

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

Coronel FAC (RA) David Barrero Barrero

*Los que se enamoran de la práctica sin la teoría son como los pilotos
sin timón ni brújula, que nunca podrán saber a dónde van.*

Leonardo da Vinci

* 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.

Una vez analizado el concepto de organización en el capítulo anterior, la *doctrina* guarda una estrecha relación no solo con los componentes de la ecuación, sino, específicamente este de la organización, toda vez que esta le imprime una influencia propia y característica de cada país a la forma como se ve y se organiza, frente a lo que sabe y lo que aplica; más aún, cuando las amenazas globales que afectan a un país como Colombia demandan una permanente revisión de las variables de la ecuación, y donde la doctrina de empleo es la gestora del cómo explotar el Poder Aéreo frente a las nuevas amenazas y las amenazas tradicionales de la seguridad multidimensional para el siglo XXI.

Si bien es cierto que la organización implica recursos, medios aéreos, infraestructura aeronáutica y aviación estatal, comercial y privada, la doctrina reúne el arte y la ciencia de todo lo anterior para construir el conocimiento propio y ajustarlo a las necesidades y las capacidades, como un compromiso permanente frente a las mutaciones de las amenazas y las posibilidades de derrotarlas.

También es innegable que la aviación y su intervención en guerras y conflictos, su evolución tecnológica, el poder de los Estados para adquirir medios aéreos y, en general, el desarrollo de la aviación comercial y la industria, pusieron de manifiesto, entre otras, las diferencias sobre cómo estarían organizadas las Fuerzas Aéreas en el mundo; específicamente, en cada Nación y su propia capacidad industrial o ubicación dentro del centro-periferia (Di Filippo, 1998). Y aunque lo anterior puede ser mayormente significativo para la tecnología y los medios dentro de la ecuación, la doctrina y la organización planifican y adaptan sus capacidades a los otros dos elementos citados: específicamente *medios* (M) y *tecnología*

(T), que en la ecuación, su resultado, producto de la multiplicación de ambos, se suma al resultado de la adición entre *organización* (O) y *doctrina* (D).

Revisando en contexto la doctrina, esta va en agregación a la organización, como ya se mencionó, y expresada así: $PA = (VP + E) * ((O + D) + (M * T))$, (Benavides E. et al., 2014), en la que ambas impulsan a las demás variables del Poder Aéreo. Todo en conjunto será analizado exponencialmente en capítulos posteriores, con la estrategia de la Disuasión; un componente, doctrinario también, que imprime nuevas perspectivas al Poder Aéreo para los retos del siglo XXI, como enfrentar las amenazas tradicionales, las nuevas amenazas internas relacionadas con el terrorismo y el crimen organizado transnacional de la seguridad multidimensional (OEA, 2003) y los compromisos de desarrollo pactados por Naciones Unidas en los Objetivos de Desarrollo Sostenible para el 2030 (PNUD, 2019).

Por otra parte, la razón de ser de la doctrina se debe a la apropiación del conocimiento, las experiencias y el pensamiento acerca de lo que es y debe ser el Poder Aéreo. La doctrina debe ser comprendida de forma objetiva, entendiendo, sin embargo, los grandes cambios que a través del tiempo se van generando; por ejemplo, los debidos a los avances de la tecnología, los medios adquiridos, la voluntad política y la economía de defensa, puesta al servicio del crecimiento del poder militar de los Estados.

Indudablemente, las teorías de los grandes pensadores tienen un fuerte componente generador de doctrina y conocimiento que se adapta a las circunstancias y las capacidades de cada nación. La riqueza en las teorías acerca de doctrina se puede observar en pensadores, inventores, políticos, aviadores y diseñadores que desde Leonardo da Vinci, y quizá mucho antes, propusieron diferentes estilos, matices y usos para la aviación. Lo inevitable para todo es el tiempo, que abre las brechas del Poder Aéreo, y afecta, entre otras, a la generación de doctrina; por consiguiente, el futuro debe ir a la par con el acompañamiento permanente de la doctrina.

El valor del conocimiento y las enseñanzas a través de la historia tiene un peso importante para cada pensador, quien, a través de sus teorías, permite la evolución de una de las herramientas más importantes y de rápida evolución en la historia de la humanidad, como lo es la aviación. Cada aporte ha generado cambios y mejorado la cultura aeronáutica, y hasta ha sido fundamental para la formulación de estrategias que han rendido frutos a la hora de la victoria en las guerras, a partir, por ejemplo, de las *teorías del Dominio del Aire*, de Douhet, el *Bombardeo eEstratégico* de “Billy” Mitchell o los *Cinco Anillos* de Warden, entre muchos otros aportes de personajes que han contribuido a teorizar el Poder Aéreo.

Lo cierto es que la aviación debe agradecer a los pensadores y a quienes tomaron el riesgo de formular teorías y doctrina, y entregaron la vida inclusive, para dar forma a la investigación, al conocimiento y a páginas de experiencia doctrinarias, de cara a la generación de escuelas de aviación, de industria y de un crecimiento exponencial del Poder Aéreo que el mundo atestigua cada día.

Entendiendo lo anterior y buscando una mejor comprensión del concepto de doctrina, este debe considerarse el elemento creador de las nociones de cultura y de filosofía, política, entre muchos. Para analizar esto, es necesario partir de dicho término como ciencia sustentada en todas sus definiciones y conceptos. La doctrina, sea cual sea, genera permanentemente paradigmas que evolucionan en sus teorías, sus reglas, sus normas y sus opiniones.

Ahora bien, refiriéndose específicamente al tema de doctrina enfocada en lo aéreo, el Manual de Doctrina Básica Aérea y Espacial de la Fuerza Aérea, la define como:

Un conjunto de directivas (principios, normas, reglas o criterios) y la enunciación autorizada de los valores y creencias adoptados oficialmente, con el objeto de ajustar las conductas o comportamientos individuales o colectivos hacia un fin determinado; permitiendo dirigir y orientar el empleo de los recursos humanos y físicos del Poder Aéreo y espacial. (Fuerza Aérea Colombiana, 2016, p. 68)

La citada es una definición que puede permanecer en el tiempo, pues permite “ajustar las conductas” en cualquier momento, al igual que “dirigir y orientar” esfuerzos sobre cómo hacer un mejor uso de los potenciales físicos y humanos; es decir, adelantar con la generación de turno la tarea que la definición demanda.

No obstante, y aclarando el paso a través del tiempo, la doctrina aérea debe evolucionar acorde a las exigencias de las circunstancias de la globalización, entendiendo tanto las obligaciones constitucionales de un Estado frente a las amenazas multidimensionales (OEA, 2003) como las de contribución al desarrollo del mismo Estado. Así mismo, este progreso se aplica a la transferencia tecnológica; especialmente, de lo militar al campo civil, que se beneficia de los avances de la tecnología y aplica en ciertos casos doctrina militar aérea. Por ello, es importante que la doctrina y la organización atraigan la tecnología al país, para enfrentar los potenciales nuevos retos a escala mundial, y no vivir sujetos eternamente a recibir de quienes han pensado mejor al respecto.

Una gran cualidad de la doctrina aérea es su capacidad de innovación teórica, que a través del tiempo la alimenta, sin perder por ello su esencia de fortalecer el concepto del Poder Aéreo, por lo cual permite recibir y acoplar todas las experiencias de guerra, de desarrollo tecnológico, de medios con los que se cuenta y la visión de pensadores, entre otras tantas, para establecerse como una ciencia al servicio de los Estados.

El alma y el cerebro para que exista y funcione una aviación es su doctrina (sin menospreciar la importancia de las demás variables de la ecuación), que la regula, la pone en funcionamiento y la lleva al éxito como Poder Aéreo. La evolución de esta a través del tiempo pasa de generación en generación siendo recibida, mantenida y acondicionada a las nuevas circunstancias de su mundo actual, y, obviamente, a las necesidades y las capacidades de cada Estado. Mientras en algunos países aún se entrenan combates aéreos *dog fight*¹, en otros, los radares y los misiles de largo alcance y la llamada quinta generación marcan la

1 Literalmente, traduce “pelea de perros”, por la forma como un perro persigue a otro durante una pelea; sin embargo, en combate aéreo tradicionalmente es utilizado para enfatizar los combates de corta distancia, donde se emplean cañones, ametralladoras o misiles de tercera generación.

pauta de la victoria. Lo importante para Colombia es buscar su propia potencialización y mantenerse dentro del espectro de las exigencias del presente siglo XXI.

La doctrina aérea da forma y valor final al denominado Poder Aéreo; son el ingenio, el intelecto y el elemento innovador los que moldean la estructura de este poder y permiten su fortalecimiento acorde al tiempo moderno y, lógicamente, coadyuvado por las demás variables de la ecuación del Poder Aéreo. Por consiguiente, una doctrina bien establecida, conformada y robusta permitirá buenas prácticas y el aprovechamiento de las capacidades aéreas que se posean. Un buen ejemplo de lo anterior es la existencia de la Universidad de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, dedicada al fomento de la doctrina y a la investigación en temas aeronáuticos, y que día a día fortalece el pensamiento americano respecto al Poder Aéreo.

A propósito de lo anterior, la Misión de la Universidad del Aire de Estados Unidos es la siguiente: “We produce the future. We launch leaders of character, educated to think critically, strategically, and jointly to master and deliver superior Airpower in support of national security objectives” (Air University, 2017, p. 9).

En la primera parte de la misión, describe “producir el futuro”, un concepto introductorio muy interesante, por el cual se puede reconocer la importancia de la construcción de la doctrina y el conocimiento que conlleva a esa producción de futuro al que se refiere el fragmento. Diseñar futuro, conlleva paralelamente la formación de líderes, fortalecimiento de procesos, mejor toma de decisiones que beneficiarán el devenir de una institución y asegurar la institucionalidad entre muchas más.

Las demás palabras que conforman la misión de la Universidad del Aire de Estados Unidos hablan del liderazgo y de lo estratégico que ello representa. Enlazan, de alguna manera, con la segunda de las *Diez Propuestas en Relación con el Poder Aéreo* del Coronel Phillip S. Meilinger, de la USAF, quien afirma: “El Poder Aéreo es una fuerza inherentemente estratégica” (1996), lo que demuestra la importancia de la doctrina del pasado; que sentó las bases del presente y hará lo propio en la generación de la doctrina para el futuro.

Reforzando lo anterior y justificando la razón de doctrina, en su artículo “Cincuenta Preguntas Más que todo Aviador puede contestar”, para la revista *Air & Space Power Journal*, en la pregunta #49 “¿Por qué un Aviador Necesita una Doctrina?”, el Mayor Frederick L. Fritz Baier, de la USAF, lo justifica así:

Cada soldado de aviación, desde el aerotécnico básico más nuevo hasta el general de más antigüedad, necesita la doctrina para entender básicamente cómo él o ella contribuyen a lograr que nuestra Fuerza Aérea sea la mejor del mundo. Nos indica cómo aplicar el Poder Aéreo y espacial de manera eficaz y eficiente para ayudar a defender la nación y lograr sus metas. Entiende que su doctrina es el legado del soldado de aviación, que nos han legado aviadores anteriores. La doctrina es la experiencia y el pensamiento bélico condensado de los héroes, líderes, teóricos y eruditos del Servicio. Pero más importante aún, capta y cristaliza las lecciones bélicas aprendidas de los hombres de aviación corrientes a lo largo de la historia de nuestro Servicio. Por último, debemos recordar que es nuestra responsabilidad mejorar continuamente la doctrina de la Fuerza Aérea mediante la experiencia y el debate, de manera que los aviadores del mañana puedan heredar nuestras mejores prácticas y lecciones. Pasen la antorcha todos los días. (Baier, 2005)

Pero a fin de entender la importancia de la doctrina para el aviador, el Mayor Steven B. Michael, de la USAF, la define como:

Una declaración de creencias sancionadas oficialmente y de los principios de combate que expresan claramente los mejores métodos para llevar a cabo operaciones aeroespaciales. Codifica el conocimiento acumulado que se ha obtenido de los estudios y análisis de experiencias en combate, contingencias, ejercicios y juegos de guerra. Los comandantes deben basar sus decisiones en los principios doctrinarios, pero la doctrina no los restringe o limita sus opciones de combate. (Michael, 2000)

En esta definición, una de sus partes interesantes podría ser la que menciona el *conocimiento acumulado*. Este se identifica en lo ya descrito sobre la importancia de la doctrina en el pasado, presente y, especialmente, el futuro. También cabe resaltar que el estudio, la experiencia, las contingencias, los ejercicios y los juegos de guerra codifican los concep-

tos de la doctrina aérea y aeroespacial. Sin dudas, ello es muy parecido a lo que ha concebido la Fuerza Aérea como las *fuentes de la Doctrina*: la historia y sus experiencias, la institución militar y la situación nacional (Fuerza Aérea Colombiana, 2016, pp. 65-66).

Si bien es cierto que en el Manual de Doctrina Básica de la Fuerza Aérea Colombiana (en adelante, MABDA) cita, en lo referente a historia y experiencias, “los acontecimientos más importantes” (2016, p. 65), también deben tomarse en cuenta las experiencias en combate y las contingencias (Michael, 2000), entre otros que, así mismo menciona el Mayor Michael en su definición, pues el conflicto externo colombo-peruano, las amenazas externas que a lo largo de la historia han mantenido ciertos niveles de alerta y el conflicto externo le permiten a la FAC revisar lo ejecutado, analizarlo, mejorarlo y hacerlo cada vez más efectivo, conforme a su propia historia y su experiencia operacional a lo largo de su existencia, la cual está debidamente documentada por muchos estudiosos de la aviación.

Por otra parte, Michael refuerza su definición al mencionar que:

La doctrina establece el marco de referencia para la preparación, equipamiento, y ejecución de las operaciones aeroespaciales y define los métodos para la instrucción, equipamiento y de las fuerzas de apoyo. Describe las habilidades de combate del poder aeroespacial, identificando en términos fundamentales el carácter central de la Fuerza Aérea como arma. (Michael, 2000)

¿Cómo interpretar el concepto de doctrina y lo que representa para la cultura militar? La explicación es sencilla: cuando un escuadrón vuela hacia la guerra, va sobre la base de un entrenamiento estándar, unificado, igual para cada tripulante, con el mismo pensamiento y el mismo criterio, con igual ejecución de las tareas, las emergencias y las contingencias, y hasta la misma fraseología en el combate. Todo, dado por la Doctrina.

De lo anterior surge la Institución Militar, segunda fuente de la doctrina en la FAC, basada en “la organización y con la estructura mental de los individuos que la conforman” (2016, p. 66), y quienes hacen posible materializar el Poder Aéreo sobre la fuente de la doctrina.

Mientras permanezca la institución, hay garantía de preservación de la doctrina y del Poder Aéreo.

Por otra parte, la justificación de la doctrina militar, y específicamente la doctrina aérea, parte desde la Constitución Política de Colombia, que en su artículo 217 justifica la tenencia de las FF. MM. para “la defensa de la soberanía, la integridad, la independencia, el orden constitucional” (Senado, 2017). Por consiguiente, la FAC, al ser parte de las FF. MM., se constituye en pieza fundamental para cumplir con el mandato constitucional. De ahí se desprende una serie de documentos y planes que conducen, finalmente, a constituir la doctrina a partir de la tercera fuente que cita el MABDA: la situación nacional (2013, p. 66), entendiendo esta al rol que le asigna a la FAC y cómo se interpreta este en el tema de seguridad y defensa (2013, p. 66).

Entendido el concepto de *doctrina aérea* como inmerso en el de Poder Aéreo Integral del Estado nación y su importancia hacia el futuro, el paso siguiente es recordar, a partir de lo que ya está definido, lo que más identifica al Poder Aéreo para quienes proponen una definición del concepto. Tres ejemplos clarifican la intención de este apartado. Primero, Jordan, comienza a definirlo como “la capacidad de proyectar poder militar” (2016), Luego Colyn Gray coincide en que es una “capacidad de hacer algo [...] desde el aire” (2016) y tercero, la Fuerza Aérea Colombiana lo amplía como “conjunto de capacidades aéreas y espaciales [...]” (2016, p. 78).

El resumen de estas tres definiciones de Poder Aéreo ya señaladas en capítulos anteriores, demuestran que este (Poder Aéreo) se debe reconocer e identificar como un conjunto o lista distintiva de cualidades desarrolladas en la tercera dimensión, condiciones o circunstancias propias para *hacer algo* y aptitudes o habilidades únicas que son de su propia existencia. Estas tres razones coinciden en definirlo en una *capacidad para*, lo que lo convierte en algo útil en el *desarrollo de*. El alcance literal de este término de *capacidad* radica en que a esta se la define como la “Aptitud para ejercer personalmente un derecho y el cumplimiento de una obligación” (RAE, Real Academia Española, 2017). Tomando esta última parte de obligación, las naciones, a través de sus Fuerzas Aéreas

(aplicable ello a las FF. MM.), desempeñan su propio ejercicio obligatorio (como todo país) de ejercer soberanía.

Si se toma en cuenta el modelo de Estados Unidos, las diferencias entre muchos países del mundo y dicha nación pueden formar una lista casi interminable, pero entre ellas se encuentran la *experiencia* y la *participación* en la mayoría de los conflictos del mundo, de los cuales dicho país ha salido victorioso algunas veces, y derrotado, otras; pero, sin duda, es uno de los países que mejor han aprendido de tales experiencias. De lo anterior cabe concluir la indiscutible y permanente preparación de Estados Unidos para asumir cada guerra. Las recientes demostraciones de poder, ahora en el espacio aéreo, evidencian el juicioso estudio de las lecciones aprendidas (pasado), los ajustes a la Doctrina (presente) y el entrenamiento (futuro) para los retos venideros.

Ahora bien, de las cuatro definiciones anteriores, las palabras *proyectar*, *aire*, *espacio*, *ciberespacio*, *Fuerza/Poder Militar*, *plataforma*, *voluntad* y *objetivos* llevan a la interpretación de lo que no son simples coincidencias, algo a lo cual no debe ponerse mucha atención, sino a la interpretación de una realidad “implícita” (Jordán, 2016) de lo que el Poder Aéreo asocia en su naturaleza a un Estado nación. Históricamente, su rápida evolución lo llevó, definitivamente, a ser un receptor permanente de capacidades que han trascendido y evolucionado de su tercera dimensión, por encima del mar y la tierra al espacio y el ciberespacio, y ampliado así el espectro de bondades de uso de nuevos atributos y amenazas.

Por otra parte, su constitución como Poder o Fuerza, respetando el significado propio de cada país, le da igualdad respecto a lo terrestre y lo naval, pero con características superiores a las de estos últimos, que no superan su connotación bidimensional; sin embargo, su complementación permite la sinergia del Poder Militar hacia una estrategia frente a las amenazas circundantes, globalizadas y transnacionales a las que se enfrenta no solo cada país, sino el mundo entero.

Ahora bien, el Poder Aéreo requiere unos medios para desarrollar esa capacidad “de hacer algo desde el aire” (Gray, 2016), lo que marca una diferencia muy grande en todas las Fuerzas Aéreas del mundo, debido a que tiene relación con el poder tener en su inventario el equipamiento

aéreo (aeronaves, misiles, infraestructura y radares, entre otros) de última generación como Estados Unidos, Rusia, Francia, Israel, Alemania y China, por citar los que más tienen, y países como Colombia, que día a día se alejan de los anteriores, cuyos presupuestos de defensa, capacidad tecnológica y visión la marginan de alcanzar estas capacidades.

Por otra parte, y habiendo deducido los conceptos de Doctrina Aérea y Poder Aéreo, es necesario hacer un corto recorrido por la historia y los pensadores del Poder Aéreo, sobre la base del libro *Pensadores, Pioneros y Precursores del Poder Aéreo*, elaborado por el Departamento Fuerza Aérea de la Escuela Superior de Guerra (Gaitán Rodríguez, 2016), hecho para su uso en el futuro que se requiera.

Para comenzar el resumen de pensadores, cabe mencionar al General italiano Giulio Douhet (1869-1930), autor, entre otras obras, de *El Dominio del Aire*, en el cual plantea desde muy temprano para la nascente aviación —en especial, la militar— los aspectos imperativos para la conquista y el Dominio del Aire, lo que implica, parafraseando a Douhet, una acción de carácter positivo, de connotaciones necesariamente ofensivas y que identificarían lo que en esa época fue llamado el *arma aérea* (Rodríguez, 2016, p. 25).

Algo muy similar a lo anterior, en relación con la “ofensiva”, es lo trata el Coronel Phillip S. Meilinger, de la USAF, años más tarde, en su publicación *Diez Propuestas en Relación con el Poder Aéreo* (1996); específicamente, en la tercera propuesta: el Poder Aéreo es, primordialmente, un arma ofensiva (recuérdese a Douhet). Entre líneas, el Coronel es muy asertivo al escribir “detener un ataque aéreo por completo es casi imposible” (Meilinger, 1996). Ello dimensiona lo que hasta hoy en día es una realidad que viene desde los tiempos de Douhet; de hecho, Meilinger orienta parte de su tercera proposición sobre el pensamiento del General italiano, pero, más allá de eso, Meilinger coincide en este punto en la relación existente entre el Poder Terrestre y el Poder Aéreo, entre el ataque y la defensa, en la supremacía, Dominio del Aire y, al final, “considerar el aeroplano como el arma ofensiva por excelencia” (Meilinger, 1996); “por su independencia respecto a la superficie y por su velocidad de traslación superior a la de cualquier otro medio” (Douhet,

1987, p. 26). Todo ello es, indudablemente, una ventaja ofensiva para la época, y que, de alguna manera, es explotada, junto con otras más, en la actualidad.

Lo anterior significa buscar la victoria a través del dominio del aire: de lo contrario, devendría la derrota (Gaitán Rodríguez, 2016, p. 26). Así mismo, Douhet, al incorporar en su teoría los conceptos de *supremacía* y *preponderancia* (Gaitán Rodríguez, 2016, p. 25), ha permitido a la teoría actual mantener impresas sus ideas de estos pensamientos, de un valor trascendental para el Poder Aéreo, ya que la Supremacía Aérea, definida como el “grado de superioridad donde fuerzas opuestas del Poder Aéreo son incapaces de realizar una interferencia efectiva en cualquier lugar de un teatro de operaciones” (JEA, 2016, p. 103), es el principal y primer objetivo por alcanzar en una Campaña Aérea.

Igualmente, respecto al dominio del aire, Douhet acierta, sin duda, al decir que “este solo puede ser conquistado por una Fuerza Aérea adecuada” (1987, p. 40). En este sentido, no solo confluye la doctrina como fuente del Poder Aéreo: se conjugan con ella la tecnología y los medios adquiridos, entre otros; pero, por otro lado, Douhet hace referencia, principalmente, al poder destructivo que, por encima de las capacidades terrestres y navales, solo el Poder Aéreo tiene. Rescatando lo anterior, es necesario reflexionar sobre estas ideas, que seguirán vigentes en el futuro.

Un claro ejemplo de lo anterior, y sobre la misma teoría de Douhet, es lo que se conoce respecto a los *ataques aéreos*, y que para aquella época era el *bombardeo aéreo*. Otro de los postulados de Douhet, precisamente, es que el bombardeo aéreo “debe destruir por completo el objetivo perseguido, de modo que, contra el mismo objetivo, solo sea necesario actuar una sola vez” (1987, p. 30); sin duda, una enseñanza que comenzó a gestarse durante la Primera Guerra Mundial, tomó indudable fuerza en la Segunda y a la fecha es requisito en las Campañas Aéreas para la conquista de la Superioridad Aérea. De hecho, Liddell Hart (1895-1970) refuerza las creencias ofensivas del Poder Aéreo al igual que Douhet, Mitchel y Trenchard, al afirmar que este “podría paralizar cualquier intento de las fuerzas que actúan a la defensiva para pasar a la ofensiva” (Rothenberg, 1992, p. 334).

La conquista y el dominio del aire siempre fueron premisas para la doctrina propuesta por Douhet, al ser factores positivos y a la vez ofensivos, y, por consiguiente, características que iban imprimiéndose en los conceptos de Poder Aéreo. A raíz del concepto *dominio del aire*, aparecieron otros, como la *preponderancia* y la *supremacía*, y a consecuencia de lo anterior, se obtendrían mejores condiciones hacia la conquista del espacio aéreo.

Otro pensador digno de mención es el General norteamericano de origen francés William Lendrum *Billy Mitchell* (1879-1936). La historia le debe mucho por sus teorías como el bombardeo estratégico; vigente en las guerras recientes, Mitchell conceptuó: “la coordinación centralizada de todas las acciones aéreas a través de un mando autónomo de la Fuerza Aérea y, por tanto, independiente del Ejército de tierra” (Macisaac, 1992, p. 647).

De hecho, Mitchell fue acertado al afirmar en su época, que la aviación llegaría a ser el arma estratégica para las guerras de naciones, pero con la necesidad de involucrar la industria de los países en conflicto para mantener el esfuerzo de lucha y el desarrollo aeronáutico. El hecho es que, los países que han participado en las grandes guerras o conflictos en los que se ha visto amenazada su supervivencia, han tenido que recurrir, entre muchas soluciones, a depender de un desarrollo tecnológico que les garantice la sostenibilidad del conflicto, les permita mantener una Disuasión creíble y genere desarrollo y crecimiento económico nacional.

Partiendo del bombardeo estratégico, Mitchell enfatizó en la capacidad del Poder Aéreo para alcanzar los centros vitales del enemigo, lo cual fue revolucionario para la época; de hecho, este General vio en el avión el medio de primer orden para la defensa de Estados Unidos, y el cual reemplazaría las armas de guerra vigentes para los tiempos de la Primera Guerra Mundial, debido a que solo la capacidad del avión podría provocar los daños sobre los centros vitales del enemigo, aun si estos se encontraran a “grandes distancias” (Gaitán Rodríguez, 2016, p. 36).

Si bien es claro que Mitchell debió sortear en esa época la resistencia a su teoría del aeroplano por encima del buque, pudo demostrar su punto cuando en 1921 hundió el capturado acorazado alemán *Ostfriesland*,

y de esta manera pasó a ser visto como “una figura pública de elevada reputación”, y quien “utilizó su fama para presionar aún más en favor de reformas innovadoras para la aviación” (Bradford, 1997).

Con base en lo anterior, y como lo narra David Macisaac en *Voces desde el azul del cielo: Los teóricos del Poder Aéreo*, ya en 1920 el *Tactical School* del *U.S. Army's Air Corps* venía trabajando en las ideas de Douhet y Michell, sobre “una doctrina de empleo para las operaciones contra la capacidad industrial del enemigo” (1992, p. 649), buscando avances en “tácticas y la estrategia aérea” (Macisaac, 1992, p. 649). Todo esto rindió sus frutos a partir de 1926 y se hizo fundamental en 1932, cuando los aviones bombarderos consolidaron su importancia, su nivel de Disuasión y su independencia del ejército de tierra.

También, gracias al pensamiento de Mitchell surgieron la visión del desarrollo económico y militar bajo el beneficio de la aviación y la modernización del Poder Aéreo; incluso, llegando a compararse los costos de la infraestructura naviera y terrestre con los beneficios de la aérea, que resultaron ser de gran provecho para la economía de las naciones, a partir de las capacidades y las ventajas de la aviación (Bradford, 1997). Su visión por demostrar las bondades y las capacidades que en el futuro los aviones podrían alcanzar son realidades hoy materializadas, que, con dificultades a través del tiempo, se han abierto paso a la lógica del desarrollo de las naciones; todo ello, visible también en el futuro.

Resumiendo a Mitchell, cabe anotar que las dificultades a las cuales se enfrentó este pensador aéreo fueron muchas, pues sus teorías, que siempre buscaron posicionar al Poder Aéreo más allá de un simple medio para el acompañamiento y el uso acorde a las necesidades de la marina y la caballería, lo llevaron a enfrentar enemigos, acusaciones y hasta la corte marcial; sin embargo, muchos reconocimientos a su teoría y a su dignidad se han dado incluso después de su muerte. En memoria de este honorable General, permanecen vigentes hoy en día muchas de sus ideas verdaderamente útiles, no solo a la doctrina de la aviación civil y militar, sino al desarrollo de los países que han adoptado las teorías de *Billy Mitchell*.

Pasando a otros pensadores del Poder Aéreo, es importante citar al Mariscal del Aire Sir Hugh Trenchard (1873-1956). Este ilustre militar llegó a ser Jefe del Estado Mayor del Aire entre 1919 y 1929, consideró, al igual que Douhet, “la importancia a los ataques dirigidos a minar la moral del enemigo” (Macisaac, 1992, p. 649), y, muy especialmente, “todo aquello que constituía una manifestación de la fortaleza del enemigo” (Macisaac, 1992, p. 648), considerando que los ataques aéreos serían determinantes en la guerra y producirían, igualmente, la solución rápida de esta.

Trenchard fue partícipe de la teoría del *control aéreo*, y, al igual que Mitchell, consideró importante el concepto del Poder Aéreo por encima de las fuerzas terrestres y marítimas; de hecho, llegó a considerar el reemplazo de estos dos últimos por el propio Poder Aéreo, entre otras cosas, por su menor costo de operación y su sostenibilidad, especialmente ajustable a las condiciones económicas de las naciones durante los periodos entreguerras. De lo anterior, y sin restar importancia a los demás componentes del poder militar, se infiere que las capacidades del Poder Aéreo son mayores, pues su escenario está por encima de los otros componentes bidimensionales, lo que lo hace mayormente importante.

Ahora bien, resumiendo el pensamiento de los autores anteriores, la Primera Guerra Mundial sentó las primeras bases doctrinarias en el mundo de la aviación, y fueron Estados Unidos (en adelante, EE. UU.), Francia, Inglaterra, Alemania y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (en adelante, URSS) los países que elevaron la categoría del apoyo a la amenaza más contundente de la guerra y, a partir de las demás guerras y conflictos, tuvieron la necesidad de acudir a la aviación para equilibrar o tomar la ventaja bélica necesaria para buscar algún grado de supervivencia de cada nación.

Al término de la guerra, las velocidades de los aviones pasaron de 80 a más de 130 nudos; de servir para la observación adelantada en el campo de combate, a realizar los primeros bombardeos conocidos en la historia, incluso pocos años después, se produjo el primer reabastecimiento de combustible en vuelo, llevado a cabo en un DH 4, al mando del teniente Virgil Hine, quien se mantuvo a 10 metros del

avión piloteado por el capitán Lowell H. Smith en 1923 (Harrington, N/D, p. 61). Todo esto y muchas cosas nuevas descubiertas durante y después de la guerra no solo llevaron al desarrollo de una carrera por adquirir este novedoso conocimiento militar, sino, en el interior de las naciones, al aporte intelectual de pensadores, estrategas y, lógicamente, aviadores.

Precisamente, Douhet resaltó la importancia del Poder Aéreo por encima de los ejércitos y las marinas de la época, lo que, en primera instancia, sentó las bases para el surgimiento de la aviación como fuerza independiente, con medios, hombres y doctrina propios (Rodríguez, 2016, p. 22).

Paralelamente a lo anterior, surgieron pensadores, instituciones de estudio aeronáutico militar y civil, empresas comerciales y, en especial, la doctrina que ordenaba, y ordena hoy en día, el método, el pensamiento y la cultura de la aviación.

Retomando al General Mitchell y el bombardeo estratégico de aquella época, también se planteó que la aviación era capaz de alcanzar los centros vitales del enemigo, y así causar su destrucción, y, por ende, la caída de su sistema bélico. Dichas ideas fueron grandes aportes al análisis de objetivos estratégicos para la aviación militar, lo que significó la utilización del Poder Aéreo para no solo batir blancos tácticos, sino también, asignar a la aviación la posibilidad de definir un conflicto bélico a base de atacar objetivos que se encontraban a grandes distancias; incluso, en las zonas más alejadas y protegidas del adversario (Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346).

Actualmente, nadie puede desconocer la capacidad estratégica de la aviación militar, ni, mucho menos, su importancia en un conflicto bélico, además, esta claridad de ideas y conceptos son un legado de hombres del aire que impulsaron de manera decisiva el desarrollo del Poder Aéreo según doctrinas avanzadas para su tiempo, creíbles en el presente y aún muy útiles para el futuro.

Ahora bien, volando más allá de los teóricos ya mencionados, más adelante aparece un pensador significativo de la época moderna: el Coronel (Ret.) John Warden III, de la USAF (1943), quien, tras su retiro de

la Fuerza Aérea, ha profundizado con sus teorías y con sus aportes de Poder Aéreo, también ha contribuido enormemente a la doctrina aérea mundial, con una exploración y exposición de modernos y novedosos conceptos teóricos aplicativos para la aviación.

Para Warden, el empleo y la aplicación más eficaz del Poder Aéreo se encuentra en el ámbito o nivel estratégico, lo que enlaza sus enunciados acerca del nuevo término de *Parálisis Estratégica* del enemigo, lo cual viene a ser el:

Énfasis en la necesidad de paralizar al adversario atacando físicamente al liderazgo, a la infraestructura, a los enlaces de comunicación y a las fuerzas desplegadas como parte de la ahora famosa *Teoría de los Cinco Anillos*, basada en los centros de gravedad de Clausewitz, que formaba la base de la campaña aérea en Tormenta del Desierto. (Subramaniam, 2009)

Otro tema propuesto por Warden es el de la *Campaña Aérea*, título coincidente con uno de sus libros. El resumen principal de la mencionada teoría es que el Poder Aéreo posee una capacidad única para alcanzar los fines estratégicos de la guerra con la máxima eficacia y el mínimo costo, lo cual subraya la importancia de identificar correctamente los Centros de Gravedad, y, como ya se mencionó, proponiendo las tres maneras principales de hacer que el enemigo haga lo que se quiere que haga: las estrategias militares de costo impuesto (coerción), parálisis (incapacitación) y destrucción (aniquilación) (Fadok, 1995).

Colectivamente, dichas estrategias representan una continua aplicación de la fuerza, la continuación y la evolución de anteriores, pero vigentes, teorías. Una estrategia de costo impuesto busca hacer que la resistencia continua sea demasiado costosa para el enemigo. Intenta hacerlo mediante la *estimación del umbral de dolor del oponente*; es decir, su sistema de valores, y luego buscando la forma de superar este umbral.

En teoría, este tipo de ataques coaccionan el liderazgo enemigo a aceptar los términos del atacante. Una estrategia de parálisis busca hacer que la resistencia sea imposible para el mando enemigo. Se hace atacando a fondo y de manera simultánea, incapacitando todo el sistema enemigo de adentro hacia afuera. Esta parálisis total del sistema da la

libertad de movimiento para cambiar la política del liderazgo enemigo sin interferencias.

Por último, para Warden, la estrategia de destrucción pretende aniquilar todo el sistema, por lo que el cambio de política del liderazgo enemigo es irrelevante. Este concepto de destrucción será vigente en las guerras futuras, por ejemplo, contra el terrorismo, lamentable modelo moderno de guerras en el mundo.

Por otra parte, dentro de la doctrina creada por Warden aparece la explicación del enemigo como un organismo vivo, compuesto de los elementos principales, lo cual simplificó en la llamada Teoría de los Cinco Anillos: 1) liderazgo, o dirección centralizada; 2) elementos orgánicos esenciales; 3) infraestructura; 4) población y 5) fuerzas de campaña (Warden III J., 1995).

Finalmente, otro de los tantos temas tratados en la doctrina del Poder Aéreo de Warden es la Superioridad Aérea *crucial to success* (Warden III J. A., 1988, p. 40), la cual participa y aporta a los postulados del logro de la Superioridad como parte de la Campaña Aérea. Entre sus aportes a la Superioridad Aérea, describe los tres factores que la afectan durante la campaña: *Material, Personal y Posición*:

- Material encompasses aircraft, surface-to-air weapons, manufacturing facilities for both, and supplies necessary to sustain them. It also includes the infrastructure necessary for their direct support.
- Personnel primarily means the very highly skilled people who man combat systems, who have special talents to begin with, and who require extensive training before becoming useful in battle. Pilots and other aircrew members are the most obvious component of this category.
- Position summarizes the relative location and vulnerability of air bases, missile fields, ground battle lines, and infrastructure. (Warden III J. A., 1988, p. 42)

Por otra parte, y habiendo tratado algo del marco teórico en referencia a doctrina y a Poder Aéreo, se puede ver la aplicabilidad en toda la extensión de su palabra en algunos países que pueden ayudar a entender desde una óptica diferente estos conceptos. El primer referente que se

puede analizar es Israel, un país que lo apuesta todo a la “plena determinación por defender la integridad del Estado con todos los medios posibles” (Colom, 2011, p. 60).

De lo anterior, Guillem Colom hace un análisis muy concreto de la relación que existe en Israel, entre su geografía, su tamaño, su grado de vulnerabilidad, la guerra y su doctrina:

La particular geografía israelí ha condicionado su doctrina estratégica, ya que su superficie originaria no sólo carece de obstáculos naturales, sino que sus reducidas dimensiones le hacen extremadamente vulnerable a cualquier ataque terrestre, naval o aéreo. Históricamente, esta situación ha condicionado el comportamiento de los estrategas israelíes, que afirman que la inexistente profundidad estratégica impedía al país sostener una guerra total en su territorio ni tampoco resistir un conflicto continuado de baja intensidad. De esta manera surgió la creencia, posteriormente codificada en doctrina, que cualquier guerra en la que Israel se viese implicado debería transferirse al territorio enemigo. (2011, p. 62)

Tal como se puede entender lo anterior, Israel tiene una doctrina enfocada en una estrategia de defensa y supervivencia frente a las amenazas regionales que ha debido enfrentar a lo largo de sus años de existencia, desde su creación como Estado, en 1948. Este concepto de:

Transferencia del conflicto ha tenido enormes implicaciones en la doctrina operacional de las Fuerzas de Defensa Israelíes (en adelante: FDI), que desde su constitución optaron por tácticas ofensivas que compensan la menor potencia de fuego de sus ejércitos con una mayor movilidad y coordinación táctica. (Colom, 2011, p. 62)

La FAI, y, conjuntamente, su doctrina, tienen su origen en la Guerra de Independencia de 1948, y por su situación geopolítica y geoestratégica, la cual ha tenido que desarrollarse y crecer entre guerras y la permanente amenaza. La experiencia israelí sin duda alguna es de admirar. Su participación directa en la Operación del Sinaí, en 1956; la Guerra de los Seis Días, en 1967; la Guerra de Desgaste, entre 1969 y 1970; la Guerra de Yom Kipur, en 1973; la Operación Entebbe, en 1976; la Operación Ópera, en 1981; la Operación Paz de Galilea, en 1982; la Segunda

Guerra del Líbano, en 2006, y la Operación Plomo Fundido, en 2008, lo ponen como un referente a escala global.

Este concepto referencial fue, precisamente, adoptado por fuerzas aéreas como la colombiana y la ecuatoriana, las cuales recibieron equipamiento, doctrina de combate y entrenamiento sobre la base de los aviones Kfir, que se han constituido en los equipos de Superioridad Aérea para ambas naciones.

Las guerras y los conflictos que ha vivido Israel a lo largo de su historia confirman algunas teorías de Douhet. Tal es el caso del bombardeo como arma decisiva del conflicto, la Superioridad Aérea y la Supremacía Aérea, entre muchas más. De hecho, el potencial militar de Israel lo lleva a tener capacidades nucleares, donde la *estrategia de la Disuasión* planteada por este país en su región le permite aumentar la supervivencia de su territorio y su gente.

En definitiva, el Poder Aéreo ha jugado y seguirá jugando un papel determinante en la doctrina estratégica israelí; más aún, cuando recibió en 2017 sus primeros aviones de quinta generación F-35 (Lockheed Martin, 2017) de su socio Estados Unidos; de hecho, la FAI ya había declarado que dichas aeronaves estarían operativas a partir de diciembre de 2017 (Lappin, 2017), lo que constituye un nuevo panorama regional para Israel, y en el ámbito interno, un crecimiento tecnológico y doctrinario.

Esta capacidad adquirida recientemente, aumenta su poder disuasorio y por consiguiente, su doctrina se fortalece con las nuevas capacidades recibidas. Lo anterior, le permitirá evitar guerras ante la agresión regional en su contra, minimizar la posibilidad de ser atacados y conservar un alto grado de Superioridad Aérea, “Las Fuerzas Armadas de Israel se autodenominan Fuerzas de Defensa Israelíes, aunque por una u otra causa casi siempre han atacado ellas primero, salvo en 1948-49 y en la Guerra del Kippur de 1973” (Sánchez C. H., 2001, p. 18).

Israel, pues, basa gran parte de su doctrina estratégica en la Disuasión, como ya se describió, lo que, según Colom, se puede entender más allá de un simple término, a una aproximación muy entendible de su significado:

La Disuasión —bien sea convencional o no-convencional— es uno de los medios que tradicionalmente ha empleado el Estado de Israel para prevenir cualquier ataque; por lo que siempre ha intentado proyectar una imagen de fuerza (y la determinación por emplearla) mucho mayor que la de sus oponentes. (2011, p. 65)

Parte de esta Disuasión de la que se sirve Israel para prevenir, de alguna manera, una agresión de alguno de sus enemigos; incluye entre su estrategia el potencial humano, la experiencia adquirida en guerras y conflictos, equipamiento militar de punta, capacidad nuclear y desarrollo tecnológico. Este concepto de Disuasión lo adopta el presente documento más adelante, como un *plus* al Poder Aéreo Integral, en un aporte doctrinario evolutivo para Colombia.

El potencial humano es, quizá, el valor agregado más importante de Israel. Hombres y mujeres mayores de 18 años y considerados sanos y aparte de las excepciones, como los seminarios religiosos, deben dar cita a la conscripción durante tres y dos años, respectivamente (Lorch, 2003). De igual forma, las reservas tienen mucha importancia en la actividad militar. Cada año y hasta cumplir los 55, hombres y mujeres concurren a mantenerse activos militarmente, y en casos como el de la Fuerza Aérea, el llamado de movilidad puede llegar a tener un plazo de 12 horas para su activación (Lorch, 2003).

Lo anterior enlaza con lo ya tratado acerca de lo que requiere un aviador, según escribió el Mayor Baier, cuando menciona que “desde el aerotécnico básico más nuevo hasta el General de más antigüedad, necesita la doctrina [...] de manera que los aviadores del mañana puedan heredar nuestras mejores prácticas y lecciones” (Baier, 2005).

Ahora bien, de la experiencia adquirida en guerras y conflictos, Israel tiene mucho que ofrecer, pues el arraigo a su territorio a partir de 1948 se ha fortalecido cada vez más y con mayor coraje: no ha sido un solo conflicto en los que ha tenido que salir de su espacio reducido para atacar y defenderse, sino muchos, por cuanto su propio tamaño lo convierte en un país supremamente vulnerable, razón de sobra para tener pilotos de manera permanente a bordo de los aviones y en alerta (Lorch, 2003), como bien se ha visto en casos como el de la Guerra de los Seis

Días: partir a toda velocidad para acabar con una amenaza fuera de su propio territorio (Lorch, 2003).

Por otra parte, y retomando el tema de equipamiento de punta, a finales de 2014, Israel ocupó el primer puesto en el *ranking* de los ejércitos más poderosos del Oriente Medio, por delante de los de Yemen, Irak, Bahrein, Jordania, Egipto, Irán, los Emiratos Árabes Unidos, Arabia Saudita y Turquía, con un presupuesto en defensa del orden de los 15 billones de dólares y con 3870 tanques y 680 aeronaves (Rosen, 2014); entre ellas, los F-16 y F-15, principales aviones de sus escuadrones de combate, así como aeronaves no tripuladas (de las cuales la FAC se ha provisto en los últimos años, para acceder a este elemento tecnológico de dimensiones estratégicas).

En cuanto a capacidades nucleares, por su ubicación y por la amenaza que posee alrededor, Israel tiene la responsabilidad de la defensa tierra-aire, que incluye un poderoso arsenal de misiles balísticos y de crucero de corto y mediano alcance; de igual forma, trabaja en el mejoramiento de un sistema completo en defensa de misiles, después de su experiencia en la Guerra del Golfo, cuando fue blanco de misiles iraquíes, de manera que la riqueza en doctrina que se puede observar en el poder militar israelí, en especial de su Poder Aéreo, demuestra, con otra perspectiva, que la doctrina contribuye a moldear todos los elementos en torno al país y a simplificarlos en modo de empleo, estrategia, táctica y maniobra, al igual que a obtener resultados como Superioridad Aérea y Supremacía Aérea.

Este análisis de la doctrina que emplean las Fuerzas de Defensa Israelí demuestra un comportamiento en apariencia agresivo, pero, muy probablemente, necesario para mantener el nivel de Disuasión requerido y creíble en los ámbitos regional y mundial, con un permanente desafío a la innovación y las capacidades de sus inminentes adversarios, y con la Superioridad Aérea necesaria para mantener su integridad territorial. Lo anterior se puede entender de otra forma en *Israel's National Security Doctrine: an introductory overview*, de David Rodman: "Historically, Israeli deterrence has focused most heavily on the prevention of full-scale conventional war. Israel's general deterrent posture has been

built around the concept of projecting an image of overpowering strength” (2001, p. 77).

Este concepto de agresividad, especialmente en la búsqueda por obtener la Superioridad Aérea, es uno de los postulados de John Warden en su libro *The Air Campaign: Planning for Combat*, como el fin estratégico para las fuerzas terrestres y navales que deben servir como un complemento de las fuerzas aéreas en la batalla por esta Superioridad Aérea y un fin en sí mismo (1988, p. 143). La Fuerza Aérea debe ser clave cuando las fuerzas de tierra o de mar son incapaces o tienen limitaciones para hacer el trabajo, debido a que los medios son insuficientes o incapaces de llegar a tiempo al centro de gravedad militar enemigo.

Pasando ahora a Estados Unidos, recién terminada la Primera Guerra Mundial, los conocimientos, las experiencias y los pensadores bien pronto desarrollaron ese conjunto de vivencias con nuevas perspectivas para la creciente aviación americana, que solo hasta 1947 llegó a independizarse del Ejército. En principio, la prioridad funcional del Poder Aéreo se basó en el bombardeo estratégico, coincidiendo con las teorías de Douhet, Mitchel y Trenchard, aunque el primero afirmaba que los ataques debían ir dirigidos a la población, y los dos siguientes mencionan los centros vitales como la prioridad; sin embargo, la coincidencia en la doctrina y el pensamiento de los autores apuntaba a neutralizar la resistencia del adversario buscando una parálisis en su funcionalidad y, finalmente, afectar a la población y las fábricas (Jordán, 2016).

Con el tiempo, sus marchas inspirarían a los profetas del Poder Aéreo del siglo XX, y también a Liddell Hart, ya que con el Poder Aéreo se hizo posible pasar por encima de los ejércitos hostiles para llegar al pueblo y a la economía enemiga. (Weigley, 1992, p. 449)

El rápido crecimiento de la doctrina, y por consiguiente del Poder Aéreo, en el mundo ha llevado a los países ricos y poderosos, como Estados Unidos, a enfrentar las nuevas amenazas del terrorismo que afecta no solo a este país, sino al mundo entero, especialmente después del 9-11.

En aviación y hegemonía, nada está dicho. Si bien es cierto que la tecnología tiene un peso predominante en la actualidad, así como los gastos en defensa y las cantidades y las variedades de aviones que se posean, es necesario revisar permanentemente la doctrina de empleo contra las amenazas tradicionales entre los Estados y las nuevas amenazas, como el citado el terrorismo y el crimen organizado transnacional.

Por otra parte, y revisando la cultura doctrinaria en una organización, se debe citar a la OTAN, cuya doctrina se refiere a la evolución del concepto estratégico y su efecto en la estructura de mando operacional, en la que el Poder Aéreo tiene protagonismo como elemento fundamental en la capacidad de seguridad y defensa colectiva.

Con la creación de la OTAN, en 1949, se estructuró el ya citado concepto de *defensa colectiva*, que se convertiría no solamente un vocablo parte de la misión y los objetivos de la organización, sino que se constituiría hasta la fecha en doctrina común para los países que conforman la alianza. Esta “respuesta militar colectiva” (Herrerros, 2008, p. 25) puso en servicio la capacidad de cada uno de sus miembros en la participación en la defensa mutua para todos.

Lo anterior deja atrás, muy posiblemente y de cara al siglo XXI, limitaciones de fronteras y operaciones militares en un territorio; permite, además, que las capacidades militares de todos estén disponibles en el momento y el lugar que se requieran. Su origen data de la misma generación de la Guerra Fría, a consecuencia del poco entendimiento entre Oriente y Occidente, así como de los intereses particulares de ambos bloques, terminada la Segunda Guerra Mundial. Frente a lo que se consideraba una amenaza materializada en la URSS, los aliados de Occidente conformaron la OTAN, que, finalmente, daría crédito a la Guerra Fría.

En este ordenamiento geopolítico, aparece un concepto político y militar de “prevención” (Herrerros, 2008, p. 25), el cual bien puede aplicarse en los contextos disuasivos entre las naciones. En ese contexto de prevención y a lo largo del tiempo, y sin pretender demostrar su existencia o desaprobarla, mantener un *stato quo* en las relaciones Oriente-Occidente ha sido un motivo justificado para el crecimiento

militar de ambas doctrinas. También se puede evidenciar el crecimiento de miembros de la organización y la estructura militar frente a Rusia en los últimos años, manteniendo las relaciones con un ingrediente psicológico en la Disuasión.

Hay muchos elementos de doctrina que se conjugan en torno a la OTAN. Al finalizar la Segunda Guerra Mundial y en el periodo de la constitución de la organización, la doctrina aérea de Estados Unidos, Inglaterra y Francia se había enfocado en los bombardeos de largo alcance, cuyo aporte en la guerra fue significativo para la victoria.

Por su parte, Alemania, a pesar de haberse preparado desde tiempo atrás para la invasión, con un bien planeado proceso de la Luftwaffe, posiblemente se quedó corta a la hora de desarrollar con intensidad los bombardeos de largo alcance, y al final de la guerra los alemanes pretendieron dar mayor justificación a las misiones de apoyo a las tropas que a los ataques estratégicos, durante la producción del Messerschmitt Me 262 (*Schwalbe*) con motor a reacción, en 1942; muy tarde, quizá, para haber alcanzado los objetivos alemanes de la época.

Por su parte, la URSS basó su aviación en los principios retrasados del apoyo a las tropas en el combate. A pesar de ello, junto con los Aliados, logró imponerse a los alemanes, no solo por esta circunstancia, sino por los sistemáticos desaciertos del ejército alemán.

En los años subsiguientes a la victoria aliada, tanto el Puente Aéreo de Berlín como las diferencias entre Oriente y Occidente fueron, entre otras, razones justificadas entre unos y otros para marcar las diferencias entre soviéticos y aliados occidentales, lo que condujo a fortalecer la Guerra Fría, la cual, aparte del Muro de Berlín, evidenció un distanciamiento mayor en el pensamiento de los líderes futuros.

Como ya se mencionó, con la caída del Muro de Berlín se supuso el fin de esa gran amenaza, pero también, el comienzo de una nueva época en la cual, inicialmente, no faltaron expertos que pronosticarían la desaparición de la OTAN, como consecuencia lógica de la desaparición de la amenaza que había sido la causa de su creación (Herreros, 2008).

No obstante, la alianza fue tomando fuerza a través del tiempo, y se afiliaron a la seguridad colectiva cada vez más países, que, pese a no con-

tar con un ejército poderoso, o, por lo menos, con una aviación disuasiva, aún seguían bajo el beneficio de mencionada protección establecida en el tratado. Por otro lado, la URSS permaneció fuerte; incluso, se adelantó en la carrera espacial en 1961, con Yuri Gararin, quien alcanzó por primera vez la órbita de La Tierra. Además, la misma URSS pudo haber desencadenado de manera temprana la tercera guerra mundial durante la crisis de los misiles en 1962 con EE. UU. con Cuba en medio de la escena.

Estos hechos y los desencadenados en Corea llevaron a la consolidación militar de la OTAN, y, por tanto, a la permanente presencia militar en Europa con los ojos mirando hacia la URSS, hoy en día Rusia; y, precisamente, el principal componente de esta organización es el Poder Aéreo desplegado por los países con capacidad, sobre unidades aéreas y aeropuertos facilitados en otros Estados para las operaciones de la OTAN, lo que seguirá siendo una constante en el siglo XXI, muy posiblemente, si no hay cambios geoestratégicos en el mundo, como el crecimiento económico y militar chino, por ejemplo.

A pesar de esta situación, la OTAN, desde algunas esquinas, puede verse como un garante de paz y seguridad para sus países miembros, y, por consiguiente, del mundo. De alguna manera, la presión occidental y conflictos como el de la antigua Yugoslavia, junto con la finalización del Pacto de Varsovia, coadyuvaron a la “desintegración de la Unión Soviética” (Herreros, 2008, p. 25) y evidenciaron nuevos riesgos para los miembros de la OTAN.

En la década de 1990, los nuevos:

Conceptos Estratégicos fueron sin duda fruto de esos cambios trascendentales. Se reconocía que un posible ataque masivo desde varios frentes había dejado de ser el foco de la estrategia aliada, mientras que se constataba la existencia de riesgos multidireccionales y de naturaleza multifacética, que podrían poner en peligro la estabilidad y la seguridad de los países miembros. (Herreros, 2008, p. 28)

Lo anterior generó el nuevo ordenamiento estratégico de la OTAN, aprobado en Roma en 1991. Además de la amenaza existente, se amplió el espectro de la defensa colectiva frente a las nuevas amenazas como el

peligro del manejo y control de las armas de destrucción masiva; un nuevo reto, no solo para el Poder Aéreo, sino, para el escenario diplomático que buscaría el control de esta posible proliferación hacia la intención de avanzar significativamente en su reducción (Herrerros, 2008, p. 29).

Un principio que todo lo abarca, que implica un mayor papel de seguridad cooperativa. Tal idea está en el corazón del “enfoque integral”. La inestabilidad geopolítica exige soluciones complejas que combinan el poder militar, la diplomacia y la estabilización posconflicto. Solo la coalición más amplia posible de los actores internacionales puede proporcionar elementos de los tres.

La OTAN ha basado su organización no solo en hacer frente a una amenaza rusa: por el contrario, el concepto de la defensa colectiva ha evolucionado a otras amenazas, como la del terrorismo, y para la cual han establecido organización, medios e infraestructura. Para escenarios como el ya descrito, se tiene establecida una Fuerza de Tarea Conjunta de Despliegue (en inglés, DJTF, por las iniciales de *Deployable Joint Task Force*), la cual incluye un componente aéreo (Herrerros, 2008, p. 34).

Así mismo, la estructura general de la OTAN incluye dos mandos aéreos, establecidos en la zona europea. Si bien es cierto que la organización mantiene bases en Europa, los despliegues aéreos se mantienen permanentemente también desde el Báltico hasta el Mar Negro y el Mediterráneo, con la participación de aviones Rafale, Eurofighter y F-18, que son desplegados de acuerdo con planificación y la disponibilidad, y como respuesta de los países miembros al requerimiento del Consejo Militar.

Finalmente, el concepto de doctrina en el Poder Aéreo reúne todos los criterios, las normas y los principios que a través del tiempo le dan a una Fuerza Aérea la experiencia sobre cómo adelantar sus operaciones encaminadas a la prestación de la defensa y la seguridad del Estado Nación.

Algo que requiere ser integrado con medios y recursos para su fortalecimiento integral, de acuerdo con la ecuación del Poder Aéreo, analizada en el presente trabajo, la doctrina ha sido analizada, escrita y puesta en ejecución gracias al esfuerzo de muchos pensadores que a través de la historia han moldeado los principios rectores de la doctrina que cada país adopta, de acuerdo con sus necesidades, sus capacidades y sus recursos.