

Una Visión desde el Sur

GENERAL DEL AIRE (FACH-RET.) RICARDO ORTEGA PERRIER

CADA PAÍS TIENE Fuerzas Armadas para proteger la supervivencia de su pueblo y tiene el derecho y el deber de organizarlas y equiparlas de acuerdo a sus legítimos intereses. Con esta frase creo que se puede estar de acuerdo y no despierta inquietudes, resentimientos o suspicacias.

En este artículo quiero dar una visión personal de lo que está sucediendo con países que no son parte del primer mundo, que no tienen una aspiración de influir en el mundo, sin intereses hegemónicos y su meta es mantener la estabilidad y seguridad de sus fronteras para poder progresar. Me referiré principalmente a los costos de montar una estructura de defensa equilibrada y de acuerdo a las necesidades de los países de un menor desarrollo.

Cuando uno ve los progresos del poder aéreo en el mundo no cabe duda que uno queda asombrado de los adelantos que se han logrado en los últimos 100 años, también las distancias que se han producido entre las potencias del mundo y los países que están en busca de su desarrollo. Los costos de los nuevos sistemas de armas son para los países de un menor desarrollo simplemente inabordables.

En nuestros países cobran una mayor relevancia el equilibrio de lo que se llamó “cañones versus mantequilla”. Países con una enorme necesidad de progreso buscan desarrollarse en paz y mejorar sus índices de educación, salud, vivienda y trabajo a fin de satisfacer a sus ciudadanos.

Hay ciertos consensos logrados a través del tiempo donde se ha concluido que la democracia como forma de gobierno y el libre mercado como motor del desarrollo, son básicos para lograr el progreso y bienestar que las naciones necesitan. ¿Cómo lograrlo? es lo que aún se debate. No es fácil lograrlo cuando no hay una institucionalidad fuerte, cuando existe corrupción, cuando hay delincuencia y cuando no existe una libertad de prensa que cautele dichos principios.

No es mi intención hacer un debate sobre cómo deben organizarse los países para su bienestar ya que eso es el esfuerzo que hacen los políticos de las diferentes naciones. Simplemente quiero destacar que la Defensa no es a veces la prioridad de los países emergentes dentro de sus políticas públicas y debe hacerse un esfuerzo por reducir costos y hacer de la defensa una herramienta útil para el desarrollo y progreso de las naciones del tercer mundo o también llamadas potencias emergentes.

Una de las razones por las cuales este debate es especialmente relevante en naciones que tienen recursos bastante limitados, es el costo de los nuevos equipos. Creo muy sinceramente que los países no pueden empobrecerse por privilegiar adelantos tecnológicos que están desarrollados para escenarios muy ajenos a los que se enfrentan los países de menor desarrollo y que este artículo sirva de alguna manera como una luz de alerta para los industriales de la defensa que se han preocupado solamente de desarrollar equipos muy sofisticados que están lejos de ser útiles o necesarios para los países de un menor desarrollo.

Los países de menor desarrollo hemos tenido que conformarnos con seguir lo que las naciones del primer mundo han desarrollado para enfrentar sus propios escenarios, muchos de ellos en territorios muy lejos de sus propios países y en ambientes de alta sofisticación que imponen el uso de avanzadas tecnologías para poder vencer.

La pregunta que me hago es la siguiente. ¿Son los militares de esos países los que están constantemente buscando una superioridad tecnológica o son los industriales de la defensa los que desarrollan equipos para poder mantener viva su industria? Entiendo que la industria de la defensa debe sacar nuevos productos para poder mantenerse en el mercado, en economía se habla del ciclo de vida del producto y dice que o uno cambia de producto o bien le introduce nuevas tecnologías para poder mantenerse en el mercado. Tam-

bién hay que decir que esta industria mantiene numerosos puestos de trabajo, que es una industria de una alta rentabilidad y que hay muchos ciudadanos y comunidades que dependen de ella para poder sobrevivir. Es como el dilema del huevo o de la gallina –¿qué fue primero, quien dio origen a qué?

Cuando uno mira escenarios como el de Afganistán y el enemigo al que enfrentan, me parece raro el desarrollo de muchos equipos que poco tienen que ver con el escenario y el enemigo que enfrentan. Personalmente creo que hay medios mucho más eficientes para lograr acuerdos, uno de ellos es precisamente lograr el poder aéreo no sólo como un elemento de castigo, sino como un elemento de esperanza para los que están sufriendo las consecuencias de este devastador conflicto.

Tampoco es mi interés en abrir un debate que está muy vivo y que corresponde resolver a los países que están involucrados en el conflicto, cada uno sabe lo que hace y estoy seguro que los dirigentes políticos y militares están haciendo lo posible para llevar a buen término este conflicto que ha costado ya numerosas vidas.

Asumamos que el conflicto se acaba,... ¿ahora que?, se continuarán desarrollando proyectos carísimos como el F-22, el JSF, el A400, el Eurofighter, el Rafale o similares, que no tengo dudas que en algún momento estarán plenamente operacionales y sus costos se habrán congelado. Todos ellos son magníficos aviones, con un gran potencial, efectivas plataformas que seguirán demandando nuevas versiones para mantenerlas plenamente vigentes, como dicen los fabricantes. Una gran verdad, estos aviones los podrán comprar muy pocos, las potencias y algunos países árabes que tiene recursos abundantes, ¿pero qué pasa con el resto del mundo que también tiene sus propias necesidades de defensa?

Hay algunos países que se han dado cuenta de esto y han comenzado a desarrollar aviones y equipos de menores costos pero efectivos y eficientes para enfrentar las amenazas de países de un menor desarrollo, me refiero por ejemplo a los brasileros con su Súper Tucano o su proyecto del transporte A 390.

No creo en los consorcios definidos por políticos, es decir, nos juntamos estos y otros países para hacer este tipo de avión, nos dividimos los costos y ustedes compran tantos y nosotros otros tantos. Ejemplos hay muchos, al final los países luchan por lograr sus cuotas de poder, asegurar trabajo para sus ciudadanos, cada uno trata de imponer sus propios puntos de vista y al final sale un avión que no cumple las expectativas de nadie, caro, que debe sufrir permanentes modificaciones y de versiones múltiples para adaptarse a las necesidades de cada país –y el resto debemos acomodarnos a lo que el mercado nos ofrece.

Es cierto que hoy en día son muy pocos los países que puedan enfrentar el desafío de fabricar un avión completamente solos. Eso ya no existe y hay países que han desarrollado ventajas competitivas importantes y tiene mucho que aportar para reducir los costos, ¿pero alguien se ha preocupado de buscar alternativas para los clientes de una menor capacidad económica? En el pasado aviones como el F5E, de los cuales aún hay muchos volando se hizo bajo el concepto de un avión “internacional”, algo parecido con el fallido intento del F20 que se suponía iba seguir ese modelo de negocios, finalmente de alguna manera el F16 con sus innumerables versiones se ha ido transformando en “la” posibilidad de buscar un avión efectivo, eficiente y “vigente”, pero hay muchos que abogan por sacarlo de la línea de producción para darle espacio a los nuevos productos. Señores, es posible que no hayan compradores para esos nuevos productos.

Así como de la exclusividad del Pentium como procesador único e indispensable, las necesidades del mercado hicieron que nuevos procesadores fueran apareciendo, como el Celeron, los ADM en diferentes versiones y otros que de una calidad similar, pero a un precio mas bajo han permitido a muchos consumidores obtener computadores que eran inicialmente extraordinariamente caros.

El caso de la industria automotriz es un claro ejemplo, inicialmente los autos norteamericanos y algunos países europeos eran los dueños del mercado hasta que apareció Japón, ahora Corea, y ya se comienzan a popularizar los autos chinos e indios. Los que

en un tiempo eran considerados como modelos “baratos” eran sinónimos de calidad inferior, hoy son “económicos” y se han ganado un puesto importante en el mercado, satisfaciendo a un importante número de consumidores con recursos limitados.

¿No será bueno que los fabricantes comiencen a ver modelos de alta producción en serie, básicos o con lo justo para hacerlos eficientes y efectivos para naciones del tercer mundo? Es posible, quizás revivir antiguos proyectos donde la ingeniería ya está hecha, colocar nuevos sistemas eficientes, efectivos y de bajo costo.

Al parecer China, India y Rusia están enfrentando este problema de una manera diferente, -sin dejar de lado sus aspiraciones de una mejor tecnología- están buscando satisfacer las demandas de los países emergentes.

Muy probablemente ningún gran fabricante de aviones estará de acuerdo conmigo, tampoco quienes basan su desarrollo en la industria de defensa, pero sinceramente estimo que incluso los grandes compradores de armas están reduciendo sus arsenales y se están

preguntando para qué invertir en elementos tan sofisticados y caros cuando el enemigo no es el de la guerra fría, ni la competencia tecnológica parece no estar dando los resultados que muchos pensaron iba a dar.

Sé que el poder aéreo va de la mano con la tecnología, que significa progreso en muchas áreas, pero créanme que los aviones que se están proyectando tienen costos tan altos que pocos gobiernos del tercer mundo estará dispuestos a hipotecar sus escasos recursos en aparatos muy caros que puedan ser priorizados por sobre las necesidades de salud, vivienda, educación entre otras demandas de la gente.

Una posibilidad cierta es orientar a la industria en la necesidad de reducir costos, que hoy parece no ser un problema prioritario y que sin embargo en un plazo relativamente corto, serán un imperativo.

Creo que vale la pena mirar este problema de una forma distinta a la actual ya que de otra manera se acabarán muy pronto los compradores y tendrán que vender sus aviones a un precio bajo sus costos a base de acuerdos políticos y con una gran desazón de los ciudadanos de los países que tomen esta opción. □



El General del Aire (FACH-Ret) Ricardo Ortega Perrier (Magister Internacional en Gestión de Negocios en MBA, Universidad Gabriel Mistral (graduado Magna Cum Laude), Magister en Ciencias Políticas, Universidad de Chile (graduado con distinción), se desempeñó como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (Noviembre 2006 a Noviembre 2010). Como tal, fue el oficial superior a cargo del apresto de combate, la eficacia de la organización, y el adiestramiento y el equipo de la FACH cuya nómina es de 14.000 militares y civiles. Durante su ilustre carrera militar desempeñó varios cargos, entre ellos Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, instructor de la Academia de la Fuerza Aérea, instructor de vuelo en la Escuela de Combate, observador de un equipo de las Naciones Unidas en el Oriente Medio e instructor en la Escuela de Guerra Aérea y en la Escuela de Guerra de la Armada en los campos de “Estrategia” y “Operaciones”. Como piloto de combate el General Ortega voló un total de 3.452 horas de vuelo en los siguientes aviones: L-13, T-34, PA-28, T-35, T-37, HU-16B, B-200, 99-A, A-37B. El 5 de Noviembre del 2010 se retiró como Comandante en jefe de La Fuerza Aérea de Chile por mandato constitucional.

Declaración de responsabilidad: Las ideas y opiniones expresadas en este artículo reflejan la opinión exclusiva del autor elaboradas y basadas en el ambiente académico de libertad de expresión de la Universidad del Aire. Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de los Estados Unidos de América o sus dependencias, el Departamento de Defensa, la Fuerza Aérea de los Estados Unidos o la Universidad del Aire. El contenido de este artículo ha sido revisado en cuanto a su seguridad y directriz y ha sido aprobado para la difusión pública según lo estipulado en la directiva AFI 35-101 de la Fuerza Aérea.