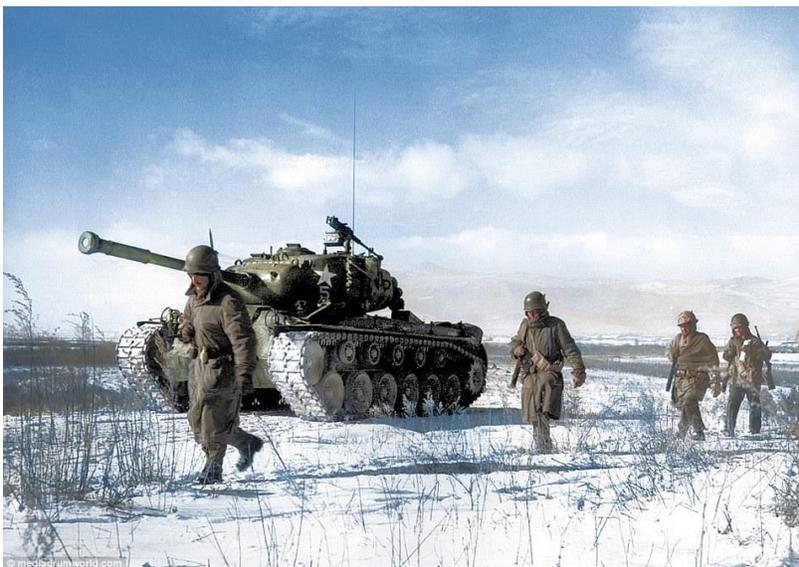
Finalmente, hay que considerar las propias fuerzas surcoreanas que, aunque inicialmente no disponían de medios acorazados, en abril de 1951 comenzaron a contar con carros de combate, M-24 ligeros, y cazacarros autopropulsados M-36 *Jackson* con cañón de 90 mm -se estima que Estados Unidos suministró alrededor de 110 vehículos de este tipo-, que resultaron muy eficaces contra el T-34. A mediados de 1952, el ejército de Corea del Sur operaba ya con ocho compañías de carros. Ya acabada la guerra, un cierto número de M-4 A3 norteamericanos pasaron a las fuerzas surcoreanas.



Cazacarros M-36 *Jackson* en mantenimiento en algún lugar de Corea

A diferencia de la reciente guerra mundial -finalizada tan solo cinco años antes-, en Corea no se emplearon los carros de combate a un nivel superior a batallón. Inicialmente tan solo los norcoreanos utilizaron los carros como elemento de maniobra casi independiente, con el solo objetivo de llegar lo antes posible a la capital surcoreana, Seúl, lo que lograron en un tiempo récord de seis días. Posteriormente, una vez establecida la superioridad aliada, los carros norcoreanos T-34, los únicos de que dispusieron las fuerzas comunistas, casi desaparecieron de la escena, resultando casi en su totalidad destruidos, a pesar de su brillante aparición y superioridad temporal, en las primeras semanas de la guerra.

Las fuerzas norteamericanas, y de las Naciones Unidas, utilizaron los carros como apoyo de la infantería, agregando los batallones a las divisiones de infantería, las compañías a los batallones, e incluso las secciones a las compañías. Su misión principal fue inicialmente combatir contra los carros enemigos, y posteriormente proporcionar apoyo directo por el fuego en el avance, para acabar, incluso, realizando misiones de apoyo por el fuego con puntería indirecta, en la fase final estática de defensa de posiciones, hasta que finalizó la guerra.



Carros M-26 Pershing avanzando con la infantería en el invierno de 1950-1951

Un estudio realizado después del conflicto puso de manifiesto que, en realidad, solo hubo 119 combates entre carros en toda la guerra, 104 en los que participaron carros del US Army, y 15 en los que participó el batallón de carros de la 1ª División de Marines. La mitad de estas acciones fueron protagonizadas por carros M-26 y M-46, y el resto por carros M-4A3, y en algunos casos por M-24. Los carros enemigos fueron siempre los T-34/85 soviéticos. Y del total de 119, solamente en 24 de estas acciones hubo más de tres carros enemigos, siendo la mayoría de ellas encuentros a nivel de sección o incluso de pelotones de carros. La sección de carros norcoreana se componía de tres carros, al estilo soviético, mientras que las norteamericanas contaban con cinco carros.

De todas esas 119 acciones de combate entre carros, solamente un total de 34 carros norteamericanos resultaron destruidos en combate, por la acción directa de los T-34, y de ellos solamente 6 eran M-26, y 8 eran M-46, siendo el resto M-4A3 y M-24. Sin embargo, el número total de carros perdidos por los aliados, durante toda la guerra, fue estimado en 136, de los cuales aproximadamente un 70 por ciento lo fue debido a la acción de minas y explosivos, y de averías. A su vez, se estima que los carros norteamericanos destruyeron directamente en combate 97 T-34/85, confirmados, y 18 más probables, aunque se calcula que solo hasta el mes de octubre de 1950, los norcoreanos habían ya empeñado en combate unos 242 T-34, que resultaron destruidos en su mayoría, junto con 74 piezas autopropulsadas SU-76, de los que un 43 por ciento lo fueron

debido a la acción aérea, y un 5 por ciento debido a la acción de los lanzagranadas (“bazookas”) del nuevo modelo de 90 mm, que empezaron a utilizarse a partir de agosto de 1950.



Carro Centurion británico destruido por acción de una mina

De todos los carros T-34 destruidos en combate entre carros, aproximadamente un 39 por ciento lo fueron por la acción de los M-26 *Pershing*, mientras que un 12 por ciento fue debido a los M-46 *Patton*. Aproximadamente la mitad de los combates entre carros tuvo lugar a distancias del orden de los 300 m, y a esta distancia, la probabilidad de impacto al primer disparo del M-26 era del orden del 85 por ciento o incluso superior si se utilizaba munición perforante de alta velocidad (HVAP). Un 20 por ciento de los combates tuvo lugar a distancias entre 300 y 700 m, y a esta distancia la probabilidad de impacto descendía al 46 por ciento, y estos datos son válidos también para el carro M-46 que utilizaba el mismo cañón, y una dirección de tiro muy similar. La distancia más corta a la que, en alguna ocasión, combatieron los carros fue de 10 m, y la máxima, con resultado eficaz, y puntería directa, para un M-26, fue de casi 3.000 m. Apenas hubo encuentros entre carros con posterioridad a noviembre de 1950, y la conclusión que extrajo el US Army fue que el M-26 *Pershing* era aproximadamente tres veces más eficaz que el M-4A3 *Sherman*. Los carros británicos nunca se llegaron a enfrentar directamente con los carros T-34.

La fiabilidad mecánica de los carros fue un factor importante a considerar en los resultados, especialmente debido a las condiciones especiales del teatro de operaciones y el apoyo logístico de que se disponía. Así, entre abril y junio de 1951, 31 carros M-26, de un total de 88, sufrieron averías mecánicas que obligaron a retirarlos del combate, lo que equivale a un 35 por ciento de bajas, en comparación a tan solo 8 carros del mismo tipo, perdidos en combate, durante el mismo período de tiempo. Los carros M-46 no dieron mejor resultado, ya que -de un total de 188-, en el mismo período, 67 carros sufrieron averías, en oposición a 30 carros perdidos en combate, lo que supone un 36 por ciento de pérdidas. Los carros *Sherman*, sin embargo, presentaron solo un 20 por ciento de averías. Las averías más frecuentes en los carros M-46 -los más modernos, junto con los Centurion británicos, en Corea-, afectaban al grupo motopropulsor esencialmente, y eran relativas a los ventiladores para refrigeración del aceite, o los embragues magnéticos de la

transmisión. Las averías en los carros soviéticos T-34 fueron también muy elevadas, y alrededor de los 250 km de recorrido, necesitaban un overhaul completo. Muchos T-34 sufrían avería catastrófica del motor a los 100 km de marcha. Casi un 50 por ciento de todas las pérdidas de carros de los norcoreanos fueron debidas a averías, quedando los carros abandonados, y posteriormente eran destruidos por las fuerzas aliadas.



Tareas de mantenimiento sobre un carro M-46 Patton en algún lugar de Corea

De todas las pérdidas de carros sufridas por los norteamericanos, casi el 60 por ciento fue debido a averías mecánicas, aunque en la mayoría de los casos, se conseguía recuperarlos y repararlos por las unidades de mantenimiento, al contrario de lo que ocurría con los carros norcoreanos. Tanto los T-34 como los M-4 Sherman, demostraron tener mejor movilidad fuera de caminos que los M-26, y sobre todo que los M-46, que demostraron tener un bajo grado de movilidad campo a través, ya que su presión unitaria era mayor. Los carros M-26 *Pershing* en concreto, cuando operaban fuera de caminos, solían requerir el apoyo de carros *Sherman*, dotados de pala empujadora, para remontar pendientes elevadas. Por otra parte, tanto los M-26 como los M-46, consumían mucha más gasolina, que los M-4, especialmente los M-46, que presentaron un consumo de unos 9 l/km, contra 7 litros el M-26, 5 litros el M-4, y 4 litros los M-24. El carro M-46 *Patton*, en detalle, demostró ser una pesadilla logística, pero técnicamente, y de forma global, el carro M-26 resultó ser el más deficiente de todos los carros norteamericanos.

Sin embargo, dejando aparte el carro ligero M-24, el grado de superioridad de los carros medios norteamericanos fue muy superior a los T-34, resultando, como media, que cada carro norteamericano destruyó 7 carros T-34/85 por cada carro aliado perdido. Naturalmente, el grado de instrucción de las tripulaciones era muy relevante, y no parece que las tripulaciones norcoreanas fueran muy expertas en ningún momento.

En Corea, muy similarmente a Vietnam, pero en mucho mayor grado, los carros de combate fueron de importancia primordial para ganar muchas batallas y combates. Sin carros de combate los norcoreanos no habrían alcanzado Seúl en tan corto espacio de tiempo como lo hicieron en junio de 1950. Sin carros de combate, las fuerzas norteamericanas no habrían podido sostenerse

en el perímetro de Pusan, ni desembarcado en Inchon, y ni mucho menos, recuperado Seúl ni alcanzado el río Yalu. Finalmente, sin carros, los británicos no habrían podido defenderse ni replegarse en el río Imjin, en 1951, como lo hicieron.



Cooperación infantería-carros -en este caso M-26 Pershing-, en Corea

A pesar de ello, los carros de combate no permitieron ganar militarmente la guerra a los Estados Unidos. Los aspectos políticos fueron cruciales, y son los que llevaron al armisticio en julio de 1953, manteniéndose ambas partes sobre la línea del paralelo 38. No hubo ni ganancia ni pérdida de terreno para ningún contendiente, aunque gracias a los carros de combate se pudo liberar el entero territorio de Corea del Sur en los meses de septiembre y octubre de 1950.

En sus memorias, el General Lawton Collins -jefe del Estado Mayor del *US Army* durante el conflicto-, culpa claramente al liderazgo político-militar en Washington, de la falta de previsión y de la deficiente preparación de las fuerzas norteamericanas en Corea. Se culpa a sí mismo, al General Omar Bradley -jefe entonces de la Junta de Jefes de Estado Mayor-, al presidente Truman, y a su administración, y al Congreso, de no haber considerado, de forma realista, las necesidades militares al acabar la Segunda Guerra Mundial.

Corea, sin embargo, dio a luz toda una generación de nuevos carros norteamericanos, partiendo del M-46 *Patton*, como serían los M-47, M-48 y M-60, el último de la saga *Patton*, y ya con una boca de fuego de 105 mm. Los soviéticos también aprendieron, y desarrollaron igualmente una nueva familia, de la que salieron los carros T-54, T-55 y T-62, con calibres superiores de 100 y 115 mm.

Por último, lo expuesto corrobora el hecho de que en la Guerra de Corea nunca hubo carros M-47, ni siquiera M-41, contrariamente a lo citado por algunos detractores de los pactos de defensa entre España y Estados Unidos, que siempre han venido argumentando que a España solo se le dio material usado, empleado en Corea. Ni siquiera los carros M-24 que España recibió

responden a ese criterio, ya que, en primer lugar, resultaron destruidos en su mayor parte, y los supervivientes fueron transferidos a las fuerzas surcoreanas. El M-47 y el M-41, no existían aún entre 1950 y 1953, y solo hicieron su aparición una vez acabada la guerra.

Carros de Combate en Vietnam

A pesar de que, en el Pentágono, inicialmente el Alto Mando del *US Army* decidió en contra de emplear carros de combate y medios acorazados en Vietnam, al menos inicialmente, éstos se acabaron utilizando, aunque en forma y número limitados, y demostraron su utilidad y capacidades en ambiente tropical, y contra un enemigo sumamente escurridizo como fue el Vietcong, y en menor medida también, el Ejército norvietnamita.

No obstante, su utilización fue parcial y no en fuerza. Como en la “*The Post*” se revela, en Vietnam no se trató nunca de ganar la guerra -se sabía que no se podía ganar-, sino de no perderla. Por eso el empleo de carros de combate, y medios acorazados, fue limitado, y no produjo resultados. Fue un malgasto de recursos.

Entre 1973 y 1976 tuvo lugar la redacción de una monografía sobre la historia de las unidades acorazadas y mecanizadas en Vietnam, bajo la dirección del General de División Donn A. Starry⁶, entonces director de la Escuela del Arma Acorazada, en Fort Knox, y a quien tuve el honor de conocer personalmente. Cuando me incorporé a Fort Knox, en agosto de 1976, pude conocer a alguno de los capitanes que habían redactado la monografía, de la que pude obtener un ejemplar posteriormente, cuando fue editada en 1978. Lo que sigue son mis apuntes de mis conversaciones con los oficiales referidos, y un extracto de la monografía⁷.

1 - La experiencia francesa

Francia fue la primera nación en utilizar carros de combate, y algún otro medio acorazado, en la entonces llamada Indochina⁸. A lo largo de casi nueve años de combates casi ininterrumpidos, los franceses obtuvieron experiencias muy valiosas, que, sin embargo, en los Estados Unidos no se aprovecharon dado el resultado del conflicto y la consecuente derrota, y retirada francesa del Sudeste asiático. Fue un error ya que aunque Francia fue el perdedor definitivo, muchas batallas se ganaron gracias al empleo de los carros.

Inicialmente el General Leclerc, como comandante en jefe de las fuerzas francesas en la zona, aplicó su experiencia derivada de la Segunda Guerra Mundial, y obtuvo un resonante fracaso que se tradujo en cuantiosas pérdidas y bajas. A medida que los franceses fueron obteniendo mayor experiencia modificaron su organización y procedimientos para enfrentarse a la creciente capacidad del Vietminh, que era como se denominaban las fuerzas comunistas insurgentes.

⁶ El General Starry mandó, en Vietnam, el 11º Regimiento Acorazado de Caballería. Posteriormente llegaría a ser comandante en jefe del Mando de Instrucción y Doctrina del US Army, en Fort Monroe, Virginia.

⁷ La monografía a que me refiero fue publicada por el Departamento del US Army con el título “*Mounted Combat in Vietnam*”, como parte de los estudios realizados sobre la experiencia de Vietnam.

⁸ Los japoneses utilizaron, de hecho, algunos carros ligeros en Birmania en el período 1942-1943, aunque en forma muy limitada, y también las fuerzas británicas, pero no en Indochina.



Carro de combate ligero M24 de las fuerzas francesas en Indochina (colección del autor)

Así, se organizaron dos tipos básicos de unidades acorazadas: el llamado *Groupement Blindé* (GB)-compuesto por un escuadrón de carros ligeros M-24 *Chaffee*, con 12 carros y 2 semiorugas M-3, y dos compañías de infantería mecanizada sobre transportes semiorugas acorazados M-3-, y el *Groupe d'Escadrons de Reconnaissance* (GER), con un escuadrón de carros ligeros M-24, un escuadrón de autoametralladoras-cañón sobre ruedas M-8 *Greyhound*, con 15 vehículos, una batería de artillería con 3 piezas, y una compañía de infantería. Esta organización demostró ser muy eficaz y de gran flexibilidad, aunque su escasez de infantería mecanizada era una seria desventaja a la hora de llevar a cabo operaciones pie a tierra.



Los franceses utilizaron frecuentemente los carros en misión de protección de convoyes y apoyo a las operaciones de contraguerrilla (Cortesía Revista LIFE)

Ya casi al final de la presencia francesa en Indochina, en 1954, el *Groupement Blindé* fue reforzado, pasando a contar con tres compañías de infantería motorizada sobre camiones, una sección de morteros de 81 mm sobre semiorugas M-3, y una sección adicional con 4 carros M-24 más. Aunque se obtuvieron algunos éxitos, una unidad completa -el *Groupement Mobile 100* (GM 100)-, fue prácticamente aniquilada en la llamada batalla de An Khe⁹.

En el momento de firmarse el armisticio y procederse a la retirada francesa de Indochina, desplegaban en el territorio vietnamita cuatro GBs, tres GERs, un regimiento de cazacarros autopropulsados M-36, y dos batallones con vehículos blindados anfibios. En total, los franceses llegaron a tener en Indochina unos 400 carros y más de mil vehículos blindados diversos.

Los franceses obtuvieron muchas enseñanzas valiosas en Indochina, y la principal conclusión fue la de que en una guerra revolucionaria y de guerrillas, los procedimientos convencionales no servían y tenían que modificarse. El empleo de grupos tácticos con diferente combinación de medios resultó apropiado en la mayoría de las ocasiones, pero la principal ventaja se derivó de la adopción de una organización suficientemente flexible para adaptarse a la misión y a la situación de cada momento. La utilización de los carros en las operaciones en la jungla no resultó inviable, como algunos creyeron, y muy al contrario, los carros contribuyeron a resolver muchas situaciones difíciles para la infantería, siempre que el número de carros disponible fuera el adecuado. En este sentido, los franceses llegaron a la conclusión de que la mínima unidad de carros a agregar a una unidad tipo batallón de infantería debía ser la compañía o el escuadrón con 17 carros.

2 – El US Army en Vietnam

Durante el intervalo que sucedió entre la retirada de Francia de Indochina, en 1954, y la llegada de las primeras tropas norteamericanas, en 1965, a lo que ya se dio en llamar Vietnam, las fuerzas sudvietnamitas siguieron empleando los medios acorazados disponibles, heredados de los franceses, con diversa fortuna.

Las primeras fuerzas norteamericanas en llegar al Sudeste asiático, cuando el presidente Johnson decidió empeñarse a fondo, fueron unidades aerotransportadas y helitransportadas. La Primera División de Caballería era una unidad enteramente aeromóvil y carecía de medios acorazados. Hubo razones políticas, y militares, para no enviar carros de combate inicialmente a Vietnam.

El comandante en jefe de las tropas norteamericanas, General William C. Westmoreland, consideraba que la misión principal de las fuerzas norteamericanas era defensiva, y por lo tanto los carros no tenían lugar alguno¹⁰. Asimismo, estimaba que para combatir a las guerrillas del Vietcong se necesitaba solamente unidades de infantería muy móviles, de ahí que fueran helitransportadas, y por último, no quería sobrepasar un techo máximo de nivel de fuerzas en la zona. Por otra parte, no se tenía conocimiento tampoco de la presencia de medios acorazados enemigos. Naturalmente había varios errores de concepto en el razonamiento del General Westmoreland pero nadie osó contradecirle.

⁹ Esta batalla es la que inicia la película “Cuando éramos soldados”, de Mel Gibson, de 2002.

¹⁰ Declaraciones del propio General Westmoreland en una entrevista personal en el *Grandfather Mountain and Golf Country Club*, en North Carolina, el 21 de septiembre de 1975.

Cuando el 26 de octubre de 1965, Westmoreland ordenó a la Primera División de Caballería, “perseguir, descubrir y destruir” al enemigo, una misión de naturaleza enteramente ofensiva, el mando norteamericano se dio cuenta de la necesidad de contar con carros de combate. Pero el remate fue cuando una columna acorazada del Ejército sudvietnamita ayudó a las fuerzas americanas a romper el cerco de una emboscada de fuerzas norvietnamitas en la base de Plei Me, demostrando no solo la conveniencia de disponer de carros, sino de la factibilidad de su empleo en el terreno de Vietnam. Westmoreland había llegado a escribir, en julio de 1965, en un informe oficial: “Con la excepción de algunas zonas costeras, Vietnam no es sitio ni para carros de combate ni para infantería mecanizada”.

Las primeras unidades acorazadas del *US Army* en llegar a Vietnam del Sur fueron el 3º Grupo de Escuadrones del 4º Regimiento de Caballería, y el 69º Batallón de Carros, ambas unidades dependientes de la 25ª División de Infantería, ubicada en Hawái, y que por error, no dejó su material acorazado en su base. También llegaron carros de combate, casi al mismo tiempo, con la 9ª Brigada Expedicionaria de los *Marines*, que desplegó en la zona de Da Nang, en el norte del país. Los *Marines* llevaron consigo, además, vehículos acorazados anfibios LVT, y el sistema contracarro autopropulsado M50 *Ontos*, armado con 6 cañones sin retroceso de 106 mm. Tanto el *Army* como los *Marines* iban dotados con el carro de combate medio M48A3 *Patton*¹¹, con cañón de 90 mm. Los *Marines*, además, desplegaron algunas unidades de carros lanzallamas M67A2 *Zippo*, que eran una variante del M48. La infantería mecanizada iba dotada con los nuevos transportes oruga acorazados M113A1¹², y los *Marines* con los LVTP-5.



Carro M48A3 del 77º Batallón de Carros en operaciones en Vietnam (colección del autor)

¹¹ Aunque ya se había comenzado a introducir el carro M60A1 en el *US Army*, éstos se destinaron en primera prioridad al teatro europeo, y a unidades basadas en los Estados Unidos, por lo que no se envió ninguno a Vietnam. Sí se enviaron, en cambio, algunos carros lanzapuentes M60 AVLB, y carros de zapadores M728 CEV, desarrollados ambos sobre chasis del carro M60.

¹² En esta misma época, el Ejército español recibió sus primeros carros M48, aunque de la primera versión con motor de gasolina, y también los TOAs M113 y M113A1, este último con motor Diésel.

En el período 1964-1965, el Ejército de Vietnam del Sur procedió a sustituir sus carros M24 y vehículos M3 y M8, heredados de los franceses, por nuevos carros ligeros M41A3, y transportes M113 y M548, suministrados por los Estados Unidos. Más tarde, en 1968, algunos carros M48A3 fueron también transferidos a los sudvietnamitas.

En marzo de 1966, el 69º Batallón de Carros sería la primera unidad acorazada norteamericana, junto con un escuadrón del 3º Grupo, que entró en combate en Vietnam, con resultados muy positivos, que demostraron la utilidad de los carros en el Sudeste asiático. La misión asignada al batallón, en combinación con otras unidades de la 25ª División, era rastrear el terreno, descubrir al enemigo, y destruirlo. Tuvo lugar entre el 29 de marzo y el 5 de abril, y se denominó “Operación *Circle Pines*”. Se constituyeron subgrupos y grupos tácticos, asignando una compañía de carros a cada batallón de infantería. De acuerdo con el informe redactado tras la operación, los carros no solo resultaron de gran ayuda sino que demostraron su capacidad para moverse fuera de caminos, campo a través, y en particular pusieron de manifiesto su especial utilidad a la hora de crear campos de aterrizaje provisionales para helicópteros, desbrozando el terreno. Ello llevaría a incrementar el número de unidades acorazadas en Vietnam.

Las fuerzas comunistas del Vietcong reaccionaron ante la aparición de los medios acorazados norteamericanos con el empleo, cada vez en mayor número, de lanzagranadas contracarro RPG, de cañones sin retroceso de 57 y 75 mm, y de minas contracarro. La mejor contramedida no fue otra que mejorar la cooperación infantería-carros, como no podía ser de otro modo. Por otra parte, aunque hacia finales de 1966 había aumentado considerablemente la presencia de medios acorazados norteamericanos, la realidad es que había un considerable desequilibrio en la proporción infantería/carros, y así, mientras ya se habían desplegado cinco divisiones completas de infantería -unos 45 batallones-, y tres brigadas independientes, solo se habían enviado dos batallones de carros, tres grupos de escuadrones divisionarios y un solo regimiento acorazado de caballería.

Los batallones de infantería mecanizada se revelaron extremadamente útiles, ya que el vehículo M113 proporcionaba una adecuada combinación de potencia de fuego, protección y movilidad. Sin embargo, no eran un sustituto de los carros, y a medida que fue aumentando la presencia de tropas norteamericanas, la necesidad de más carros se hizo más apremiante. Los carros se hicieron casi imprescindibles a medida que se les encomendaban más misiones, ya fueran defensivas u ofensivas.



**M113A1 del 10º Regimiento de Caballería (versión ACAV/Armored Cavalry Assault Vehicle)
(colección del autor)**

En Washington, expertos en unidades acorazadas en el Estado Mayor trataron de convencer al entonces Jefe del Estado Mayor, General Harold K. Johnson de la necesidad de enviar más carros, hasta que éste les respondió que no habían entendido de que se trataba y, efectivamente, más unidades de carros marcarían una clara diferencia, pero que “*el objetivo no era tanto ganar la guerra, sino no perderla*”¹³. Los carros supondrían, con este razonamiento, un considerable aumento de la potencia militar en la zona, y un riesgo de aumento de la escalada del nivel del conflicto, lo que no era deseable. La política había hecho su irrupción en los procedimientos militares.

No obstante, a pesar del punto de vista del General Johnson, el propio General Westmoreland procedió a solicitar el despliegue de más unidades acorazadas¹⁴. La última unidad acorazada de tipo medio que se desplegó en Vietnam del Sur fue el 77º Batallón de Carros, perteneciente a la 5ª División de Infantería Mecanizada, en julio de 1968. En este momento se puede decir que se llegó al punto máximo de la presencia de unidades acorazadas norteamericanas en Vietnam, con un máximo de tres batallones de carros, seis grupos de escuadrones divisionarios, y un regimiento acorazado de caballería, para un total de 81 batallones de infantería.

¹³ Manifestaciones confidenciales del General de División, Retirado, Arthur L. West, en aquellos días destinado en el Estado Mayor del *US Army*, como general de brigada. En 1967, el General West llevó a cabo un estudio titulado “*Mechanized and Armor Combat operations in Vietnam*”, que remitió al jefe del Estado Mayor, General Johnson, abogando por el empleo de más unidades acorazadas en Vietnam.

¹⁴ General William Westmoreland en su libro “*A soldier reports*” (“Un soldado informa”), Doubleday, New York, 1976. Asimismo, ratificado por el Teniente General Donn A. Starry, en su conferencia en la Escuela del Arma Acorazada, en Fort Knox, el 28 de enero de 1976.

En 1969 también se desplegarían carros ligeros M551 *Sheridan*¹⁵, inicialmente con fines experimentales, que tuvieron un empleo y unos resultados dudosos. En primer lugar, se enviaron 64 carros que se asignaron a dos regimientos de caballería, sustituyendo al material inicial -incluyendo a los carros M48-, pero posteriormente se llegarían a enviar aproximadamente un total de 200 carros hasta finales de 1970. El *Sheridan* era un carro ligero aerotransportable, con blindaje de aluminio al igual que el M113, concebido realmente como un vehículo acorazado de reconocimiento -su designación era la de *Armored Reconnaissance Airborne Assault Vehicle/ARAAV* (Vehículo Acorazado Aerotransportado de Reconocimiento y Asalto)-, pero armado con un potente cañón de 152 mm capaz de lanzar también el misil guiado contracarro MGM-51 *Shillelagh*¹⁶, aunque éste no se emplearía nunca en Vietnam. Si bien la potencia de fuego del *Sheridan*, con su cañón de 152 mm, resultaría devastadora, en especial con municiones especiales contrapersonal y explosivas, sería muy vulnerable tanto a la acción de los lanzagranadas RPG¹⁷, como a las minas contracarro, a pesar de su gran velocidad y maniobrabilidad, por lo que sufrieron serias pérdidas.



Carros ligeros M551 Sheridan y M113 en operaciones en 1969 (colección del autor)

Esencialmente, los carros en Vietnam se emplearon en misiones de apoyo a la infantería, dado que el conflicto no era el escenario de una guerra de movimiento y maniobra, y como una plataforma de apoyo por el fuego más -casi como en la Guerra Civil española-, incluso llegando a distribuirlos hasta por secciones de cinco carros -o a veces hasta por pelotones de 2 carros-, a las unidades a las que apoyaban. Sin embargo, hubo un momento en el que también hicieron aparición algunos medios acorazados enemigos, por parte del Ejército norvietnamita, y ahí dieron un excelente resultado.

¹⁵ El carro *Sheridan* sustituyó en el *US Army* al M41, pero sus mediocres resultados llevarían a que se comenzara a retirarlo del servicio en 1978, aunque se mantuvieron operativos en algunas unidades, como la 82ª División Aerotransportada, hasta 1996.

¹⁶ Este misil daría origen al misil contracarro TOW que continúa en servicio actualmente en numerosos ejércitos.

¹⁷ El propio General Creighton Abrams -en cuyo honor se bautizaría al actual carro M1-, llegaría a decir que “*el lanzagranadas RPG-7 era la mejor arma contracarro del mundo*”.



El carro ligero M41 fue el principal carro de combate de las fuerzas de Vietnam del Sur (colección del autor)

La primera vez que las fuerzas americanas y sudvietnamitas se enfrentaron a carros de combate adversarios fue en la zona de Khe Sanh, en el NO del país, cuando en la noche del 6 al 7 de febrero de 1968 -ahora hace cincuenta años-, fuerzas de la 304ª División del Ejército norvietnamita atacaron la base de las fuerzas especiales de Lang Vei, con apoyo de una compañía de carros, con 11 carros ligeros soviéticos anfibios PT-76, ocasionando más de 250 bajas. El carro PT-76 se podía considerar equivalente, en cierto modo, al M41 norteamericano, y fue una sorpresa total para el Mando norteamericano. En Lang Vei no se había desplegado ninguna unidad acorazada, ni norteamericana ni sudvietnamita.



Carros ligeros PT-76 del Ejército norvietnamita (colección del autor)

Ello provocó un cambio de actitud por parte del General Westmoreland, que procedió a solicitar el envío de más medios acorazados, llegando entonces el 77º Batallón de Carros, que fue la última unidad de carros medios enviada a Vietnam, como ya se ha dicho, en junio de 1968.

El primer, y único, enfrentamiento directo entre carros americanos y norvietnamitas, tendría lugar, casi un año más tarde, el 3 de marzo de 1969, de nuevo en el curso de un ataque a una base de fuerzas especiales, esta vez en Ben Het, cerca de la frontera con Camboya. Allí, una sección de 5 carros M48A3 del 69º Batallón de Carros se enfrentó al menos a 5 carros PT-76 y varios vehículos mecanizados BTR-50, también soviéticos, de la 16ª compañía del 202 Regimiento Acorazado norvietnamita, equiparables en alguna forma al M113. Utilizando munición perforante de carga hueca HEAT, los M48 americanos destruyeron dos carros PT-76 y un BTR-50 aunque sufrieron algunas bajas de personal, debido sobre todo a tener algunas escotillas abiertas en los M48. Los norvietnamitas se replegaron sin lograr su objetivo.



Carro soviético PT-76 destruido en combate en Ben Het (colección del autor)

Como norma, tanto los norvietnamitas como el Vietcong irregular, desde esas fechas, evitaron atacar bases y asentamientos de fuerzas norteamericanas en donde hubiera carros de combate desplegados, prueba de la utilidad de los medios acorazados, incluso en un tipo de guerra y un terreno como era Vietnam. Los comunistas también llegarían a utilizar carros soviéticos más pesados y potentes, como eran el T-34/85 a pesar de su vetustez, y el T-54, pero nunca directamente contra las fuerzas norteamericanas. Algunos de los carros empleados eran de fabricación china, en lugar de soviética, pero ello no cambiaba sus capacidades.

A finales de abril de 1970, el Mando norteamericano -el General Creighton Abrams ya había sustituido a Westmoreland-, autorizó una operación cruzando la frontera de Vietnam con Camboya, con objeto de cortar las comunicaciones de las fuerzas comunistas, y eliminar todas las bases, centros logísticos, y reductos del Vietcong, y norvietnamitas, en Camboya. La operación la dirigió el Teniente General Michael Davison, quien declararía que la misión recibida del General Abrams solo especificaba: “*Entre en Camboya y elimine todos los puntos*

que ocupa el enemigo". En primer escalón avanzó el General de Brigada Robert Shoemaker, segundo jefe de la Primera División de Caballería, con una fuerza que incluía el 11º Regimiento Acorazado de Caballería "*Black Horse*" -al mando del entonces coronel Donn Starry-, un batallón mecanizado, un batallón de carros, una brigada aeromóvil de la Primera División de Caballería, y una brigada de infantería sudvietnamita. En segundo escalón, siguieron dos batallones mecanizados más, y dos grupos de escuadrones de Caballería.

Los resultados fueron espectaculares, hasta el punto de que uno de los reductos enemigos eliminados fue denominado "La Ciudad" -sin duda, el centro logístico comunista más importante en toda la guerra-, ya que en él se capturaron más de 1.500 armas de diverso tipo, millones de cartuchos, y toneladas de abastecimientos varios, que se tardaría varias semanas en evacuar. En total, tras los 60 días que duró la operación, se capturaron 23.000 armas individuales -suficientes para equipar 74 batallones-, 2.500 armas pesadas (ametralladoras, morteros, lanzagranadas, y cañones sin retroceso), unos 7 millones de toneladas de arroz, 143.000 disparos de mortero, y 200.000 disparos de munición antiaérea de diverso calibre.

Como diría el presidente Richard Nixon, fue la operación de mayor éxito en toda la guerra de Vietnam. Se había ganado un tiempo precioso para facilitar la retirada de las tropas norteamericanas, y permitir el traspaso de responsabilidades a las fuerzas de Vietnam del Sur, y se había logrado privar al enemigo de unos recursos esenciales, al tiempo que se habían interrumpido las líneas de comunicación adversarias. Las unidades acorazadas tuvieron un papel muy relevante en ello. En total, los norteamericanos desplegaron en Vietnam unos 600 carros de combate, y más de dos mil vehículos acorazados diversos; no tuvieron mayor influencia. El resultado final de la guerra -que en algún modo se había decidido ya en Washington-, fue el que todos sabemos.

Pero no solo hubo medios acorazados norteamericanos en Vietnam, Australia que contribuyó en algún momento al esfuerzo norteamericano, también envió carros de combate y medios mecanizados. Los australianos llegaron a desplegar en 1968, en Vietnam un total de 58 carros de combate Centurion Mk/5/1, de 50 tons, armados con el cañón inglés QF 20 de 20 libras -equivalente a 84 mm-, del 1º Regimiento Acorazado, junto con un batallón de infantería mecanizado con M113A1, perteneciente al Regimiento *Prince of Wales Light Horse*, además de 2 carros de recuperación ARV Centurion, y dos lanzapuentes también sobre carro Centurion.



Carro de combate australiano Centurion Mk/5/1 en Vietnam (colección del autor)

Los carros Centurion resultaron ser de gran utilidad y de gran resistencia en combate, siendo tan capaces o más que los M48 americanos; aproximadamente 42 carros sufrieron daños, pero solo seis fueron declarados irrecuperables (solamente un carro resultaría destruido por una mina contracarro), lo que revela la importancia de la protección, incluso sobre la movilidad, que en Vietnam era irrelevante. Los carros australianos intervinieron en numerosas acciones, pero nunca llegaron a enfrentarse a carros norvietnamitas. Australia retiró su contingente, en cualquier caso, en septiembre de 1971. También contribuyeron con medios acorazados, pero en mucha menor entidad, Tailandia y Corea del Sur, esencialmente con M113 y algunos carros M41.



Otra vista de un carro Centurion australiano en Vietnam (colección del autor)

En 1969 se decidió en Washington, ya con el presidente Nixon, iniciar la retirada de las fuerzas militares norteamericanas de Vietnam. Curiosamente, las unidades acorazadas que habían sido de las últimas en ser enviadas al teatro de operaciones, inicialmente, ahora iban a ser las últimas en retirarse, conforme a las tradiciones de la Caballería de proteger la retirada. La última unidad acorazada norteamericana en retirarse lo hizo en abril de 1972. Para las fuerzas acorazadas norteamericanas la Guerra de Vietnam había acabado. En total, los Estados Unidos habían empleado en Vietnam cerca de 600 carros de combate y más de 2.000 vehículos acorazados, sin que ello sirviera para modificar el resultado final.

El General Creighton Abrams -último comandante en jefe en Vietnam-, en junio de 1969, autorizó la constitución de un regimiento acorazado sudvietnamita, el 20º Regimiento Acorazado, que absorbió la casi totalidad del material acorazado norteamericano que no sería evacuado, esencialmente los carros M48A3. Los transportes oruga M113A1, y algún otro material, fueron transferidos a Vietnam del Sur. Los carros M551 *Sheridan* fueron todos evacuados.

En abril de 1972, ya con las fuerzas americanas retiradas prácticamente, los norvietnamitas lanzaron una ofensiva general contra Vietnam del Sur, con utilización masiva, esta vez, de carros

soviéticos T-54, y chinos T-59, y también con algunos T-34/85. ¿Quién había dicho que Vietnam no era un terreno apto para carros?

El 2 de abril, el 20º Regimiento sudvietnamita, equipado con carros M48A3, se enfrentó con una columna de carros norvietnamitas en la zona de Dong Ha, a lo largo del río Mieu Giang, destruyendo en pocos minutos 6 carros T-54, y bloqueando un puente sobre el río. Con apoyo de infantes de Marina sudvietnamitas, y de la fuerza aérea sudvietnamita, se logró detener el avance comunista. Durante la noche, utilizando los proyectores de luz blanca de los carros, los sudvietnamitas impidieron al enemigo cruzar el río. Entre el 2 de abril y el 1 de mayo, este regimiento sudvietnamita destruiría 37 carros soviéticos, mayoritariamente T-54, contribuyendo de manera decisiva a ralentizar el avance norvietnamita, aunque sufrió serias pérdidas en personal y equipo.



Carros M48A3 sudvietnamitas (colección del autor)

Los norvietnamitas emplearon también carros en otras zonas de Vietnam del Sur, especialmente en las zonas de An Loc y Loc Ninh, en el transcurso de esta ofensiva, que fracasó casi por completo, en parte debido al apoyo aéreo masivo que los Estados Unidos continuaron proporcionando. Sin embargo, cuando los comunistas lanzaron su siguiente ofensiva, las fuerzas sudvietnamitas, abandonadas ya a su suerte, no fueron capaces de mantener el frente, y el desastre fue total.

Conclusiones

Durante la permanencia de las fuerzas americanas en Vietnam, cada unidad estaba obligada a emitir no solo un informe, sino una valoración de las lecciones aprendidas. Lo

importante, sin embargo, no es reflejar los hechos en informes, sino aprender verdaderamente de cara al futuro. El mando norteamericano disponía de innumerables informes y experiencias, incluyendo desde la guerra en el Pacífico, operaciones en la jungla, experiencias obtenidas por los japoneses en Birmania e Indochina, los franceses en Indochina, los británicos en Malasia, y Corea, pero prácticamente todo fue ignorado.

En Vietnam, muchos mandos sin experiencia en unidades acorazadas desoyeron los consejos que los oficiales de carros y de caballería les proporcionaban. No había justificación alguna para ello. Tanto las propias fuerzas norteamericanas, como los norvietnamitas, demostraron la utilidad de los carros de combate y las unidades mecanizadas en zonas como Vietnam. La cuestión es si se recordará, en el futuro, esa experiencia.



Carros soviéticos T-54 destruidos en la ofensiva de abril de 1972 (colección del autor)

En Vietnam las minas contracarro resultaron muy eficaces, y se aprendieron lecciones de gran utilidad para diseños futuros, incluyendo el M1 *Abrams*, y el vehículo M2/M3 *Bradley*. La flexibilidad de empleo de las unidades de Caballería se puso de relieve y quedó manifestada la importancia de colaborar estrechamente con la infantería mecanizada.

La doctrina clásica del empleo de la Caballería quedó refrendada, una vez más, con la operación de invasión de Camboya, y la misión desempeñada por el 11º Regimiento de Caballería. Vietnam demostró que el arma acorazada era una potente herramienta de enorme utilidad, siempre que se emplease adecuadamente y con los apoyos necesarios. Sus únicas limitaciones son la imaginación, el ingenio y el empuje de sus mandos; el terreno puede constituir un obstáculo, pero ello es solo algo a considerar en el planeamiento. Los carros son la principal fuerza ofensiva de un ejército; combatir sin ellos es equivalente a tener una mano atada.

En Vietnam, el mando político no tenía voluntad de vencer, por eso no se emplearon unidades acorazadas y mecanizadas en fuerza. Nunca se trató de ganar la guerra, sino de no perderla. Se esperaba un resultado parecido a lo ocurrido en Corea, pero no fue así.