



De los acuerdos de Key West a la revolución en los asuntos militares

El futuro de la aviación embarcada

ANTONIO RÍOS DOMÍNGUEZ
Teniente Coronel de Aviación

DESDE que en el verano de 1992, el senador Nunn se preguntara en un famoso discurso en el Congreso «si los Estados Unidos podían permitirse el lujo de tener cuatro fuerzas aéreas» (en alusión a las aviaciones de Army, Navy, Marines y la propia Fuerza Aérea), la asignación de tareas y misiones (1) entre los cuatro Servicios se estudia en multitud de foros que van desde la comisión independiente creada al respecto, hasta la Oficina del Secretario de Defensa, pasando por la General Accounting Office, que ha anunciado que empezará a publicar estudios parciales, adelantándose al informe de la comisión que debería ser publicado en mayo. Como demuestra la expe-

1. «Roles» se ha traducido por «tareas». En este contexto, «tareas», son los propósitos amplios y duraderos para los que el Congreso estableció por ley los servicios. «Informe sobre las tareas, misiones y funciones de las FA,s». JCS, febrero de 1993.

riencia, este súbito interés, en un problema largo tiempo estancado, no augura buenos resultados (2).

No es casual que la atención se haya centrado en la duplicidad de medios aéreos, ya que es la aparición de estos la que hace entrar en conflicto un sistema que estaba «estabilizado» tras siglos de adaptación del hombre a moverse e incluso a pensar en dos dimensiones.

Aunque este es un tema que tiene varios aspectos, razones de espacio obligan a ocuparse tan solo de la polémica entre USAF y Navy sobre la entidad de la aviación embarcada.

2. En el año 1925, un informe «precipitado» del Panel Morrow, propuso, en contra de otros dos informes más elaborados, que no se creara un ejército del aire independiente de Army y Navy. Se adoptaron las propuestas del Panel Morrow. Algo parecido ocurrió en los años finales de la II Guerra Mundial y, en ambas ocasiones, Navy también se oponía a la creación de un Departamento de Defensa.

ANTECEDENTES HISTORICOS

El caso de los Estados Unidos es paradigmático. Cuando surge el avión, Army y Navy son dos departamentos ministeriales independientes, que empiezan a incorporarlo a sus arsenales como una herramienta más de su forma tradicional de operar. En el seno de la aviación de Army, como en la de muchos países europeos, se forma pronto un grupo de entusiastas que se percatan de que lo que permite el avión es actuar de forma distinta. (Curiosamente, en casi todos los países, la doctrina aérea evoluciona en la aviación del ejército de tierra).

Para que se acepte la visión de los que se percatan de que se ha entrado en una nueva era, hay tres obstáculos fundamentales. Uno es que la visión va muy por delante de las capacidades técnicas del momento. Otro es el inmovilismo de una parte del Estado Mayor de Army, al que pertenece el



Aunque el portaaviones posee valor disuasorio y capacidad para influir en la evolución de las crisis, los avances en armamento y su vulnerabilidad intrínseca le han hecho perder su valor, salvo en escenarios en los que el riesgo de confrontación militar y la amenaza sean mínimos.

FUNCIONES DE LOS DEPARTAMENTOS MILITARES (DOD Directive 5100.1, 1987)

(Recoge los acuerdos de Key West y sus modificaciones)

Las funciones de cada departamento que representan duplicidad desde el punto de vista aéreo serían:

FUNCIONES DEL DEPARTAMENTO DEL EJERCITO

Aparte de las claramente privativas se recogen las siguientes:

- * Organizar, entrenar, equipar y proporcionar fuerzas adecuadas para defensa aérea y contra misiles y operaciones de control del espacio.
- * Como función colateral, el Ejército entrena fuerzas para la interdicción del poder aéreo y naval del enemigo y sus comunicaciones, mediante operaciones en o desde tierra.

FUNCIONES DEL DEPARTAMENTO DE LA ARMADA

Aparte de las que pueden considerarse como tradicionalmente privativas, se recogen las siguientes:

- * Organizar, entrenar, equipar fuerzas de Armada y del Cuerpo de Marines para combate inmediato y sostenido que afecte a operaciones en el mar, incluyendo operaciones de aviones basados en el mar y componentes aéreos navales basados en tierra - específicamente fuerzas para localizar y destruir fuerzas navales enemigas y para suprimir comercio naval enemigo, para ganar y mantener supremacía naval general, para establecer y mantener superioridad local en un área de operaciones navales, para apoderarse y defender bases navales avanzadas y para conducir las operaciones terrestres, aéreas y espaciales que puedan ser esenciales para la prosecución de una campaña naval;
 - * Organizar, equipar y proporcionar fuerzas navales, incluyendo apoyo aéreo directo naval y fuerzas espaciales para la conducción de operaciones anfibas conjuntas;
 - * Proporcionar el apoyo aéreo esencial para las operaciones navales;
 - * Organizar, entrenar, equipar y proporcionar fuerzas adecuadas para defensa aérea y contramisiles y operaciones de control del espacio, incluyendo fuerzas necesarias para la defensa estratégica de los Estados Unidos, bajo doctrinas conjuntas;
- Como funciones colaterales de la Navy y del cuerpo de Marines figuran:
- * Interdicción del poder aéreo y terrestre enemigo y sus comunicaciones mediante operaciones en el mar;
 - * Proporcionar apoyo aéreo y naval directo para operaciones terrestres;
 - * Prepararse para participar en el esfuerzo general en aire y espacio.

FUNCIONES DEL DEPARTAMENTO DE LA FUERZA AÉREA.

El Departamento de la Fuerza Aérea es responsable de la preparación de las fuerzas aéreas necesarias para la conducción efectiva de la guerra u operaciones militares de anteguerra y, bajo planes conjuntos de movilización integrados, de la expansión del componente en tiempo de paz de la Fuerza Aérea para hacer frente a las necesidades de guerra. Dentro del Departamento de la Fuerza Aérea la Fuerza Aérea incluye fuerzas de aviación de combate y servicios.

Algunas de las funciones principales del departamento de la fuerza aérea son:

- * Organizar, entrenar, equipar y proporcionar fuerzas para la conducción de operaciones de combate en el aire inmediatas y sostenidas - específicamente, fuerzas para defender los Estados Unidos contra ataques aéreos, ganar y mantener supremacía aérea general, derrotar a las fuerzas aéreas enemigas, conducir operaciones espaciales, controlar áreas aéreas vitales y establecer superioridad aérea local.
- * Organizar, entrenar, equipar y proporcionar fuerzas adecuadas para defensa aérea y contra misiles y operaciones de control del espacio, incluyendo fuerzas para la defensa estratégica de los Estados Unidos, de acuerdo con doctrinas conjuntas;
- * Organizar, entrenar equipar y proporcionar fuerzas para guerra aérea estratégica y de misiles;
- * Organizar, equipar y proporcionar fuerzas para operaciones conjuntas anfibas, espaciales y aerotransportadas;
- * Organizar, entrenar, equipar y proporcionar fuerzas para apoyo aéreo directo y apoyo aéreo logístico al Ejército y a otras fuerzas, incluyendo aerotransporte, apoyo aéreo, abastecimiento de operaciones aerotransportadas, fotografía aérea, reconocimiento aéreo táctico y la interdicción desde el aire de las fuerzas y comunicaciones terrestres enemigas;
- * Organizar, entrenar, equipar y proporcionar fuerzas para el transporte aéreo de las Fuerzas Armadas;
- * Desarrollar doctrinas, procedimientos y equipo para la defensa aérea de áreas terrestres;
- * Proporcionar lanzamiento y apoyo espacial al Departamento de Defensa;
- * Organizar, entrenar, equipar y proporcionar fuerzas de cisternas basadas en tierra para el apoyo, mediante el reabastecimiento en vuelo, de operaciones estratégicas y los despliegues de aviones de las Fuerzas Armadas y operaciones tácticas de la Fuerza Aérea;
- * Organizar, entrenar, equipar y proporcionar fuerzas para operar líneas aéreas de comunicaciones y
- * Organizar, entrenar, equipar y proporcionar fuerzas para la conducción y el apoyo de operaciones especiales.

Entre las funciones colaterales de la Fuerza Aérea se incluyen:

- * Vigilancia marítima de superficie y guerra contra buques de superficie mediante operaciones aéreas,
- * Guerra antisubmarina y operaciones de guerra contra aire (antiair warfare) para proteger las líneas de comunicaciones marítimas,
- * Operaciones de minado desde el aire, y
- * Reabastecimiento en vuelo en apoyo de campañas navales.

(Llama la atención la diferencia de estilo empleado al describir las funciones de Army y USAF con el empleado en el caso de Navy. En Army y USAF se emplea un conciso «estilo militar» que delimita claramente sus funciones. En el caso de Navy se emplea un estilo «contractual» que parece indicar un esfuerzo por reservarse su parcela de poder aéreo en todas las circunstancias imaginables).



Es obvio que a un avión se le impone una penalización

Servicio, luego Cuerpo Aéreo, que dará origen a USAF. El tercer obstáculo es Navy que se opone al desarrollo de la aviación con base en tierra. A punto de estallar la guerra en Europa, al Air Corps se le prohíbe, a instancias del jefe de Estado Mayor de Navy, que realice vuelos operacionales a más de 100 millas de la costa y se le limitan las adquisiciones de B-17 a los 40 de que ya disponía (3).

3. En el verano del 38, tres B-17 habían interceptado al transatlántico italiano Rex, que hacía de fuerza atacante, a 700 millas de Nueva York y Navy se inquietó por las implicaciones de este vuelo. Un año antes, Navy había intentado que no se difundiera la noticia de que los bombarderos del Air Corps habían alcanzado con bombas de agua al Utah, cuando navegaba a 300 millas de las costas de California.



cuando se le desarrolla para operar desde portaaviones, penalización que arrastra, tanto considerado aisladamente como al operar como una fuerza.

Los acontecimientos en Europa permiten al Presidente Roosevelt vencer resistencias institucionales e imponer la expansión del arma aérea, lo que no puede impedir es que, con todos los obstáculos creados, el Air Corps entre en la guerra con medios escasos, de características inferiores a los que la técnica hubiera podido permitir y encuadrada dentro de Army, al contrario que en los países más avanzados de Europa. No obstante al jefe del Air Corps se le reconocía igual status que a los jefes de Estado Mayor de Army y Navy, a cambio de no presionar por la independencia hasta que finalizara el conflicto.

Con todas estas obstrucciones, el poder aéreo, con apenas un cuarto de

siglo de historia, termina imponiéndose en la guerra. Aparte de su intervención decisiva en todas las campañas terrestres o marítimas, demuestra su capacidad de llevar la guerra al corazón del enemigo. Esta fue su principal contribución a la victoria. Al terminar la guerra, desde los Servicios, que quieren acaparar la mayor parcela posible del nuevo poder, hasta el público en general, están convencidos de que el avión es la mejor inversión en defensa.

En diciembre de 1945, el Presidente Truman se dirige al Congreso diciendo que el poder aéreo ha alcanzado igual importancia y responsabilidad que el terrestre o marítimo y que esta paridad sólo se puede realizar en un Departa-

mento de Defensa, que integre los tres Servicios, o en tres ministerios separados, pero que no era posible mantener la estructura existente, con dos departamentos de Navy y Army (4).

A pesar de la oposición frontal del Secretario de Navy, James V. Forrestal (5), el Presidente firma la Ley de

4. El poder aéreo independiente, ha contado en repetidas ocasiones con el reconocimiento presidencial. Ya se ha comentado también la intervención de Roosevelt y, tras la guerra en el Golfo, el presidente Bush manifiesta que la lección número uno de esa guerra es la del valor del poder aéreo y que había sido USAF y su jefe el general McPeak, quienes le habían adelantado lo que se podía esperar de él. (Air Force Magazine. Octubre 1991).

5. Forrestal había servido en la aviación naval durante la I Guerra Mundial.



La realidad obliga a cuestionar la idoneidad del portaaviones como vehículo de «proyección del poder naval», máxime si se dispone de otros medios que

Seguridad Nacional de 1947, que crea un Departamento de Defensa, con Forrestal como primer Secretario, y que sitúa formalmente a USAF al mismo nivel institucional que Army y Navy. La Ley se complementaba con una orden ejecutiva presidencial que, reflejo de que ambas eran fruto de compromisos difícilmente alcanzados, no sirvió para acallar las divergencias entre los Servicios, por lo que Forrestal convocó una reunión en Key West de donde salieron los acuerdos del mismo nombre, acuerdos que reconocieron a USAF la responsabilidad primaria en el bombardeo estratégico y guerra aérea, sin restringir el que Navy tuviera su propia aviación.

El compromiso alcanzado se rompió al estallar al año siguiente la «revolución de los almirantes». USAF estaba adquiriendo el bombardero

estratégico B-36 y Navy quería construir el «United States», un super-portaaviones para intervenir en la guerra aérea. A pesar de filtraciones al Congreso y a la prensa de noticias de corrupción en el proceso de adquisición del B-36 (que se demostró eran falsas), USAF consiguió el avión y a Navy se le negó la construcción de superportaaviones, aunque se le autorizó a lanzar ataques nucleares desde los otros (6).

Los acuerdos, salvo correcciones puntuales, han permanecido inalterables a pesar del casi medio siglo transcurrido (anexo 1). Como cabe imaginarse, un compromiso entre pares difícilmente iba a definir lo que la

Ley o el Presidente no habían podido fijar, por lo que los acuerdos solo sirvieron para formalizar las discrepancias.

Con estos antecedentes no es de extrañar que USAF, que ha reducido sus fuerzas de cazabombarderos en un 40%, reclame que se revise a la baja la entidad de la aviación embarcada. Y no es sólo USAF, ya que son numerosos los estudios recientes que cuestionan la lógica de mantener la entidad de esta aviación, criticándola tanto en términos de economía como de efectividad.

EL FUTURO DE LA AVIACION EMBARCADA

Uno de los argumentos para defender al portaaviones es su valor disuasorio y su capacidad de influir en la evolución de una crisis presentándose

6. Todo el revuelo costó el cargo a un secretario de Defensa y al jefe de Operaciones Navales. David C. Morrison, National Journal, 20 de marzo de 1993 y ATC Pamphlet 190-1.



(7) en las zonas conflictivas, pero los avances en armamentos y la vulnerabilidad intrínseca del portaaviones le han hecho perder su valor en este papel, salvo en escenarios en los que el riesgo de confrontación militar y la amenaza a enfrentar sean mínimos.

No se puede olvidar la experiencia del conflicto de las Malvinas y lo que representa. Los ingleses sólo se acercaron al límite del alcance de la aviación argentina, ésta no contaban con un sistema de mando y control mínimamente efectivo y solo disponían de cinco misiles antibuque. A pesar de la diferencia tecnológica, las graves pérdidas que sufrieron hicieron abrigar a los ingleses el temor de la derrota (8).

El más reciente conflicto en el Golfo es aún más esclarecedor a este respecto. Cuando se produce la invasión de Kuwait la «presencia» de dos grupos de combate de portaaviones poco hizo para disuadir de la invasión, bien es cierto que esa presencia se

7. Lo de la «presencia», como sostiene el general McPeak, es una característica de toda fuerza (que la doctrina naval ha elevado a la categoría de misión... a ser desempeñada sólo por la marina).

8. Hay que resaltar que los ingleses tuvieron que alejar los portaaviones de la zona de combate, no así el resto de la flota que fue la que encajó la mayoría de las pérdidas.

ejercía a distancia, solo el buque insignia Lasalle y los que le acompañaban, se situaron dentro del Golfo Pérsico. Navy llegó a desplegar hasta seis grupos de combate de portaaviones, pero no los arriesgó a menos de 600 millas de la costa hasta que empezó la ofensiva aérea y no los comprometió en las 150 millas hasta los últimos días de la campaña, cuando se consideró que había disminuido suficientemente la amenaza y crecía la presión por aumentar las salidas en apoyo de las fuerzas terrestres.

Para hacerse una idea gráfica de lo que lo anterior significa se puede trasladar imaginariamente el conflicto al norte de Africa, sin dejar de tener presente que en los dos extremos de la balanza se encontraban los EEUU, con probablemente la mayor coalición de la historia, y en el otro Irak. Pues bien, cuando estalla la crisis y durante el bloqueo, los portaaviones se habrían situado en el Cantábrico, 200 kilómetros al norte de Gijón. La contribución a la campaña aérea se habría hecho a la vista de Mérida, navegando por el Guadiana y, en los últimos días del conflicto, cuando Irak ha perdido toda capacidad de ofrecer resistencia, el avance de las fuerzas terrestres se habría apoyado desde el Guadalquivir.

Tampoco hay que sorprenderse de

roban al avión embarcado una parte de su misión.



Existe la necesidad de que el poder aéreo sea gestionado en una estructura dedicada a explotar sus características, no que constituya su limitación.

Comparación a escala de España y el Golfo Pérsico



que esto sea así, un portaaviones moderno es una valiosa propiedad «inmobiliaria» convertida en símbolo y es comprometido perder un símbolo. Los ingleses nunca reconocieron los daños que, según todos los indicios, sufrió el «Invencible». Argentina nunca sacó a la mar el «25 de Mayo».

Dejando de lado la cuestión de donde se sitúa el portaaviones, hay que contemplar la capacidad de acción de los medios que transporta. Es obvio que a un avión se le impone una penalización cuando se le desarrolla para operar desde portaaviones, penalización que arrastra, tanto considerado aisladamente como al operar como una fuerza. Como prueba nada mejor que compararlo consigo mis-

mo. Según un estudio de la propia Navy, para proporcionar a una fuerza de Marines el mismo apoyo que le facilitan 72 de sus F-18 basados en tierra, se necesitarían 366 aviones embarcados (9). Si nos atenemos a la experiencia de la guerra en el Golfo, los aviones de Marines, operando desde bases en tierra, efectuaron más misiones de ataque que el doble número de aviones de Navy operando desde sus portaaviones.

La realidad obliga a cuestionar la idoneidad del portaaviones como ve-

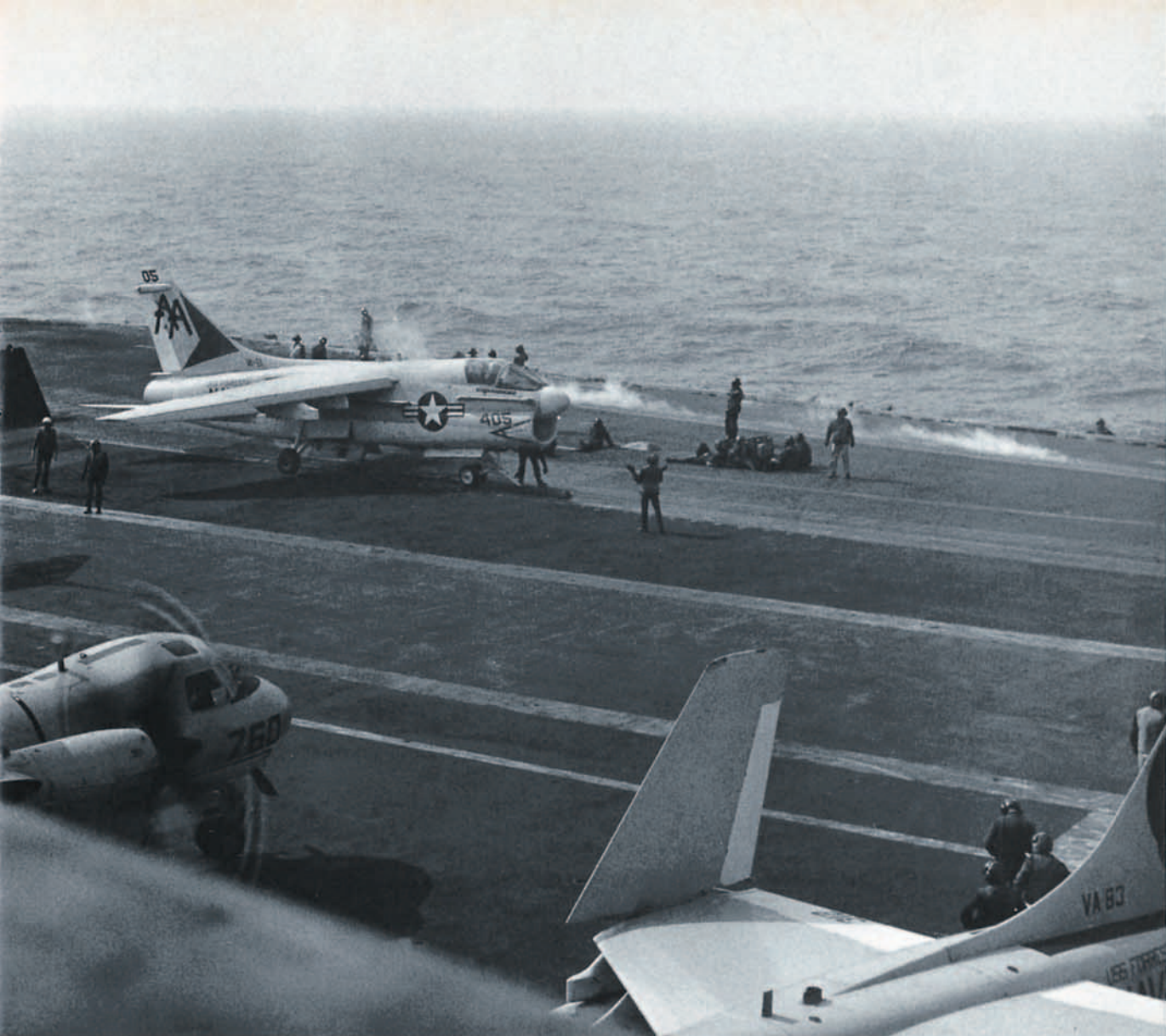
9. «The Department of the Navy's Integrated Amphibious Operations and USMC Air Support Requirements Study». Citado por el teniente coronel M. Scott Craig (Marines) en Defense News, Octubre, 24-30, 1994.

hículo de «proyección del poder naval» (10), máxime cuando la tecnología ha puesto a disposición del mando naval otros medios que roban al avión embarcado una parte importante de su misión.

El portaaviones constituye una realidad física tan aplastante que se tiende a pensar que su existencia obedece a una necesidad ineludible de la seguridad

10. Lo de la «proyección del poder naval» es otra curiosidad de la doctrina naval. No de corresponde, por ejemplo, con una misión paralela de proyección del poder terrestre sobre el mar, o lo que sería más evidente, de proyección del poder aéreo sobre el mar. Esto último, sin estar recogido de forma específica en la doctrina aérea, se hizo durante la II Guerra Mundial, mostrándose en este dominio el poder aéreo basado en tierra tan efectivo, si no más, que la propia Navy.





nacional. Sin embargo el mejor argumento que ha podido emplear en el Congreso el almirante Kelso, el recién retirado Jefe de Operaciones Navales de Navy, para defender el portaaviones, es que, sin ellos, «Navy perdería la posibilidad de reaccionar ante las crisis», y que la necesidad de tener doce procede de «la forma en que los EEUU emplea sus fuerzas». Es decir, el portaaviones no aporta ninguna capacidad esencial al país, sino a Navy, y se tienen doce portaaviones porque se ha decidido así, los EEUU podrían decidir emplear sus fuerzas de otra manera y tener menos o incluso ninguno.

Para EEUU, país con intereses económicos y políticos globales y compromisos militares en todas las partes del mundo, el portaaviones no aporta

ninguna capacidad insustituible (11). En muchas circunstancias no puede ejercitar las que posee y el costo de disponer de ellas es significativamente elevado (12). No es de extrañar que crezcan las presiones para, al menos, la reducción de la flota e incluso que esté en cuestión el futuro de la aviación embarcada, aunque esto ha-

11. Salvo quizás en el primer o segundo día de una crisis en ultramar. Esto si la «crisis» es tal que permite el preaviso necesario para situarlos en zona y la situación militar permite arriesgarlo.

12. Con los costos conocidos, sustituir cinco portaaviones por bombarderos ahorraría \$3.100 millones en el año 1995 y otros \$17.000 millones en los cinco años siguientes. USAF ha presentado unos datos de costos que hasta el momento presente no ha corregido Navy, que aumentarían la desproporción.

No resulta aventurado afirmar que en los próximos años los EE.UU. van a proceder a una disminución en el número de portaaviones y en la entidad de la aviación embarcada.

ya que plantearse para un horizonte de quince a veinte años (13).

Con todo, nada de lo dicho refleja la principal desventaja de la aviación embarcada, que no reside ni en el menor rendimiento, ni en el mayor costo, sino en la necesidad de que el poder aéreo sea gestionado en una estructura dedicada a explotar al máxi-

13. No se puede plantear un cambio radical en esta situación. Para Navy retirar cinco portaaviones representaría del orden de 90.000 puestos en plantilla. Junto a esto está el impacto económico y, por tanto, político. Los cinco mil millones declarados de costo de adquisición dan vida a astilleros y a industrias subsidiarias en 40 estados.

mo sus características, no que constituya su limitación (14).

La única organización que se presentó en el Golfo Pérsico con una visión coherente, doctrina y sistemas para conducir la guerra aérea a nivel de un teatro fue la Fuerza Aérea (15). Y lo que es aún más significativo, fue la única organización que anticipó lo que el poder aéreo era capaz de hacer. Si no hubiera sido por la Fuerza Aérea, la invasión de Kuwait habría tenido un desarrollo y un desenlace muy distintos, en el caso de que ya se hubiera llegado a un desenlace.

Para resaltar hasta qué punto es necesaria la organización adecuada para emplear eficazmente el poder aéreo y lo fácil que resulta cometer funestos errores en este terreno, la guerra en el Golfo vuelve a ofrecer un esclarecedor ejemplo. Cuando al general Schwarzkopf se le pide que tenga preparada una opción ofensiva en los primeros días de la crisis, su recurso fue al poder aéreo con base en tierra, pero no pudo recurrir a su mando componente aéreo, condicionado por estar orientado a secundar los fines de su plan de campaña «terrestre». Inicialmente solo en el CG de USAF, lo que iba en contra de la orgánica establecida, pudo encontrar las personas, herramientas y la doctrina para planear la campaña aérea. Esto ilustra la importancia de que la organización que gestiona el poder aéreo no esté lastrada por condicionantes distintos a las limitaciones técnicas de los medios disponibles.

Army, Navy, e incluso sectores de la propia USAF, se presentaron en el Golfo con concepciones de empleo del poder aéreo que diferían poco de las que con tan pobres resultados se habían utilizado en Vietnam. Esto hace más meritorio que los generales Schwarzkopf

y Powell, de Army, respaldaran plenamente el plan emanado del CG USAF.

A MODO DE CONCLUSION

No resulta aventurado afirmar que en los próximos años va a cambiar la forma en que los Estados Unidos van a hacer sentir su presencia en el mundo y que, cualquiera que sea la solución final, esta va a implicar una disminución en el número de portaaviones y en la entidad de la aviación embarcada. Recientemente hasta el propio comandante del Mando del Atlántico, general (Marines) Sheehan, ha manifestado públicamente la necesidad de que Navy revise su política de mantener despliegues permanentes en determinadas áreas del globo.

A pesar de la defensa numantina que hace Navy de sus doce portaaviones, ya existen opciones alternativas, que van desde basarlos en ultramar, lo que le permitiría seguir haciendo lo mismo que hace, pero con menos unidades, a los nuevos buques anfibios, o plataformas flotantes que se emplazarían semi-permanentemente en zonas de interés (concepto, por cierto, que ya se consideró durante la II Guerra Mundial).

Al margen de lo anterior, las circunstancias en que se realiza el debate sobre tareas y misiones, sugiere un par de reflexiones:

En primer lugar, hay que tener presentes dos características distintivas del poder aéreo. La primera es la capacidad de alcanzar de forma decisiva los centros de gravedad de la situación (16). La otra es la flexibilidad, entendiendo aquí como tal la capacidad de intervenir en el aire, en tierra y en la mar.

La flexibilidad convierte al poder aéreo en un bien escaso. Rara será la situación en que exista el suficiente para atender a todas las posibles demandas. Esto, unido a que puede y debe emplearse en forma decisiva, impone una dirección única para la gestión del mismo y exige una visión de conjunto que asegure su empleo

16. Con esto se quiere indicar que no hay que pensar sólo en un uso letal del poder aéreo. Hay que considerar también la capacidad de transporte en guerra, crisis o paz, o incluso extinguiendo un incendio. Siempre con la característica de hacerse sentir en el punto en que el efecto es mayor.

con máxima eficacia (17).

La segunda reflexión es que, con toda la pasión que pueda despertar la pugna por racionalizar la atribución de los medios aéreos, hoy día no es una cuestión esencial para la hegemonía de los EEUU, es solo cuestión de eficiencia.

La superioridad de los EEUU se basa ya en el poder aéreo, en todas sus acepciones, poder que ya se ha convertido de hecho en aeroespacial. Su efectividad se ve potenciada por la concurrencia de desarrollos tecnológicos en muy diversas áreas, integrados por avances acelerados en el tratamiento, manipulación y explotación de la información y apoyados en una red de vigilancia global y en comunicaciones instantáneas de alcance planetario. Estos avances potencian también las capacidades de las fuerzas de superficie, pero su efecto se hace notar más en los medios más rápidos y de menos limitada capacidad de acceso, que son los que caracterizan al poder aéreo. Con todo lo que esto representa, el efecto más importante de todos estos avances es que abren la puerta de una revolución tan radical que, más que en las capacidades militares, habría que decir que donde se va a producir es en la forma en que se va a perseguir la consecución de los fines de la política.

Por un lado van a dar lugar a un notable incremento en la efectividad de la aplicación de fuerza. Por otro va a permitir introducir cambios espectaculares en los vehículos utilizados para esta aplicación y, finalmente pero más importante, van a abrir un abanico de posibilidades inéditas, no letales, de intervenir en las actuaciones y voluntades del posible enemigo, del adversario y, lo que será más notable, incluso del aliado. La forma en que se decante esta revolución, ya iniciada, en los asuntos militares, es la que va a imponer cómo se constituyen las fuerzas, por supuesto su entidad y las misiones que se les asignan. Probablemente muchas de las cuestiones hoy objeto de debate, sean, hoy también, cuestiones ya del pasado ■

17. Esto siempre ha sido visto así por los teóricos del poder aéreo pero hubo que esperar a los fracasos en el Norte de África y el informe subsiguiente del mariscal Montgomery para que Army recogiera este principio en el Field Manual 100-200. Esta lección se había olvidado cuando estallaron las guerras en Corea y luego Vietnam y sólo la Fuerza Aérea llegó al Golfo con ella aprendida.

14. Durante la guerra de Corea, el general Pardridge, jefe de la 5ª Fuerza Aérea, propuso al almirante Turner, jefe de la Fuerza Naval del Extremo Oriente, que los aviones embarcados operaran desde tierra, como ya hacían los de Marines. La respuesta que recibió fue que «Tenemos que mantener los portaaviones en escena» («We have to keep the carriers in the act»). Citado por el propio general en «Air Interdiction», USAF Warrior Studies.

15. Ver por ejemplo la revista naval Proceedings, septiembre 1994. O Winnefeld, Niblack, Johnson en «A League of Airmen - El Poder Aéreo de los EE.UU. en la guerra del Golfo»; RAND.