

ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE LA DOCTRINA A TRAVÉS DE LA HISTORIA DE LAS OPERACIONES AÉREAS

¿La Doctrina ha acompañado los sucesos de la Historia?

Antes incluso de la invención práctica del avión, el Gral. Douhet estableció principios doctrinarios sobre el empleo del poder aéreo, que aun subsisten, con la sola experiencia de los pequeños pero reveladores hechos de su empleo, en algunas ocasiones, realizada por los más livianos que el aire.

Recién varios años después durante el conflicto entre Italia y Turquía aparecieron en el frente de guerra los aviones. Fue en 1911, puede decirse que en Libia los aviones fueron utilizados en forma efectiva en combate por primera vez. Allí ya se realizaron casi todas las misiones aéreas tradicionales, defensa, ataque a superficie, reconocimiento, transporte y hasta bombardeo. Usos esporádicos de observación y ataque a superficie también ocurren en otros escenarios tales como la campaña española en Marruecos o la invasión a México por EEUU

¿Esas acciones fueron siguiendo una doctrina escrita y aceptada, plasmada en un plan de campaña general y coordinado o no fue nada más que impulsos de Comandantes de campo inteligentes y visionarios?

El real nacimiento del poderío aéreo fue sumamente traumático porque ocurrió conjuntamente con la Primera Guerra Mundial.

Aquella fue una época que destruyó imperios, produjo países y tuvo un efecto profundo en el manejo de la guerra. La muerte de casi 10 millones de personas convenció a los dirigentes civiles y militares que se debían alterar las tácticas y las estrategias. Por esta razón, las soluciones radicales recibieron mayor consideración de la que hubieran recibido normalmente.

El empleo poder aéreo fue una de esas soluciones radicales.

Habían habido pensamientos aislados referentes a la necesidad de dominar el aire aún antes del estallido de la primera guerra, pero en 1914 las unidades aéreas todavía no se habían especializado de acuerdo a sus funciones. El combate aéreo sí comenzó en 1914, pero en ese entonces aun no era muy efectivo. Sin embargo, los rápidos y continuos adelantos tecnológicos en los motores y en los armamentos lo hicieron más importante y llevaron a que se especializara a los escuadrones destinados a combatir desde el aire. Importantes cambios tecnológicos en la potencia y la seguridad adquirida en la fiabilidad de los motores y específicamente con la creación de los sincronizadores entre las armas y la hélice, lo que permitió disparar hacia delante, fueron grandes impulsores y transformadores en esa época.

El nuevo concepto de lo que representa la superioridad aérea en el control de la batalla fue lo que dio un vuelco completo a los conceptos doctrinarios militares, empujados por los avances en el combate aéreo e incluso se encuentra un temprano ejemplo de lo que hoy llegaríamos a denominar “contra aéreas ofensivas” cuando los británicos tuvieron que retirar del frente a algunas unidades de aviones de caza para responder a los ataques de bombardeo aéreo en Londres, lo cual dio por resultado la ventaja aérea en el frente a los alemanes.

Los atributos del poder aéreo al concluir el conflicto ya incluían, entre otros elementos, el alcance: en 1918, hasta los aeroplanos más livianos podían volar cientos de kilómetros; la velocidad: más de 150 Km. por hora; altitud: la capacidad de volar sobre montañas, ríos y bosques, obstáculos que impedían el avance de las fuerzas de superficie; capacidad de fuego: la concentración de fuego podía dirigirse a puntos específicos en el frente de batalla o detrás de la línea enemiga; y flexibilidad: una combinación de otros atributos que permitían el uso de aeroplanos de forma rápida, en diferentes modalidades y lugares.

Aunque también las limitaciones propias del poder aéreo se hicieron evidentes desde su inicio.

Estas limitaciones, a su vez, hacían que el uso de los aeroplanos fuera efímero, los ataques aéreos sólo duraban unos cuantos minutos y por ende, los ataques carecían de persistencia. Si bien los aviones podían volar sobre obstáculos, estaban limitados por el mal tiempo y la oscuridad de la noche. Adicionalmente, al igual que las tropas de superficie, las restricciones políticas podían determinar dónde, cuándo y con qué fin debían volar los aviones. Y finalmente el más notorio, la aviación no podía ocupar o mantener territorios conquistados. Incluso 75 años después, estos atributos y limitaciones, en términos generales se mantienen vigentes, aunque algunos se han desarrollado técnicamente.

Para finales de la Gran Guerra, tanto los oficiales aéreos como los de los ejércitos de superficie coincidían en las singulares fortalezas y debilidades de los aviones.

El general Giulio Douhet, en su enunciado filosófico doctrinario enunciaba que la población era el objetivo principal de un ataque aéreo y que el ciudadano se asustaría ante un ataque aéreo. La limitada experiencia de la Primera Guerra Mundial parecía apoyar ese argumento. Douhet por lo tanto, estaba convencido que si se lanzaba una combinación entre bombas incendiarias, químicas y explosivas sobre las principales ciudades de un país, se causaría tal trastorno y devastación que la confusión y la angustia llevaría a la rendición inevitablemente. Aunque sus predicciones relativas a la fragilidad de los centros vitales de un país y la debilidad de la resolución de resistir de una población demostraron ser totalmente erróneas durante la Segunda Guerra Mundial, su premisa básica ha tenido una perdurable aceptación .

Pensadores norte americanos y británicos en el período de la entreguerra entre los años 1920 al 1940, trocaron el objetivo principal de Douhet seleccionando como blanco cosas materiales en lugar de personas.

En general, la mayoría de los hombres del aire salieron de la guerra con la noción que la clave para la superioridad aérea era el combate aéreo entre aviones de caza.

Sin embargo, la marcha de la tecnología y los argumentos de Giulio Douhet hicieron que la noción de la superioridad aérea por medio de ataques en el poder aéreo enemigo en tierra, fuera mucho más atractiva. Billy Mitchell creía que la superioridad aérea se podría alcanzar a través de una mezcla de combate aéreo y ataque en superficie, pero Douhet creía profundamente que este último sería el elemento más importante.

Al culminar los años 1930, los filósofos del Cuerpo Aéreo fueron conquistados cada vez más por la propuesta del OCA. siglas en ingles de “contra aéreas ofensivas”; se refiere a las acciones destinadas a destruir el poder aéreo del enemigo; que lleva a ganar la ansiada superioridad aérea; a través de destrucción de los aviones, las bases, su logística y la industria o por medio de batallas aéreas en el propio territorio enemigo.

Las acciones “contra aéreas defensivas”, DCA; se refiere a el ganar la superioridad aérea a través de la defensa aérea en su propia patria, así como, por ejemplo, lo realizó la RAF en la Batalla de Inglaterra.

La doctrina aérea de los Estados Unidos y Gran Bretaña durante los años pasados entre las guerras se concentró en la infraestructura industrial del enemigo, no en su población. Según esta perspectiva, el estado moderno dependía de la producción masiva de productos militares. Además de que los productos esenciales como electricidad, acero, productos químicos y el petróleo fueran también tratados como blancos militares de gran importancia, ya que eran los pilares esenciales para el sostén del poder aéreo y la fabricación de otros productos militares necesarios para mantener un esfuerzo bélico.

En Estados Unidos, las ideas del Brigadier General Mitchell influenciaron fuertemente a la Air Corps Tactical School, cuyos profesores perfeccionaron una doctrina que escogía los cuellos de botella industriales; aquellas fábricas o funciones que eran esenciales para la operación efectiva del sistema global. Este concepto de “red industrial” imaginaba un país enemigo como un sistema integrado y de apoyo mutuo, pero que cómo una casa de naipes era susceptible de destrucción repentina. Si se atacaba o neutralizaba el cuello de botella correcto, todo el edificio industrial se derrumbaría. Fue esta la doctrina que las Fuerzas Aéreas del Ejército llevaron a la Segunda Guerra Mundial.

La RAF, entonces dirigida por el Mariscal del Aire Sir Hugh Trenchard, adoptó un enfoque ligeramente diferente. Trenchard había sido testigo de la reacción extrema de la población y los líderes políticos ingleses, ante los ataques aéreos alemanes en la Gran Bretaña durante los años 1917 y 1918. Sostenía, como lo hizo Douhet, que los efectos psicológicos del bombardeo sobrepasaban los efectos físicos. Pero a diferencia del general italiano, Trenchard no creía que atacar directamente a las personas era la estrategia correcta para producir el trauma psicológico. Tal política era moral y militarmente cuestionable. En cambio, propugnó algo similar a la estrategia de la Air Corps Tactical School, la infraestructura industrial de un país era el blanco adecuado. Según su razonamiento la interrupción de la vida normal, sería tan profunda que la gente exigiría la paz.

Mientras que los estadounidenses deseaban bombardear la industria para destruir su capacidad de producir el apoyo a las FFAA, Trenchard y la RAF buscaban bombardear la industria para destruir la voluntad nacional de resistir.

Otro influyente pensador de la época fue el Comandante de Grupo John C. Slessor, quien sostenía que las líneas de abastecimientos y de comunicaciones del ejército enemigo eran la clave y que si se interrumpía y neutralizaba el sistema de transporte del enemigo, sus fuerzas armadas no sólo serían incapaces de ofrecer resistencia efectiva sino que también el país entero quedaría paralizado y vulnerable.

En esencia proponía la interdicción aérea a nivel estratégico y táctico. Por esta razón, la RAF presionó justamente por tal campaña aérea contra Alemania en 1944. El “plan de transporte”, como se le llamó, realmente demostró ser exitoso al asegurar el éxito de los desembarcos en Normandía restringiendo drásticamente el flujo de refuerzos alemanes al área de operaciones. Específicamente la destrucción generalizada del sistema ferroviario alemán tuvo efectos devastadores sobre el esfuerzo bélico total, tal como había sido predicho.

Otro elemento importante en las modificaciones que sufrieron la historia y la doctrina fue el uso del radar, éste pese a que había sido puesto en actividad poco tiempo antes de la segunda guerra mundial e influyó mucho para debilitar el potencial del OCA de la Luftwaffe y fortalecer la defensa aérea de la RAF.

La Luftwaffe había obtenido excelentes resultados al iniciar su ofensiva tanto en Polonia, como en Francia con sus ataques al poder aéreo del enemigo en la superficie y luego lo repitió nuevamente, con éxito, contra la Fuerza Aérea Soviética en 1941.

Pero mientras tanto en 1940, debido en gran parte al radar, el ataque a la RAF y a su infraestructura en tierra no obtuvo un resultado satisfactorio inmediato, lo que causó que se produjeran decisiones políticas erradas que motivaron no haber sostenido el esfuerzo sobre los objetivos seleccionados.

La 8va. Fuerza Aérea de los EE.UU. realizó su esfuerzo mayor para destruir a la Fuerza Aérea Alemana y a su industria de apoyo en tierra, pero los resultados fueron sumamente decepcionantes. Aunque la escasez del petróleo; en parte debido a los ataques aéreos de los EE.UU. en las plantas sintéticas; debilitó a la Luftwaffe, el General Carl Spaatz y muchos otros líderes concluyeron que las batallas aéreas entre los cazas de escolta de los bombarderos y los cazas de la defensa alemana habían sido esenciales para ganar la superioridad aérea.

Hasta ese momento, prácticamente todos los aviones derribados en encuentros de aire-aire se habían efectuado con ametralladoras. Aunque en muchos otros países se cambiaron a los cañones hacía las postrimerías de la guerra, los EE.UU. decidió seguir usando las ametralladoras Browning, calibre .50.

El uso masivo y decisivo del poder aéreo en la segunda guerra mundial debió haber producido un gran avance en la filosofía de empleo y en las formulaciones doctrinarias.

Sorprendente y lamentablemente, ése no fue el caso.

La doctrina se separó abruptamente de las enseñanzas de la historia que es la realidad.

¿Qué motivó ese cambio en el pensamiento doctrinario?

Los bombardeos atómicos en Japón tuvieron un efecto catalizador y aturdidor en los líderes militares de todo el mundo. La nueva arma parecía revolucionar la guerra de manera tal, que convertían en obsoletas todas las experiencias anteriores.

Como consecuencia, emergió un grupo diferente de teóricos en un intento de explicar el uso de la fuerza militar en esta nueva era. Estos teóricos, sin embargo, no

eran militares. Se encumbró una nueva clase de académicos civiles con poca o ninguna experiencia en la guerra para definir y articular las teorías de la guerra nuclear.

Como nadie tenía ninguna experiencia con este tipo de guerra, los académicos civiles eran aparentemente tan capaces de definir una teoría de guerra aérea nuclear como lo eran los profesionales militares.

Las ideas que propusieron, tales como el equilibrio del terror, la destrucción mutua asegurada, la suficiencia estratégica, la respuesta en contra fuerza, eran elegantes y razonadas. Estas ideas sirvieron bien al Occidente durante la etapa de la guerra fría. Lamentablemente, sin embargo, los aviadores cedieron muy fácil y rápidamente el campo intelectual a los civiles. Al mismo tiempo, los militares aceptaron la premisa de que las guerras futuras incluirían las armas nucleares.

El resultado fue que pocos aviadores consideraron seriamente el uso del poderío aéreo convencional.

Habían desaparecido los conceptos doctrinarios aprendidos en la segunda guerra mundial

Las lecciones aprendidas en el transcurso de la segunda guerra mundial, tales como el establecimiento y mantenimiento del control aéreo en la zona crítica con el propósito de eliminar la capacidad del enemigo para interferir desde el aire; aislar la zona de operaciones mediante la interdicción de los movimientos de tropas y abastecimientos del adversario, brindar apoyo inmediato a las fuerzas de superficie en la línea de contacto, el concepto que el planeamiento integrado de las fuerzas aéreas y terrestres, es importante y funciona bien, que el uso efectivo del poder aéreo requiere de un comando centralizado de las fuerzas aéreas, que un proceso de planeamiento de la campaña aérea, sistemático y amplio, es un requisito necesario para lograr operaciones aéreas exitosas y que tal proceso debe comenzar con la comprensión del objetivo a ser logrado y luego continuar con los medios para obtenerlo.

La doctrina se había separado de las enseñanzas de la realidad histórica, para centrarse sobre una guerra tecnológica de la cual no solo no se tenía experiencia sino que ni siquiera se sabía que ocurriría.

Mientras, la historia se seguía desarrollando en el mundo y las guerras convencionales continuaban sin interrupción.

En los primeros tiempos de la guerra fría, entre los años 1945 y 1965, se produjeron una combinación de acontecimientos políticos importantes, pero encandilados por el gran estallido atómico los filósofos de la guerra continuaron ignorando los hechos históricos que seguían ocurriendo; tales como el puente aéreo de Berlín, las guerras de independencia africanas, las guerras de medio oriente, las del sudeste de Asia o los levantamientos guerrilleros en América del Sur; que hizo que la Fuerza Aérea se especializara cada vez más en ataques nucleares de largo alcance, mientras que el resto de sus funciones pasaban a una situación secundaria.

Armas nucleares, jets de alta performance y misiles de largo alcance constituían la primera línea.

Pese a encontrarnos en este punto de la guerra fría con doctrina de guerra atómica, el hecho histórico nos lleva a una importante introspección en relación con la efectividad del poder aéreo en conflictos de baja intensidad. Por virtud de que la guerra de guerrillas es una guerra prolongada y normalmente sin territorio fijo, por ello no deja de ser vulnerable al poder aéreo, ya que se le niega la capacidad para adoptar decisiones rápidamente.

El pensamiento doctrinario, durante la guerra fría, en las grandes potencias Rusia, EEUU, Gran Bretaña e incluso Francia establecía que cualquier guerra sería de corta duración y de exterminio total. Sin embargo, los acontecimientos variaron de rumbo en Corea y porque los límites políticos así lo establecieron, se pasó a un ataque OCA a lo ancho del río Yalú. La mayoría de la campaña se efectuó con combates de aire-aire en las extensiones del extremo norte de la península. Fue la primera gran campaña entre aviones jet, pero el armamento principal todavía era la ametralladora Browning .50 por parte de los EE.UU. y cañones por parte de los coreanos, apoyados por rusos o por chinos según la variación política del conflicto. Las virtudes técnicas del MiG-15 fueron una muy mala sorpresa para los EEUU, pero gracias a la experiencia de las viejas tripulaciones sobrevivientes de la 2da guerra y su instrucción antigua, fueron decisivas para salvar la situación.

Después de la Guerra de Corea, la doctrina regresó a su énfasis de ataque nuclear estratégico. Para ese entonces, en los EE.UU. se estaba cambiando a cañones, los de 20mm que aparecieron primero en los últimos modelos del F-86 y ahora el estándar M-61 del mismo calibre y que apareciera primero en 1958, en los F-104 y el F-105.

Para finales de los años 1950, los EE.UU. marcaron la pauta en la utilización de los misiles de aire-aire (AAM), el primer avión derribado se hizo utilizando un "Sidewinder" disparado desde un caza F-86 de la China Nacionalista, en 1958. Se seguía pensando doctrinaria y por ende tecnológicamente en conflictos de ambientes universales, nucleares y de alta tecnología y se ignoraba la realidad que eran conflictos de guerra de guerrillas y conflictos regionales convencionales de baja intensidad.

Hacia el final de este periodo, un acto que no estuvo en la debida cuenta fue el derribo de un U-2 de los EE.UU. en el espacio ruso en 1960 por un misil de tierra-aire (SAM). Sin embargo había experiencia histórica, ya que la mayor parte de las pérdidas de aviones de la 8ª Fuerza Aérea en el último año de la segunda guerra mundial, fue a manos de las baterías antiaéreas (AAA), pero el elemento superficie en la batalla sobre la superioridad aérea, no obstante, recibió poca atención hasta llegar al conflicto de Vietnam.

Antes de Vietnam, durante la guerra fría, entre los pensadores y conductores aéreos había habido un excesivo entusiasmo por los misiles aire-aire (AAM) en lugar del uso de cañones o ametralladoras pero la proporción de aviones derribados resultó ser desilusionante y se juzgó necesario regresar a la instalación de ametralladoras en los aviones de caza que no las tenían..

Las defensas terrestres en Vietnam del Norte resultaron ser más formidables de lo que se había previsto y esto estimuló la construcción de una capacidad de supresión de las defensas aéreas enemigas (SEAD), capacidad que no había sido correctamente anticipada.

Hubo una sinergia entre los cazas de Vietnam del Norte, misiles SAM y artillería AAA que había sido subestimada.

La mayoría de los cazas norteamericanos no habían sido optimados para la batalla aérea y eso se pagó muy caro.

Con el desarrollo posterior de la tecnología apropiada, se consiguió que gran parte de los aviones que fueron derribados, se lograron utilizando rayos infrarrojos y misiles por radar y en las guerras Árabe-Israelíes, se avanzó en esta tendencia.

Los israelitas lograron una victoria clásica con un ataque OCA en 1967, pero la batalla aérea fue mucho más importante en 1976 y allí también, los aviones derribados por misiles formaron parte de la gran mayoría. Ya para 1982, todos los aviones derribados en la Guerra de las Malvinas se lograron usando misiles y casi todos los aviones derribados en la Operación Israelita en el valle del Bekaa, en el mismo año, se produjeron usando el mismo método.

Desde esos últimos años al presente, la Fuerza Aérea Norteamericana reaccionó a las frustraciones del conflicto de Vietnam, creando tres nuevos cazas: uno optimado para el combate aéreo el F-15, otro para el apoyo aéreo cercano (CAS) el A-10, y un avión de doble rol, el F-16, para el combate aéreo y ataque en superficie. Más tarde, progresó creando un avión para subseguir al F-15C, el F-22, el cual estaba creado originalmente para librar combates de aire-aire. Distintos al F-4C, todos estos cazas con la excepción del A-10, vinieron equipados con el cañón M-61 de 20mm más misiles, aunque la mayoría de los F-16 tenían sólo misiles infrarrojos Sidewinder. Los F-15 vinieron equipados con misiles "Sidewinder" y misiles de radar semiactivo (AIM-7 Sparrows) y después cuando el misil de radar activo AIM-120 pasó la prueba, ambos cazas fueron modernizados también con éste.

De nuevo, en la Guerra del Gofu Pérsico, casi todos los aviones derribados se lograron por medio de misiles y los EE.UU. sufrieron una sola baja, un avión naval que podría haber sido impactado por un misil de un caza MiG. El resto de las bajas fue a consecuencias de los SAM y de la artillería AAA. Aunque ya para ese entonces, los aviones antirradar y los SEAD habían entrado en la ecuación para debilitar la amenaza de los misiles SAM.

Al final de la jornada, muchos aviadores esperaban que el dominio de los EE.UU. en la batalla aérea de la Guerra del Golfo Pérsico pudiese continuar con la llegada del F-22 con todas las ventajas arriba descritas, más la antirradar, la velocidad súper crucero (velocidad supersónica mantenida sin la necesidad de los posquemadores) y una siempre presente tecnología de información.

En Bosnia los aviones de la Organización del Tratado del Atlántico Norte llevaron adelante una campaña aérea de precisión sin precedentes en contra de la antigua República de Yugoslavia. Serbia se rindió después de una campaña militar cargada de política e intromisiones políticas importunas.

Según la opinión de muchos defensores del poder aéreo, la operación de la Fuerza Aliada justificaba la doctrina aeroespacial decisiva. Para otros, la acción de la Fuerza Aliada fue un mal empleo de la doctrina aeroespacial básica. Si no hubiera ocurrido la interferencia política de la OTAN, muchos expertos son coincidentes que la

campaña aérea hubiera registrado una victoria más rápida y asimétrica para la Alianza. La Fuerza Aliada destacó una desproporción doctrinal significativa entre el uso del poder aéreo en forma decisiva o solo coercitiva.

El resultado es un vacío doctrinal de pautas en la educación de los futuros líderes de la Fuerza Aérea para entender las complejidades y la naturaleza verdaderamente coercitiva del poderío aéreo. La Operación Fuerza Aliada constituyó un ejemplo primordial de la aplicación del poderío aéreo coercitivo cuyos resultados fueron mucho menos que decisivos. La causa origen de esta campaña aérea coercitiva ineficaz, estuvo en la oposición de los objetivos políticos y militares.

Nuevamente al empuje de la tecnología de punta, algunos de los defensores de la actual revolución en asuntos militares parecen haberse olvidado de la naturaleza fundamental de la guerra. Abundan en argumentos acerca que las tecnologías informáticas brindan una potencia superior, con la cual una fuerza altamente tecnificada será capaz de abrumar decisivamente a una fuerza poco tecnificada aunque sea mucho más grande. Sin embargo, tales percepciones revelan un mal entendimiento de la historia y una incapacidad para recordar una experiencia tan reciente como Viet Nam, cuando la tecnología sirvió muy poco contra un adversario rustico.

La Guerra de Vietnam tuvo muchos efectos negativos en los grandes países y en sus militares, pero un aspecto positivo, sin embargo, fue el darse cuenta que la guerra nuclear entre las dos superpotencias era un ejercicio intelectual interesante, pero poco probable que ocurriera, tal vez sólo porque se estaba tan bien preparados para llevarla adelante.

La Disuasión había funcionado.

Al mismo tiempo, los inventores de las doctrinas pensaron que el poder aéreo táctico parecía no ser un arma para ganar la guerra, como sucedió ampliamente en Vietnam, Chechenia o Afganistán. Así, mientras que el poder aéreo se había polarizado entre la gente que pensaba sólo en el holocausto nuclear y los que se preparaban para luchar la batalla aérea táctica, las condiciones mundiales parecían indicar que ninguno de los extremos ofrecía resultados decisivos y útiles.

Se ha puesto en evidencia durante las últimas seis décadas que el poder aéreo juega un papel de importancia creciente en los conflictos.

Los comandantes de las fuerzas de superficie se dan cuenta que sus operaciones son sumamente difíciles, si no imposibles, sin el empleo amplio del poder aéreo despejando el cielo de los aviones enemigos.

Pocas personas ponen en tela de juicio la capacidad del poder aéreo para ser decisivo en los ambientes estratégicos y tácticos de la guerra.

Se ha sostenido desde la primera década de vuelo que el arte militar ha cambiado para siempre debido a esta nueva arma que le incluyó primero una tercera dimensión, desde arriba y luego una cuarta el tiempo, la velocidad.

Es así de tal manera, que el poder aéreo puede simultáneamente conducir diferentes tipos de campañas aéreas al mismo nivel y simultáneamente en el desarrollo del conflicto, como por ejemplo, una campaña de superioridad aérea y una campaña de

bombardeo estratégico. Es más, puede hasta implementar una tercera o cuarta campaña estratégica aparte, como sucedió durante la segunda guerra mundial cuando el poder aéreo de los aliados bombardeó el sector industrial alemán y desafió a la Luftwaffe por la supremacía aérea en Europa, en tanto que simultáneamente ganaba la batalla en el Atlántico contra los submarinos alemanes y estrangulaba las líneas de refuerzos enviados al Afrika Korps que luchaba en el norte de África.

Por último, y quizá de más importancia, la velocidad y alcance del poder aéreo le permitió atacar blancos a lo ancho y largo del adversario.

Una aeronave no tiene que romper el combate en una batalla con el fin de participar en otra, una maniobra que es muy complicada y de alto riesgo para las tropas terrestres. Habiendo roto el combate, las aeronaves no tienen que andar por caminos empantanados, ni cruzar ríos crecidos o reorientar las columnas de abastecimiento para trasladarse a operar y combatir en otro lado.

La Fuerza Aérea Israelita nos ofrece un excelente ejemplo de esta habilidad en la Guerra del Yom Kippur de 1973. Los israelitas continuamente trasladaron su poder aéreo del frente en el Sinaí a la franja de Gaza y pasaron de maniobras de interdicción a apoyo aéreo cercano. Los israelitas pudieron mantener este ritmo de movimientos a diario por un período de varias semanas.

Dichas operaciones paralelas también pueden tener efectos paralelos obligando al enemigo a enfrentar crisis múltiples con tal rapidez que no pueda responder eficazmente a ninguna de ellas. La demostración más devastadora de este fenómeno ocurrió durante los primeros dos días de la Guerra del Golfo Pérsico, cuando cientos de aeronaves de la coalición atacaron, entre otros blancos, el sistema de defensa aéreo iraquí, sus plantas generadoras de energía eléctrica, sus instalaciones de investigación nuclear, la comandancia de sus fuerzas militares, las torres de telecomunicaciones, las casamatas del comando, las agencias de inteligencia y el palacio presidencial. Estos ataques ocurrieron tan rápidamente y de manera tan abrumadora contra varios de los centros de gravedad iraquíes que hasta cierto punto, el país quedó paralizado y la guerra decidida en esas pocas horas. A los dirigentes iraquíes les fue extremadamente difícil movilizar sus tropas y sus abastecimientos, impartir órdenes, recibir informes del campo, comunicarse con sus tropas, operar los equipos de radar o planificar y organizar una defensa positiva y mucho menos contemplar la idea de un contraataque ofensivo.

Los dirigentes militares han deseado por años poder paralizar al enemigo en lugar de tener que pelear con él cuerpo a cuerpo para desmembrar su columna vertebral que se conforma con la estructura del mando.

Las operaciones aéreas paralelas ofrecen esta opción.

La flexibilidad, un atributo clave del poder aéreo, nunca ha sido tan bien ilustrada como en la conducción de operaciones paralelas.

La selección de los blancos que se han de atacar o afectar de una forma u otra es la esencia de la estrategia aérea. Casi todos los teóricos de la aviación reconocen este punto. Lamentablemente, ellos fueron poco precisos en la definición de este aspecto. Por ejemplo, Douhet dejó en manos del comandante de la fuerza aérea la responsabilidad de identificar los centros vitales del enemigo. Sin embargo, hizo énfasis

en la importancia de socavar la voluntad de la población. El predijo que si el pueblo llegaba a sentir las inclemencias de la guerra a través de bombardeos en las áreas urbanas, los pueblos clamarían que su gobierno concluyese la guerra lo antes posible.

Otros teóricos opinan de forma diferente respecto a los blancos prioritarios.

El mando aéreo de los EEUU en Europa en 1944 basó su doctrina en la concentración de esfuerzos contra el sector industrial enemigo.

Su teoría sobre la maraña industrial, caracterizaba a un país como un sistema de redes interconectadas e independientes. Era como un castillo de naipes, donde con sólo quitar determinadas piezas todo el andamiaje se colapsaría y con ello la capacidad de esa nación para hacer la guerra.

Slessor de la RAF, recalcó la vulnerabilidad del sistema de transporte interno de un país, alegando que la interdicción de sus tropas y suministros era la mejor manera de alcanzar los objetivos básicos.

John Warden destacó la relevancia del liderazgo, puesto que los dirigentes de una nación son quienes adoptan las decisiones relativas a la guerra y la paz, se deberían focalizar todos los esfuerzos que ofrecen los medios aéreos para influir sobre esos dirigentes a capitular y firmar la paz.

En sus primeros escritos antes de 1925, Mitchell, se refería al ejército enemigo como el blanco primordial del poder aéreo estratégico.

Todos los teóricos clásicos de la aviación han tenido opiniones similares sobre los centros de gravedad del adversario, pero no se han puesto de acuerdo sobre cuál es el más importante. En realidad, se podría alegar que la historia de la estrategia aérea es una historia basada en la búsqueda de un único blanco perfecto. Ahora bien, este marco conceptual para definir la estrategia aérea fue útil como primer paso, pero sólo como tal.

La capacidad del poder aéreo para causar daños a blancos específicos siempre ha excedido su habilidad para definirlos. En la Guerra del Golfo Pérsico se demostró que si no se tiene conocimiento de la existencia de un blanco, el poder aéreo resulta ineficaz.

De la sucesión de hechos históricos se extrae claramente que para alcanzar el control del aire, a través de la superioridad aérea, no solo se requiere nada más que buenos aviones, sino que se necesita algo más importante, el pensamiento o la chispa genial de un comandante audaz e imaginario que conozca la finalidad de la doctrina, pero que no sea doctrinario sino que utilice la doctrina para alcanzar los objetivos.

En tal sentido se destacan situaciones históricas en las cuales fuerzas débiles, menores, reducidas o menos tecnificadas lograron buenos resultados por medio de la aplicación de los principios doctrinarios con ingenio e imaginación.

Durante la guerra de Biafra, se utilizó un escuadrón de avionetas civiles deportivas artilladas y equipadas con cohetes en forma artesanal, con las cuales se atacó sorpresivamente en tierra a la Fuerza Aérea de Nigeria destruyéndola totalmente.

El escenario dentro del cual se pueden efectuar las acciones aéreas discurre desde el tiempo de paz hasta el de conflicto, pasando por todos los posibles estados

intermedios; de esta manera se puede decir que cuando a la acción aérea se le agrega el adjetivo de agresiva/hostil, es porque a través de ella se ejecutan o intentan ejecutar actos que tienen una característica común y que no es otra, sino la violencia.

Conclusiones acerca del proceso histórico doctrinario.

Las innovaciones y la introducción de nuevos conceptos que cambien las doctrinas básicas y de empleo son el resultado de la visión de un conductor militar de alta jerarquía a veces apoyado por pensadores de centros de estudio, políticos y científicos que provocan investigaciones y desarrollo tecnológico, los que a su vez constituyen la fuerza motriz del cambio.

Una innovación exitosa no siempre se impone desde arriba, y casi nunca se implanta desde afuera. Los nuevos métodos normalmente se conciben dentro de una organización y son adoptados y a veces probados por otras.

Quien controla el espacio aéreo generalmente controla el terreno.

El poder aéreo es primordialmente un arma ofensiva e inherentemente estratégica, porque produce conmoción física y psicológica mediante el dominio de una cuarta dimensión, el tiempo. Lo que significa conducir operaciones paralelas simultáneamente a todos los niveles de la situación.

La flexibilidad es la clave de la victoria, y el poder aéreo es la clave de la flexibilidad

Debido a sus singulares características su aplicación requiere la centralización del control en el más alto nivel, permitiendo libertad de ejecución a medida que se descentraliza en los niveles más bajos.

La tecnología estará integral y sinérgicamente relacionada con los principios que conforman los 3 niveles de doctrina.

El poder aéreo comprende no solamente el factor militar, sino también la industria aerospacial y la aviación comercial.

El poder aéreo es una fuerza revolucionaria que ha transformado la guerra en menos de un siglo.

La naturaleza fundamental de la guerra, en materia de cómo, dónde, y quién la lleva a cabo ha sido modificada desde que se desarrolló el Poder Aéreo.

La teoría en contadas ocasiones le ganó la delantera a la tecnología, y los teóricos con demasiada frecuencia se colocaron en una posición insostenible al tratar de programar inventos para poder lograr que sus predicciones se cumplieran.

El poder aéreo ya ha superado las etapas de la infancia y la adolescencia y las guerras de la década pasada, especialmente la del Golfo Pérsico, han demostrado que ha alcanzado su madurez total.

Desde el inicio de la historia se había descartado la teoría de que el solo uso del poder aéreo bastaba para ganar una guerra, esto debe de ser reconsiderado, ya que por

primera vez en la historia, en la guerra del Golfo Pérsico, el medio aéreo fue el factor determinante. La gran conclusión es que el poderío aéreo virtualmente derrotó a Irak, demostrando, que este poder puede ser suficiente para ganar conflictos.

Una doctrina aeroespacial no es de sencilla interpretación y definición. A cada época tecnológica se corresponde una doctrina que habitualmente se documenta por escrito y debe quedar claro que puede y tiene que sufrir modificaciones cuando las circunstancias así lo aconsejan.

Las manifestaciones del poder aéreo nacional, emergen y se interpretan en la sinergia que se establece entre el personal, el material, la infraestructura, la economía, las políticas, los objetivos y los servicios disponibles, para dar la capacidad de volar al país con sus medios públicos y privados, comerciales, civiles y militares.

***Análisis y conclusión sobre doctrina.**

Después de haber pasado unos 80 años de evolución y de la aplicación del poder aéreo en conflictos de la más diversa entidad y en absolutamente todas las zonas geográficas y climáticas del mundo; de los pensadores doctrinarios, de los analistas históricos, de los recopiladores de la historia de la guerra aérea, se pueden extraer una serie de ideas concluyentes, que nos irán guiando a través de un proceso mental inteligente y lógico hasta obtener conclusiones válidas.

La doctrina del poder aéreo en un principio se anticipó a su propio nacimiento, ya que Douhet establece su teoría antes del nacimiento del más pesado que el aire.

Luego la doctrina se ira desarrollando a través del tiempo y de la influencia de los hechos de la historia militar.

Aunque por lo general las enseñanzas extraídas de un conflicto no fueron aplicados en el siguiente, por desconocimiento o falta de capacidad de sus conductores o porque en su aplicación estricta se obtuvieron malos resultados normalmente por no adecuarse al rápido avance de la tecnología.

Pero siempre el error o el acierto depende de las personas, a su conocimiento, inteligencia y al empleo del método doctrinario.

Entre los diversos autores y analistas de la doctrina se percibe una gran confusión en las ideas, generalmente realizan una mezcla entre los niveles de acción de las ideas doctrinarias, intercalándose, acorde a la operación o el momento histórico analizado, tanto ideas doctrinarias fundamentales, método de análisis o de empleo, elementos de táctica puntual y hasta el uso adecuado de un arma, tratándose todo bajo el simple concepto que se esta discutiendo de Doctrina.

Por lo tanto la primera conclusión que se debe extraer es que la doctrina no es un único cuerpo, sino que tiene varios niveles acorde al estadio del análisis, el estudio o la planificación donde se aplique.

El primer nivel, el más alto y el más teórico es el que podemos llamar “Doctrina Fundamental”, la cual está formada por principios filosóficos generales, ideas

doctrinarias universales, aplicables en cualquier país, en toda organización aérea y ante cualquier situación en la cual se desarrolle el poder aéreo.

Podemos decir que estas ideas son dogmas, ideologías, fundamentos o puntos capitales sobre el poder aéreo en general.

Estas “herramientas ideológicas” cuyo uso adecuado nos hará lograr mejores resultados son: el control del espacio aéreo, el mando centralizado y la ejecución descentralizada, la selección y el mantenimiento de objetivos correctos, la ofensiva, la economía de fuerzas, la sorpresa, la seguridad, la masa o la concentración, la simplicidad, el alcance, la velocidad, la rapidez, la versatilidad y la flexibilidad.

En la solución del problema estas “ideas herramientas” significan el “QUE” por lo cual no requieren que en cada país u organización aérea sea imprescindible redactarlas específicamente, ya que son universales, lo único que se requiere es QUE SEAN MUY BIEN CONOCIDAS POR TODOS LOS INTEGRANTES, para que luego enfrentados a cada situación puedan emplearlas con imaginación, ingenio e inteligencia logrando el COMO, DONDE, CUANDO.

Todos los conductores de todos los niveles, políticos, diplomáticos y militares, conociendo a fondo la teoría de la Doctrina Fundamental y empleándola correctamente podrán adecuadamente solucionar el problema particular ante cada situación.

Los principios que conforman la doctrina fundamental son como las notas musicales, de su conjunción adecuada puede surgir una melodía sublime, realizada por la chispa genial del compositor, pero también los ejecutantes de la orquesta las deben conocer perfectamente, no solo las notas que conforman la melodía sino también la técnica de cada instrumento, solo así entre todos se alcanzará el fin último.

Esta otra etapa de la secuencia del encadenamiento filosófico doctrinario llamémosla “Doctrina Básica” y es el momento en el cual se resuelven los problemas puntuales, acorde a las necesidades de cada país y marcan el norte hacia donde se dirige la organización aérea como un conjunto.

Dentro de este escalón doctrinario figuran también, el marco legal de la organización y la misión general que debe cumplir a nivel nacional e institucional.

Esta doctrina básica puede conformar un solo documento o varios diferentes, pero en su conjunto y lo más importante es debe ser FLEXIBLE.

Su estructura debe permitir que se cambie y adapte, todo o por partes, cuando así lo hagan los diversos factores; principalmente políticos, sociales y tecnológicos; que conforman las diversas circunstancias y la situación general.

Esta doctrina debe responder al PARA QUÉ.

Dentro de esta Doctrina Básica deberán existir definiciones de los CRITERIOS que encuadrarán a la solución, entre otros varios elementos posibles, pero principalmente sobre temas tales como los objetivos nacionales, la política nacional, la política de alianzas, las condiciones bajo las cuales se acepta pasar al conflicto militar, las descripciones generales de las amenazas, definiciones de los escenarios políticos y

territoriales, el concepto de la disuasión a aplicar, las decisiones y las condiciones acerca de la realización del primer ataque.

En una segunda etapa de esta Doctrina Básica y acorde al alcance y al nivel que se requiera, se debe, en base a los criterios establecidos anteriormente, establecerse los CONCEPTOS de planificación para lograr el control del espacio en sus aplicaciones de la ofensiva y la defensa, para la seguridad, la logística, el despliegue, sobre la inteligencia requerida, el uso de los recursos humanos, el entrenamiento y las reservas.

El último nivel doctrinario, el más bajo es lo que podremos llamar la “Doctrina de Empleo”, que puede transformarse y muy a menudo lo es, en el PLAN DE CAMPAÑA, en este estado se debe responder a las preguntas QUIEN, DONDE, COMO Y CUANDO.

Esta doctrina de empleo es la solución real del problema, es la aplicación y la acción directa del poder aéreo contra el problema, que según las circunstancias puede transformarse en la amenaza, es de destacar que este concepto de solución no conlleva la idea implícita que por ello tiene que ser indefectiblemente una acción militar o agresiva.

Aquí se va a destacar la imaginación, el ingenio y la chispa de los planificadores y la guía luminosa del conductor de turno, que conociendo a fondo y en extenso el uso adecuado de las herramientas ideológicas fundamentales expuestas en la doctrina fundamental, harán que esta doctrina de empleo sea la solución, el resultado de su proceso inteligente, guiado hacia su destino por los criterios y conceptos que establece la doctrina básica.

La doctrina de empleo en general resolverá los problemas diciendo quien hará las cosas, como las hará, donde se harán y cuando serán realizadas. Definirá y establecerá las tareas en las campos tácticos, estratégicos, de inteligencia, de reconocimiento, de logística y de personal.

En el corazón de todas las operaciones es donde yace la doctrina.

Salvo la Doctrina de Empleo que indefectible requiere sea establecida en un documento, la Doctrina Fundamental y en menor medida, o partes de la Doctrina Básica no tienen porque estar debidamente plasmada en documentos oficiales, lo cual normalmente las hace RIGIDAS, difíciles de cambiar. Ya al intentar hacerlo, muchas veces se considera que atentan personalmente contra el ideólogo que la estableció en su tiempo, el cual a veces puede ser un personaje muy carismático.

Las organizaciones militares en este sentido son muy rígidas y cambiar documentos escritos de ese nivel que indefectiblemente conllevan a otras modificaciones como por ejemplo en los conceptos que se estudian en las escuelas de estado mayor, en los planes de estudio y en las planificaciones de estado mayor y a veces hasta cambios en la organización, son muy difíciles de llevar adelante en el corto tiempo y en general son resistidos.

El temor al cambio es mayor en las organizaciones verticales con mandos de edad alta.

Es muy conocida y ejemplarizante la frase: “es así porque siempre se hizo así”.

El cuerpo doctrinario íntegro debe estar siempre siendo estudiado, conocido y practicado por toda la organización en todos los niveles de mando, planificación y ejecución, por ello debe ser comprendido y sobre todo aceptado unánimemente.

A la pregunta de cuanto de la doctrina se había redactado, un veterano piloto israelí de la campaña sobre el Líbano en Junio de 1982 respondió: “Nosotros tenemos libros, pero son muy finos...”

El general H. Arnold decía al final de la segunda guerra que “...cualquier Fuerza Aérea no puede mantener a su doctrina por delante de su equipamiento.”

La doctrina es método, en ese trabajo intelectual; la elaboración doctrinaria; el método deberá dirigir todas las reflexiones, todas las ideas y todos los actos.

Ningún progreso ni proceso de cualquier organización es posible realizarlo sin método.

Finalmente podemos concluir que aquellos países y organizaciones aéreas que son poseedores de un cuerpo doctrinario cuyos conceptos están firmemente hundidos, con profundas raíces, dentro de las convicciones de sus miembros, estarán en mucho mejor posición de manejar y tratar los hechos y las sorpresas que se presentan diariamente, que aquellos otros que por desidia, desconocimiento o por mantener visiones de corto alcance se entregan a los naturales impulsos de ir resolviendo lo que llaman el día a día.

Ninguno de los problemas que se le presentarán a la organización en el mañana ha sido resuelto en este estudio. Simplemente se ha hecho conocer un instrumento que le permitirá alcanzar en todas las circunstancias por la vía más segura y directa los objetivos que se deberán perseguir.

Nadie sabe lo que nos reserva el porvenir. Para no dejarnos sorprender, debemos prever todas las eventualidades y prepararnos con método.

BIBLIOGRAFÍA.

1. MDN. Bases para una política de defensa nacional. Octubre 1999
2. Dónde se han ido todos los Mitchell? Kline T. Tte. Cnel. USAF.
3. Relación entre la población y los miembros de las FFAA.
4. Diario de sesiones de la cámara de representantes. ROU.
5. 50 preguntas para los redactores de doctrina Holley JB. May Gen USAF
6. Consecuencias imprevistas. Moore M
7. 10 propuestas en relación con el poder aéreo. Meilinger P. Cnel USAF
8. 12 principios resultantes de las 10 proposiciones Szafranski R. Cnel USAF
9. Doctrina del poder aéreo de la USAF ¿decisiva o coercitiva? Strichland P. Tte Cnel USAF
10. Doctrina de empleo del poder aéreo en la FAU Zanelli A. Tte. Cnel FAU
11. Doctrina para una pequeña FA Kone SI. MAF
12. El concepto del poder aéreo. Una evaluación histórica. Howard M. Prof.
13. El derecho en la Guerra aérea. Guizandez J. Cnel E del A E
14. El despliegue militar de EEUU. Gómez P. Periodista
15. Estrategia aérea, selección de objetivos buscando un efecto Meilinger P. USAF
16. Confrontando la revolución en asuntos militares en Rusia Kipp J.
17. Estrategia, política y doctrina para un país en desarrollo. Bergamaschi LM. FAA
18. Estudio de la campaña aérea en los Balcanes. Owen RC. Cnel USAF
19. Guerra sin reglas. Zhang M. FA China
20. Hacia un estado permanente de Guerra. Subirats M.
21. La alianza atlántica y el nuevo concepto estratégico. Conde J.
22. La campaña aérea antes de normandía McCrabb M. Tte. Cnel USAF
23. La guerra de información. Stein J. Dr.
24. La guerra del golfo pérsico. Tormenta del desierto. Las lecciones aprendidas.
25. Las guerras del SXXI Zamora A.
26. Libro de la defensa nacional de Chile
27. Matar a un ave al acecho. Superioridad aérea y del espacio. Mets D. Dr.
28. Rusia, doctrina bomba. Trynor I
29. La nueva estrategia militar americana. García Fajardo J.C.
30. Modernización doctrinal. La optimización del poder de combate. de Toledo M. Tte. Cnel Brasil
31. OTAN, globalización y guerra. Savas Michael Matsas

32. Política de defensa. Un concepto y el caso Brasil. Guedes da Costa T.
33. Selección de objetivos de terror. La moral de la historia. Asch E, Tte. Cnel. USAF
34. Situaciones de guerra asimétrica. Zanelli A. Tte. Cnel FAU
35. Una crítica a la campaña aérea. Murphy T. TteCnel USAF
36. Una teoría del campo conjunto del poder aéreo de coerción. Walker S. May. USAF
37. De Descartes al General X. De la Bathe P. Cnel. Francia
38. Probado en Combate. Matassi P. Com. FAA
39. La FA de los EEUU. Molloy Mason H.
40. La historia de Biafra. Forsyth F.