

Hacia una estrategia ártica de la Fuerza Aérea

CORONEL JOHN L. CONWAY III, USAF, RETIRADO

La Fuerza Aérea de Estados Unidos no es nueva en el Ártico. Tiene una larga historia de operaciones aéreas en el Ártico desde combatir en la “guerra de las mil millas” de las Aleutianas durante la Segunda Guerra Mundial (SGM) hasta ampliar sus operaciones árticas en toda la Guerra Fría y más allá. Hoy en día, mantiene una presencia significativa con misiones, bases, personal y aviones en Alaska y en la Base Aérea Thule, Groenlandia, 1207 kilómetros al norte del Círculo Polar Ártico. Está a cargo de una Escuela de Supervivencia en el Ártico en la Base de la Fuerza Aérea Eielson, Alaska, ha mantenido un sistema de radar de alerta temprana en el Ártico durante más de sesenta años, y tiene unidades de vuelo (activas, de guardia y de reserva) apostadas en las Bases de la Fuerza Aérea de Eielson y Elmendorf. La Fuerza Aérea también opera satélites por encima de polo, los lanza a órbitas polares y es responsable de supervisar la región desde el espacio.¹

Durante la SGM el Cuerpo Aéreo del Ejército hizo uso de los conocimientos de pilotos experimentados del Ártico para establecer varias bases aéreas en Groenlandia como estaciones de ruta para vuelos ferry a Inglaterra y llevar a cabo misiones de búsqueda y rescate de pilotos derribados en el Ártico. Para contrarrestar la amenaza de los submarinos alemanes, también llevó a cabo misiones de vigilancia aérea en el Mar del Norte desde estas bases de Groenlandia. Al ver la necesidad de una base en el Ártico se construyó la Base Aérea Thule, Groenlandia en los años 50 casi en secreto; un proyecto de ingeniería que rivalizó por su tamaño y complejidad la construcción del Canal de Panamá.

Durante la Guerra Fría, los bombarderos del Comando Aéreo Estratégico (SAC, por sus siglas en inglés) se dispersaron por pistas remotas de Groenlandia que usaban islas de hielo “flotantes” como parte de un concepto de “vivir abordo” durante épocas de tensión nuclear.² Hacia 1957 la “línea DEW (línea avanzada de alerta temprana)” de más de 30 estaciones de radar tenían dotaciones que iban desde Point Barrow, Alaska hasta la costa este de Groenlandia para advertir de forma temprana sobre ataques de bombarderos y misiles rusos.³ La Fuerza Aérea disponía incluso de una organización de investigación especializada, “El Centro de Información sobre el Ártico, los Desiertos y los Trópicos” (ATDIC, por sus siglas en inglés) de la Base de la Fuerza Aérea Maxwell, Alabama desde 1952 hasta los años 60, cuyo personal llevó a cabo operaciones búsqueda de mukluks (botas de piel de foca) sobre el terreno ártico, contrató estudios árticos y publicó sus hallazgos en noticieros, monografías y manuales de supervivencia muy leídos.⁴

Pero a pesar de su larga historia en el Ártico, la Fuerza Aérea no tiene una estrategia ártica hasta la fecha, aunque tiene amplias razones para tenerla. A continuación de la publicación de *Estrategia nacional* para el Ártico de la Casa Blanca de 2012, el Departamento de Defensa (DoD, por sus siglas en inglés) publicó su propia Estrategia ártica en 2013. Ese mismo año se publicó una Estrategia ártica del Servicio de Guardacostas y la segunda iteración *Hoja de ruta ártica* de la Marina se publicó en 2014. No obstante, no ha emergido nunca una Estrategia ártica de la Fuerza Aérea

Falta de “mentalidad aérea”

En palabras sencillas, la aplicación del poder aéreo ante cualquier emergencia en el Ártico proporciona la respuesta más rápida, pero no parece que haya un plan liderado por el Departamento de Defensa

mento de Defensa (DoD) para hacer eso. La Estrategia ártica del DoD carece de un sentido de urgencia y por tanto son unos cimientos débiles sobre los que construir una Fuerza Aérea complementaria. Por ejemplo, el DoD ve su función en el Ártico como de “apoyo solamente”; parte de un enfoque “completo de gobierno” en la región. Esto refleja su reticencia general a participar en una planificación ártica a corto plazo, proponiendo en vez de eso soluciones “económicas, innovadoras” (no identificadas con más detalle) con algunos problemas árticos y esperando soluciones de otros hasta que se definan los “requisitos de operación”.⁵ Esto no es exactamente “si no prestamos atención, desaparecerá”, sino más bien “esperaremos hasta que nos pregunten”. El DoD observa además que las proyecciones futuras de actividad en el Ártico pueden ser inexactas, advierte que pueden ser restricciones fiscales para las nuevas iniciativas de apoyo en Ártico y cree que ser “demasiado agresivo” en tratar de los riesgos de seguridad futuros puede crear “condiciones de desconfianza”.⁶ No sorprende que sus dos objetivos, “Asegurar y apoyar la seguridad y promover la cooperación de defensa” y “Prepararse para un amplia gama de retos y contingencias”, son tan amplios, que casi son ambiguos.⁷

El silencio de la Fuerza Aérea también puede ser consecuencia de cualquier especificidad de la Fuerza Aérea (es decir, “mentalidad aérea”) en *Estrategia* del DoD que instaría a la USAF a crear una “estrategia” propia. Dada la tiranía del tiempo y de la distancia en el Ártico, la carencia actual de mentalidad aérea no es solamente errónea, sino peligrosa: la única forma de enfrentarse rápidamente a cualquier crisis por encima del Círculo Ártico es por el aire.

En junio de 2015, el informe de la Oficina de Contabilidad del Gobierno (GAO, por sus siglas en inglés) parecía justificar la posición del DoD de una función de apoyo en el Ártico y observa que “... como el Ártico es principalmente un dominio marítimo, el Servicio de Guardacostas desempeña una función significativa en la implementación y la ejecución en la Política del Ártico”.⁸ La GAO reconoce la continua función de la Marina de apoyar a otras agencias federales y socios internacionales, pero no identifica una función para la Fuerza Aérea y ni siquiera menciona la Fuerza Aérea por su nombre. Así, una zona (por ejemplo, el Ártico) que es impasable para barcos al menos durante parte del año carece de una solución alternativa cuando una marítima no es posible debido al clima, al hielo, a la distancia o a las tres cosas.

La falta de mentalidad aérea también se ve reflejada en las estrategias de apoyo en el Ártico tanto de la Marina como del Servicio de Guardacostas. *La Hoja de ruta ártica* de la Marina de 2014-2030 está llena de objetivos, ideas y metas para el Ártico, pero aparentemente no son objetivos, ideas y metas para la Fuerza Aérea. En vez de eso, la Marina sigue la estrategia de largo tiempo de anticipación del DoD, usando descripciones a corto plazo (presente hasta 2020), medio plazo (2020 hasta 2030) y largo plazo (después de 2030), y haciéndose eco de la evaluación del DoD de que “... con el bajo potencial de conflicto armado en la región en el futuro próximo, la infraestructura de defensa existente (por ejemplo, bases, puertos y campos de aviación) es adecuada para satisfacer las necesidades de seguridad nacional de EUA a corto y medio plazo”.⁹ Después de 2030, la Marina cree que tendrá “... la capacitación y el personal necesarios” para responder a contingencias y emergencias en el Ártico.¹⁰ Después de leer la Hoja de ruta de la Marina, un observador señaló que incluso en los años fiscales después de años cubiertos por un presupuesto, la Marina piensa operar solamente en “aguas abiertas” y no está pensado en ninguna mejora importante de la flota (por ejemplo, cascos dobles, rompehielos orgánicos, infraestructura portuaria importante) basándose en la percepción de una falta de amenaza sustancial.¹¹

Aun cuando la “aviación” y el “espacio” se mencionan varias veces en la *Hoja de ruta* de la Marina, no reconoce la necesidad de apoyo de la Fuerza Aérea excepto para la “interoperabilidad” de inteligencia, vigilancia y reconocimiento. Y lo que es más interesante, varias referencias a la Fuerza Aérea y a hitos relacionados con la Fuerza Aérea en la iteración anterior de la *Hoja de ruta* (octubre de 2009) están ausentes en la nueva. ¿Significa esto que se han satisfecho o simplemente se han omitido? Quizás, la respuesta radica en un documento anterior a la última Hoja de ruta, el informe de juegos de guerra titulado “Operaciones Árticas de la Flota, 13-16 de septiem-

bre de 2011”. Se refiere a los haberes de la Fuerza Aérea en la Base de la Fuerza Aérea Elmendorf como “transporte aéreo de servicio militar hermano”.¹²

En su Estrategia ártica, el Servicio de Guardacostas habla de la aviación en términos generales, concentrándose, en vez de eso, en sus necesidades marítimas (lea: una falta evidente de suficientes rompehielos) en el Ártico. Se debe observar que el Servicio de Guardacostas ha tomado posesión de aviones C-27, que antes eran propiedad de la Fuerza Aérea, pero no está claro si algunos de ellos se emplearán en el Ártico cuando ingresen en el Servicio de Guardacostas más adelante en esta década. En general los requisitos de aviación – y aquellos en relación con la Fuerza Aérea en particular – no se mencionan en la planificación ártica del Servicio de Guardacostas como tampoco se menciona en la de la Marina. En vez de eso, un informe preparado para el Servicio de Guardacostas de 2010 lamenta las dificultades de apostar aviones en bases en el Ártico, incluso en la temporada de verano. En el “Resumen culminante de análisis de misiones de regiones de grande latitudes del Servicio de Guardacostas de Estados Unidos” del *ABS Consulting* se observó que “no existen instalaciones adecuadas en la Ladera del Norte o cerca del Estrecho de Bering” que sean suficientes para un servicio y mantenimiento prolongados de aviones. La “evaluación de la fuerza mixta” del análisis de la misión incluye solamente barcos de superficie y helicópteros. No aparece ningún avión de ala fija en la tabla acompañante, pero se mencionan aviones en sus “Conclusiones finales” casi como una idea secundaria.¹³

El efecto general de esta negligencia benigna reduce la motivación de la Fuerza Aérea para planificar misiones árticas adicionales porque no existe una necesidad claramente indicada de hacer esto por parte de la Autoridad de Mando Nacional, del DoD o de nuestros servicios militares hermanos. Y existe otra razón posible por la falta de una Estrategia Ártica de la Fuerza Aérea: no hay guerra en el Ártico. Aunque la USAF ha estado en guerra durante los últimos veinticinco años, no ha realizado un disparo de combate en el Ártico desde el fin de la SGM. Sigue escoltando Tu-95 Bears rusos fuera de Alaska y de la Costa Oeste de EUA pero en realidad, esa es una misión de hace décadas de la Guerra Fría que sigue hoy en día. El enfoque bélico de la Fuerza Aérea es en otro lugar porque, es cierto, no hay guerra en el Ártico ni se prevé ninguna.



Figura 1. Los Pasos del Noroeste y la Ruta Marítima del Norte. (Impreso de “Ártico”, en la Agencia de Inteligencia Central, The World Factbook, visitada el 3 de septiembre de 2013, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/xq.html> .)

Algunos observadores sienten que las disputas territoriales inevitablemente desbordan el Ártico y la región se convertirá en otra zona de conflicto. Estratégicamente, para entrar o salir de la Ruta Marítima del Norte o del Paso del Noroeste del lado del Pacífico del mundo requiere atravesar el Estrecho de Bering (en sí sometido a un bloqueo de hielo en invierno) que es un punto de embotellamiento marítimo nacional que divide los territorios de EUA y Rusia. Esto, creen algunos, será un punto conflictivo en el futuro. Hasta la fecha, los problemas territoriales se han resuelto pacíficamente y la libertad de navegación no se ha convertido en un problema irritante. La travesía de la Ruta Marítima del Norte de Rusia requiere un rompehielos “escolta” ruso (y una cuota) y hay una disputa persistente entre EUA y Canadá referente al estado del Paso de Noroeste como vía marítima interior comparada con una ruta de tránsito internacional. No obstante, el espectro de guerra en el Ártico –ya sea combate terrestre o naval– es bajo. Así pues, el problema urgente es una respuesta a una crisis humana o medioambiental en el Ártico, no a un duelo sobre el hielo.

Las patrullas continúan en el Ártico

Entretanto, las patrullas continúan. Mientras que Royal Dutch Shell ha retirado sus planes de exploración de petróleo en el Mar de Chukchi, siguen los planes de perforación en la región por otros con la esperanza de aprovecharse posiblemente de los yacimientos más grandes del mundo. La pesca, el “ecoturismo” y el turismo comercial en forma de cruceros de tamaño cada vez más grande y la frecuencia en ambos lados del Paso del Noroeste aumenta cada año, pero esta actividad humana no se produce sin riesgos para personas y el entorno. Las consecuencias de una mala decisión pueden requerir una respuesta inmediata para mitigar la pérdida de vida y daños en un ecosistema delicado.

El 16 de agosto 2016 el barco de crucero Crystal Serenity de 1600 pasajeros emprendió una travesía del ártico por el Paso del Noroeste y otras líneas de crucero comerciales y compañías navieras que desean explotar el Paso del Noroeste están observando este evento con mucho interés.¹⁴ Aunque ha habido una serie de travesías satisfactorias en esta década, las vías marítimas del Paso del Noroeste no están exentas de hielo, las ayudas de navegación son insuficientes y las cartas náuticas de la región son poco fiables. Los expertos apuntan a las malas ayudas de navegación como el principal contribuidor a los problemas de seguridad en el Paso del Noroeste, inspirando un artículo del Wall Street Journal para observar: “En general, los mapas de Marte son aproximadamente 250 veces mejores que los mapas del fondo del océano de la tierra”. Otro informe advierte que a este ritmo, se tardarían tres siglos en representar completamente en mapas las aguas árticas canadienses.¹⁵



Crystal Serenity –Chrystal cruises

Estados Unidos es uno de los firmantes del Acuerdo de Búsqueda y Rescate de Nuuk del Consejo Ártico, el “Acuerdo sobre cooperación de Búsqueda y Rescate Aeronáuticos y Marítimos en el Ártico”, en que cada una de las partes establecerá y mantendrá una “capacidad de búsqueda y rescate adecuada y efectiva” dentro de su área designada (fig. 2). Además, el Acuerdo de Nuuk obliga a las naciones miembro a coordinar sus esfuerzos de búsqueda y rescate con otros miembros en caso de que se estrellé un avión, se hunda un crucero, se derrame petróleo o se produzcan otros desastres en el Ártico.¹⁶ Esto significa que Estados Unidos es responsable no solo de las operaciones de búsqueda y rescate en Alaska y de una gran zona de las vías de acceso al Estrecho de Bering, sino que también debe responder a cualquier otra emergencia en la región; en particular, posibles derrames de petróleo. El área de responsabilidad de EUA incluye las vías de acceso occidentales al Paso del Noroeste; las vías de acceso orientales a la Ruta Marítima del Norte en paralelo a la Península de Kamchatka de Rusia; y los mares de Beaufort, Chukchi y Ártico extendiéndose hasta el Polo Norte.



Figura 2. Acuerdo de búsqueda y rescate del Ártico, áreas de aplicación. (Basado en coordenadas geográficas en el anexo del Acuerdo sobre Cooperación de Búsqueda y Rescate Aeronáuticos y Marítimos en el Ártico, 12 de mayo de 2011, <http://www.ifrc.org/docs/idrl/N813EN.pdf>.

Un punto clave del Acuerdo de Nuuk es que cualquier parte puede solicitar la ayuda de las otras partes si es necesario, asegurándose de que se proporcione “asistencia a cualquier persona que necesite ser socorrida”.¹⁷ Dada la disposición física actual de las fuerzas de búsqueda y res-

cate canadienses –realmente más cerca de la costa norte de Sudamérica que de Alert, Nunavut– es muy probable que se pida ayuda a Estados Unidos también en cualquier emergencia. Un artículo de los problemas de búsqueda y rescate canadienses calcula que el tiempo de vuelo de Winnipeg a Resolute Bay en el corazón del Paso del Noroeste mediante C-130H canadienses es más de cinco horas; el uso de helicópteros en la misma área de Comox requeriría más de 11 horas.¹⁸ Por el contrario, las bases de la Fuerza Aérea de EUA en Alaska y en la Base Aérea Thule, Groenlandia están mucho más cerca y sería una alternativa lógica en momentos de necesidad. Las distancias por mar hasta el corazón del Paso del Noroeste, representadas también en el mapa de abajo, dan una idea de cuánto tiempo tardaría una respuesta de superficie.

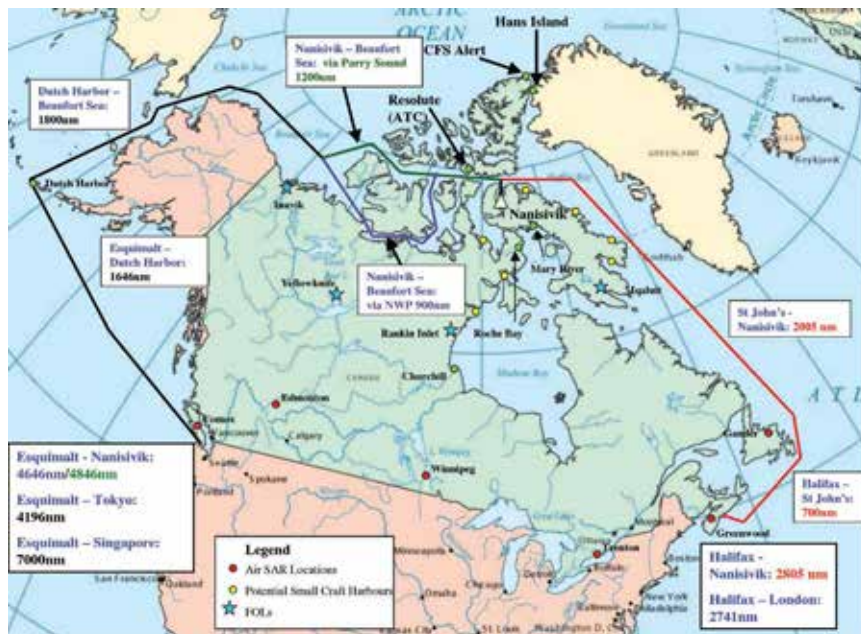


Figura 3. Distancias de patrullas árticas operacionales. (Impreso de Michael Byers y Stewart Webb, Titanic Blunder: Arctic/Offshore Patrol Ships on Course for Disaster: Error titánico: barcos patrulleros árticos/alta mar a la espera de un desastre [Ottawa: Instituto Rideau, Centro Canadiense de Políticas Alternativas, abril de 2013], 37, http://www.policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/National%20ffice/2013/04/Titanic_Blunder.pdf.)

¿A quién va a llamar?

La combinación de mayor tráfico marítimo en el Ártico y el decreciente hielo ártico, combinado con la poca fiabilidad de las cartas de navegación del Ártico, plantea un problema naval a corto plazo con solamente una solución naval a largo plazo. Ni la Marina ni el Servicio de Guardacostas tiene la capacidad actual de llegar rápidamente a cualquier desastre medioambiental o responder a un evento de búsqueda y rescate por encima del Círculo Polar Ártico y tampoco tendrán dichos haberes en el futuro próximo, si es que los vayan a tener alguna vez (como es el caso de la Marina).

Según las estrategias predominantes de EUA, el Servicio de Guardacostas de Estados Unidos es el servicio lógico preferido para cualquier rescate en el Ártico. No obstante aunque tiene varias bases en Alaska, todas están ubicadas por debajo del Círculo Polar Ártico. Los aviones del Servicio de Guardacostas están apostados permanentemente en Kodiak, a unos 1287 kilómetros al sur de Point Ba-

rrow pero deben atravesar la Cordillera Brooks de 2743 metros de alto justo para llegar a la Ladera Norte. Dutch Harbor en las Islas Aleutianas, el puerto marítimo de aguas profundas más al norte en Alaska, está a más de 2220 kilómetros al sur de Point Barrow, el punto más septentrional de Estados Unidos. El Servicio de Guardacostas ha anunciado que no tenía planes para construir ninguna infraestructura litoral en la siguiente década, por lo que su estructura de fuerza es esencialmente estática durante los próximos diez años.¹⁹

Lo que impide la *Estrategia* ártica del DoD (y la del Servicio de Guardacostas y la Marina) y disuade a la Fuerza Aérea no es falta de personal, equipos o instalaciones, sino una falta de imaginación e inclusión. La estrategia actual del DoD reside únicamente en el dominio marítimo: el más lento, el más costoso (\$1000 millones y diez años de construcción por rompehielos), y el método de respuesta menos flexible a cualquier situación en el Ártico.²⁰ Los dominios aéreos, espacial y ciberespacial son más rápidos y más ágiles. Estos tres son principalmente, pero no exclusivamente, dominios de la Fuerza Aérea y, no hacer caso de ellos limita las opciones árticas del DoD a una sola opción. Es época de complementar los programas árticos propuestos “innovadores de bajo costo” del DoD con los “programas ya establecidos prácticamente sin costos” de la Fuerza Aérea.

Existe suficiente estructura de fuerza, personal e instalaciones de la Fuerza Aérea y civiles más que suficientes (por ejemplo, campos de aviación) en todo el estado de Alaska (no hace falta mencionar la Base Aérea Thule, Groenlandia) para responder a cualquier crisis en el Ártico: ya sea búsqueda y rescate, desastre medioambiental, agresión o apoyo a nuestros aliado canadienses para satisfacer cualquiera o las tres.²¹

Hacia una estrategia ártica de la Fuerza Aérea – ¿Qué debe contener?

Una estrategia ártica de la Fuerza Aérea debe despertar la conciencia (*es decir*, la “mentalidad aérea”) sobre los haberes en posición de la Fuerza Aérea en el Ártico y proporcionar formas innovadoras de asociarlos con los servicios militares hermanos y otras naciones del Ártico. Debe hacer referencia a la *Estrategia* ártica del DoD, la *Estrategia Nacional para la Región Ártica*, y las Directivas Presidenciales predominantes que establece su estructura.

En su prefacio, debe reconocer que el combate contra el cambio climático es un reto de todo el gobierno y publicar iniciativas específicas de la Fuerza Aérea para reducir las emisiones de carbono y hallar soluciones innovadoras de otros problemas climáticos. Además, su prefacio debe comentar de forma sucinta sobre eventos emergentes en la región, incluidos cambio climático, pérdida de hielo marino, potencial de un mayor comercio en el Ártico, reivindicaciones conflictivas del fondo marino del Ártico y la creciente militarización de la región por parte de Rusia. Al hacer esto, debe hacer llegar el mensaje de que los eventos importantes del Ártico no harán una pausa hasta una fecha del futuro cuando los rompehielos y puertos marítimos de aguas profundas pueda estar disponibles; están ocurriendo ahora. Aunque la Marina y el Servicio de Guardacostas han hecho caso omiso de los haberes de la Fuerza Aérea apostados en su planificación del Ártico, las capacidades de la USAF –en el aire, el espacio y el ciberespacio– son el *sine qua non* del éxito. Tanto si se pide como si no, se debe recalcar que la Fuerza Aérea debe ser parte de la solución.

Su cuerpo debe complementar y ampliar la guía ártica del DoD, concentrándose en sus dos objetivos estratégicos: “Garantizar y apoyar la seguridad, y promover la cooperación de defensa” y “Prepararse para una amplia gama de retos y contingencias”. También debe apoyar *estrategias y hojas de rutas* de los servicios militares hermanos en el Ártico buscando accesos en sus trabajos que alineen las capacidades de la Fuerza Aérea. Rápidamente se nos vienen a la mente búsqueda y rescate, mando y control, vehículos aéreos de control remoto, transporte aéreo y soberanía del espacio aéreo. Así, las metas principales de la estrategia ártica de la Fuerza Aérea deben ser resaltar las capacidades actuales árticas de la USAF, sugerir maneras de relacionarse con estrategias y hojas de ruta de servicios militares hermanos y presentar necesidades futuras a USNORTHCOM (Comando Norte), el defen-

sor del Ártico. Disponer de NORTHCOM como defensor es una ventaja definitiva, pero la Fuerza Aérea debe asegurarse de que NORTHCOM reconozca las capacidades de la USAF y las incluya en su planificación y defensa del Ártico.

Parte del primer objetivo del DoD, “. . . estimular la cooperación de defensa”, debe ser adoptada por la Fuerza Aérea. Debemos ampliar los contactos entre militares de otras naciones del Ártico, especialmente los miembros del Consejo Ártico para crear un intercambio de tácticas, técnicas y procedimientos a fin de asegurar unas operaciones de vuelo seguras y efectivas. Los ejercicios conjuntos, los intercambios de oficiales y un flujo de información e ideas tendrán un efecto sinérgico para todas las partes. Nota: Islandia, aunque es un miembro del Consejo Ártico, no tiene fuerzas militares. Además, la Estrategia debe asignar tareas a la Fuerza Aérea para explorar posibles bases de operaciones avanzadas casi por encima del Círculo Polar Ártico usando ubicaciones previas a la SGM, Línea DEW de la Guerra Fría, y campos de aviación comerciales existentes como puntos de referencia. Por ejemplo, el aeropuerto Wiley Post/Will Rogers Memorial tiene vuelos a Point Barrow, el punto más septentrional de todo el territorio de EUA Su pista de asfalto mide 2164 X 45 metros. Al oeste hay tres campos de aviación más con pistas de 1525 metros o más: la bien nombrada Estación Aérea Lonely, un campo de aviación militar que apoya a la Instalación de Radar de Corto Alcance Point Lonely con una pista de grava de 1525 metros; un campo de aviación privado, Ugnu Kuparuk, con una pista de asfalto de 1997 metros; y el Aeropuerto Deadhorse, con una pista de asfalto de 1981 metros. El pasado noviembre, C-17 suministraron elementos de un Equipo de Brigada de Combate Stryker del Ejército en Deadhorse como parte de Operación Pegaso Ártico. En el Mar de Chukchi está el aeropuerto Ralph Wein Memorial, al sur de Kotzebue, con una pista de asfalto de 1920 metros, hangares y servicio comercial.²²

Además, el uso de pistas de nieve compactada y grava –que ya se ha demostrado que son superficies de aterrizaje viables en las condiciones adecuadas– ampliarán las opciones de campos de aviación en toda la región. A pesar de la continua afirmación del Servicio de Guardacostas de que no hay campos de aviación adecuados al norte del Círculo Polar Ártico, estos –y otros varios– deben considerarse como campos de aviación de contingencia para cualquier operación de rescate o evento de derrame de petróleo en el Paso Noroeste. Además, los hangares y talleres existentes en estos lugares deben revisarse para usar en casos de emergencia. El uso proyectado sería durante la temporada de verano y en los meses a finales de primavera y principios de otoño (vea *Hoja de ruta* ártica de la Marina, página 11, para obtener una buena explicación de los meses a finales de primavera y principios de otoño), ya que estas son las épocas en que se produce la mayor parte de la actividad humana).²³

La Guardia Nacional Aérea sirvió de guía al asociar sus LC-130 equipados con esquís del 109º Escuadrón de Transporte Aéreo de la Guardia Nacional Aérea de New York con las fuerzas canadienses en su ejercicio anual “Operación Nunavut”.²⁴ Las unidades activas de la Fuerza Aérea deben hacer lo mismo y asociarse con todas las naciones del Ártico en ejercicios conjuntos/multilaterales. Se debe hacer énfasis en particular en operaciones de campos de aviación austeros, interoperabilidad de estructuras de aviones y comunicaciones, logística y técnicas de búsqueda y rescate. Estas asociaciones reforzarían las futuras funciones de los militares en el Ártico según el Acuerdo de Nuuk (búsqueda y rescate) de 2011 y la Declaración de Kiruna de 2013 (respuesta ante derrames de petróleo), que requiere que todas las naciones del Consejo Ártico respondan antes las solicitudes de ayuda. La Guardia Nacional debe añadir programas de Asociación entre Estados con las mismas naciones para ampliar sus ejercicios árticos con Canadá. Aunque hay 70 asociaciones en todo el mundo, no existen naciones con naciones del Ártico. La búsqueda vigorosa de dichas asociaciones abrirá oportunidades de adiestramiento y apoyo en el Ártico para una variedad de unidades y sistemas de armas de la Guardia Nacional Aérea y fomentarán también el concepto de “mentalidad aérea”.

El segundo objetivo del DoD, “Prepararse para una amplia gama de retos y contingencias”, puede lograrse con las mismas fuerzas militares y el uso innovador de las instalaciones descritas arriba, de forma muy parecida a la forma en que se usa el Apoyo de Defensa a las Autoridades Civiles para combatir desastres naturales en los 48 estados antiguos. Además, entre otras misiones congruentes de la Fuerza Aérea que deben extenderse en el Ártico se incluyen la gestión y

supervisión del tiempo, de plataformas de vigilancia, y una actualización de las capacidades de comunicación. La Fuerza Aérea, en una región con condiciones meteorológicas rápidamente variables, a menudo impredecibles y ayudas de navegación notoriamente inciertas, debe proporcionar una constelación de capacidades superiores a través de un buen programa de lanzamientos espaciales. También debe mejorar sus capacidades pronóstico del tiempo en la región utilizando haberes WC-130 durante la temporada sin huracanes para investigar de forma proactiva la climatología en el Ártico. Las comunicaciones irregulares en el Ártico, particularmente por encima del Círculo Polar Ártico, hace que sea difícil el acceso a comunicaciones seguras, y la interrupción de nodulos de comunicación críticos podría ser fatal tanto para la operaciones como para el personal en el entorno difícil y severo del Ártico. Como la Fuerza Aérea es un líder en operaciones ciberespaciales, debe formar parte de cualquier estrategia de control cibernético en el Ártico y debe asociarse con el DoD, la Agencia y otras entidades del gobierno para hacer que esto ocurra. La estrategia debe considerar también la integración de Equipos de Protección Cibernética (CPT, por sus siglas en inglés) dentro del 11° Mando de Alaska de la Fuerza Aérea.

A un nivel a gran escala, el Comando de Educación y Adiestramiento Aéreos (AETC, por sus siglas en inglés) debe tomar iniciativas tanto en el adiestramiento como en la educación para estimular la mentalidad aérea del Ártico en la Fuerza Aérea y en todo el DoD. Debe aumentar los tamaños de sus clases y mejorar su rendimiento en su Escuela de Supervivencia del Ártico (Destacamento 1, 66° Escuadrón de Adiestramiento) en la Base de la Fuerza Aérea Eielson, Alaska, asegurando un cuadro de personal adiestrado y competente de la Fuerza Aérea para todas las misiones árticas. Como mínimo, esto debe incluir a todos los miembros de las tripulaciones aéreas asignadas a las bases del Ártico y a todo el personal cuyos deberes les ponga en situaciones de supervivencia en tiempo frío. A largo plazo, debe buscar fondos e instructores adicionales en todo el DoD (y Servicio de Guardacostas) para transformarla en una escuela de servicio conjunto.

El AETC también debe devolver el estudio de la Fuerza Aérea en el Ártico a sus raíces académicas: la Universidad del Aire, utilizando las capacidades de investigación de toda la universidad para explorar asuntos árticos pertinentes y ofrecer cursos en la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreos y Escuela Superior de Guerra Aérea para alentar a la Fuerza Aérea a pensar en asuntos estratégicos y operacionales referentes al Ártico. El desarrollo de cursos sobre temas específicos del Ártico (“mentalidad aérea” ártica) podría residir en un nuevo Grupo de Estudios Árticos en la Universidad del Aire, similar a los recientemente establecidos en la Escuela Superior de Guerra Naval de la Academia de Guardacostas de EUA.²⁵

Reflexiones finales

Para operar en el Ártico sin una estrategia ártica de la Fuerza Aérea y seguir callado sobre temas en el Ártico que están claramente dentro del ámbito de la Fuerza Aérea es permitir que otros servicios dicten nuestras funciones y misiones allí. La Fuerza Aérea debe seguir la estrategia ártica por su parte y hacerlo más temprano que tarde. Las consecuencias de una falta de acción adicional será una pérdida de visibilidad para la Fuerza Aérea, una abdicación de su misión en el Ártico, y una capacidad disminuida para esta nación en la última frontera de la tierra. □

“Si no sabes a dónde vas, terminarás en un lugar diferente”.

Lawrence P. Berra (1925 - 2015)

Notas

1. Es también el Agente Ejecutivo del DOD para Antártida (a través del Subsecretario de la Fuerza Aérea para Asuntos de Recursos Humanos y Reserva - SAF/MR), y lleva a cabo anualmente despliegues en el continente con LC-130 equipados con esquís de la Guardia Nacional Aérea de New York. Comando de Reserva de la Fuerza Aérea. “La operación anual Deep Freeze (Congelador) comenzará el 29 de septiembre”. <http://www.afrc.af.mil/News/ArticleDisplay/tabid/136/Article/620323/annual-operation-deep-freeze-to-commence-sept-28.aspx>.
2. Louis Degoes y James T. Neal. “Selected military geology projects in the Arctic, 1950-1970” (Proyectos de geología militar seleccionados en el Ártico, 1950-1970) en J.R. Underwood, Jr. y Peter L. Guth, eds. “Military Geology in War and Peace” (Geología militar en guerra y paz). Boulder, Colorado. Sociedad Geológica de Norteamérica. 1998. 205, 208 – 209.
3. Degoes y Neal. “Selected military geology projects” (Proyectos geológicos militares seleccionados) 205.
4. “Historia del Instituto de Estudios de Investigación, 1 de abril al 30 de junio de 1952. Centro de Información sobre el Ártico, los Desiertos y los Trópicos”. Base de la Fuerza Aérea Maxwell, Al. pág. 11-15. El invierno siguiente, el personal de ADTIC pasó 90 días en Groenlandia participando en el Proyecto Mint Julip, un estudio de hielo liso para determinar si era factible establecer un proyecto científico en el hielo y mantenerlo exclusivamente en el aire. “Historia del Instituto de Estudios de Investigación, 1 de enero al 30 de junio de 1953. Centro de Información sobre el Ártico, los Desiertos y los Trópicos”. Base de la Fuerza Aérea Maxwell, Al. 14.
5. Departamento de Estrategia de Defensa en el Ártico. Departamento de Defensa, Washington, D. C. Noviembre de 2013. La estrategia reconoce que está “anidada” en una serie de documentos relacionados con el Ártico y sus “complementos” Estrategia del DOD para la Defensa y el Apoyo de Defensa Nacional de Autoridades Civiles. 2. Nota de pie de página 3. http://www.defense.gov/pubs/2013_Arctic_Strategy.pdf.
6. Estrategia en el Ártico del DOD. 12 - 13.
7. Estrategia en el Ártico del DOD. 5-7.
8. “Planificación en el Ártico: el DOD espera desempeñar una función de apoyo de otra agencias federales y está haciendo esfuerzos para tratar las necesidades de capacidad y actualizar planes”. Informe de la Oficina de Contabilidad del Gobierno de Estados Unidos a los Comités del Congreso. 15 de junio de 2015. GAO-15-566, 10. www.gao.gov/assets/680/670903.pdf. GAO-15-566. 15.
9. Hoja de ruta ártica de la Marina de EUA de 2014 – 2030. Fuerza de tarea Cambio climático de la Marina. Febrero de 2014. 11-12. www.navy.mil/docs/USN_arctic_roadmap.pdf.
10. Hoja de ruta del Ártico de la Marina 2014-2030. 18.
11. Andreas Kuersten, “Assessing The U.S. Navy’s Arctic Roadmap” (Evaluación de la Hoja de ruta ártica de la Marina de EUA). Centro de Seguridad Marítima Internacional. 21 de junio de 2015. <http://cimsec.org/assessing-the-u-s-navys-arctic-roadmap/17117>.
12. Escuela Superior de Guerra Naval de EUA “Game Report, Fleet Arctic Operations Game, September 13–16, 2011” (Informe de juegos de guerra, Operaciones árticas de la flota, 13 al 16 de septiembre de 2011). 37. https://www.usnwc.edu/getattachment/Research-Gaming/War-Gaming/Documents/Publications/Game-Reports/FAOG_Game-Report_09-2011.pdf.
13. “Coast Guard Commandant “delighted” to get AF C-27s” (El Comandante del Servicio Guardacostas “encantado de recibir C27 de la Fuerza Aérea”). Claudette Roulo. American Forces Press Service. 10 de abril 2014. <http://www.military.com/daily-news/2014/04/10/coast-guard-commandant-delighted-to-get-af-c-27s.html?comp=7000023468292&rank=1>.
14. Tim Ellis, KUAC, TV-9. “Test of Readiness: Cruise Ship to Transit Northwest Passage Opened by Sea-ice Retreat” (Prueba de preparación: barco de crucero atravesará el Paso del Noroeste abierto por la retirada del hielo marino). 23 de octubre de 2015. <http://fm.kuac.org/post/test-readiness-cruise-ship-transit-northwest-passage-opened-sea-ice-retreat>.
15. “U.S. Draws Map of Rich Arctic Floor ahead of Big Melt” (EUA. dibuja un mapa del rico suelo del Ártico antes de la Gran Descongelación), Wall Street Journal, 31 de agosto de 2007, <http://online.wsj.com/article/SB118848493718613526.html#articleTabs%3Darticle>. Un artículo de 2012 indica que solamente como el 10 por ciento de las aguas árticas canadienses están representadas en mapas “según normas modernas”. Vea K. Joseph Spears y Michael K. P. Dorey, “Arctic Cruise Ships: The Pressing Need for Search and Rescue” (Barcos de crucero árticos: la necesidad imperiosa de búsqueda y rescate), Canadian Sailings, 17 de octubre de 2012, <http://www.canadiansailings.ca/?p=4830&print=1>.
16. La Declaración de Ilulissat, Congreso del Océano Ártico, Ilulissat, Groenlandia, 27–29 de mayo de 2008, 2, http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf; y el Acuerdo sobre Cooperación en Operaciones Aeronáuticas y Marítimas de Búsqueda y Rescate en el Ártico [Acuerdo de Nuuk], 12 de mayo de 2011, preámbulo y art. 3, pár. 3, <http://www.ifrc.org/docs/idrl/N813EN.pdf>. Al trazar los límites de esa áreas, la Declaración tuvo cuidado en no afirmar que esos límites no se usarán como precedentes para disputas fronterizas sin resolver (art. 3, pár. 2).
17. Consejo Ártico, *Ibid.*, parte. 7, pár. 3 (d) y (e). El acuerdo de Nuuk también detalla la “autoridad competente” (apéndice 1), agencias de búsqueda y rescate (apéndice 2) de cada nación, y las ubicaciones de los Centros de Coordinación de Rescates (RCC) (apéndice 3).
18. “The Arctic Is a Long Way from Canada’s Search and Rescue Techs” (El Ártico está muy lejos de los técnicos de búsqueda y rescate de Canadá), Nunatsiaq Online, 3 de noviembre de 2010, http://www.nunatsiaqonline.ca/stories/article/556011_the_arctic_is_a_long_way_from_canadas_search_and_rescue_techs/. El artículo original indicaba que Trenton, Ontario, estaba más cerca de Quito, Ecuador, que de Nuavut, pero esa distancia se cal-

culó en mapas Mercator de “tierra plana”. Las representaciones usando Google Earth amplían la distancia a una línea justo debajo de Panamá, atravesando Venezuela y la parte norte de Colombia.

19. David Perera, “Papp: Coast Guard Plans No Arctic Shoreside Infrastructure” (Papp: el Servicio de Guardacostas no tiene planeada una infraestructura litoral ártica), *Fierce Homeland Security*, 22 de mayo de 2013, <http://www.fiercehomelandsecurity.com/story/papp-coast-guard-plans-no-arctic-shoreside-infrastructure/2013-05-22>

20. Ronald O'Rourke, Modernización de los rompehielos polares del Servicio de Guardacostas: antecedentes y problemas para el Congreso, Informe CRS para el Congreso RL 34391 (Washington, DC: Servicio de Investigación del Congreso, 24 de julio de 2013), “Resumen”, <http://www.fas.org/sgp/crs/weapons/RL34391.pdf>.

21. Dos bases de la Fuerza Aérea están por encima de los 60 grados, bien ubicadas para el lanzamiento y la recuperación de cualquier esfuerzo de búsqueda y rescate: la Base de la Fuerza Aérea Eielson a 64°39'56" N y la Base Aérea Thule (con su pista de 3048 metros), 1127 kilómetros al norte del Círculo Ártico a 74°31'52" N. Al sur de Eielson está la JBER (Base Conjunta Elmendorf-Ricardson) con otra pista de 1127 metros así como el 11° Centro de Coordinación de Rescates. En el límite exterior de las Islas Aleutianas está la Estación de la Fuerza Aérea Eareckson (antes Base de la Fuerza Aérea Shemya), una alternativa mantenida por contrato / campo de aterrizaje de emergencia / lugar de reaprovisionamiento de combustible y la ubicación de una instalación de radar “Cobra Dane” de la Fuerza Aérea. La pista de 3048 metros de Eareckson y varios hangares constituyen un recurso apostado en el lejano oeste para cualquier operación de búsqueda y rescate. El número y variedad de aviones de la Fuerza Área disponibles en Eielson y JBER ampliarían considerablemente las opciones de respuesta de búsqueda y rescate. Eielson es el centro de la 354ª Escuadra Táctica de Aviones Caza (F-16) y la 168ª Escuadra de Reaprovisionamiento de Combustible en el Aire de la Guardia Nacional de Alaska. JBER aloja la 176ª Escuadra (C-17 y C-130 así como aviones de búsqueda y rescate HC-130 y HH-60G) de la Guardia Aérea Nacional. También aloja la Tercera Escuadra de la Fuerza Aérea, con aviones con sistema aerotransportado de alarma y control C-17, C-12 y E-3, una serie de aviones caza y dos centros de operaciones aéreas y espaciales.

22. Todas las descripciones de campos de aviación de arriba se pueden encontrar en <https://www.airnav.com>. El pasado noviembre, C-17 suministraron elementos de un Equipo de Brigada de Combate Stryker del Ejército a Deadhorse como parte de la Operación Pegaso Ártico. “En junio de este año, el Servicio de Guardacostas de EUA anunció la asignación de dos helicópteros MH-60 Jayhawk a unas instalaciones de la Guardia Nacional del Ejército de Alaska en Kotzebue. Estos permanecerán apostados para apoyar ejercicios del Escudo Ártico este verano. Aunque estos proporcionarán una mayor cobertura de las vías de acceso del norte hasta el Estrecho de Bering, están muy por debajo de las vías de acceso al Paso del Noroeste. Publicación de fotos del 17º Distrito Naval del Servicio de Guardacostas de EUA, 24 de junio de 2016. “Coast Guard, Alaska Army National Guard hold roll-in ceremony for Air Facility om Kotzebue, Alaska” (Servicio de Guardacostas, Guardia Nacional del Ejército de Alaska celebran la inauguración de las instalaciones aéreas en Kotzebue, Alaska). Visitada en C:\Users\1109422955\Documents\Photo Release Coast Guard, Alaska Army National Guard hold roll-in ceremony for Air Facility in Kotzebue, Alaska.htm.”

23. *Hoja de ruta ártica de la Marina 2014-2030*. 11. El Estrecho de Bering, según las proyecciones de la Marina, estará libre de hielo durante 23 semanas en 2020.

24. Sargento Segundo Catherine Schmidt. “109 AW aids Canada with Operation Nunaliut 2015” (109 Escuadra Aérea ayuda a Canadá en la Operación Nunaliut de 2015). <http://www.109aw.af.mil/news/story.asp?id=123447974>.

25. Escuela Superior de Guerra Naval de EUA. “Arctic Studies Group” (Grupo de estudios árticos). <https://www.usnwc.edu/Research-Gaming/Arctic-Studies-Group.aspx>.



Coronel John L. Conway III, USAF-Retirado (BA, MA, Universidad de Alabama) es un analista de defensa militar en el Instituto de Investigación de la Fuerza Aérea (AFRI), Base de la Fuerza Aérea Maxwell, Alabama. Durante sus más de 30 años en la Fuerza Aérea, sirvió como oficial de inteligencia con asignaciones importantes en la Comandancia de la Agencia de Inteligencia Aérea, Comando de Defensa Aeroespacial Norteamericana y Agencia de Seguridad Nacional. Fue oficial superior de inteligencia en la Comandancia del Comando de la Reserva de la Fuerza Aérea (AFRC), Base de la Fuerza Aérea Robins, Georgia, y estuvo a cargo de varias tareas de inteligencia de escuadras y escuadrones, incluida una gira de combate en el II Centro de Apoyo Aéreo Directo en la provincia de Pleiku, República de Vietnam, y como jefe, División de Apoyo contra las Drogas, Comandancia de AFRC. Después de retirarse del servicio activo en 2001, el Coronel Conway fue un consejero civil al comandante, Centro de Operaciones de Seguridad Regional Gordon, Fort Gordon, Georgia, después del 11 de septiembre y más tarde fue contratista de ingeniería de sistema y asistencia técnica al Directorado U-2 en el Centro Logístico Aéreo Warner Robins, Base de la Fuerza Aérea Robins, Georgia. Contribuye frecuentemente a la revista *Air and Space Power Journal*.