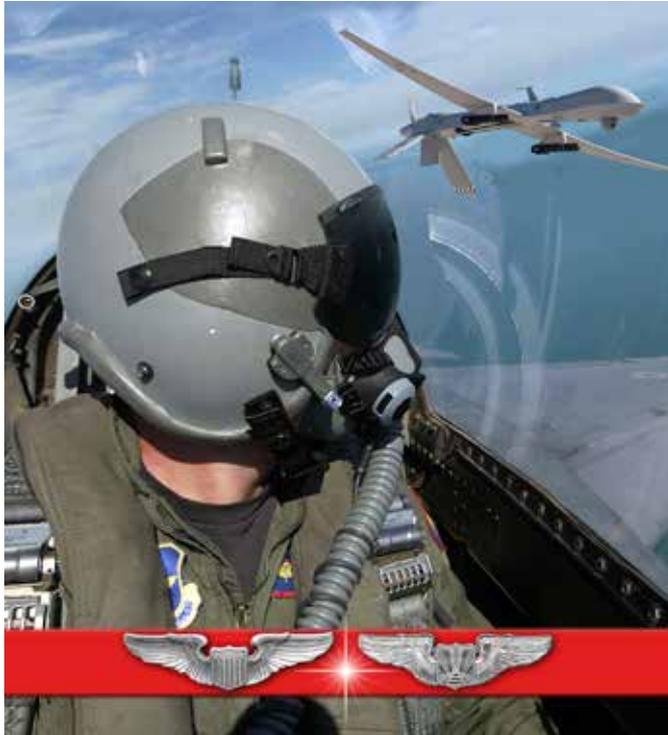


# La guerra tribal

## La sociedad de los hombres del aire modernos

CORONEL MARK K. WELLS, PHD, USAF



A lo largo de los siglos diecisiete, dieciocho y diecinueve, la guerra entre las tribus de los nativos americanos era común e intensa. Aparte de luchar por la tierra y los recursos en conflicto que podrían marcarse por destrucciones generalmente a pequeña escala, pero no obstante intensas con el transcurso del tiempo, esas tribus a menudo le daban importancia al prestigio y al estatus. La relación que una tribu tenía con otra era considerada de gran significado. En algunos casos, los ataques consistían solamente de bailar y provocar a los contrincantes e incluía la práctica famosa de “contar golpes” en la que un enemigo viviente era tocado con la mano o por un palo de madera especial. En pocas palabras, los guerreros individuales y las tribus buscaban el rango y la posición en una comunidad amerindia.<sup>1</sup>

Aún si las fuerzas aéreas modernas forman parte del establecimiento de defensa nacional más grande de una

nación, no sería demasiado sugerir que todos nosotros, en calidad de hombres del aire, somos miembros de tribus individuales. Por todo tipo de motivos históricos, esta identidad tribal básica, a su vez, se ha basado en la mayoría de lo que hacemos cada día. Explicándolo de la forma más sencilla, los pilotos vuelan aeronaves, los navegantes y los operadores de sistemas de armamento operan equipo, los oficiales de mantenimiento y los aerotécnicos arreglan aeronaves, los oficiales de personal se encargan de los recursos humanos, el personal de misiles se entrena para lanzar misiles, los oficiales de inteligencia hacen análisis y predicciones, y así sucesivamente. En la actualidad la Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF, por sus siglas en inglés) cuenta con más de 120 códigos de especialidad laboral —solamente para oficiales. En la Fuerza Aérea, al igual que en la sociedad nativa americana —y me atrevo a decir en cualquier organización jerárquica— el rango y el prestigio son importantes para la membresía y el éxito. Aparte de las insignias de rangos normales y fáciles de identificar que todos portamos vienen los distintivos no menos visibles e igualmente importantes de nuestras calificaciones. Además de éstos, se encuentran las importantes cintas o medallas que usamos y que significan nuestros logros, obtenidos durante tiempo de paz o durante un servicio en combate real.

Estos accesorios se combinan para establecer nuestra autoridad formal e informal y, a diferencia de la situación en la vida civil, hacen que sea relativamente fácil para los observadores poder distinguir el puesto de cualquier militar en la jerarquía. Además, el conocimiento, las destrezas y el idioma separan a las tribus o los subgrupos aún más y crean un sentido de identidad en el grupo.<sup>2</sup> Prácticamente desde el inicio del conflicto organizado, las organizaciones militares han reflejado una estructura que se asemeja a una pirámide con varios niveles de contribuyentes ocupando un estatus singular e identificable. En términos vernaculares, a menudo a este fenómeno le llamamos “orden jerárquico” o “cadena alimenticia”. Aunque algún movimiento hacia arriba y hacia abajo puede ocurrir dentro de esas tribus o subgrupos, se considera que es mucho más difícil un movimiento hacia arriba significativo a lo largo de las líneas tribales.

Por todo tipo de motivos históricos que datan desde la antigua Grecia de Homero, y mucho antes en otros lugares en el mundo, los “combatientes” reales por mucho tiempo —y algunos dirían con todo derecho— han dominado los rangos más altos de las milicias del mundo. Por ejemplo, analicemos la definición clásica y bien conocida de combate: luchar, enfrentar o batallar durante un conflicto armado o una batalla. Un combatiente es una persona que lucha y está en riesgo. Desde los inicios de la aviación, los hombres del aire que participaban en acciones aéreas con los enemigos han sido considerados como miembros de este grupo selecto. Las aeronaves y volar eran consideradas novedades y los pilotos a menudo eran vistos como temerarios. Muchas personas opinaban que se necesitaba un tipo de hombre especial para enfrentar los peligros obvios —especialmente los de la aviación de combate.<sup>3</sup> Esta imagen se tornó aún más exagerada durante la Primera Guerra Mundial, especialmente en la percepción popular. Las circunstancias se combinaron para generar la noción favorita de que los pilotos eran de alguna manera “superhombres” que no tan solo poseían nervios de acero sino también superioridad física y mental. En pocas palabras, por razones obvias, los pilotos —o, en términos más amplios, los hombres del aire que “volaban”— luchaban y morían. Quizás como resultado de los intentos deliberados hechos por gobiernos beligerantes durante ambas guerras para establecer y defender su condición de “héroe”, los pilotos gozaban del rango más alto en la pirámide.

Para muchas personas ajenas, en la actualidad pareciera que los pilotos llevan una vida consentida y que ellos disfrutaban de rango, salario y privilegios mucho más fuera de proporción que los de sus camaradas en otros servicios.<sup>4</sup> Por supuesto, aquellos que no vuelan en ninguna fuerza aérea siempre han sido reconocidos como fundamentalmente esenciales para su operación. La aviación básicamente depende tecnológicamente y deriva su esencia de una enorme infraestructura en la cima de la ciencia, tecnología y aplicación. Especialmente hoy en día, nadie ni vuela una aeronave ni lleva a cabo cualquier forma de operación aérea sin la inversión de decenas de miles de horas hombre y billones de dólares de compromiso científico e industrial. Además, las cifras recopiladas en el 2010 indican de que por cada piloto, la USAF cuenta con más de 23 aerotécnicos y oficiales de apoyo que no vuelan.<sup>5</sup> Por consiguiente, uno podría alegar que las fuerzas aéreas necesariamente requieren el mayor porcentaje de personal de apoyo y no combatiente que cualquiera de los servicios.

Nada de esto importó mucho, ni en la imaginación popular ni dentro de las fuerzas aéreas por mucho tiempo. Hasta la primera guerra del Golfo Pérsico en 1991, los acontecimientos de los primeros 90 años hicieron muy poco para perturbar el orden de la jerarquía de la Fuerza Aérea. Los pilotos permanecieron en la parte superior y casi todos en el servicio lo sabían. Dicho esto, las complejidades dentro del nivel de piloto y de aviadores en general eran bien conocidas para cualquiera de sus ocupantes. Regresando por un momento a nuestro reconocimiento que un combatiente —inclusive un posible combatiente— en las fuerzas armadas por lo general obtendrá más reconocimiento que un no combatiente, reconocemos que los pilotos de combate ocupaban el puesto más alto en la mayoría de las fuerzas aéreas. Por lo tanto, otros tipos de aviadores (por ejemplo, los pilotos de bombarderos, los pilotos de aviones de transporte o los instructores en los comandos de entrenamiento) ocupaban subgrupos ligeramente inferiores sin embargo

permanecieron en la fraternidad más alta en general del nivel. Entre las medidas más sencillas de este puesto se encontraban las estadísticas de promoción y acceso a niveles de responsabilidad más altos.<sup>6</sup>

Poco después de la Segunda Guerra Mundial y antes de la Guerra Fría, los pilotos de bombarderos de la USAF estaban sin lugar a dudas en alza, al menos con respecto a la dirección en general de la estrategia, política y adquisición del servicio. Esos oficiales —aviadores quienes en gran medida habían moldeado sus carreras a través del Comando Estratégico de la Fuerza Aérea— fueron parte de lo que Morris Janowitz identificaría como el “núcleo élite” que eventualmente daría paso a un grupo diferente a medida que las demandas cambiantes del entorno de seguridad internacional moldearía el desarrollo y despliegue de las aeronaves.<sup>7</sup> En muy poco tiempo, los bombarderos grandes con capacidad nuclear se tornaron menos útiles en guerras tales como la de Vietnam, que exigió apoyo rápido y responsivo de las operaciones en tierra. Sin embargo, aún si los pilotos de bombarderos les cedieron su posición formal a los pilotos de combate en la jerarquía de la USAF, perdieron poco, si acaso, de la autoridad informal que ejercían como miembros de la élite de pilotos en general. El hecho de que ellos podrían “posiblemente” ponerse en peligro, junto con el garbo y la mitología relacionada con volar en guerras anteriores, fue suficiente para mantenerlos ahí.

Esas reflexiones dan lugar a la pregunta de si la naturaleza actual del combate, el tamaño y escala del campo de batalla o la mera esencia de la milicia y las fuerzas aéreas ha cambiado tanto que absolutamente necesitamos definir nuevamente qué significa ser un combatiente. ¿Acaso alterará la jerarquía formal e informal de los hombres del aire? A medida que las fuerzas aéreas alrededor del mundo son reducidas en tamaño, se tornan más andróginas y más al estilo civil y —más importante aún— ven que sus misiones de tornan cada vez menos tradicionales, es necesario contar con nuevos entendimientos.<sup>8</sup> Resulta difícil imaginar que las medidas militares tradicionales —“fuego y acero” cinético como se les llama— desaparecerán. No obstante, es igualmente claro que las operaciones de mantenimiento de paz, el desarrollo nacional y las inquietudes humanitarias han crecido en importancia. Estos hechos ya están empañando las distinciones entre los practicantes de la violencia organizada, los ciudadanos, los hombres del aire, los combatientes y los contratistas militares. De hecho, también han contribuido a cambios dentro de la USAF con respecto al combate y a las funciones de apoyo de combate. Por supuesto, uno debe agregar los requerimientos complejos de combatir insurgencias y llevar a cabo operaciones en contra de los terroristas y otros actores no estatales. En breve, ¡hay trastornos en la cadena alimenticia!

Por ejemplo, tomemos el uso cada vez mayor de la tecnología que la USAF ahora denomina sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS, por sus siglas en inglés) o vehículos aéreos no tripulados (UAV, por sus siglas en inglés). A pesar de su nomenclatura oficial, la prensa y los medios de comunicación internacionales universalmente les llaman “drones”. Cabe mencionar que la Fuerza Aérea al principio hizo un intento, aunque en vano, de llamarles aeronaves pilotadas a control remoto. Un cínico —o un miembro de la fraternidad de pilotos— notaría la importancia de utilizar el término *piloto* en el título de cualquier máquina aprovechándose de la tercera dimensión. Indistintamente del nombre, está abundantemente claro que los drones desempeñarán un papel cada vez más importante, si no dominante, en el futuro de las operaciones aéreas. Al menos en términos de números, en la actualidad representan la mayor parte de los sistemas adquiridos cada año.

Una expansión similar ha ocurrido en el uso de sistemas operados desde el espacio para mejorar la comunicación y para enlazar la inteligencia, vigilancia y reconocimiento. El aprovechamiento activo del espacio requiere la identificación, selección, educación y entrenamiento de una generación completamente nueva de hombres del aire. Este grupo, lento pero constantemente, se ha convertido en parte integral de una jerarquía de la Fuerza Aérea de múltiples nive-

les, pero, se podría decir que su estatus dentro de esa jerarquía aún está por determinarse completamente.

De manera similar, la jerarquía está lidiando con “guerreros cibernéticos”, aquellos individuos designados para trabajar en el campo ciberespacial en continua expansión. Aunque uno puede alegrar que el aprovechamiento del entorno electromagnético por mucho tiempo ha sido parte de las operaciones aéreas y el poderío aéreo, el impacto potencial de las computadoras en el espacio cibernético y de la inteligencia artificial en la guerra contemporánea es profundo. En lugar de depender exclusivamente en la destrucción física de blancos —aniquilación o desgaste— esta manera nueva de llevar a cabo las operaciones se enfoca en crear efectos deseados. El armamento y los medios cinéticos tradicionales puede ser suplementados o inclusive hacerlos obsoletos a través de medios no letales que podrían obligar al enemigo a cambiar su comportamiento. Ya estamos presenciando el impacto del armamento no cinético, inclusive microondas, asalto cibernético, piratería informática, haces de energía dirigida, ataques de radio frecuencia y armamento acústico entre otros.<sup>9</sup>

Uno difícilmente puede exagerar el impacto de la tecnología cibernética, los drones e inclusive tecnologías más nuevas en las operaciones contemporáneas. Un resultado ha sido la expansión del espacio de batalla a prácticamente proporciones ilimitadas. El poderío aéreo se ha ampliado más allá de la tierra, aire y mar para incluir el espacio y el espacio cibernético. Además, el aire, el espacio y el espacio cibernético funcionan inseparablemente y son vitales si la USAF debe “volar, luchar y ganar” y ofrecer seguridad nacional.<sup>10</sup> Como resultado, el servicio ya no puede depender de un grupo relativamente pequeño de combatientes directos y heroicos para el liderazgo institucional. Los especialistas técnicos, los operadores de los UAS, los analistas de inteligencia y los operadores de satélites —muchos de ellos a miles de millas de cualquier riesgo físico— son, cada vez más esenciales para el éxito en las operaciones aéreas y están surtiendo un efecto mucho mayor en la cultura social de las fuerzas aéreas. De ahí se deduce que a medida que las fuerzas aéreas a nivel mundial ya no dependen de las aeronaves tripuladas para llevar a cabo exclusivamente misiones de combate, los líderes superiores deben reaccionar ante ese hecho y buscar cambiar la composición de sus servicios. No hace muchos años, era popular decir que ser un “guerrero” era un estado mental en lugar de una experiencia real. Hoy en día, para ser guerreros, nuestros hombres del aire ya no necesitan matar o colocarse en riesgo de morir. Esta mezcla de funciones ha resultado en cambios notables y perceptibles en la jerarquía de los hombres del aire. La fricción es inevitable.

Aquellos de nosotros que continuamos sirviendo vemos esta discordancia a diario. Durante décadas en la USAF hubo una sensación que los pilotos obtenían la mayoría de las promociones y recibían privilegios especiales con respecto a los trabajos. La teoría de la organización sugiere que los individuos no abandonarán fácilmente esta posición privilegiada. A medida que las distinciones entre varios subgrupos de la Fuerza Aérea disminuyen, también uno puede esperar una lucha por la retención de la superioridad social, ya sea formal o informal. Bajo esas circunstancias, una respuesta típica ha sido confundir aún más las distinciones más visibles entre los grupos. Al permitir que una sección representativa del personal use recordatorios visuales del servicio de la aviación, todos los miembros de la Fuerza Aérea se sentirían parte del equipo. Además, los líderes superiores tratan de elevar el estado de ánimo aumentando deliberada y sustancialmente el número de las calificaciones y los distintivos ocupacionales. Por último, la equidad mejora cuando campos profesionales en particular reciben atención directa para consideraciones adicionales de promoción.<sup>11</sup>

Estas iniciativas no siempre tienen éxito, ni tampoco son reclamadas universalmente. Cualquier iniciativa oficial y regulatoria que tenga lugar en el ámbito de los cambios en la cultura de la organización puede ser lenta y por lo general tendrá que superar una variedad de actitudes complejas con base en la historia, tradición y las incertidumbres del comportamiento humano. Indistintamente de la intención del liderazgo de una fuerza aérea de reorganizar su jerarquía

convencional o igualar la dinámica humana a las realidades de la guerra moderna, la resistencia y el conflicto permanecerán. Las “tribus” y las subculturas probablemente continuarán existiendo por años, si no décadas. Es aún más interesante considerar que la mera tensión ocasionada por las tecnologías emergentes es en realidad “buena” para la jerarquía de la pirámide. Uno no tiene que creer en el darwinismo social para aceptar la noción de que una cierta cantidad de conflicto en la organización mantiene a todos alerta y más dispuestos a luchar o adaptarse al cambio. A pesar del conflicto, las mejores ideas por lo general triunfan. Piensen en los escuadrones de caballerías del Ejército en las primeras décadas del siglo XX y su resistencia a la mecanización.<sup>12</sup>

En este aspecto, un análisis de los pilotos de drones sería un estudio de un caso interesante. Los informes de los medios de comunicación indican de manera bastante optimista que los drones están cambiando rápidamente la cultura “Top Gun” de la Fuerza Aérea y que el servicio coloca más alas a los nuevos pilotos de drones que a los pilotos de combate o de bombarderos.<sup>13</sup> Esto último es cierto, pero entre al menos aquellos que sueñan con volar en una cabina convencional, aún permanece una renuencia mensurable a renunciar a esa oportunidad para volar con un joystick de computadoras y operar desde un pequeño remolque a una distancia de una línea de vuelo verdadera y el estruendo de las aeronaves a reacción.<sup>14</sup> Aquellos que no vuelan a menudo pasan por alto el placer cinético y la satisfacción emocional de volar una aeronave. Volar puede hasta considerarse romántico, y las conexiones a la mitología son claras —sean testigos de la historia de Dédalo.

Uno encuentra otras manifestaciones de la atmósfera agitada actual de la cultura y jerarquía de la Fuerza Aérea. El incidente reciente en la Base Aérea Malmstrom en Montana, donde 90 oficiales de lanzamiento de misiles hicieron trampa en un examen mensual de aptitud culminó en el despido de diez oficiales comandantes. Entre los motivos complejos por el escándalo estuvo la percepción entre esos oficiales de que su labor era profesionalmente infructuosa y subestimada. Por mucho tiempo, esta misión absolutamente vital había sido descartada, marginada, pasada por alto o, en vernáculo, “empujada muy por debajo de la cadena alimenticia” para que importara.<sup>15</sup> Uno solo tiene que recordar que la cifra de segundos tenientes nuevos en la Fuerza Aérea que se ofrecen de voluntarios en las tripulaciones de misiles es comparativamente baja.

¿Dónde nos deja todo esto? En vista de los siglos de desarrollo militar occidental y la admiración humana obvia por la valentía, abnegación y victoria, parece poco posible que nuestras nociones homéricas del espíritu guerrero atravesará por algún cambio fundamental. En breve, a un nivel intelectual, los líderes de la Fuerza Aérea deben —y, me apresuro a añadir, con buen motivo— esforzarse para reorganizar su jerarquía tribal tradicional de ocupaciones, pero temo que la iniciativa nunca tendrá éxito totalmente. Las regulaciones no pueden hacer lo que la emoción y el poder de las respuestas humanas pueden. Los guerreros cibernéticos, los operadores de drones, los especialistas en computadoras y los conductores de satélites pueden —y quizás con más certeza lo harán— determinar el resultado de cualquier conflicto importante en el futuro. Pero al igual que las tribus de los indios americanos de dos siglos atrás, la emoción humana al igual que la lógica dictará la jerarquía entre el personal de la Fuerza Aérea. Si buscamos temas comunes, resulta difícil pasar por alto el impacto de la mitología y cierta opinión romántica de cómo cada grupo o subgrupo puede contribuir al bienestar en general. Indistintamente de cómo se amplíe la definición contemporánea de *guerrero*, colectivamente parece que regresamos por omisión a nuestros orígenes humanos tempranos que participaban en conflicto. En Estados Unidos, al igual que nuestros antecesores nativo americanos, desde nuestros primeros años nosotros los hombres del aire nos hemos clasificado como tribus. Este proceso continúa, no obstante a una velocidad acelerada, y, cualquiera que sea el resultado, es solamente tan transitorio como la tecnología y podría resultar en una mejora en general. □

## Notas

1. Douglas B. Bamforth, “*Indigenous People, Indigenous Violence: Precontact Warfare on the North American Great Plains*” (Personas indígenas, violencia indígena: Guerra de contacto previo en las grandes planicies norteamericanas), *Man* 29, núm. 1 (marzo 1994): 95–115.
2. Samuel P. Huntington, *The Soldier and the State: The Theory and Politics of Civil-Military Relations* (El soldado y el estado: La teoría y la política de las relaciones cívico-militares) (Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press, 1957), 7–18.
3. Foto sección sec. I, *New York Times*, 6 de noviembre de 1910.
4. Max Hastings, *Bomber Command* (Comando de bombarderos) (London: Pan Books, 1981), 254–56.
5. “2013 USAF Almanac” (Almanaque de la USSF 2013), *Air Force Magazine* 96, núm. 5 (mayo 2013): 37–38.
6. Para una discusión de la jerarquía militar y el valor que se coloca en el servicio en combate, ver Morris Janowitz, *The Professional Soldier: A Social and Political Portrait* (El soldado profesional: Un retrato social y político) (New York: Free Press, 1971), 54–75.
7. Michael R. Worden, *Rise of the Fighter Generals: The Problem of Air Force Leadership, 1945–1982* (Surgimiento de generales de combate: El problema de los líderes de la Fuerza Aérea, 1945–1982) (Maxwell AFB, AL: Air University Press, 1998), 235–38. Consultar también Janowitz, *Professional Soldier*, 150–51.
8. Charles C. Moskos, David R. Segal y John Allen Williams, editores, *The Postmodern Military: Armed Forces after the Cold War* (La milicia posmoderna: Las Fuerzas Armadas después de la Guerra Fría) (New York: Oxford University Press, 2000), 1–27.
9. Mayor (USA) David W. Pendall, USA, “*Effects-Based Operations and the Exercise of National Power*” (Las operaciones basadas en efectos y el ejercicio de poder nacional), *Military Review* 84, núm. 1 (enero–febrero 2004): 20–31.
10. Rebecca Grant, “*The Dogs of Web War*” (Los perros de la guerra en la red), *Air Force Magazine* 91, núm. 1 (enero 2008): 23–27.
11. Ver Tte Cnel Lynne E. Vermillion, “*Understanding the Air Force Culture*” (Entendiendo la cultura de la Fuerza Aérea) informe de investigación (Maxwell AFB, AL: Air War College, 1996), 50–52; y la *Air Force Instruction 36-2903, Dress and Personal Appearance of Air Force Personnel*, (Instrucción de la Fuerza Aérea 36-2903, Vestimenta y apariencia del personal de la Fuerza Aérea), enero 2014.
12. Walter Pincus, “*Study: Air Force Pilot Culture Detrimental to Future Military Preparedness*” (Estudio: Cultura del piloto de la Fuerza Aérea perjudicial para el apresto militar futuro) *Washington Post*, 5 de noviembre de 2013.
13. Jim Michaels, “*Drones Change ‘Top Gun’ Culture of Air Force*” (Los drones cambian la cultura ‘*Top Gun*’ de la Fuerza Aérea), *USA Today*, 1º de diciembre de 2012.
14. Dan Parsons, “*Debate Continues over Role of Simulators in UAS Pilot Training*” (Debate continua con respecto a papel que desempeñan los simuladores en el entrenamiento de pilotos de los UAS), *National Defense* 98, no. 721 (diciembre 2013): 38–40.
15. Brian Everstine, “*Commanders Fired, Changes Coming for Nuclear Missile Officers*” (Despido de comandantes, se aproximan cambios para oficiales de misiles nucleares), *Air Force Times*, 28 de marzo de 2014.



**Coronel Mark K. Wells**, PhD, USAF, (USAF; MA, Texas Tech University; PhD, King’s College, University of London) es Profesor Permanente y jefe del Departamento de Historia, Academia de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, Colorado. En la Academia está a cargo de un departamento académico de 31 personas que enseñan 40 cursos distintos de historia a más de 3,000 cadetes. Se ha desempeñado en calidad de comandante de aeronave en el KC-135 con el 92º Escuadrón de Reaprovisionamiento de Combustible en vuelo, piloto instructor del T-37, comandante de escuadrilla en el Entrenamiento de Pilotos Instructores, y ayudante militar para el Comandante Aliado Supremo, Europa. En la actualidad es piloto instructor con el 557º Escuadrón de Entrenamiento de Vuelo. El Coronel Wells ha publicado varios artículos y su primer libro, *Courage and Air Warfare: The Allied Aircrew Experience in the Second World War* (Valentía y la guerra aérea: La experiencia de la tripulación de Aliados en la Segunda Guerra Mundial) (Frank Cass, 1995), le granjeó el Premio al Libro Distinguido de 1997 de la Historia Militar y fue mencionado dos veces en la lista de libros recomendados por el Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea. El Coronel Wells es un piloto comandante con más de 3,200 horas de vuelo en el KC-135, T-37, T-3, T-41, T-52 y and T-53, el Coronel Wells es un egresado distinguido de la Escuela Superior para Oficiales de Escuadrón y de la Escuela Superior de Comando y Estado Mayor de la Fuerza Aérea. Además egresó de la Escuela Superior de Guerra del Ejército.