
LA CONEXIÓN AÉREO-TERRESTRE: UNA PERSPECTIVA HISTÓRICA

Nuestra futura seguridad reside en mirar hacia delante desde el pasado y sus lecciones; no en volver al pasado

La interdependencia de las operaciones terrestres y aéreas no es un aspecto nuevo como nos muestran numerosos informes de campaña, y las conclusiones de sus Comandantes que la califican de importancia fundamental para el éxito operacional. La cooperación eficaz entre las fuerzas aéreas y terrestres es considerada en la actualidad como algo "sine qua non" del planeamiento de las campañas modernas. Pero un repaso histórico sobre la interrelación de las operaciones terrestres y aéreas nos revela que este aparente estado de trabajo conjunto y entendimiento mutuo entre soldados y tripulaciones aéreas no siempre ha sido así. El éxito de la cooperación entre Ejércitos para obtener la victoria en las últimas fases de ambas Guerras Mundiales, a menudo dependió del duro aprendizaje en la escuela del campo de batalla donde se producían los contratiempos y las derrotas. Acontecimientos más recientes, acaecidos en la década de los noventa, en la Guerra del Golfo y los Balcanes, quizás hayan influido a pensar que la interrelación aéreo-terrestre pueda llegar a convertirse en un concepto anticuado de estudio académico militar.

Todavía la conexión aéreo-terrestre tiene interferencias en ambas direcciones. Sencillamente, no es bueno para los soldados quejarse de la falta de apoyo aéreo, y reclamar, como sucedió a menudo cuando los acontecimientos no fueron bien en las primeras etapas de la Segunda Guerra Mundial, la Fuerza Aérea ausente.

¿Cuántos soldados piensan en la necesidad del apoyo terrestre? Las Fuerzas Aéreas pueden requerir la asistencia de las fuerzas terrestres, particularmente en comunicaciones, logística y, no menos importante, ingeniería militar. Sin embargo, cuantos Mandos Terrestres quizás vean esto como una disipación indeseable del esfuerzo militar. Ocasionalmente, los soldados han tenido que combatir en la guerra por instalaciones aéreas en tierra las cuales, a su vez, han proporcionado la base para la cobertura aérea en la mar. Este fue el caso en Cirenaica, 1940-43, en el Teatro de Operaciones del Mediterráneo donde el estrangulamiento de las fuerzas en tierra es atribuida a menudo a la interdicción en la mar, apoyada o llevada a cabo por la aplicación del poder aéreo. Por encima de todo, no se puede pedir al poder aéreo que haga maravillas, a pesar de los titulares, en 1999, de los Balcanes durante la campaña aérea, así llamada, contra la Antigua República de Yugoslavia.

Una fuerza aérea necesita de los recursos apropiados, tecnología, personal, inteligencia, y el tiempo y espacio para entrenar. Existen límites prácticos en la capacidad de las fuerzas aéreas para proteger ellas mismas su propia defensa aérea basada en tierra, así como la protección activa de sus bases aéreas de amenazas terrestres. Ninguna entidad de fuerza aérea puede mantener o dominar la superficie, de manera aislada, durante largos períodos de tiempo.

Además, en lenguaje moderno, el test de lo "conjunto" no está confina-





do al extenso campo teórico de la doctrina, enseñanza y educación militar profesional conjunta. Debe ser aplicado en el mundo "real" de las guerras, campañas y operaciones principales donde son puestos a prueba, en todos los niveles, las organizaciones y mandos. Solamente buscando más allá de "titulares y batallas", uno puede aislar causas tácticas y operacionales de efecto estratégico, y extraer lecciones importantes y permanentes.

En un intento de poner la conexión entre lo terrestre y aéreo en un contexto contemporáneo, deberíamos buscar en la historia respuestas a preguntas interrelacionadas como:

- ¿Qué es lo intrínsecamente difícil para desarrollar una cooperación aéreo-terrestre eficaz?
- ¿Por qué las declaraciones de mutuo entendimiento y confianza entre los Comandantes terrestres y aéreos se muestran tan difíciles en la práctica?
- Si las lecciones terrestres/aéreas adecuadas han sido aprendidas en un particular teatro de guerra, ¿Por qué tenemos que aprenderlas de nuevo en el mismo o subsiguientes conflictos?

- Dado que las organizaciones y tecnologías cambian, ¿Cuáles son las lecciones que perduran para la interrelación aéreo-terrestre?

- ¿Qué necesidades debemos satisfacer para mejorar hoy la cooperación aéreo-terrestre y protegernos contra la potencial autosatisfacción?

Considerando estas cuestiones, el objetivo de este artículo es presentar una perspectiva histórica de la conexión entre lo terrestre y aéreo con el objeto de describir algunas lecciones permanentes para operaciones contemporáneas y futuras. Por razones de espacio, está restringido ampliamente al contexto OTAN, aunque se harán pequeños comentarios a determinadas operaciones contemporáneas. Desafortunadamente, importantes aspectos como el transporte aéreo y la movilidad aérea han sido dejados intencionadamente fuera. El hilo común en este artículo es el desarrollo del mando y control conjunto de las fuerzas aéreas y terrestres. En particular, el reto es discernir donde se encuentran los puntos de fricción y establecer que lubricantes deberían ser aplicados para asegurar una

LECCIONES PERMANENTES DE LA CONEXION AERO-TERRESTRE EN EL "DESERT TRIUMPH". CAMPAÑA DE ÁFRICA OCCIDENTAL

- La superioridad aérea constituye la primera prioridad.
- La disponibilidad permanente de suficientes aviones con configuración de armamento adecuada para misiones aire-superficie.
- Elaboración cuidadosa de procedimientos aéreo-terrestres, incluyendo comunicaciones fiables aire-superficie y medidas de identificación amigo-enemigo.
- Planeamiento conjunto, co-localización de cuarteles generales y cooperación estrecha en los niveles de mando y planeamiento.
- La necesidad para los mando terrestres y aéreos de conocerse y confiar entre ellos.

mayor probabilidad de éxito cuando las fuerzas terrestres y aéreas tengan que combatir juntas en el "campo de batalla conjunto" del futuro.

LECCIONES DESDE Y DESPUÉS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Muchas de las más relevantes lecciones de la conexión aéreo-terrestre durante la II Guerra Mundial fueron incorporadas en las estructuras de la post-guerra y en procedimientos y doctrinas asociados. Pero en Corea y Vietnam mucho tuvo que ser reaprendido de manera dura, después de repetir el patrón de las lecciones olvidadas extraídas en diferentes teatros de la II Guerra Mundial. En Corea, la recién constituida Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF) intento realizar una ofensiva de bombardeos estratégicos a la manera que la USAAF había reali-

FALLOS CRITICOS EN LA CONEXION AÉRO-TERRESTRE EN FRANCIA (1940)

- Inadecuada entidad y composición de las fuerzas aéreas implicadas.
- Disipación del esfuerzo ofensivo de bombardeo contra objetivos estratégicos, normalmente económicos, tan opuesto a una mayor presión sobre objetivos militares de nivel operacional.
- Medios totalmente inadecuados para la concentración oportuna del apoyo aéreo táctico.
- Falta de un procedimiento para el proceso de la decisión y selección de objetivos en el nivel operacional.
- Baja eficacia de la estructura de mando aliada, en todos los niveles de la guerra, tanto en su dimensión conjunta como combinada.

zado en Alemania y Japón. Como guerra limitada, existían fronteras que constituían límites a la selección de objetivos estratégicos, incluyendo los propios sistemas de armas elegidos. Los soldados en tierra y los pilotos en el aire necesitaban tiempo para aprender y refinar los procedimientos prácticos contra un enemigo que no ofrecía sistemas de objetivos acorazados, que se movían en gran parte, a través del país, por la noche y eran reabastecidos por bicicletas más que por vehículos a motor. En Vietnam, como en Corea, el poder aéreo pudo ayudar a establecer las condiciones para el éxito militar en el nivel táctico, pero pocas veces pudo proporcionar resultados operacionales y estratégicos dadas las limitaciones políticas sobre la selección de objetivos. Se encontraron con combatientes desvalidos luchando por su supervivencia nacional, jugando con otras reglas, al mismo tiempo que negaban la existencia de éstas.



Por otro lado, la puesta en práctica de la Guerra Fría Aliada, desarrollada desde una estrecha cooperación en el Mediterráneo y Noroeste de Europa, se plasmó en organizaciones y procedimientos integrados en la Alianza Atlántica. En la región central del Mando Europeo Aliado, por ejemplo, tanto en los grupos terrestres central y noroccidental (NORTHAG y CENTAG) tuvieron fuerzas aéreas tácticas aliadas (2 ATAF y 4 ATAF, respectivamente). Este método de mando conjunto fue descrito en los siguientes términos:

"El núcleo de los cuarteles generales conjuntos de grupos terrestres y fuerzas aéreas tácticas es el Centro de Operaciones de Mando Conjunto. Es en este Centro donde toda la información fluye, y desde el cual parten todas las órdenes e instrucciones para implementar las directivas del grupo terrestre y del comandante de la fuerza aérea táctica. La coordinación de las operaciones de las fuerzas terrestres y aéreas se realizan diariamente en una conferencia de los Comandantes, pudiendo ser éstos representados por sus jefes de Estado Mayor (EM), si ellos mismos no pudiesen asistir".

Esta situación, la cual existió, por ejemplo, hasta la desaparición del NORTHAG, 2 ATAF, BAOR y RAF (G) en 1992, es una con la que quizás Montgomery (Army Marshall) y Coningham (Air Marshall) se habrían sentido cómodos.

Cualquier sistema conjunto debe ser practicado ampliamente en ejercicios y probado en operaciones reales futuras. Los Comandantes y sus oficiales de EM más directos deberán vivir y trabajar juntos; sus diferencias deberán ser pulidas de manera tranquila y eficaz. En otras palabras, deberá existir en el sistema suficiente personal perfectamente "lubricado", de manera que permita superar los inevitables elementos de fricción organizativos. El futuro Mando de Operaciones de las Fuerzas Armadas Españolas, cuya constitución ya es una realidad, deberá tener en cuenta este tipo de aspectos que ayudarán, a su vez, a una mejor integración de nuestro personal en las estructuras operativas conjuntas y combinadas internacionales. También, habremos de asegurar que iniciativas como la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas, los cambios estructurales del Ministerio de Defensa, del Estado Mayor Conjunto de la Defensa y de los Ejércitos, y la reinención de la doctrina conjunta, respondan a la verdadera esencia para una mayor cooperación entre Ejércitos, tan reclamada en los actuales y futuros teatros.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

En un intento de extraer principios permanentes para una cooperación aéreo-terrestre eficaz deberemos tener cuidado de concluir lecciones operativas o tácticas fuera del contexto histórico. Las circunstancias estratégicas cambian. Las lecciones extraídas en la guerra en el



"Western Desert" 1940-43, directamente aplicables en la Guerra del Golfo, no han de ser necesariamente aplicables en las condiciones tan diferentes de los Balcanes. No todas las futuras campañas requerirán necesariamente que la conexión aéreo-terrestre sea ejercida. Para los gobiernos occidentales, si el poder aéreo (o misilístico) coercitivo es visto como un instrumento de primera elección, el apoyo aéreo cercano (CAS) será probablemente una opción de última elección, dado la renuencia a comprometer fuerzas terrestres. Además, la mayor dispersión de las fuerzas "enemigas" en el campo de batalla moderno, y la mayor inmersión de éstas con la población, normalmente en ambientes urbanos, harán que el CAS y la interdicción aérea sean menos empleadas. La proximidad de no combatientes y el riesgo del daño colateral muy probablemente excluyan un gran número

LA GUERRA EN EL "WESTERN DESERT 1940-43" PROPORCIONO UN LABORATORIO PRACTICO ESENCIAL EN EL DESARROLLO DE LAS OPERACIONES AEREAS Y TERRESTRES

Después del éxito de Montgomery en el Segundo El Alamein, éste ratificó con entusiasmo las lecciones del poder aéreo de Coningham, publicándolas bajo su único nombre en "Some Notes on High Command in War in 1943". Quizás los dos puntos clave que Montgomery resaltó, fueron:

1. La mayor característica del poder aéreo es su flexibilidad, y esto le permite cambiar rápidamente de un objetivo a otro en el teatro de operaciones. Mientras esto es realizado, la totalidad del peso del poder aéreo disponible puede ser aplicado, a su vez, en áreas seleccionadas; este uso concentrado de la fuerza ofensiva aérea constituye un factor ganador de combate de primera importancia.
2. El control del poder aéreo disponible tiene que ser centralizado, y el mando tiene que ser ejercido a través de los canales de la RAF. Nada puede ser peor para la obtención de resultados favorables que disipar los medios aéreos en pequeños paquetes colocados bajo el mando de los comandantes de formaciones terrestres, trabajando cada paquete bajo su propio plan. El soldado no debe esperar, o desear, ejercer el mando directo sobre fuerzas ofensivas aéreas.



de objetivos deseados. De este modo podríamos estar influyendo en la condena del campo de batalla "tradicional", con sus límites cuidadosamente definidos y sus ordenadas líneas de coordinación de apoyo al fuego, como un objeto aislado de estudio histórico. Sin embargo, podríamos lamentar la condena prematura del CAS. Si la OTAN hubiera sentido la necesidad de la realización de una operación de "entrada en fuerza" en Kosovo, por ejemplo, el componente terrestre habría requerido misiones CAS en una gran proporción y en situación de alerta en vuelo. En la actualidad, tenemos un ejemplo del gran esfuerzo realizado por el poder aéreo en la Guerra de Irak en lo que al CAS se refiere.

MEDIOS, TIEMPO Y EFECTOS

El denominador común del éxito en las operaciones aéreo-terrestres parece ser la provisión de medios suficientes para desarrollar todo tipo de operaciones aéreas en un ambiente de amenaza dado. De otra manera, el apoyo aéreo directo a las fuerzas terrestres podría suponer un handicap para la adecuada relación de esfuerzos dirigidos a alcanzar los efectos estratégicos superiores. Por lo tanto, una campaña equilibrada con operaciones aéreo-terrestres integradas requiere medios aéreos suficientes. Las fuerzas terrestres desean ser liberadas de la amenaza del ataque aéreo enemigo y sentirse libres para maniobrar sin interferencias de las reservas enemigas. Así que las misiones de superioridad aérea e interdicción aérea serán probablemente la prioridad del Comandante de la Fuerza Conjunta hasta que el esfuerzo pueda

NORMANDIA 1944

La eficacia de la conexión aéreo-terrestre, particularmente en un contexto de coalición, fue afectada por los enfrentamientos tanto de organización como de personalidades. Retrospectivamente, las relaciones de alto nivel aliadas y entre Ejércitos fueron deterioradas en Normandía tanto por la rivalidad Anglo-americana como por las fricciones entre los mandos de la RAF y los superegos de Montgomery y Coningham.

ser enfocado al apoyo directo a las fuerzas terrestres. Cuanto mayor sea la renuencia política a comprometer fuerzas terrestres en el combate, mayor será el esfuerzo total requerido al poder aéreo. Lo que a menudo es pasado por alto es que la amenaza o la existencia real de las operaciones terrestres produce típicamente las mejores condiciones para el éxito de la aplicación del poder aéreo. A fin

de destruir o dañar eficazmente al enemigo y afectar a su logística, éste debe ser forzado a combatir, moverse y reabastecerse. Además, la acción aérea indirecta necesita su tiempo para sentir su efecto, particularmente contra un enemigo, en su mayor parte, estático y reforzado que quizás simplemente reduzca sus necesidades logísticas. Las operaciones aéreas en las dos Guerras Mundiales, Corea, Vietnam, el Golfo y los Balcanes, todas demuestran que acciones de destrucción total del enemigo raramente consiguieron sus efectos estratégicos deseados, a pesar del entusiasmo desbordante de las teorías del poder aéreo. La ironía de Kosovo fue que lejos de conseguir el éxito tan anunciado, el poder aéreo fue infrutilizado a causa de las limitaciones impuestas en su operación.

MANDO Y CONTROL

El concepto de apoyo aéreo táctico a las fuerzas terrestres quizás se esté convirtiendo en algo anticuado si uno piensa en términos de campañas integradas. Las fuerzas terrestres, incluyendo medios como cohetes de largo alcance y helicópteros de ataque, quizás puedan ser necesitadas para apo-

yar a las fuerzas aéreas, pues los componentes "supporting" y "supported" pueden cambiar durante el desarrollo de la campaña. Por lo tanto, la conexión aéreo-terrestre, donde las operaciones aéreas y terrestres son estrechamente coordinadas, necesita que sea realizada en el nivel adecuado, donde las decisiones oportunas en la selección de objetivos y la distribución del esfuerzo aéreo puedan ser realizadas. Esto nos conduce a la necesidad del mando conjunto, totalmente integrado en el nivel operacional, donde las campañas son planeadas y dirigidas. Sin embargo, aunque la doctrina conjunta/combinada vigente declara que esta interacción debería ser conseguida en el nivel de fuerza conjunta (normalmente de teatro), las operaciones recientes sugieren que en la práctica esta conexión se está moviendo en las áreas políticas y estratégicas más altas. Por lo tanto, existe el peligro de sobre-centralizar el mando al más alto nivel, amenazando la descentralización requerida de control en los niveles más bajos, que con la tecnología de información moderna podría hacer que el apoyo aéreo táctico procediera de las capitales. La aplicación del poder aéreo por control remoto en una guerra de "bajas cero" es un mito peligroso.

ENTRENAMIENTO Y PERSONAL

Cualquiera que sea la doctrina y el equipamiento relacionado con la conexión aéreo-terrestre, el personal continúa jugando una parte fundamental en asegurar la cooperación adecuada entre las fuerzas terrestres y aéreas. El ejemplo personal de los Comandantes de la Alianza, Coaliciones y Componentes, y sus oficiales de EM directos, trabajando juntos para una causa común conjunta extenderá rápidamente la sintonía a través de toda la fuerza. En esta conexión, no hay lugar para "prima donnas" y "amour prope" en la relación aéreo-terrestre. La creación de una actitud cooperativa, tan opuesta a la competitiva, por los Mandos es crucial para establecer la atmósfera y ejemplo adecuado en todos sus mandos subordinados. Ningún Ejército debe ofrecer discordia tanto en tiempo de paz como en guerra; última-

mente el éxito militar en las operaciones principales, campañas y guerras depende de compartir el conocimiento, el entendimiento y la confianza mutua entre los distintos componentes. Un ambiente tan benigno en el trabajo raramente se alcanza sin trabajar duro. En resumen, no hay sustitutos para el entrenamiento conjunto en los niveles tácticos y operacionales, ni para la educación de las figuras de mayor rango que muy probablemente estarán implicadas en la dirección, planeamiento y ejecución estratégica de las Campañas. Pensar o actuar de otra manera es seguramente de una autocomplacencia peligrosa. La relación aéreo-terrestre necesita, desde un principio, una inversión temprana en el tipo de personal adecua-



do. Demanda un proceso continuo de educación y entrenamiento profesional conjunto, y la explotación activa de oportunidades de entrenamiento y operativas con la finalidad de refinar las capacidades.

En cualquier análisis final, la eficacia práctica del enlace aéreo-terrestre es un indicador seguro del estado de salud de la cooperación ínterejércitos, entrenamiento conjunto y entendimiento mutuo. Aunque se intenta resolver muchos de los fallos de doctrina, entrenamiento, organización o personalidad, permanece el hecho de que la construcción y sostenimiento de un eficaz enlace aéreo-terrestre siempre será difícil. Las fricciones abundan y las circunstancias en las cuales soldados y tripulaciones aéreas trabajan juntos, cambian de una campaña a otra: esto es un "hecho" ■