

SUPERIORIDAD AÉREA A PARTIR DEL PODER AÉREO*

Coronel FAC (RA) Fabio Baquero Valdés

*La defensa Nacional no puede ser asegurada más que
por una Fuerza Aérea apta para conquistar,
en caso de conflicto, el Dominio del Aire*
General Giulio Douhet

* Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “La importancia de la Superioridad Aérea para el Estado colombiano en el siglo XXI”, que hace parte de la línea de investigación: “Estrategia, Geopolítica y Seguridad Hemisférica”, del grupo de investigación “Masa Crítica”, reconocido y categorizado en (B) por COLCIENCIAS, registrado con el código COL0123247, adscrito y financiado en colaboración y cooperación por la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Colombia.

A fin de dar cuenta acerca de la naturaleza del concepto de Superioridad Aérea, su alcance e impacto sobre los intereses nacionales, toda vez que, al no ser absoluto, se vincula con la doctrina aérea a través del concepto de Poder Aéreo Nacional. Estos dos conceptos guardan relación, no solo desde sus raíces doctrinarias, también lo hacen desde el gran espectro que los vincula como “las acciones propias y ajenas, que se desarrollan en el aire que incluyen: el espacio, el ciberespacio y el espectro electromagnético” (Fuerza Aérea Colombiana, 2013, p. 83).

Con la aparición de la aviación, a finales del siglo XIX, y su aplicación con fines militares, en el desarrollo de la Primera Guerra Mundial, se dio origen a muchos factores que propiciaron el surgimiento de diversas teorías sobre el Poder Aéreo (Rosales, 2005). Un ejemplo de lo mencionado se puede encontrar en el pensamiento del General italiano Giulio Douhet, quien en 1909, y todavía en un ambiente incipiente de la aviación, expresó lo siguiente:

En la actualidad tenemos plena conciencia de la importancia del dominio del mar; no menos importante será, dentro de poco, la conquista del dominio aéreo, porque solo poseyendo el Dominio del Aire, y únicamente entonces, podremos usufructuar las ventajas que se deducen en la frase “desde lo alto se ve bien y se hace blanco fácilmente”, ventajas de las cuales no podremos gozar sus beneficios plenamente hasta que no hayamos obligado al enemigo a permanecer en la superficie (Douhet, 1909) en (Rosales, 2005, p. 36).

En su obra, *El Dominio del Aire*, Giulio Douhet avizoró cómo el dominio aéreo sería la clave de las guerras en el futuro; teoría que se materializaría en la Primera Guerra Mundial y en la Segunda Guerra Mundial, conflictos bélicos en los que el elemento aéreo desempeñó un

papel crucial en las victorias de ambos bandos (Rosales, 2005, p. 36). Décadas posteriores, el Teniente Coronel Williams Mitchell consideró la necesidad de incrementar el Poder Aéreo mediante la creación de una aviación poderosa. Al mismo tiempo, en Alemania se insistía en la conveniencia de establecer una Superioridad Aérea que garantizara el éxito de las Fuerzas Terrestres y Marítimas (Rosales, 2005, p. 36).

De esta forma, la relación inicial de estos dos conceptos traslada su importancia al presente, dando paso a una cuarta dimensión ‘la dimensión espacial’, como consecuencia del desarrollo aeronáutico, estrechamente vinculada a la capacidad tecnológica del Estado. Tal como lo menciona John Collins, investigador estadounidense, citado por A. y T. Toffler en su obra *Las guerras del futuro*, el espacio circunsterrestre engloba la tierra hasta una altura aproximada de ochenta mil kilómetros, que será la clave de la dominación futura. Collins califica de ‘anticuados’ los conceptos de Mackinder y extrae la siguiente analogía de este pensador de principios del siglo XX:

- Quien controla el espacio circunsterrestre, domina el planeta Tierra.
- Quien controla la Luna, domina el espacio circunsterrestre.
- Quien domina L-4 y L-5⁶, domina el sistema Tierra-Luna.

De esta manera nace una nueva concepción, el Poder Espacial, en un contenido más amplio, acorde con los avances tecnológicos y de efectos geopolíticos insospechados (Rosales, 2005, p. 36). No obstante, la conquista de la denominada ‘tercera dimensión’ permite una revolución de conceptos políticos, estratégicos y tácticos alrededor de la guerra y de las operaciones militares. A fin de dar respuesta a esos nuevos conceptos, el Poder Aéreo se constituye entonces como el instrumento idóneo para aprovechar los beneficios que ofrece el dominio de esta dimensión, acorde con lo dicho por Lombo (2002), en su escrito *El Poder Aéreo*, instrumento decisivo para la resolución de las crisis del siglo XXI.

6 L-4 y L-5 son lugares del espacio en los cuales la atracción gravitatoria de la Tierra y la Luna resultan exactamente iguales (Toffler).

Sin embargo, su rápida evolución tecnológica fue dejando atrás las antiguas definiciones y reglas de empleo, incluso las más recientes. Al punto que su propia denominación resulta hoy improcedente, por lo que, en realidad, habría que hablarse de Poder Aeroespacial, aunque lo más común es utilizar todavía el término Poder Aéreo (Lombo, 2002, p. 233). En efecto, este poder logra objetivos de valor estratégico en una Campaña Aérea; de ahí que su empleo más rentable sea la acción estratégica, “que permite quebrantar la cohesión del enemigo, anular o reducir su capacidad de combate y quebrar su resistencia. Por tal razón, más que a destruir objetivos militares, debe aplicarse contra los intereses vitales del adversario” (Lombo, 2002, p. 234).

Así mismo, el Poder Aéreo logra obtener un concepto clave en el que concurren los aspectos políticos, estratégicos y operativos de una campaña: la selección de objetivos. Se trata de establecer los objetivos físicos cuya destrucción o neutralización pueda determinar la consecución de los objetivos de cada fase de la campaña, la secuencia y el ritmo de los ataques. Estas consideraciones permiten entender la interacción entre el conductor político de la Nación y el conductor militar de la campaña en ambientes estratégicos, en razón a que:

La flexibilidad del Poder Aéreo ofrece al mando político un instrumento ideal para enfrentar situaciones de incertidumbre o peligro, ya que su capacidad de control sobre la acción aérea es absoluta, toda vez que esta puede ser activada, detenida, intensificada, ralentizada o reorientada a distintos blancos de manera casi instantánea, hasta el momento mismo de lanzar el armamento y a la vista de lo que está pasando en tiempo real. (Lombo, 2002, p. 234)

Igualmente, el Poder Aéreo permite al conductor político:

Aplicar en todo momento criterios de proporcionalidad en función de consideraciones políticas, ordenando o no el ataque a determinado tipo de blancos, limitando el uso de algún armamento o acciones, o imponiendo «reglas de enganche» que determinan normas y limitaciones de empleo, incluyendo el comportamiento de los comandantes, e incluso de los pilotos, ante determinadas amenazas, riesgos propios o de daños colaterales, o ante cualquier situación de incertidumbre. (Lombo, 2002, p. 235)

Ahora bien, sintetizar el concepto de Poder Aéreo en una sola definición no es nada fácil, toda vez que no existe un consenso pleno. Si bien es innegable su importancia, dada su magnitud y su misma preponderancia en su ambiente de estudio, es difícil seguir un solo camino por esa misma razón. Este concepto ha sido tratado desde el mundo técnico, geográfico, político y lógico (Gray, 2012, p. 7); de hecho, algunas definiciones planteadas incluyen otros espectros:

La capacidad de hacer algo en el aire consiste en transportar todo tipo de cosas por aviones de un lugar a otro, y como el aire cubre el mundo entero, no hay lugar que sea inmune a la influencia de los aviones. (Gray, 2012, p. 8)

De manera general, el Poder Aéreo y Espacial es un conjunto de capacidades aéreas y espaciales, así como la voluntad de emplearlas, con el objetivo de brindar la Seguridad y Defensa de la Nación. El Poder Aéreo y Espacial involucra la aplicación de medios e infraestructura aérea y espacial para el logro de los objetivos impuestos por el nivel más alto de la política nacional, dicho poder actúa de manera autónoma o en concierto con los demás Poderes Militares: Terrestre y Naval. (Fuerza Aérea Colombiana, 2013, p. 60)

Es así como el Poder Aéreo no solo se constituye en razón a los medios aéreos asignados a una Fuerza Aérea o a las Fuerzas Terrestres o Navales, por el contrario, incluye todas las capacidades aeroespaciales del Estado; lo que encierra en determinadas circunstancias las capacidades de la aviación civil, la industria aeronáutica y las desarrolladas por sectores públicos o privados. Razón por la cual, este poder no está compuesto únicamente por sistemas de armas, sino que algunas de sus partes esenciales son el personal que los emplea, la estructura de mando y control, la infraestructura desde la que opera y el sistema logístico que lo mantiene en estado operativo.

En consecuencia, es preciso comprender que el Poder Aéreo abarca más que los aviones o las herramientas físicas, también incluye “ingredientes menos tangibles, pero igualmente importantes en su eficacia, representado en la doctrina del empleo, los conceptos de operaciones, la capacitación, las tácticas, la competencia, el liderazgo, la adaptabilidad y la experiencia práctica” (Lambeth, 2005, p. 117). Evidencias suficientes

para entender su importancia en la construcción y el fortalecimiento del Estado, así como en el debilitamiento del contrario. Por este motivo, líderes del mundo “han utilizado incuestionablemente el Poder Aéreo como medio para emplear el instrumento militar del Poder Nacional” (Krause, 2015, p. 42).

Una vez definido el concepto y alcance estratégico del Poder Aéreo, es claro que, al estar limitado frente a la acción del oponente, el libre empleo del mismo exige conseguir “La Supremacía Aérea (capacidad de operar libremente en todo momento, que exige la anulación de la amenaza aérea y antiaérea contraria) o, al menos, La Superioridad Aérea (capacidad de operar libremente en un momento y lugar determinados, en los que hay que contrarrestar dicha amenaza)”, acorde con Lombo (2002, p. 235).

El concepto de Superioridad Aérea, que aparece como una situación táctica, adquiere una indudable dimensión estratégica, mucho antes del conflicto, si se ha optado por configurar un Poder Aéreo superior tecnológica y operativamente al de los posibles adversarios. Una decisión estratégica que garantiza al país o coalición que la lleva a cabo una capacidad política y una libertad de acción tanto mayor cuanto mayor sea dicha superioridad, al permitirle disponer de un instrumento para responder de manera rápida y flexible a un amplio abanico de tareas, desde las acciones humanitarias hasta las operaciones ofensivas de largo alcance. Durante la paz, mediante el apoyo a la política exterior en misiones de paz o desastres, y en crisis o guerra, mediante acciones aéreas para mantener los intereses del país o coalición e imponer la paz. (Lombo, 2002, p. 235)

Otra definición de Superioridad Aérea, que facilita entender su alcance real y dimensión, fue planteada por el Mayor Frederick L. ‘Fritz’ Baier, de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, en su artículo “Cincuenta preguntas que todo aviador puede contestar”:

La Superioridad Aérea es un estándar relativo de libertad de acción que describe la capacidad de conducir operaciones aéreas contra un adversario sin que las fuerzas de este opongan obstáculos insuperables a nuestras acciones. La Superioridad Aérea es una escala deslizante basada en medidas objetivas y factores subjetivos; su presencia o ausencia está determinada por el criterio

y experiencia del comandante apropiado, a menudo suplementada por recomendaciones de sus oficiales o subordinados. La historia nos indica que, en última instancia, la Superioridad Aérea proporciona mucho más que la simple libertad de operación a las Fuerzas Aeroespaciales. Proporciona a la totalidad de la Fuerza Conjunta la condición de estar libre de ataques, la libertad de maniobra y la libertad de atacar. (Baier, 2005)

En tal sentido, la Superioridad Aérea se puede entender como el dominio aéreo de uno de los lados o flancos que existen durante una campaña militar; puntualmente, está definida en el *Glosario de términos y definiciones*, de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), como “ese grado de dominio en una batalla aérea en el cual una de las fuerzas controla una zona determinada de tal manera que permite operaciones en tierra, mar y aire, sin ningún tipo de interferencia por parte de la fuerza enemiga” (OTAN, 2008, p. 11). Además, la Superioridad Aérea es el segundo de los tres grados de control que estipula la OTAN; el primero, es la Supremacía Aérea, caracterizado por la privación del acceso al aire al enemigo; el último, es decir, el nivel más bajo de control, es el estado de igualdad aérea, debido a que en este únicamente se domina la zona controlada por los efectivos del ejército propio.

En definitiva, si el conductor político y el estratega militar de la Campaña Aérea coinciden en la importancia de proteger los intereses nacionales, mediante el máximo empleo del Poder Aéreo, se hace evidente la necesidad de adquirir la condición de Superioridad Aérea para el logro de los objetivos estratégicos y la consecución de los resultados deseados; en tal virtud, esta superioridad representa un valor estratégico para la Nación en función de la seguridad y la defensa.