

LA ECONOMÍA Y EL PODER AÉREO INTEGRAL DEL ESTADO- NACIÓN EN EL SIGLO XXI*

Coronel FAC (RA) Fabio Baquero Valdés

El primer deber del soberano, es el de proteger a la sociedad de la violencia e invasión de otras sociedades independientes, sólo puede ser cumplido mediante una fuerza militar. Pero el gasto que comporta la preparación de esta fuerza militar en tiempo de paz y el empleo de la misma en tiempo de guerra es muy diferente en los diversos estadios de la sociedad, en las distintas etapas de su desarrollo.

Adam Smith (1776)

* Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “El Poder Aéreo del siglo XXI”, de la línea de investigación “Estrategia, Geopolítica y Seguridad Hemisférica”, adscrito al grupo de investigación “Masa Crítica”, reconocido y categorizado en (B) por COLCIENCIAS registrado con el código COL0123247 vinculado al Departamento Fuerza Aérea Colombiana -DEFAC-, adscrito y financiado por la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” de Colombia.

En concordancia con el acápite anterior de la Voluntad Política, el presente capítulo desarrolla la variable de la Economía como un elemento más del concepto de Poder Aéreo Integral, a fin de comprender la relación que existe entre este factor y el Poder Aéreo de la nación, y, a su vez, entre este y el desarrollo del país. A continuación, se plantean elementos conceptuales sobre la naturaleza de esta ciencia y su extensión a La Economía de la Defensa, en relación con los recursos y los gastos, a fin de lograr que el Poder Aéreo alcance las condiciones necesarias como una capacidad estratégica en la defensa nacional, con efecto disuasivo para enfrentar las amenazas y los riesgos propios para el Estado nación en el siglo XXI. Ello, pese a que, en el entendido general de los especialistas, la economía de defensa se asocia a los gastos para cubrir necesidades de funcionamiento de las Fuerzas Armadas, mediante la adquisición de medios costosos para el cumplimiento de la misión constitucional relacionada con la seguridad y la defensa nacional.

De tal forma, y puesto que la Economía es parte fundamental en la construcción de un Poder Aéreo Integral, para hacer frente a los retos, las amenazas y los riesgos propios del Estado, es necesario plantear algunos principios sobre el origen del pensamiento económico y la naturaleza de la economía de defensa, los que, enlazados con argumentos de expertos, dan claridad a ese complejo tema y reafirman el estrecho vínculo que hay entre la Economía y el Poder Aéreo Nacional.

Igualmente, se busca relatar, en este mismo contexto, algunos hechos de carácter histórico de los albores de la aviación iberoamericana y nacional, los que, junto a reconocidas teorías del Poder Aéreo a escala mundial, dan cuenta de la incidencia de la Economía en el surgimiento

del concepto de Poder Aéreo Nacional. Finalmente, se relacionan algunas políticas económicas en el ámbito nacional de Estados referentes, como Israel, Estados Unidos, China y Colombia, así como lineamientos de la Organización del Tratado Atlántico Norte (en adelante, OTAN).

En primer término, Paul Kennedy (1987) expone en su obra *Auge y Caída de las Grandes Potencias* cómo La Economía secunda la política, y en el caso de una guerra, al instrumento militar, para llevar a cabo la empresa de la guerra y, en términos de Napoleón, la movilización nacional. Igualmente, Kennedy argumenta cómo La Economía es la utilización eficiente de los recursos productivos de un Estado en tiempos de paz a fin de prepararse para la guerra o evitarla; así la guerra se convierte en la empresa que realiza el aparato militar, dependiendo de la capacidad de sus recursos económicos para adquirir o fabricar el material, el equipo, los sistemas, la infraestructura y los demás elementos necesarios para vencer al enemigo; no obstante, Kennedy plantea una reflexión que permite comprender la relación entre La Economía y el Poder Militar:

Por lo general se necesita de la riqueza para sostener el Poder Militar y del Poder Militar para adquirir y proteger la riqueza. Sin embargo, si una proporción excesiva de los recursos del Estado se desvía de la creación de riqueza para colocarla en objetivos militares, esto puede conducir a un debilitamiento del Poder Nacional a largo plazo. De igual forma, si un Estado se excede estratégicamente; digamos por la conquista de territorios extensos o el mantenimiento de guerras costosas, corre el riesgo de que los beneficios potenciales de la expansión externa sean superados por el enorme gasto del proceso, problema que se agudiza si la nación involucrada ha entrado en un período de declive económico relativo. (Kennedy, 1987, p. 10)

Por tanto, los objetivos políticos de la estrategia contemporánea, con la perspectiva del Poder Aéreo Integral, deben contemplar la capacidad económica y los esfuerzos que se vayan a realizar para disponer de los medios, los sistemas, los recursos, el material y la infraestructura, y, en lo posible, para que la fuente de producción de esos bienes sea de origen nacional, y solo en menor medida, de proveedores extranjeros; “esto con el propósito de ganar autonomía e independencia estratégica para la

producción de bienes necesarios a fin de prepararse y sostener las acciones bélicas” (Benavides, Baquero y Rivera, 2014, p. 70).

De esta manera, la relación que hay entre La Economía y el Poder Aéreo no solo es por los altos costos de los medios, los sistemas, los elementos y la infraestructura que lo componen, sino por el hecho de requerir de la capacidad productiva de la nación para adquirir o fabricar, así como para mantener, actualizar y reemplazar cuando sea necesario, dentro del marco de inversiones de mediano y largo plazo, y siempre, sobre la base de necesidades y prioridades nacionales en el gasto militar e inversión y gasto social, así como en la investigación, el desarrollo y la tecnología en otras áreas (Benavides, Baquero & Rivera, 2014).

Ahora bien, en cuanto al origen del pensamiento económico, es pertinente mencionar a Adam Smith (1723-1790), reconocido economista y filósofo escocés considerado el mayor exponente de la Economía clásica, y quien en su obra *La riqueza de las Naciones* plantea cómo la riqueza procede del trabajo de la nación; por tal motivo:

La conducta económica está fundada en el propio interés que se desencadena a través de la mano invisible del mercado, siempre que haya un Estado que garantice la paz y la justicia, un resultado que no entraba en los planes de cada individuo: el desarrollo económico y la prosperidad general. (Rodríguez, 2015, p. 8)

Es en este sentido, según lo dice Rodríguez (2015), como surge la expresión *mano invisible*:

No obstante, Smith no emplea en absoluto esta expresión que se generalizaría mucho después; cuando él habla de economía se refiere a la *economía política*, y otorga mucho peso al aspecto político, afirmando que es una rama de la ciencia del hombre de estado o legislador. (p. 8)

Del mismo modo, Smith afirma que la riqueza de una nación se deriva de su trabajo, “el producto anual del trabajo y la tierra del país” (Rodríguez, 2015, p. 8). Smith reiteró que es algo muy parecido al producto interno bruto (PIB) y deja en claro que no es el excedente de la balanza comercial, como habían pensado muchos autores antes que él.

Tampoco se refiere al excedente agrícola, como creían sus contemporáneos, los fisiócratas franceses. Además, es claro para Smith cómo la riqueza que de verdad cuenta es la que está repartida entre los habitantes de un país, lo que hoy se denomina la renta o el PIB *per cápita* (Rodríguez, 2015).

De esta manera, se entiende el pensamiento de Adam Smith, el cual se halla centrado en la Economía capitalista, o de libre mercado: reconociendo ese tipo de sistema económico, cuando “los individuos son capaces por sí mismos de dar respuesta de forma acertada al que, al cómo y para quién producir” (Rincón y Torres, 2013, p. 6). Es en tal tipo de sistema donde el Estado realiza sólo las funciones que son naturales para él, y que no se pueden dejar en manos de la iniciativa privada, como lo son la defensa nacional o la administración de justicia, sin que se desvíe la toma de decisiones de la que libremente elijan los agentes económicos (Rincón y Torres, 2013).

Por lo anterior, el funcionamiento de La Economía capitalista nace del planteamiento teórico de Smith, quien fue el primero en sistematizarlo analíticamente en su discurso “La problemática económica”, para explicar el funcionamiento de una Economía capitalista, o no intervenida, que utiliza el llamado esquema de “flujo circular de la renta, el cual representa muy sencilla pero extremadamente útil el funcionamiento de un mercado” (Rincón y Torres, 2013, p. 7). A través del flujo circular de la renta, los productores y los consumidores son capaces de ponerse de acuerdo en precios y cantidades, basándose cada uno en la búsqueda de su propio interés; ese mutuo acuerdo que establece el equilibrio del mercado se alcanza mediante “la mano invisible”, que define Smith. Por tal razón, consideraba que, si se obstaculiza la libre competencia, dejaba de funcionar la mano invisible y la sociedad estaría en desequilibrio (Rincón y Torres, 2013).

De esta manera, de la mano de Adam Smith nace el liberalismo económico, influido intelectualmente, entre otros, por Quesnay y David Hume, y escrito en uno de sus principales libros: *Acerca de la Naturaleza y Causa de la Riqueza de las Naciones*, considerado “la Biblia” de la Economía política.

En cuanto al Estado, Smith afirma que cualquier intervención, por bienintencionada que sea, solo logra trabar el funcionamiento del mercado, y así disminuir el óptimo social, razonaba Smith criticando directamente a los mercantilistas (Rincón & Torres, 2013). De este modo, Smith afirma que el gobierno solo debe tener cuatro deberes:

- La defensa contra la agresión extranjera.
- La administración de justicia.
- El sostenimiento de obras e instituciones públicas que no son rentables para los particulares.
- La defensa de la propiedad privada.

Ahora bien, en relación con los gastos de defensa, Smith, en su investigación de *La Naturaleza y Causas de la Riqueza de las Naciones*. Tomo IV. *De las rentas del soberano, o de la república. Capítulo I, de las expensas del soberano o república*, manifiesta:

El primer deber del soberano, es el de proteger a la sociedad de la violencia e invasión de otras sociedades independientes, sólo puede ser cumplido mediante una Fuerza Militar. Pero el gasto que comporta la preparación de esta Fuerza Militar en tiempo de paz y el empleo de la misma en tiempo de guerra es muy diferente en los diversos estadios de la sociedad, en las distintas etapas de su desarrollo. (Smith, 1776, p. 290)

En una fase adelantada de la sociedad hay dos causas que coadyuvan a volver totalmente imposible que quienes marchen a la guerra puedan mantenerse a sí mismos. Esas causas son: el progreso de la industria y el perfeccionamiento del arte de la guerra. (Smith, 1776, p. 291)

Entonces, defender a la sociedad de la violencia y la injusticia de otras sociedades independientes, se vuelve más y más oneroso a medida que progresa la civilización de la sociedad. La Fuerza Militar de la sociedad, que originalmente podía no costar nada al soberano ni en la paz ni en la guerra debe ser en el curso del desarrollo mantenida por él en tiempos de guerra primero, y más tarde incluso en tiempos de paz. (Smith, 1776, p. 291)

Finalmente, Smith reserva en su teoría un papel muy limitado a las autoridades públicas. En su obra *La riqueza de las naciones*, indica que el

Estado no debe intervenir en la vida social y económica, toda vez que el papel de las autoridades se limita a los terrenos de defensa y de administración de justicia, y a proporcionar servicios sociales y económicos con carácter subsidiario (Rincón y Torres, 2013).

Por otra parte, en lo que respecta a la Economía de la Defensa, y tomando como referencia a Fonfría (2012), quien en su artículo “Sobre la naturaleza y alcance de la Economía de la Defensa” plantea cómo la Economía de la Defensa no ha sido considerada uno de los ámbitos de estudio principales de la ciencia económica, motivo por el cual es tan reducido el interés en esta subdisciplina en el ámbito económico. Es así como Fonfría, argumenta su planteamiento sobre la base de que la falta de interés por dicho ámbito de estudio se ve determinada por un conjunto de factores, entre los que destacan:

En primer lugar, los economistas ven a la Economía de la Defensa como un área de estudio que se encuentra fuera del mundo económico propiamente dicho. Tal vez, por la relevancia que poseen en la explicación de multitud de fenómenos asociados a la Economía de la Defensa, aspectos relativos a otras disciplinas y fronterizos con ésta. Puede ser el caso de las relaciones internacionales, la política nacional e internacional, la ingeniería – especialmente en el caso de estudios sobre la industria de la defensa, o la sociología. (Fonfría, 2012, p. 2)

Del mismo modo, Fonfría resalta la escasez de estudios sobre estos temas, lo cual limita, en su propio origen, el posible interés que podría despertar dicha disciplina en los que quieren seguir estudios relativos a ella; así mismo, las posibilidades de investigación y los lugares de publicación de trabajos relativos a La Economía de la Defensa son escasos.

No obstante, y considerando que el propósito en el presente capítulo es plantear elementos teóricos suficientes para relacionar apropiadamente la variable de La Economía con El Poder Aéreo desde una óptica integral, a continuación se refieren algunas definiciones sobre Economía de la Defensa.

En tal sentido, Fonfría (2012) hace mención del clásico libro de Hartley y Sandler (2001), el cual acopia debates acerca de la definición

de Economía de la Defensa que sostuvieron Intriligator (1990) y Reppy (1991), por una parte, y Jones-Lee (1990 a y b) y McClelland (1990), por otra. Lo anterior deriva en una serie de conclusiones, las cuales muestran tanto la complejidad de los aspectos que son o pueden ser objeto de análisis en esta subdisciplina como la relevancia que se otorga a su estudio. Sobresale el carácter fundamental que juega el empleo de una perspectiva más amplia que la que generalmente utiliza la economía, de manera que las incursiones en temas fronterizos, como ya se ha mencionado, son necesarias.

Entre los diferentes enfoques, quizás el planteado por Reppy puede ser el de mayor utilidad para los investigadores en esta área, toda vez que va más allá de exponer los diferentes y amplios ámbitos de interés de la economía de la defensa, lo que es útil para poner fronteras, pero complejo para centrar un *cuore* de estudio. Por consiguiente, la definición se plantea en los siguientes términos:

Conceptualizar el campo de La Economía de la Defensa como la intersección entre un conjunto de herramientas analíticas, aportadas por la disciplina de la Economía, con un conjunto de asuntos provenientes de las relaciones internacionales, incluyendo sus ramificaciones internas. Una manera de definir la estructura de este campo podría ser por referencia a las divisiones de La Economía – v.g. macroeconomía, organización industrial, comercio internacional, pero parece más sensato organizar nuestras categorías de acuerdo con las cuestiones que se vayan a estudiar. Desde esta perspectiva, La Economía de la Defensa es principalmente un campo aplicado, que atrae la atención debido a la importancia de su objeto de estudio y las implicaciones para la política pública. Pero los avances teóricos son también necesarios para adaptar el análisis económico estándar a las especiales características del mundo de la defensa y abordar los retos de la complejidad analítica de las cuestiones a estudiar. (Reppy, 1991, p. 269)

En ese mismo orden de ideas, Reppy define la Economía de la Defensa a través de su tarea principal:

El desarrollo de un marco analítico que tome en consideración las instituciones especializadas del sector de la defensa, para abordar los problemas económicos generales de elección, eficiencia y crecimiento de una forma

realista y relevante desde la perspectiva de la política económica, mientras se mantiene firmemente enraizada en las tradiciones intelectuales de la economía para explotar los avances realizados en este amplio campo. (Reppy, 1991, p. 270)

En contraste, se sitúa la definición de Intriligator (1990), quien resalta los diversos aspectos por analizar, como el gasto en defensa, el empleo o el cambio técnico; sin embargo, plantea que los argumentos económicos aplicados al análisis de la defensa son muy útiles en dos grandes áreas, como la de la asignación de los recursos y la de las estrategias de Disuasión.

Entre tanto, Jones-Lee (1990) centra más su atención en el concepto de seguridad que en el de defensa; vincula la seguridad de las personas con su disposición a pagar por ella y por lo que implica en términos de gasto, lo cual une las preferencias sociales con el ámbito presupuestario.

Mientras que Hartley y Sandler plantean una definición ortodoxa, en la cual la Economía de la Defensa “es el estudio de la asignación de recursos, distribución de la renta, crecimiento económico y estabilización aplicados a temas relativos a la defensa” (1995, p. 6). Explican posteriormente que “[...] engloba aspectos y temas de ciencias de la paz y estudios de conflictos” (p. 7); sin embargo, retornan al aspecto mencionado por Reppy sobre la fuerte orientación hacia la política económica que posee la Economía de la Defensa.

Por su parte, Ángel Viñas en su escrito *Economía de la Defensa y Defensa Económica; una Propuesta Reconceptualizadora*, la considera “una rama especializada del conocimiento económico, aplicado éste a una actividad estatal concreta y que utiliza planteamientos interdisciplinarios” (1984, p. 25). Es así como en el ámbito de sus preocupaciones puede resumirse en los siguientes términos:

- El estudio de los efectos económicos de los gastos de defensa.
- El análisis de las relaciones entre el sector de la defensa y el sector civil del sistema económico.
- La administración de los recursos destinados a cubrir la necesidad colectiva que la defensa plantea.

- La distribución de recursos entre los componentes de las Fuerzas Armadas.
- La gestión económica en tiempos de emergencia, o, incluso, de guerra, en lo que comprende también la preparación ante dichas eventualidades.

Las anteriores categorías dejan claro que la Economía de la Defensa es un campo del conocimiento económico complejo en el que se integran numerosos planteamientos, a la vez que se extiende a un abanico de problemas muy amplio; sin embargo, para aplicar el denominado *principio económico* a la actividad de defensa, se debe partir de la tensión que se establece entre dos premisas fundamentales: *limitación de bienes e ilimitación de necesidades*. De ahí se deriva que parezca económicamente racional todo comportamiento que tienda a alcanzar un fin mediante el empleo del volumen más reducido posible de recursos. Tal y como exponen los textos de economía, ello encierra dos problemas alternativos: uno de maximización y otro de minimización (Viñas, 1984).

El primero de los mencionados problemas alternativos indica que es necesario, para proceder económicamente, tratar de conseguir el *más amplio* grado de cobertura de una necesidad partiendo de un volumen determinado de recursos disponibles. El segundo induce a cubrir dicha necesidad con el menor empleo posible de medios (Mundell, 1968).

Se puede inferir de lo anterior, que todo economista destacaría cómo, tras la actividad de defensa, incluido este nivel más elemental de preparación de actuaciones operativas, concurre una pluralidad de necesidades que entran en conflicto, lo que plantea el problema económico por excelencia; es decir, el de la asignación de recursos escasos susceptibles de ser empleados para dar satisfacción a exigencias alternativas (Viñas, 1984).

Ahora bien, en el plano de las necesidades colectivas, La Economía de la Defensa implica reconocer que los recursos destinados a la defensa encierran costes de oportunidad más o menos importantes, en el sentido de que su aplicación a otras actividades podría permitir atender requerimientos alternativos (educación, urbanismo, sanidad, etc.), que, dada la

limitación de medios, quedan sin cubrir o no se cubren en el grado que, de lo contrario, habría resultado posible (Viñas, 1984).

Por lo anterior, y como lo menciona Galbraith (1981), el primer problema que se plantea La Economía de la Defensa es determinar los efectos económicos que conlleva la asignación de recursos a la actividad, que encierran, ineludiblemente, costes de oportunidad y se traducen en detracción de los bienes asignables para atender otros consumos públicos o para aumentar el *stock* de bienes de capital. De esta forma, la actividad económica aborda tres cuestiones esenciales: la de la producción, la de la asignación y la de la distribución.

La primera de las mencionadas cuestiones alude a determinar el abanico de bienes que deban ser producidos; la segunda, a utilizar los recursos escasos entre líneas de producción alternativas, y la tercera, a los receptores y los beneficiarios de dicha producción (Viñas, 1984).

En definitiva, y retomando los principios del pensamiento económico de Adam Smith, la riqueza de una nación se deriva de su trabajo, centrada en la Economía capitalista, o de libre mercado; y de acuerdo con este tipo de sistema económico, “los individuos son capaces por sí mismos de dar respuesta de forma acertada al que, al cómo y para quién producir” (Smith, 1776). En dicho sistema, el Estado realiza solo funciones naturales, y no puede dejar en manos de la iniciativa privada la *defensa nacional* o la *administración de justicia* sin que desvíe la toma de decisiones de la que libremente elijan los agentes económicos. Así mismo, y en relación con los gastos de defensa, Smith (1776) manifiesta cómo “El primer deber del soberano, el de proteger a la sociedad de la violencia e invasión de otras sociedades independientes, y este sólo puede ser cumplido mediante una Fuerza Militar” (Rodríguez, 2015, p. 383); sin embargo:

El gasto que comporta la preparación de esta Fuerza Militar en tiempo de paz y el empleo de la misma en tiempo de guerra es muy diferente en los diversos estadios de la sociedad, y en las distintas etapas de su desarrollo. (Rodríguez, 2015, p. 383)

En cuanto a la concepción de la Economía de la Defensa, es evidente la enorme complejidad de aspectos que son o pueden ser objeto

de análisis por parte de esta subdisciplina, como la relevancia que se otorga al estudio esta, toda vez, y como lo dice Fonfría (2012), La Economía de la Defensa no ha sido considerada uno de los ámbitos de estudio principales de la ciencia económica. Mientras que Intriligator (1990) da valor a aspectos por analizar en la defensa, como “el gasto en defensa, el empleo o el cambio técnico”. Al igual que el análisis de aéreas importantes como la “asignación de los recursos y las estrategias de Disuasión”. A su vez, Jones-Lee (1990) da prioridad al concepto de seguridad, que al de la defensa, vinculándolo a la seguridad humana bajo la total disposición de pagar por ella en términos de gasto. Por su parte, Hartley y Sandler afirman que La Economía de la Defensa de prioridad al “estudio de la asignación de recursos, distribución de la renta, crecimiento económico y la estabilización aplicados temas relativos a la defensa” (Fonfría, 2012, p. 5).

Finalmente, Ángel Viñas (1984) considera la Economía de Defensa una vertiente del conocimiento económico estrechamente relacionada con el rol del Estado que, sin embargo, no se halla limitada para su interactuar con otras disciplinas, y, de tal forma, se la considera un campo del conocimiento económico complejo en el que se integran numerosos planteamientos y se extiende a un abanico de problemas muy amplio.

Por lo anterior, es factible deducir cómo La Economía incide de manera importante en el desarrollo y el empleo del Poder Aéreo de una nación, toda vez que, por medio de la generación y el uso eficiente de los recursos productivos en tiempos de paz, el Estado se prepara para momentos de crisis o de amenaza sobre sus intereses nacionales. Por tal motivo, esta consideración obliga a entender la complejidad del sistema que orienta la actual política económica del Estado colombiano, en razón de que el mayor porcentaje de recursos que se aportan al fortalecimiento del Poder Aéreo Nacional surge desde el sector público como parte de la capacidad económica y de los esfuerzos del Estado para lograr disponer de los medios, los sistemas y la infraestructura necesarios.

En ese sentido, la política económica colombiana, al igual que la de otras naciones latinoamericanas, se caracteriza por adoptar directrices en el corto y el largo plazo para alcanzar los objetivos propuestos.

Es así como en los últimos años la política macroeconómica para seguir por parte del Estado colombiano plasma sus objetivos en los planes de desarrollo. Ahora bien, en la Constitución Política de 1991 se establecieron las entidades responsables de la política económica como los instrumentos para su manejo. En primera instancia, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en representación del Gobierno central, elabora la política fiscal y el presupuesto nacional tomando en cuenta los objetivos macroeconómicos del crecimiento del producto interno bruto (PIB) y el empleo. Por otra parte, la junta directiva del Banco de la República, en representación del Emisor, es la facultada para dirigir la política monetaria y cambiaria.

Según lo anterior, las autoridades y las instancias nacionales de planeación, como el Presidente de la República, quien es el máximo orientador de la planeación nacional; el Consejo Nacional de Política Económica y Social (en adelante: Conpes) y el Conpes Social; el Departamento Nacional de Planeación, que ejerce la secretaría del Conpes, desarrolla las orientaciones de planeación impartidas por el Presidente de la República y coordina el trabajo de formulación del plan con los ministerios, los departamentos administrativos, las entidades territoriales y las regiones administrativas y de planificación; el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, que vela por la consistencia de los aspectos presupuestales del plan con las leyes anuales de presupuesto, y los demás ministerios y departamentos administrativos, en su ámbito funcional, conforme a las orientaciones de las autoridades precedentes.

Pese a que existen lineamientos de orden constitucional, legal y procedimental para orientar la política económica colombiana, en armonía con los proyectos de todos los sectores del Estado, el manejo de los recursos y de los gastos en defensa y seguridad presentan características objeto de análisis en el interior del Ministerio de Defensa Nacional, las que, entrelazadas con planteamientos expuestos durante el primer panel de Poder Aéreo realizado por el Departamento Fuerza Aérea de la Escuela Superior de Guerra 2016, permiten esbozar el siguiente panorama nacional:

La evolución del Gasto en Defensa y Seguridad (GDS) en los últimos años ha sido uno de los temas más discutidos en foros económicos, políticos,

sociales y académicos, tanto civiles como militares. Con particular interés en tres eventos: la importancia relativa que ha adquirido el gasto en defensa y seguridad sobre el gasto público total, su relación con el Producto Interno Bruto (PIB) y la necesidad de seguir mejorando las condiciones de seguridad del país. (MDN y DNP, 2008, p. 6)

Así mismo, la ausencia de definiciones metodológicas comparables para el cálculo del GDS en Colombia, se ha considerado la principal dificultad. Toda vez, que existe una diversidad de metodologías a nivel nacional e internacional, de amplio conocimiento para los expertos en el tema. Sin embargo, cada analista es libre de escoger una u otra, pero muchas veces se presentan confusiones entre estudios por aparentes diferencias en las cifras puntuales, cuando en realidad las diferencias son puramente metodológicas. (MDN y DNP, 2008, p. 6)

Por otra parte, Armando Borrero, experto en el manejo de recursos para la defensa y seguridad hemisféricas, expone al respecto:

El Estado colombiano en materia de defensa y seguridad nacional, siempre ha operado de una manera espasmódica, cuando se presenta un problema grave entonces todo el mundo corre a ver cómo se hace, pero nunca hay una previsión de largo plazo de lo que significa para un estado tener capacidades de defensa, tener capacidades disuasivas, no tener capacidades para pensar en términos estratégico. (Borrero, 2016)

Así mismo, Borrero afirma que en “Colombia nunca se ha entendido muy bien a lo largo de la historia de la república, lo que significa la defensa para la política exterior del estado, esa relación en la que la defensa es uno de los apoyos principales para que el estado pueda desenvolverse bien en la competencia con otras naciones”. Del mismo modo, plantea una preocupación en relación con el hecho de que “hay que actuar muy fuerte sobre la arquitectura institucional del estado para la planeación de la defensa y la seguridad nacional”. Toda vez que “el Consejo Superior de Seguridad y Defensa Nacional, es un consejo que no asume la función que debería tener, de cabeza de la planeación de la defensa y la seguridad” (Borrero, 2016).

El mismo autor, por otra parte, manifiesta que:

En Colombia, la adquisición de equipos pesados, los equipos que le confieren a las fuerzas capacidades estratégicas, siempre ha operado de una manera episódica, hay un problema, hay una obsolescencia total y entonces se adquieren equipos que tienen un costo muy grande que se constituye en verdaderos bienes nacionales, se hace el esfuerzo, pero luego se abandona.

Por eso las adquisiciones tienen que planear, porque implican mucho tiempo para finalmente tener los equipos, entonces la urgencia genera la necesidad, pero la necesidad no se puede cubrir sino cuando el incidente ya ha dejado de tener efecto y la situación se ha estabilizado de una manera o de otra, pero el estado ha tenido que pasar por afujías muy graves en sus relaciones con el entorno. (Borrero, 2016, p. 64)

Para cerrar este aspecto, Borrero expuso cómo se ha venido insistiendo, en algunos memorandos, que el Estado colombiano debe:

Adoptar el sistema al que están llegando las grandes potencias, de tres documentos básicos para la defensa y seguridad, una política de seguridad nacional que incluya aspectos militares y no militares en el nivel de Presidencia de la República, y como marco general de la planeación, un Consejo Superior de Seguridad y Defensa que debe ser rediseñado para que trabaje de manera continua, de una secretaría técnica capaz de abordar ese tipo de problemas, y una relación clara con planeación nacional y los ministerios implicados, una política de defensa estaría a cargo del Ministerio de Defensa Nacional que también comprenda aspectos militares y no militares de la defensa nacional, y un documento de política militar del estado Colombiano. (Borrero, 2016, p. 63)

En el mismo ambiente del panel de Poder Aéreo, pero desde la óptica de la inversión económica de recursos para la infraestructura aeronáutica colombiana, el ingeniero Andrés Figueredo Serpa, representante de la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante, ANI), y el coronel Carlos Córdoba, subdirector de la Aeronáutica Civil, señalan:

En el momento actual se están desarrollando inversiones cercanas a los dos billones de pesos, orientadas principalmente a lo que tiene que ver con el proceso de modernización del lado tierra y del lado aire, de los aeródromos, entendiéndose como, las pistas, mejoramiento de calles de rodaje, calles de

salida rápida, concretamente en el caso de El Dorado, ampliación de las terminales de pasajeros, de carga; y también pues dentro de lo que está haciendo allí es mejorar un poco todo lo que tiene que ver con el componente tecnológico y de seguridad, tanto del lado tierra como del lado aire. (Figueredo, 2016, p. 32)

Así mismo, el ingeniero Andrés Figueredo expresó lo que se está haciendo en cuanto a las inversiones aeronáuticas; de esta forma:

Entregamos en concesión estos principales aeropuertos, los privados tienen que pagar una contraprestación al Estado, digamos por el derecho de la explotación. Voy a dar una cifra también muy puntual en el caso de El Dorado, los ingresos hoy en día en el aeropuerto El Dorado que OPAIN percibe, es uno de los dos concesionarios, el otro es CODAC que gestiona las pistas, llegan al orden de los 700 mil millones de pesos, el 46.16% de eso se va para el Estado, esa es la contraprestación que tiene que pagar el privado para digamos operar y tener el derecho de explotar este tipo de infraestructura durante 20 años. Ese 46% de recursos llega a la Aeronáutica Civil, y es la AEROCIVIL la responsable de entrar a hacer una distribución de estos recursos en los otros aeropuertos que siguen estando en cabeza de ellos y no están siendo concesionados. (Figueredo, 2016, p. 34)

Por otra parte, el coronel Córdoba consideró que la visión del Gobierno ha sido positiva en ese sentido, y que, de alguna manera, el Poder Aéreo no solamente se ve reflejado en temas de defensa y seguridad, sino que también se lo puede ver en el ámbito del desarrollo económico, toda vez que:

Si vemos todas las diferentes áreas del poder de un país, podemos decir que la parte económica está siendo jalonada, y pues obviamente esto lo vemos como resultado de lo que hoy experimentamos. Por ejemplo, del año 2009 a este año 2015 que pasó, se tuvo un crecimiento sostenido de dos dígitos (10.3, 10.5) Casi (11) en algunos años en el crecimiento de pasajeros, y esto duplicó prácticamente el crecimiento de los pasajeros a nivel mundial. Esto obviamente genera que haya una tranquilidad en las inversiones de parte de las diferentes empresas y en ese sentido tenemos cifras que se salen de las curvas previstas de crecimiento en la parte de aviación; vemos empresas por ejemplo Korean Airlines que quiere acercarse y ya ha iniciado algunos

vuelos en la parte de transporte de carga, de igual manera empresas como Air Europa, creo que es la segunda empresa más importante en Europa de bajo costo, la cual llegó hace cerca de tres meses aquí al país, con unas frecuencias diarias, de igual manera tenemos la empresa Turkish Airlines. Si vemos todo el espacio a nivel mundial lo que buscan en alguna manera es la conexión desde el medio oriente a través de Colombia para unirse al mercado latinoamericano y centroamericano. (Córdoba, 2016, p. 37)

Ahora bien, en cuanto a los recursos económicos necesarios para generar desarrollo tecnológico la ingeniera Natalia Muñoz argumentó en su disertación lo siguiente:

Si no se está dentro de una política de Estado, en donde el Poder Aéreo, el sector aeronáutico sea considerado prioritario para el País, nunca va a ver inversión suficiente para apoyar al sector. Y la otra es la articulación de actores, porque podría hacerse desarrollos conjuntos, para buscar recursos, para captar recursos, pero las negociaciones en la parte proteica e intelectual de los sistemas de seguridad y defensa son complicadas. (Muñoz, 2016, p. 31)

En particular para el sector defensa, Borrero expresa la necesidad de generar una cultura en la defensa, que haga entender a las élites políticas que el gasto en defensa es una inversión, y que es una inversión *sui géneris*:

Cuando uno utiliza los medios de defensa y seguridad es porque está en problemas, porque no hay una situación de tranquilidad; cuando no los utiliza en buena parte se debe, a que la sociedad está integrada por un establecimiento estatal fuerte, entonces el rendimiento de la inversión, porque para mí es una inversión, es ese, una situación de seguridad en todos los planos. (Borrero, 2016, p. 38)

Finalmente, y dado el planteamiento surgido en los asistentes al panel de Poder Aéreo, en relación con la situación actual, en medio de la que se han producido fuertes recortes al presupuesto de la nación, ¿cómo puede armonizarse el concepto de obsolescencia y estandarización de las flotas sin afectar e impactar fuertemente la dura situación económica del país? Borrero argumenta, entre otras razones:

Una previsión de adquisiciones puede resultar mucho más económica que esas compras espasmódicas de tener que comprar todo cuando todo se nos ha acabado y no tenemos nada, el costo de oportunidad es mucho menor si está previsto, si tal equipo termina su vida útil en tal momento o hay en este momento cambios tecnológicos que hacen que la obsolescencia llegue antes, en el mundo de hoy estamos muy familiarizados ya con la obsolescencia de los equipos en plazos muy cortos.

Si hay una planeación de ese tipo, las adquisiciones se pueden hacer por partes, va a salir la tercera parte del equipo o se prevé la adquisición de la tercera parte, tiene la ventaja de que si hay un cambio importante de ahí en adelante las otras dos terceras partes se pueden, son adquisiciones que se pueden hacer ya en un nivel distinto; Yo creo que los costos de oportunidad son altísimos cuando no se tiene esa planeación que puede ser más económico, ahora encargan el detalle de lo que pasa en un momento de crisis económica o de problemas fiscales serios, eso ya es un análisis muy puntual. (Borrero, 2016, p. 55)

En consecuencia, es procedente considerar al Poder Aéreo de forma integral y parte del sistema o el modelo económico de la nación, concebido bajo una política de Estado, en función de la preservación del interés nacional, y, a la vez, como una prioridad en la seguridad y la defensa nacional, que permita el alistamiento y la preparación de las Fuerzas Armadas en tiempos de paz y tranquilidad nacional para momentos de conflicto. Para ello, se requieren la generación, la previsión y la asignación de recursos, acorde ello con las estrategias de actuación y de Disuasión, a su vez, bajo un principio económico de la defensa consecuente con la sostenibilidad económica nacional, que se genere entre la limitación de bienes e ilimitación de necesidades como balance entre la economía y la defensa de la nación.

En relación con los hechos históricos acontecidos con el surgimiento de la aviación en los ámbitos iberoamericano y nacional, estos permiten dar cuenta de cómo la economía nacional de la época influyó en el desarrollo del naciente concepto de Poder Aéreo Nacional. Este factor fue decisivo en el desarrollo de ambiciosos proyectos aeronáuticos relacionados con la construcción de aeronaves, el empleo del avión

en empresas de transporte aéreo y la creación de la aviación militar con fines de entrenamiento y en misiones para la defensa nacional.

Es así como Jorge Alejandro Newbery, considerado padre de la aviación en Argentina, y quien ante la falta de fondos públicos y con el firme deseo de cumplir con el objetivo de implantar la aviación en ese país, organizó una colecta popular para comprar aviones, gracias a la cual se adquirió la primera flotilla, que desfiló por primera vez el 25 de mayo de 1913, con 4 monoplanos piloteados por 2 civiles y 2 militares (Roldán, 2014). Así mismo, Marcos A. Gelabert, pionero de la aviación panameña, en 1937, y quien sufrió la pérdida de uno de sus aviones nuevos, recibió de su gobierno nacional un subsidio en reconocimiento a sus aportes a la creciente aviación. Ese mismo año, Gelabert representó a Panamá como delegado ante la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, en Perú, donde defendió la soberanía de los cielos de los países latinoamericanos, que estaban en desventaja respecto a las empresas transnacionales (Arroyo, 1996).

Por su parte, Frank A. Feliz Miranda, pionero de la aviación dominicana, en 1928, influyó en la creación de un organismo militar aéreo, el cual, mediante la Ley No. 904, autorizó un crédito de USD 125.000 para la constitución de una escuela de aviación; sin embargo, por razones no muy claras, dicho proyecto se paralizó cuando la citada ley fue derogada un año después (Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire).

En cuanto a José Luis Sánchez Besa, de origen chileno y considerado uno de los pioneros de la aviación mundial, este decide comenzar una nueva etapa en su vida invirtiendo parte de su fortuna en la adquisición de un terreno en cercanías a Reims (Francia), lugar apropiado para instalar una escuela de vuelo. Sánchez Besa hizo construir hangares y talleres en Betheny, un pequeño poblado, de donde saldrían los primeros biplanos denominados “Sánchez Besa”, y, al comienzo, muy similares a los de los hermanos Voisin (Barriga, 1999). Dadas estas circunstancias, Sánchez Besa fue citado por el Ministerio de Guerra de Francia y recibió una propuesta para nacionalizarse francés, como única forma de acceder a los créditos industriales y a las órdenes de compra por acciones con las que el gobierno quería potenciar la avia-

ción militar francesa, propuesta que, por su arraigado nacionalismo chileno, Sánchez no aceptó (Barriga, 1999).

En lo que hace referencia al contexto colombiano, se destacan hechos de pioneros y precursores de la aviación nacional relacionados con el factor económico, como los realizados por Camilo Daza Álvarez, pionero de la aviación colombiana, y quien desde sus inicios como piloto contribuyó a la Economía regional mediante vuelos turísticos y de exhibición, hasta que, por razones económicas derivadas del mantenimiento del avión, y producto de varios accidentes, decide suspender operaciones; por tal motivo, acepta la invitación del director de la Escuela de Aviación Militar, el mayor Pillichody, para vincularse en las labores de mantenimiento y así apoyar económicamente la operación aérea regional (Villalobos, 1995).

Otro precursor de la aviación colombiana es Herbert Boy, destacado piloto de origen alemán, y quien después de la Primera Guerra Mundial decide viajar a América del Sur para vincularse a la incipiente empresa de aviación que se había fundado en Puerto Colombia. Boy asume inicialmente el manejo administrativo del servicio de correo aéreo, y posteriormente, como jefe de pilotos. Lo anterior, en circunstancias donde el Estado colombiano apenas si abría los ojos al mundo, toda vez que, por sus grandes extensiones de territorio, el país permanecía desconectado del exterior, a causa de la gran dificultad que las tres cordilleras presentaban a ingenieros que proyectaban carreteras y ferrovías. De esa forma, la riqueza del país representada en los recursos naturales no podía distribuirse de manera eficaz tan solo a través el río Magdalena (Caballero, 2009).

Sin embargo, el objetivo que se trazó Boy consistía en transformar aviones de guerra empleados en Europa en aviones con fines comerciales, idea que se materializó con la organización de una empresa de transporte aéreo nacional, aprovechando el cauce del río Magdalena como una inmensa pista mediante el empleo de hidroaviones. De esta forma, el 5 de diciembre de 1919 se constituyó la Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo (SCADTA), antecesora de la hoy reconocida compañía de aviación Avianca (Caballero, 2009).

A lo largo de las décadas posteriores, y en el mismo ambiente local, se registran hechos que permiten evidenciar cómo afecta el desarrollo del Poder Aéreo desde la variable económica: por ejemplo, durante la gestión del general Alberto Pauwels Rodríguez, pionero de la Fuerza Aérea bajo la administración del general Rojas Pinilla, y considerando los antecedentes de tipo político y social que marcaron de manera decisiva la historia del país, como la Revolución en Marcha (1934-1938), situación que generó contraste entre el gobierno de Alfonso López Pumarejo y el de la Concentración Nacional, de Enrique Olaya Herrera; el periodo de La Violencia (1946-1958), caracterizado por el enfrentamiento armado entre los militantes de los partidos Conservador y Liberal; la dictadura militar del general Gustavo Rojas Pinilla (1953-1957) y el periodo del Frente Nacional (1958-1974). Todas las situaciones mencionadas incidieron de manera considerable en la disminución de recursos para el estamento militar, y, por ende, para el soporte a las operaciones aéreas, lo que afectó de manera directa el desarrollo y la evolución del Poder Aéreo militar, pese a los grandes esfuerzos adelantados por el mismo general Pauwels, quien tenía una clara la visión de la Fuerza Aérea. Sin embargo, todas las propuestas representadas en numerosos planes de capacitación y renovación de aeronaves fueron rechazadas, y así se estancó la institución, al no ser autorizados los recursos solicitados (Paredes, 1999).

En referencia a las teorías planteadas por reconocidos pensadores del Poder Aéreo a escala mundial, en algunas de ellas se rescatan planteamientos relacionados con La Economía como fuente de desarrollo y sostenimiento del Poder Aéreo Nacional, mediante la asignación de recursos para la defensa del interés nacional.

Es así como Giulio Douhet (1987) manifiesta que cuando un Estado tiene la capacidad de aprovechar sus fuentes de producción, mantiene una Economía sana y en desarrollo y se destaca en diversas áreas estratégicas; específicamente, en la organización, el funcionamiento y los medios de sus Fuerzas Militares, para llevar a cabo, en caso de ser necesario, el desarrollo de un conflicto bélico.

Igualmente, Douhet (1987) afirma que la Fuerza Aérea no escapa de esta sombrilla de posibilidades, pues una economía fuerte se traduce

en infraestructura, aviones, armamento, radares, adiestramiento y otros elementos necesarios para integrar un Poder Aéreo que garantice la soberanía y el desarrollo del país.

Por lo anterior, el presupuesto asignado a la Fuerza Aérea debe ser congruente con las hipótesis de conflicto, planes militares para hacer frente a las amenazas en contra de un Estado, considerando que, si existen los recursos económicos necesarios, los medios aéreos mantendrán en tiempo de paz y la soberanía del espacio aéreo nacional, y en caso de guerra, la amplia posibilidad de ganar la guerra aérea. En el mismo sentido, el general Douhet manifestó que la aviación será más o menos fuerte, según los medios que le sean asignados, y por su carácter independiente y por poseer mayor libertad de acción; sean pocos o muchos los medios asignados, estos deben proceder de un presupuesto independiente. Dicho presupuesto irá aumentando a medida que la conciencia pública vaya dándose cuenta de la importancia del dominio del aire (Douhet, 1987).

Por su parte, sir John Slessor (1917), quien con posterioridad a Hugh Trenchard se desempeñaría como comandante de la Royal Air Force (RAF), afirmó, aprendiendo de su antecesor, que al lograr Superioridad Aérea se contribuye a la rendición del enemigo buscando la supremacía aérea sobre el teatro de la guerra, cambiando dramáticamente el equilibrio del convulsionado continente europeo y mostrando el determinante rol de la aviación militar en la conducción de la guerra.

Esta afirmación de Slessor se evidenció a lo largo de las diferentes campañas aéreas, especialmente de la Primera Guerra Mundial, afectó de manera directa La Economía de los Estados comprometidos y optimizó, en gran medida, los recursos de la aviación militar británica.

Por otra parte, la participación del general Mitchell en la I Guerra Mundial le permitió observar las importantes capacidades de la aviación militar en apoyo de las fuerzas de superficie; sin embargo, con su gran visión de adelantarse a su tiempo, fue capaz de avizorar la potencialidad que dicha aviación podía desarrollar al organizarse como una fuerza independiente del Ejército, pues tal condición le daría acceso a un presupuesto propio para fabricar o adquirir las máquinas necesarias para afrontar los futuros conflictos bélicos.

En 1925, el general Mitchell escribió el libro *Defensa Alada* (en inglés, *Winged Defense*), en el que propone las posibilidades económicas y militares de un moderno poderío aéreo. El libro de Mitchell refleja su profunda creencia en los sistemas de transportes como la esencia de la civilización, y en que cuanto más rápido y confiable sea el sistema, tanto mejor se tornaría la civilización. Por supuesto, Mitchell entendía los enormes costos que las modificaciones a las vías acuáticas y a las carreteras ocasionarían a una sociedad a fin de construir una infraestructura de transporte; sin embargo, pudo visualizar que con la aviación el costo sería menor. Los aeroplanos no confrontaban ninguna condición de esta clase, pues el aire es medio común en todo el mundo, según declaró. Fue, por lo tanto, posible desarrollar una infraestructura para el transporte aéreo en cualquier parte (Bradford, 1997).

La gran visión del general Mitchell para detonar la Economía de un país a través del Poder Aéreo, como los Estados Unidos de América, que ha sido capaz de liderar a escala mundial la ciencia y tecnología del espacio aéreo privilegiando la investigación y el desarrollo como pilares fundamentales de la industria aeronáutica y garantizando la vigilancia y el control del espacio aéreo nacional e internacional de su interés, y, además, la infraestructura aeronáutica, como sector estratégico, coadyuva de manera importante al desarrollo económico del país, al incidir en la consecución de sus objetivos nacionales.

Por otra parte, Alexander Seversky afirmó que “es utópico ser fuertes en todas las dimensiones (tierra, mar y aire)” (1951, p. 26), y a renglón seguido explica las causas de una repartición equitativa, mas no equilibrada, de los recursos, con la perspectiva de las necesidades de defensa de la nación: “La línea de menor resistencia, no se le da a ninguna de las fuerzas armadas lo que necesita pero al menos cada una de ellas consigue una porción considerable de lo que estima necesario y todos felices” (p. 26). Así pues, para hablar de una buena inversión de recursos económicos en las fuerzas, es necesario:

Analizar la concepción errónea de un despilfarrador esquema tierra, mar y aire y las posibilidades de una estrategia totalmente aérea, con unas fuerzas de superficie cuya misión primordial sea el apoyo a dicha estrategia [...]

Si se reducen las inversiones para la tierra y mar al mínimo imprescindible y se concentran todos los recursos disponibles, se puede conseguir el desarrollo de unas Fuerzas Aéreas en estado operativo con superioridad indiscutible en el resto del Mundo. (Seversky, 1951, p. 26)

En relación con Rubén Óscar Moro, este argumenta que el Poder Aéreo puede lograr resultados definitivos en muy corto tiempo, y que se traducen en menor costo. El Comodoro Moro también hace referencia a Trenchard, quien, razonando como político y evaluando la importancia en el entorno militar y su impacto en La Economía, aseguró que “La RAF podía realizar variedad de misiones un costo menor que los otros servicios” (1999, p. 37). Aun cuando los recursos del Poder Aéreo son costosos, si no hay voluntad para su financiamiento se cae en la obsolescencia de dichos recursos: “Lo que cuenta en términos fácticos es la capacidad para reemplazarlos, talón de Aquiles de la industria aeronáutica” (Moro, 1999, p. 22).

Por su parte, el coronel John Boyd tenía grandes ideas, pero al mismo tiempo era una imagen peligrosa para la estabilidad del *status quo* de la élite militar, y por tal motivo no recibió apoyo. Boyd vivió tal situación al formular su Teoría de la Maniobrabilidad y la Energía. Para estudiarla, Boyd desvió varios cientos de miles de dólares en tecnologías y tiempo, para estudiar los sobrevuelos comparando diferentes velocidades, altitudes y fuerzas de gravedad de las máquinas norteamericanas frente a las soviéticas. El coronel Boyd descubrió así que todos los aeroplanos soviéticos tenían una mayor maniobrabilidad, en comparación con su contraparte estadounidense. Estuvo a muy poco de ser juzgado por robo, pero la validez de su trabajo fue reconocida, y en vez de castigo, recibió dos premios de la Fuerza Aérea por su trabajo (Hammond, 2012).

Al criticar la estrategia que usaba el gobierno de su país frente a las Fuerzas Militares, Boyd lo hacía de manera categórica; afirmaba que el juego real del Pentágono era aumentar el presupuesto, en vez de servir a los intereses nacionales. Boyd solía decir: “No es verdad que el Pentágono no tiene una estrategia. Tiene una estrategia, y una vez que se entienda la estrategia, todo lo que el Pentágono hace tiene sentido. La estrategia es no interrumpir el flujo de dinero” (Lind, 2013, p. 7).

Finalmente, John A. Warden III, asistente especial del vicepresidente de los Estados Unidos, trabajó en la mejora de la competitividad de su país, en la aceleración de la comercialización de la tecnología y en la promoción de los conceptos de calidad en el interior y fuera de la administración. Ayudó también a mantener las instalaciones de fabricación importantes en Estados Unidos e hizo parte del proceso gracias al cual el presidente eliminó varios obstáculos a las compañías estadounidenses sobre participación del sector defensa en el mercado comercial.

Acerca del impacto de La Economía en los recursos y los medios necesarios para garantizar el éxito en una confrontación y generar una Disuasión creíble, capaz de contener las intenciones de sus potenciales enemigos, un referente importante es la Fuerza Aérea del Estado Israelí (FAI), tal y como lo dice Sánchez:

La FAI tiene más aviones de combate que las dos Fuerzas Aéreas más potentes de Europa, la Británica y la Francesa por separado, y posee habilidades que incluyen las misiones de largo alcance como Irak en 1981 y Túnez en 1985 ” este gran esfuerzo económico le ha permitido a Israel permanecer como estado libre hasta el día de hoy, pero su fortaleza no es reciente “La Cheil Há’avir se reequipó decisivamente con un ambicioso plan en diciembre de 1956, y los informes del agregado aéreo de la Embajada Británica en Tel Aviv un año más tarde confirman el poder de ésta Fuerza Aérea, poder que sigue dotando aún hoy a Israel de una enorme superioridad militar. (2001, p. 26)

Por tal motivo, han sido clave las alianzas estratégicas a la hora de hacerse a una Fuerza Aérea poderosa:

La ayuda estadounidense a Israel ha sido, y es, decisiva. En junio de 1992 EEUU concedió un gigantesco crédito a Israel por valor de 10.000 millones de dólares. La Fuerza Aérea Israelí es por ello una de las más poderosas del mundo, y para hacerse una idea, superaría en potencial y número al Ejército del Aire Español en una proporción de 3 a 1. (Sánchez, 2001, p. 32)

El apoyo de los Estados Unidos a Israel se da porque la FAI es la punta de lanza de la contención y la estabilidad que ejerce Occidente en el Medio Oriente, porque “Israel continúa siendo una importantísima

plataforma para la proyección del poder y la hegemonía estadounidenses en Oriente Medio” (Sánchez, 2001, p. 31), toda vez que esta zona es rica en hidrocarburos. “Desde que Truman patrocinó el establecimiento del estado de Israel en 1948, EEUU ha gastado cerca de 100.000 millones de dólares en ayudas de todo tipo a Israel” (Sánchez, 2001, p. 32), y el esfuerzo económico de Israel, tan solo en la parte aérea, supera el gasto militar total de Colombia en su guerra contra los grupos narcoterroristas, que en 2014 fue del 3,1 %. Es así como:

Al terminar la Guerra de los Seis días, las FAS israelíes continuaron con su política de reforzar la Fuerza Aérea y el Arma Acorazada. Se gastó más del 5 % del presupuesto de defensa en convertir el equipo francés de la Fuerza Aérea en equipo americano. Los aviones Phantom y Skyhawk (A-4M) llegaron a ser la columna vertebral de la Fuerza Aérea Israelí (FAI). (Ferrero, 1989, p. 36)

Por consiguiente, el Estado nación requiere un esfuerzo económico significativo para que su Poder Aéreo cuente con los medios y el talento humano capacitado para garantizar el éxito en una confrontación y generar una Disuasión creíble, capaz de contener las intenciones de sus potenciales enemigos, en comparación y tomando como ejemplo la FAI, como lo dice Sánchez (2001).

Por otra parte, es importante mencionar cómo el Estado chino, con el paso del tiempo, ha dedicado de manera considerable su apoyo de tipo económico para el desarrollo del poderío militar, y, en gran medida, el del Poder Aéreo:

Para apoyar su modernización militar, China ha aumentado sus gastos de defensa en 2013. En marzo, China anunció que su presupuesto oficial de defensa para 2012 se incrementó en 10,7 por ciento en términos nominales a 117,39 miles de millones de dólares, indicando el apoyo del nuevo liderazgo a los actuales esfuerzos de modernización del EPL. Esta cifra representa un 5,3 por ciento del total del gasto de gobierno y aproximadamente 1,3 por ciento del producto interno bruto (PIB) estimado. (Wortzel, 2014, p. 7)

El presupuesto asignado para defensa, sin lugar a dudas, es bastante oneroso y ha beneficiado en gran parte al Poder Aéreo, dados los altos

costos que representan los procesos de innovación, desarrollo e investigación tecnológica, así como los procesos de modernización de la flota aérea y de los componentes aeronavales y la logística necesaria para soportar la consolidación del expansionismo chino en contraposición a los intereses capitalistas de los estadounidenses. Es así como:

El presupuesto anual oficial de defensa de China se ha incrementado por 22 años consecutivos y se ha más que duplicado desde 2006. La mayoría de analistas occidentales concuerdan en que posiblemente Beijing retendrá la capacidad — incluso con menores tasas de crecimiento de su PIB y de los ingresos del gobierno— para financiar la modernización en marcha de sus Fuerzas Militares. (Wortzel, 2014, p. 8)

Se estima, entonces, que el gasto destinado a la defensa de China es muy superior a lo proyectado y a lo reportado ante la comunidad internacional. Un alto porcentaje de esta inversión se queda en Rusia, uno de sus aliados estratégicos en el proceso de fortalecimiento y modernización de su aparato militar.

El Instituto de Estudios Estratégicos Internacionales estima que el gasto de defensa real de China es entre 40 y 50 por ciento mayor que la cifra oficial. El Departamento de Defensa de los Estados Unidos estimó que el gasto de defensa real de China en 2012 se situaba entre 135 y 215 mil millones de dólares, o aproximadamente 20 a 90 por ciento mayor que el presupuesto de defensa anunciado. (Wortzel, 2014, p. 8)

El sector aeronáutico es muy importante en Estados Unidos, toda vez que ofrece más de tres millones de empleos, en el sector público y en el privado, de forma directa o indirecta, en entidades como las Fuerzas Armadas, la NASA, la Administración Federal de Aviación (en adelante, FAA), la Agencia de Defensa para Proyectos de Investigación Avanzada (DARPA) y el Departamento de Defensa. Además, sus ganancias han aumentado de forma considerable a lo largo de los últimos años y representan ingresos importantes para la nación, en términos de impuestos, exportaciones e importaciones.

Por otra parte, esta variable también tiene un comportamiento importante en los gastos en defensa de los 28 países miembros de la OTAN, cuyos aportes superaron los USD 227.000 millones, cálculo aproximado para 2015, de los que Estados Unidos se compromete con el 70 % (OTAN, 2015). De tal manera, los líderes de los 28 países miembros de la OTAN se comprometieron a alcanzar un gasto militar del 2 % del producto interno bruto (PIB), demanda que muchos países están lejos de cumplir, como en el caso de España, que tan solo destina el 0,8 de su PIB, lo cual la sitúa como el tercer país miembro que menos invierte en defensa, según el informe anual de la organización correspondiente a 2013; no obstante, Letonia, Lituania, Países Bajos, Noruega, Polonia y Rumania se comprometieron a aumentar sus propios gastos militares, pero otros 7 países aliados planean reducir los fondos dedicados a la defensa: Alemania, Bélgica, Bulgaria, Canadá, Hungría, Italia y Reino Unido. En contraste, los gastos militares de Rusia, según la embajada rusa ante la OTAN, son 17 veces menores inferiores respecto a los aportes de los países miembros de la OTAN.

Ahora bien, algunos expertos aseguran que los aportes del 2 % del PIB a la OTAN es una condición difícil de cumplir por los países miembros en el corto plazo; sin embargo, para Barry Pavel, director del Centro sobre Seguridad Internacional Brent Scowcroft, se trata de una medida “útil en la elaboración e incentivos para que algunas naciones comiencen a contribuir más” (Hasik, 2014, p. 6). Según manifiesta Pavel, lo importante es que otros países miembros incrementen sus contribuciones en razón de que las amenazas se están multiplicando en un contexto donde los cambios del mundo se suceden y los desafíos a la seguridad resultan impredecibles; especialmente, en las áreas de Asia y Oriente Medio (Hasik, 2014).

Por otra parte, Anders Fogh Rasmussen, exsecretario general de la OTAN, expone que la seguridad alrededor de Europa, en referencia especial a la intervención rusa en torno al este de Ucrania, ha servido como un “Llamado de atención” a la OTAN; ahora está que claro que no se puede dar por sentado la seguridad para la alianza, y se hace necesario

invertir más en seguridad y defensa. Afirma Rasmussen que en la actualidad Rusia ha incrementado en el 50 % su inversión en asuntos de defensa a lo largo de los últimos 5 años, mientras que los países de la alianza los han reducido en el 20 % en el mismo periodo (Rasmussen, 2015).

Actualmente, solo tres países superan el 2% del PIB acordado por la OTAN, frente a cinco que lo aportan para 2007. Según datos de la alianza, Estados Unidos aporta el 4,4 %; Reino Unido, el 2,4 %, y Grecia, el 2,3 %. Otros dos países miembros, Estonia y Polonia, aportan exactamente el 2 % (OTAN, 2015).

Por su parte, la OTAN generó una previsión de gastos para 2015 en la cual, a pesar de que solo 19 de los 28 integrantes aumentaron sus aportes, la cifra real se reduce en 893.000 millones de dólares; es decir, el 5,3 % menos que en 2014. La cifra más baja desde 2010, año a partir del cual no ha parado de bajar (OTAN, 2015).

De manera específica, y como ejemplo de las inversiones en recursos del Poder Aéreo, empresas de aviación (como Airbus Military, Astrium y Cassidian) desde 2014 han destinado recursos e integraron una nueva división: Airbus Defense & Space, con el fin de crear sinergias y centrarse en esfuerzos de investigación y desarrollo. Esta nueva división es la primera en importancia en la industria de defensa de Europa, con beneficios de 14.000 millones de euros y una planta de unos 40.000 empleados. La división centra su actividad en los aviones militares, los sistemas espaciales, los sistemas CIS (por las iniciales en inglés de Communications and Information Systems) y la electrónica; todos ellos, proyectos esenciales para contrarrestar las nuevas amenazas con el Poder Aéreo de la alianza (Fernández, 2014).

Finalmente, un modelo económico exitoso en función de la defensa de los intereses nacionales exige el uso eficiente de los recursos productivos del Estado en tiempos de paz y de alta productividad, a fin de estar siempre preparados para atender todo tipo de contingencia nacional en particular cuando se contempla la posibilidad de atender las necesidades de un Estado de guerra.

De este modo, la Economía es un factor determinante en la construcción política de un Poder Aéreo Integral, toda vez que, desde el punto

de vista de la defensa nacional, no es simplemente la provisión de recursos para el funcionamiento de este sector, por el contrario debe ser una política de Estado orientada a la seguridad y la defensa de los intereses nacionales, mediante un equilibrio permanente entre el desarrollo y la productividad nacional y el fortalecimiento de las capacidades estratégicas de la nación bajo responsabilidad de las Fuerzas Militares.

Por lo anterior, los objetivos políticos, con la perspectiva del Poder Aéreo Integral, deben contemplar la capacidad económica necesaria para disponer de los medios, los sistemas, los recursos, el material y la infraestructura aeronáutica y espacial requeridos en función de la protección del espacio aéreo nacional. De esta manera, la relación que existe entre la Economía y el Poder Aéreo no solo radica en el gasto y los altos costos de los medios, los sistemas y la infraestructura que lo componen. Dicha relación está soportada en la inclusión del Poder Aéreo en la capacidad productiva de la nación, a través de una sólida industria aeronáutica, en lo posible, autónoma y capaz de desarrollar y producir los medios y la infraestructura requeridos por el Poder Aéreo Integral con fines estratégicos en materia de seguridad y defensa nacional.

De esta manera, es factible deducir cómo la economía incide, y de manera importante, en el desarrollo y el empleo del Poder Aéreo de una nación: a través de la generación y el uso eficiente de los recursos productivos en tiempos de paz, pero preparándose para escenarios de crisis o amenaza sobre sus intereses nacionales, tales como los conflictos entre Estados, la violencia transnacional a través de actores de delincuencia organizada transnacional, el narcotráfico y el terrorismo, con capacidad de circulación transfronteriza y contra todo tipo de conflictos asimétricos; todo ello, propiciado por factores críticos como el aumento de la pobreza, la desigualdad, la corrupción y las deficiencias gubernamentales en el manejo de la seguridad y la defensa de la nación, entre otros.

En este orden de ideas, es fundamental relacionar el interés político con el factor económico, soportado en una eficaz planeación, apropiada asignación de recursos y uso eficiente de los mismos, y de esta manera lograr las capacidades que un Poder Aéreo Integral requiere no solo

con fines militares; además, con un alcance de empleo y contribución en el desarrollo nacional, a la vez que garantice la seguridad y la defensa nacional en los ambientes de su dominio: El Aire, el Espacio y el Ciberespacio.