

Desarrollo de un Mando y un Control Flexibles del Poder Aéreo

TENIENTE CORONEL (USAF-RET.) JEFFREY HUKILL,
DR. DANIEL R. MORTENSEN, PhD

EN LAS PRÓXIMAS décadas, la Fuerza Aérea puede esperar su participación en misiones de todo el espectro del conflicto. Los entornos de seguridad más complejos requerirán que el servicio proporcione no solamente fuerzas—listas y capaces de desplegarse rápidamente en todo el mundo—sino también la arquitectura de mando y control para esas fuerzas y sus operaciones. Sin el mando y el control apropiados de las capacidades de la Fuerza Aérea, se disminuirán los logros de los objetivos militares nacionales.

Aunque control centralizado—un principio guía para organizar, capacitar y equipar el mando y el control de la Fuerza Aérea—suena como algo claro, es de hecho muy complejo y a menudo se entiende mal. La Fuerza Aérea ha aplicado mal este principio fundamental creando estructuras organizativas con mando y control centralizados del poder aéreo solamente a nivel de comandante combatiente

(CCDR). Aunque es productivo para operaciones de combate importantes, esta configuración de “un tamaño sirve para todos” es contraria al mando y control completamente eficaces de las capacidades de la Fuerza Aérea en todo el espectro del conflicto.

La historia demuestra que el mando y control eficaces del poder aéreo requieren un control flexible, centralizado al nivel de mando apropiado. La práctica centralizada actual da buenos resultados para operaciones dirigidas al nivel de CCDR pero limita la capacidad de la Fuerza Aérea de responder (además de a través de medios improvisados) a situaciones que requieran una autoridad de decisión por debajo de este nivel. La Fuerza Aérea debe ajustar sus es-



estructuras organizativas actuales para crear opciones de mando y control flexibles que pongan la autoridad de las decisiones al nivel apropiado de mando a fin de prepararse para el complejo entorno de operación del futuro. Este ajuste preparará mejor la Fuerza Aérea para responder a situaciones en toda la gama de operaciones militares.

Contexto histórico

Mando y control se refiere a la forma en que la Fuerza Aérea organiza, manda, planifica, controla y ejecuta capacidades para lograr los objetivos de un comandante de la fuerza conjunta.¹ Históricamente, el asunto más básico de mando y control incluía determinar la mejor forma de organizarse para concentrar los efectos del poder aéreo. Aunque la descentralización de las operaciones aéreas para aplicaciones tácticas como observación de artillería, observación y reconocimiento demostraron ser útiles en la Primera Guerra Mundial, el General John Pershing necesitaba fuerzas aéreas concentradas para la gran ofensiva de Saint-Mihiel de 1918. El General Billy Mitchell demostró la importancia vital de la centralización cuando controló los más de 1.500 aviones necesarios para todas las misiones—reconocimiento, bombardeo de interdicción y defensa de cazas en el campo de batalla—relacionados con esa exitosa batalla.

A principios de la década de 1940, los planificadores aéreos y terrestres del Ejército entendieron la necesidad de concentrar los recursos aéreos para luchar contra las poderosas fuerzas aéreas del Eje. Los arquitectos de la primera operación norteafricana de EE.UU. entendieron el mando centralizado de los recursos aéreos. Sin embargo, las enormes distancias que separaban los tres asaltos anfibios de noviembre de 1942, junto con las rudimentarias capacidades de comunicación, creó problemas de grado de control.² Estas inquietudes obligaron a la Duodécima Fuerza Aérea a dividir temporalmente sus fuerzas en tres partes para operaciones en Marruecos, Argel y Orán. En consecuencia, varios comandantes terrestres del Ejército concluyeron que esas

fuerzas aéreas fueron asignadas a los mandos de fuerza de tarea, por lo que trataron de dirigirlos. La Batalla del paso de Kasserine proporcionó evidencia inequívoca a todos los líderes del teatro de operaciones de la necesidad de asegurarse de que el mando y el control centralizados estuvieran en manos de los aviadores. Los británicos aprendieron la misma lección cuando lucharon contra el Mariscal de Campo Erwin Rommel en el oeste del desierto. Después de Kasserine, los líderes aliados centralizaron las fuerzas de EE.UU. y aliadas en una fuerza combinada.

El mando y control centralizados de estas fuerzas no implicaba la centralización solamente a un nivel de la estructura de mando de los aliados. El enorme frente en Francia de múltiples divisiones estableció la necesidad de un mando y control claros y centralizados *al nivel organizativo apropiado*. El practicante más famoso de este concepto, el General Elwood “Pete” Quesada, mandó todas las fuerzas aéreas tácticas del continente, algunas de forma más directa que otras. Respondió a la Novena Fuerza Aérea pero controló su propio IX Mando Aéreo Táctico. Sus otros mandos aéreos tácticos incluían el XIX Mando Aéreo Táctico del General Otto “Opie” Weyland, que hizo famoso su apoyo a la carga del General George Patton en la región central de Francia. Quesada capacitó a todos los niveles de su mando con el fin común de apoyar al equipo terrestre, y aseguró continuamente que sus líderes de ala, grupo y escuadrón entendieran su intención de mando. También colaboró estrechamente con el Teniente General Courtney Hodges, comandante de las fuerzas del Ejército en Francia. Quesada se aseguró de que las fuerzas terrestres subordinadas de Hodges entendieran la relación y filosofía de una misión compartida con los aviadores, y las fuerzas aéreas de Quesada operaban con flexibilidad para adaptarse a la situación. Hacían patrullas aéreas de combate constantes—una forma de “penny packets”—sobre las fuerzas móviles de Patton, pero Quesada pudo apartar grupos de otras misiones de apoyo para ofrecer a las fuerzas aéreas concentradas como necesarias en coordinación con el mando apoyado del Ejército.³

Estas estructuras de mando y control fueron diseñadas para equilibrar el nivel apropiado de centralización con descentralización, tratando de preservar la flexibilidad en los niveles bélicos estratégico y operacional pero manteniendo también la flexibilidad táctica, contribuyendo así a aumentar el ritmo de las operaciones. Además, la Fuerza Aérea necesitaba capacidades de mando y control para apoyar operaciones simultáneas globales del teatro y del subteatro de operaciones. Para equilibrar estas demandas y sostener la unidad de mando, la unidad de esfuerzo y el grado de control apropiado, la Fuerza Aérea construyó estructuras que colocaron a los comandantes que controlaban los elementos de la capacidad de la Fuerza Aérea en varios niveles de organización.⁴

Desde la Operación Tormenta del Desierto, los aviadores han aceptado la idea de que el mando y el control indebidos de las capacidades de la Fuerza Aérea debe residir solamente a nivel del CCDR. Después del éxito de la campaña Tormenta del Desierto, el concepto de comandante del teatro de operaciones, fuerzas de la Fuerza Aérea/comandante del componente aéreo de la fuerza conjunta (COMAFFOR/JFACC) se codificó en una doctrina conjunta y de servicio.⁵ El modelo de COMAFFOR/JFACC del teatro de operaciones de Tormenta del Desierto demostró ser muy eficaz al integrar los haberes del poder aéreo de otros servicios en apoyo de una sola campaña liderada por el CCDR. Con el modelo de COMAFFOR/JFACC del teatro de operaciones dispuesto y en el contexto de la tecnología de información mejorando la capacidad de planificar, organizar y controlar operaciones a largas distancias, junto con reducciones de personal debidas a limitaciones de presupuesto, el servicio siguió centralizando su estructura de mando y control al nivel del CCDR.⁶

La centralización total del mando y control de la Fuerza Aérea al nivel del CCDR empezó formalmente con la publicación del servicio de la Directiva de Acción del Programa (PAD) 06-09, *Implementación del Jefe de Estado Mayor de la Dirección de la Fuerza Aérea para establecer una organización del componente de la Fuerza Aérea*, el 7 de noviembre de 2006. Esta guía para hacer

un cambio de diseño de la estructura de mando y control operacionales de la Fuerza Aérea hacía énfasis en el control centralizado, poniendo el mando y control centralizados del poder aéreo a nivel del CCDR para la ejecución por parte del COMAFFOR del teatro de operaciones (designado también normalmente el JFACC). Este concepto da buen resultado en operaciones de la Fuerza Aérea cuya intención es producir efectos operacionales y estratégicos.

Otras situaciones, como el empleo de fuerzas de tarea conjuntas (JTF) en un solo teatro de operaciones, operaciones terrestres distribuidas y operaciones tácticas, pueden dar mejor resultado con un método de mando y control más flexible. Dicho método trata de poner la autoridad de la decisión y los conocimientos expertos de planificación al nivel de mando apropiado, no en dar a cada comandante de compañía del Ejército sus propios haberes aéreos. PAD 06-09 estipula que en el caso de que un CCDR del teatro de operaciones establezca múltiples JTF, el control del poder aéreo debe seguir estado en el COMAFFOR/JFACC del teatro de operaciones a nivel del CCDR. Para apoyar las JTF, el COMAFFOR/JFACC puede desplegar elementos de coordinación de componentes aéreos (ACCE) como enlaces para asegurar el apoyo del poder aéreo apropiado.⁷ La estructura de los ACCE representa una solución eficaz para situaciones que no requieran decisiones de mando. No obstante, como los ACCE no son comandantes, carecen de la autoridad legal para mandar y controlar las fuerzas aéreas. Como enlaces, estos elementos se definen mejor por lo que *no son* que por lo que *son*. Específicamente, los ACCE no realizarán un desarrollo de estrategia, guía, reparto, determinación de objetivos, desarrollo de efectos de determinación de objetivos, evaluación, planificación, producción y diseminación de las órdenes de tareas aéreas, ejecución de tiempo real o mando y control de las operaciones aéreas y espaciales.⁸ (Desde la publicación de PAD 06-09, la doctrina conjunta ha cambiado el nombre del término a elemento de coordinación de componente aéreo conjunto [JACCE].)

Con la implementación de PAD 06-09 y las directivas subsiguientes, la Fuerza Aérea perdió su flexibilidad de mando y control en toda la gama de operaciones militares. Construyó una estructura en la que el mando y el control del poder aéreo residen en el COMAFFOR/JFACC del teatro de operaciones a nivel del CCDR. Este modelo planifica y ejecuta de modo eficaz misiones globales y del teatro de operaciones; no obstante, tal vez tenga menos éxito cuando el grado de control y la flexibilidad táctica se hagan preocupantes. La Fuerza Aérea no está organizada, capacitada o equipada para proporcionar elementos de mando y control a niveles de mando inferiores al del CCDR excepto unos cuantos mandos subunificados seleccionados, además de a través de medio improvisados. La doctrina, así como las operaciones actuales y futuras del mundo real, exige arreglos de mando alternativos.

Sugerencia de operaciones actuales para futuros retos

El modelo de COMAFFOR/JFACC del teatro de operaciones dio buenos resultados en las fases de combate principales de las Operaciones Libertad Duradera y Libertad Iraquí, con unas operaciones generales del teatro de operaciones bajo la dirección atenta del CCDR. No obstante, como las operaciones aéreas evolucionaron en otras misiones en toda la gama de operaciones militares, se produjeron grietas que obstaculizaron la integración del poder aéreo en los mandos de componentes y apoyados. Estas grietas surgieron debido a la falta de aviadores con autoridad de mando al nivel de las JTF, una gama menos que completa de componentes expertos de planificación de la Fuerza Aérea por debajo del nivel del COMAFFOR/JFACC del teatro de operaciones, y la ausencia de representación de la Fuerza Aérea en estados mayores de las JTF.⁹

No todas las futuras operaciones se asemejarán a las operaciones actuales en Afganistán e Irak, pero es probable que las caractericen ciertos atributos, como las combinaciones continuas simultáneas de operaciones ofensivas, defensivas y de estabilidad o apoyo civil

llevadas a cabo en un entorno muy integrado, conectado por redes y distribuido bajo el control de una JTF. Las operaciones eficaces en este entorno pueden requerir la presencia de comandantes facultados con la autoridad para tomar decisiones a niveles organizativos inferiores—individuos que pueden proporcionar un grado de control óptimo, unidad de mando y flexibilidad táctica. Aunque la Fuerza Aérea y la doctrina conjunta describen la posibilidad de crear estas estructuras de mando de menor nivel, la Fuerza Aérea ha decidido organizarse, capacitarse y equiparse para solamente un modelo—el modelo de COMAFFOR/JFACC del teatro de operaciones con apoyo del JACCE a nivel de subteatro de operaciones o estado mayor.

Recomendaciones

La Fuerza Aérea debe crear estructuras de mando y control flexibles para satisfacer las necesidades del entorno de operaciones actual y futuro. Debe prepararse para toda la gama de operaciones militares reteniendo el control centralizado de capacidades apropiadas a nivel del COMAFFOR/JFACC del teatro de operaciones mientras se sopesan las demandas de trabajar en un entorno operacional que requiera conocimientos expertos de toma de decisiones y planificación a niveles organizativos inferiores. Aunque la Fuerza Aérea tiene la primera pieza del rompecabezas—el modelo del COMAFFOR/JFACC del teatro de operaciones—sigue necesitando crear la capacidad para el resto desarrollando una doctrina para ayudar a decidir el tiempo apropiado para suministrar el mando y control de la Fuerza Aérea por debajo del nivel del CCDR y después organizar, capacitar y equipar sus fuerzas para satisfacer esta necesidad.

Determinar cuándo ser flexible

Averiguar el nivel organizativo para un mando y control eficaces del poder aéreo no es una tarea sencilla. Es casi tanto un arte como una ciencia. Existe una tensión constante entre los elementos de mando de la fuerza conjunta

durante el proceso de determinación del grado de control centralizado del poder aéreo. Uno debe entender el momento apropiado para usar conceptos como el JACCE en vez de otra estructura de mando-relación o una combinación de conceptos. En su artículo *Control centralizado y ejecución descentralizada*, el Coronel Clint Hinote identifica una forma práctica de identificar las arquitecturas de mando apropiadas de la Fuerza Aérea basándose en experiencias que van desde la PGM hasta las operaciones actuales. Plantea cinco preguntas que dan una idea de cómo equilibrar la centralización del mando y control del poder aéreo.

¿Cuál es la naturaleza de la operación?

Es crucial hacer una evaluación cuidadosa de la situación militar al determinar el nivel de centralización apropiado. Distintos escenarios motivarán distintos equilibrios. Por ejemplo, una campaña que emplee un ataque estratégico como una línea de operación requerirá un alto grado de centralización bajo un comandante. El comandante aéreo debe tener la autoridad de dirigir las operaciones, incluidas las secuencias de ataques y desplazarlos a medida que se despliegan las operaciones. Por el contrario, las operaciones aéreas tácticas en apoyo directo de los comandantes terrestres, como apoyo aéreo cercano [CAS] y supervisión armada, son más eficaces cuando se llevan a cabo con un alto grado de descentralización. Mientras que los comandantes aéreos necesitan reservarse la autoridad de desplazar haberes [basándose en prioridades del comandante de la fuerza conjunta], normalmente lo mejor es asignar y distribuir el poder aéreo mediante nódulos de mando y control tácticos como el ASOC [centro de operaciones de apoyo aéreo] y después permitir a los aviadores trabajar directamente con el comandante terrestre para preservar la capacidad de reacción inmediata táctica. Además, las misiones como las interdicción y contraaéreas requieren una mezcla de centralización y descentralización, ya que la dirección centralizada al nivel de operaciones bélicas es necesaria para dirigir prioridades generales y preponderancias de esfuerzo, pero la ejecución descentralizada al nivel táctico permite un ritmo de operaciones más rápido.

¿Dónde se debe preservar la flexibilidad?

Una estructura de mando y control diseñada para asegurar la flexibilidad a los niveles de operación y estratégico casi siempre requiere restricciones al nivel táctico, y lo contrario también es cierto. Por lo tanto, es importante que los comandantes decidan el nivel apropiado para preservar la flexibilidad. Por ejemplo, las operaciones nucleares están muy centralizadas—por buenas razones. Están diseñadas para dar flexibilidad al presidente al nivel estratégico, por lo que son muy restrictivas al nivel táctico. Por el contrario, las operaciones de contrainsurgencia tienden a estar muy descentralizadas, asegurando flexibilidad para los comandantes tácticos a fin de aumentar su legitimidad e influencia en la población. Otras misiones militares tienden a estar comprendidas entre estos dos extremos. . . .

¿De cuántos haberes se dispone?

En términos sencillos, si se dispone de haberes abundantes, las operaciones aéreas pueden estar muy descentralizadas con un bajo riesgo de dilución. Desgraciadamente, esto casi nunca es el caso, porque los haberes aéreos normalmente están limitados, y sus capacidades son altamente deseables por la fuerza conjunta. Menos haberes impulsan la necesidad de más centralización. . . .

¿Cuál es el alcance geográfico de los efectos?

Otro factor clave es el alcance geográfico del poder aéreo. Pocos se benefician de la centralización del mando y control de haberes con un alcance limitado, como algunos sistemas de helicópteros y no tripulados, ya que es difícil desplazarlos a otras misiones. Una vez que se haya tomado la decisión de asignación inicial, normalmente lo mejor es dejar que se descentralicen. No obstante, existe una gran ventaja en la centralización del control sobre haberes que puedan moverse por un teatro de operaciones o más. . . .

¿Quién tiene el mejor conocimiento de la situación?

. . . El sistema de mando y control del JFACC, también llamado sistema de control aéreo táctico (TACS), debe ser flexible. En ciertas etapas y fases, el TACS debe estar muy centralizado, con el AOC [centro de operaciones aéreas y espaciales] liderando muchas actividades. En otras fases, especialmente durante las operaciones de guerra irregular y estabilidad, es más probable que un TACS muy descentralizado sea

eficaz, y dichos elementos subordinados del TACS como el ASOC desempeñarán una función más importante. En todo momento, el JFACC mantiene la capacidad para ajustar operaciones si cambia el entorno estratégico/operacional. El arte del mando y control del poder aéreo es encontrar un equilibrio adecuado entre centralización y descentralización a la luz de la situación específica.¹⁰

Además de tener en cuenta las preguntas del Coronel Hinote, los comandantes deben determinar si se ha establecido una confianza entre los comandantes conjuntos y de servicio. Si es así, la confianza entre el COMAFFOR/JFACC del teatro de operaciones y el comandante de las JTF facilitará la decisión de poner a un comandante de la Fuerza Aérea por debajo del nivel del teatro de operaciones. La creación de estados mayores de JTF verdaderamente conjuntas ayudará a establecer la confianza. Además, estos individuos no deben usar medios tecnológicos (es decir, virtuales) como método principal para crear relaciones personales. Por supuesto, la tecnología de comunicaciones puede conectar a los comandantes del teatro de operaciones con niveles organizativos conjuntos y de servicio inferiores, pero no es la solución preferida para establecer una confianza entre los comandantes. Para citar una observación usan a menudo, “La presencia virtual es ausencia real”. El desarrollo de la confianza de un comandante exige una “presencia real”. La mejor forma de fomentar el trabajo en equipo y la confianza es mediante contacto personal y experiencias compartidas—no exclusivamente mediante el uso de videoconferencias. Así como el personal debe entender la cultura nacional cuando lleva a cabo operaciones, los demás deben entender la cultura de los servicios que necesitan efectos aéreos, espaciales y ciberespaciales. La cultura de los servicios con los que trabajan a diario los aviadores—el cuerpo de Infantería de Marina y el Ejército—se enriquece en relaciones personales. La tecnología debe apoyar el mando y control del poder aéreo pero no reemplazar la presencia de comandantes y los conocimientos expertos de planificación a los niveles de planificación apropiados. A veces la presencia por sí sola obtiene el efecto deseado.

Por último, los líderes deben tener en cuenta las siguientes preguntas adicionales a medida que tratan de formular disposiciones de mando y control por debajo del nivel del CCDR. En primer lugar, ¿existe la necesidad operacional más acuciante a nivel de subteatro de operaciones o teatro de operaciones? En segundo lugar, ¿requiere la necesidad de capacidad de la Fuerza Aérea las fuerzas para operar en todo el teatro de operaciones? En tercer lugar, ¿es el requisito de mando y control aéreos del subteatro de operaciones un elemento del estado mayor del AOC y del AFFOR u otro adaptado? En cuarto lugar, ¿está incluso disponible el mando y control deseados? Por último, si la situación requiere un elemento de mando y control por debajo del nivel del CCDR, ¿sería más apropiado un control operacional o táctico más apropiado?¹¹

Elección entre opciones para organizar, capacitar y equipar

Si las respuestas a todas las preguntas anteriores llevan a un comandante a establecer un elemento de mando de la Fuerza Aérea por debajo del nivel del CCDR, entonces el servicio debe crear una estructura organizativa formal dentro de la cual colocar los conocimientos expertos requeridos de mando y control. Esta organización debe promover la integración y sincronización eficaces de las capacidades de la Fuerza Aérea con la misión conjunta, incluida la alineación de fuerzas y el establecimiento de una autoridad de mando junto con conocimientos de planificación al nivel organizacional apropiado. La doctrina conjunta requiere esta capacidad, y la Fuerza Aérea necesita organizar, capacitar y equipar para apoyar esa opción. Las expectativas referentes a futuros presupuestos de defensa sugieren que la Fuerza Aérea probablemente será incapaz de dotar y equipar completamente un AOC para apoyar todas las JTF. Con esta limitación en mente, el servicio necesita tratar el reto de organizar, capacitar y equipar fuerzas de mando y control apropiados por debajo del nivel del CCDR a lo largo de dos rutas.

Ruta una: Presentación de elementos de mando y control al nivel de subteatro de ope-

raciones. La primera ruta comprende agregar estas fuerzas a la JTF a nivel del subteatro de operaciones u organizarlas para apoyar a la JTF directamente.¹² Si el comandante combatiente decide agregar fuerzas, como una fuerza de tarea expedicionaria aérea y espacial (AETF), a una JTF, entonces el comandante de la AETF sería designado como el COMAFFOR para aquellas fuerzas asignadas y podría ser designado como el JFACC (fig. 1). Si la JTF ya tiene un JACCE asignado, entonces el JACCE puede tener dos funciones como el COMAFFOR, retenido como una posición separada, o eliminada. El AETF puede influir en las operaciones distribuidas mediante un apoyo electrónico a distancia al AOC del teatro de operaciones y al estado mayor de las AFFOR. No obstante, la capacidad de mando y control del AETF adaptado deben proporcionar al comandante del AETF, que sirve como el COMAFFOR/JFACC de la JTF, suficiente capacidad para emplear las fuerzas de la Fuerza Aérea según los órdenes del comandante de la JTF así como la capacidad de preparar y sostener fuerzas para llevar a cabo esas órdenes.

La unidad de mando y esfuerzo para fuerzas adjuntas de la Fuerza Aérea residirá a nivel de la JTF. El mando de las fuerzas globales y del teatro de operaciones no adjuntas a la JTF pero que lo apoyan permanecerá a nivel del COMAFFOR/JFACC del teatro de operaciones. Esta disposición permite la unidad del mando y el esfuerzo de las fuerzas que rutinariamente circulan por el teatro de operaciones y el mundo. Además, el CCDR tiene la autoridad de reasignar fuerzas agregadas a una JTF para tratar prioridades más urgentes del teatro de operaciones.

El personal utilizado actualmente en el estado mayor del JACCE puede apoyar al COMAFFOR/JFACC de la JTF después del establecimiento de la fuerza de tarea. El sistema de personal debe identificar a aquellos individuos que han realizado deberes del estado mayor del JACCE para facilitar su asignación a una JTF recientemente establecida o su reemplazo de personal ya desplegado durante operaciones prolongadas. Estos miembros deben poseer los conocimientos expertos para apli-

car la gama completa de capacidades de la Fuerza Aérea para apoyar a una JTF potencial. Tanto si realizan estrictamente deberes del COMAFFOR/JFACC del JACCE o de la JTF, dicho personal debe recibir adiestramiento de capacitación y certificación para obtener credibilidad y estar preparado después de crear la JTF. El uso de códigos tipo unidad permitirá la formación de antemano de módulos de JACCE/COMAFFOR del subteatro de operaciones para acelerar aún más el despliegue de personal capacitado.

Si, no obstante, el CCDR decide no agregar fuerzas a una JTF establecida, una unidad expedicionaria de tamaño apropiado compuesta por todas las fuerzas de la Fuerza Aérea presentes físicamente dentro del área de operación conjunta de la JTF puede designarse para apoyar directamente al comandante (fig. 2).¹³ Como las fuerzas están dedicadas fundamentalmente al comandante de la JTF bajo un solo comandante de la Fuerza Aérea, esta estructura ofrece unidad de esfuerzo a nivel de JTF. A diferencia de la situación cuando las fuerzas están agregadas a la JTF, el COMAFFOR retiene el control de las operaciones, creando una unidad de mando a nivel del CCDR. Esta disposición permite al COMAFFOR conservar la autoridad y flexibilidad de desplazar esas fuerzas como respuesta a la dirección del CCDR sin tener primero que volver a obtener el control del comandante de la JTF. No obstante, esta idea necesita la creación de una estructura organizativa para la nueva unidad expedicionaria intermedia.¹⁴ En el presente, no existe ningún escalón de mando establecido de la Fuerza Aérea para una unidad expedicionaria de múltiples escuadras por debajo del nivel de la Fuerza Aérea numerada. Históricamente, la *división aérea* representa la designación correcta, y la resurrección de este concepto como denotación de unidad provisional para operaciones expedicionarias demostraría ser muy útil. Una división aérea expedicionaria en apoyo directo de un comandante de la JTF uniría los esfuerzos al nivel de la JTF pero conservaría la unidad de mando y esfuerzo al nivel del CCDR.

Ruta dos: Retos de integración de planificación a nivel del subteatro de operaciones. El

mando y control exitosos de las fuerzas conjuntas depende de la integración eficaz de los procesos de planificación operacional. Como lo ha hecho con la autoridad del mando, la Fuerza Aérea ha centralizado excesivamente sus conocimientos expertos de planificación al nivel operacional de guerra.¹⁵ La centralización de la planificación a nivel del COMAFFOR/JFACC del teatro de operaciones está bien para operaciones de combate tradicionales importantes pero es menos apropiada para misiones en áreas de operación no contiguas en la que las unidades terrestres deban llevar a cabo la planificación a nivel táctico para estimular una iniciativa de pequeñas unidades.¹⁶ La planificación distribuida consiste en colocar los conocimientos expertos correctos y las herramientas de planificación apropiadas en lugares donde se originen y refinan los planes de operación.

Las unidades de la Fuerza Aérea conocidas como agrupaciones de control aerotáctico (TACP) se alinean a varios niveles organizativos con las unidades del Ejército para integrar CAS. Estas organizaciones proporcionan estructuras listas para colocar una gama más am-

plia de los conocimientos expertos de planificación de la Fuerza Aérea, mejorando la integración de planificación. La Fuerza Aérea debe asignar permanentemente a planificadores experimentados con conocimientos expertos en planificación aérea, guerra electrónica, inteligencia, espacio, transporte aéreo y ciberespacio a estas unidades en vez de confiar y tomar personas del servicio en general a través del proceso de fuerzas expedicionarias aéreas y espaciales. Estas TACP más robustas pueden complementarse con personal adicional a través de ese proceso, pero el cuadro básico debe consistir en profesionales capacitados asignados permanentemente. Esta estructura permanente reemplazaría la organización actual improvisada de la TACP que apoya los combates no contiguos en Irak y Afganistán.

Aunque la dotación de personal de estas TACP modificadas puede ser difícil debido a limitaciones de presupuestos, la Fuerza Aérea podría, por ejemplo, desplazar a los planificadores de los AOC. El hecho de que una mayor parte de la planificación ocurre ahora niveles inferiores reduce el número de personal necesario dentro de estos centros. La Fuerza Aé-

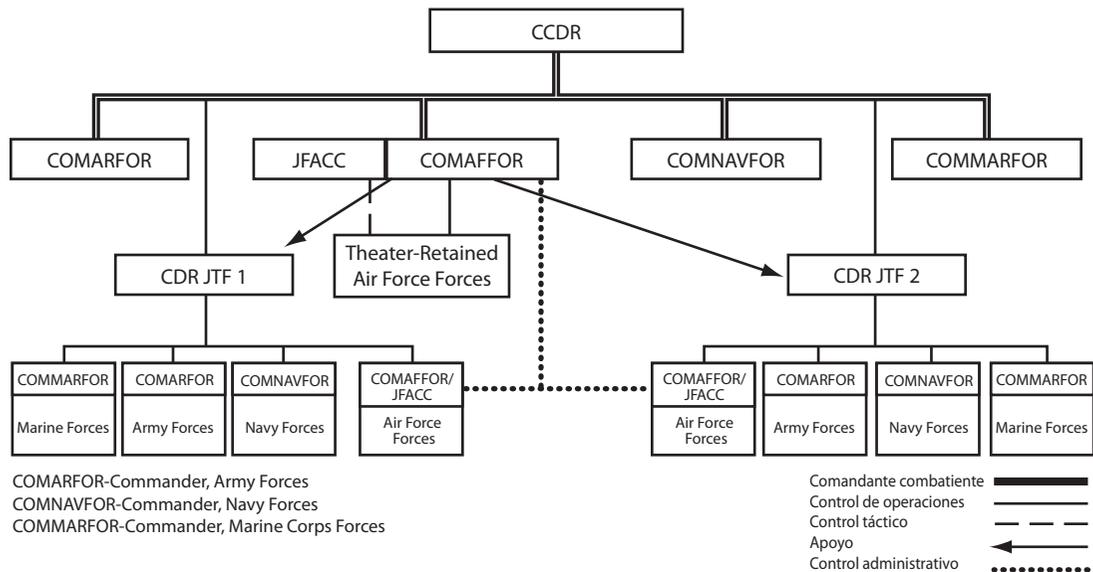


Figura 1. Fuerzas de la Fuerza Aérea agregadas a una fuerza de tarea conjunta. (Adaptada a partir de diagramas desarrollados en el Centro Curtis E. LeMay para Desarrollo de Doctrina y Educación, Base de la Fuerza Aérea Maxwell, Alabama).

rea debe tratar este grupo disponible de dos maneras. En primer lugar, debe designar algunas posiciones del AOC para apoyo del JACCE/COMAFFOR/JFACC de la JTF. Los individuos identificados para los deberes a nivel de la JTF y asignados a estas posiciones funcionarían a diario en un AOC pero podrían desplazarse a una JTF si surgiera la necesidad. En segundo lugar, podría transferir las posiciones restantes a las TACP modificadas, usándolas como una oportunidad profesional para el personal asignado al AOC.

Por último, a pesar de unos presupuestos ajustados, la Fuerza Aérea podría considerar la inversión de recursos adicionales para desarrollar mando y control y conocimientos expertos de planificación. En 2006, la Fuerza Aérea se enfrentó a una opción similar. La reorganización del Ejército y la naturaleza distribuida de la guerra irregular en Irak y Afganistán impulsó una mayor necesidad de controladores de ataques de terminal conjuntos. A pesar de las reducciones sustanciales de personal, la Fuerza Aérea pensó que la misión de CAS era

tan crítica que aumentó la rama profesional de controladores en aproximadamente 900 personas. El servicio puede enfrentarse a este mismo dilema a menos que pueda obtener una asignación de personal suficiente desplazando a los planificadores del AOC. Para asegurar la integración y sincronización apropiadas del poder aéreo, espacial y ciberespacial, la Fuerza Aérea tal vez tenga que establecer una prioridad de recursos de planificación distribuidos a pesar de presupuestos restrictivos.

Conclusión

Los sistemas de mando y control han unido a las fuerzas terrestres y aéreas durante casi 100 años. Las tensiones entre los líderes aéreos y terrestres tienen igualmente profundas raíces históricas, reflejadas en el elemento de mando que asegura que los líderes puedan dirigir de forma adecuada sus fuerzas y en los equipos de control o comunicaciones que permiten una intersección factible entre comandantes de fuerzas terrestres y aéreas. Los

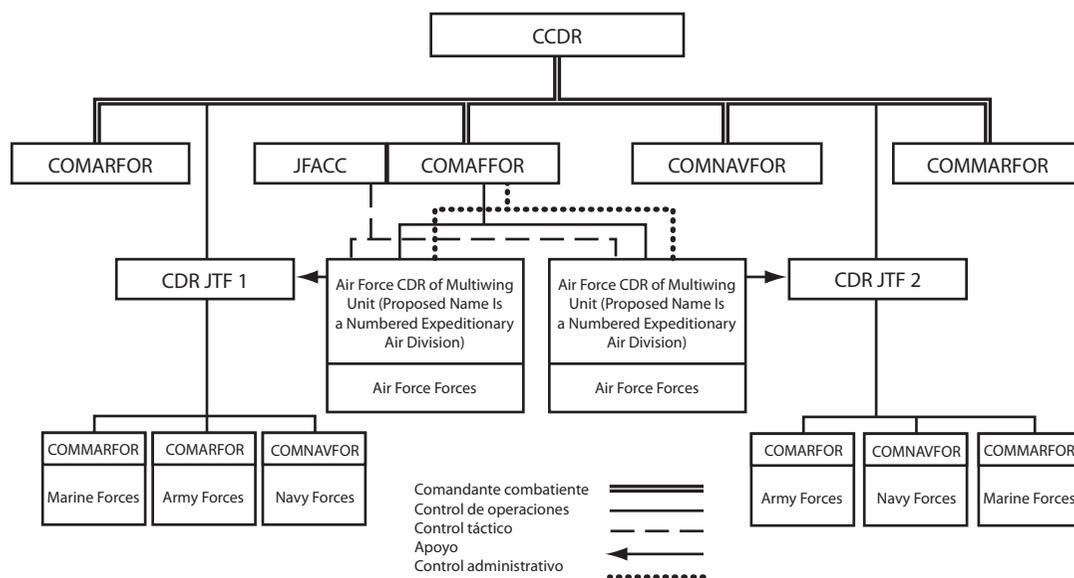


Figura 2. Fuerzas de la Fuerza Aérea en apoyo directo de una fuerza de tarea conjunta. (Adaptada a partir de diagramas desarrollados en el Centro Curtis E. LeMay para Desarrollo de Doctrina y Educación, Base de la Fuerza Aérea Maxwell, Alabama).

comandantes han hecho numerosos ajustes del sistema de mando y control con el tiempo, y parece que otro ajuste es necesario.

El entorno emergente y la naturaleza de las operaciones militares modernas se hará rápidamente cada vez más del tipo conjunto, coalición, distribuido, complejo, intenso y global. Estas condiciones cambiadas exigen un mando y un control flexibles del poder aéreo con autoridad de decisión apropiada al nivel correcto de mando. En particular, los aviadores están debatiendo cuál es la mejor forma de proporcionar un sistema de mando y control eficaces del subteatro de operaciones. El sistema actual se basa en el principio fundamental de control centralizado—uno que puede aprovecharse de las características exclusivas del poder aéreo moderno, incluida la veloci-

dad, el alcance y las operaciones multidimensionales. La complejidad de operar en toda la gama de operaciones militares requiere una revisión de cómo la Fuerza Aérea aplica este concepto hoy en día. El servicio debe prepararse para ejercer el mando de sus recursos aéreos a los niveles de teatro de operaciones e incluso de subteatros de operaciones globales.

La Fuerza Aérea está bien preparada en los dos primeros niveles. Ahora, a medida que la idea de mando y control del subteatro de operaciones se hace completamente viable, debe llevar a cabo un estudio completo, desarrollar un concepto de operaciones, organizar fuerzas, capacitar a nuevos comandantes e identificar los equipos necesarios para controlar las unidades a este nivel inferior. □

Notas

1. Entender los asuntos referentes a mando y control depende de entender las definiciones siguientes. Una publicación conjunta define el *mando y control* como “el ejercicio de autoridad y dirección por parte de un comandante debidamente designado sobre fuerzas asignadas y agregadas para llevar a cabo una misión. Las funciones de mando y control se realizan a través de una disposición de personal, equipos, comunicaciones, instalaciones y procedimientos empleados por un comandante en la planificación, dirección, coordinación y control de fuerzas y operaciones para llevar a cabo la misión”. Publicación Conjunta (JP) 1-02, *Diccionario de términos militares y asociados del Departamento de Defensa*, 12 de abril de 2001 (versión del 30 de septiembre de 2010), 84, http://www.dtic.mil/doctrine/new_pubs/jp1_02.pdf. Otros dos documentos aplican esta definición a una fuerza conjunta de la forma siguiente. La autoridad para dirigir operaciones conjuntas sigue adelante mediante la designación de un comandante de fuerza conjunta (JFC), un término general aplicado a tres niveles de mando: un CDR, un comandante subunificado o un comandante de fuerza de tarea conjunta (JTF). Un JFC ejerce mando y control del poder aéreo mediante comandantes de servicio, comandantes funcionales o estados mayores conjuntos. Si los comandantes de servicio ejercen mando y control, el comandante designado de un componente de servicio de la Fuerza Aérea asignado o agregado a un JFC se denomina comandante de las fuerzas de la Fuerza Aérea (COMAFFOR). A niveles de mando unificados y subunificados, el COMAFFOR es el comandante del componente de servicio predesignado de la Fuerza Aérea. Por ejemplo, el comandante de la Central de las Fuerzas Aéreas es un COMAFFOR a nivel de mando unificado, y el comandante de las Fuerzas Aéreas en Corea es un COMAFFOR a nivel subunificado. También se

puede establecer un COMAFFOR a nivel de la JTF cuando las fuerzas de la Fuerza Aérea se asignan o agregan a una JTF. Y lo que es más importante, los COMAFFOR a los niveles unificados y subunificados están designados de antemano, pero a nivel de la JTF se establece un COMAFFOR solamente si las fuerzas de la Fuerza Aérea están agregadas o asignadas. Si un JFC decide usar comandantes funcionales, el COMAFFOR con su capacidad de mando y control debe estar preparado para asumir responsabilidades como comandante del componente aéreo de la fuerza combinada/conjunta. Por último, un JFC puede decidir la planificación, dirección y control de las operaciones aéreas conjuntas con la asistencia del estado mayor del JFC solamente. En esta situación, el JFC conservaría la autoridad y responsabilidad de mando, solicitando normalmente el aumento de componentes apropiados para realizar la función aérea de mando y control así como para asistir en la planificación y coordinación de operaciones aéreas conjuntas. JP 3-30, *Mando y control de operaciones aéreas conjuntas*, 12 de enero de 2010, I-2-II-2, http://www.dtic.mil/doctrine/new_pubs/jp3_30.pdf; y Documento de Doctrina de la Fuerza Aérea (AFDD) 2, *Operaciones y organizaciones*, 3 de abril de 2007, 35–42, <http://www.e-publishing.af.mil/shared/media/epubs/AFDD2.pdf>.

2. En lo que respecta al grado de control, “El alcance deseado de la autoridad y dirección del JFC sobre las fuerzas asignadas o agregadas variará dependiendo de la misión y de la capacidad del JFC para [mandar y controlar] las acciones requeridas. El grado de control se basa en muchos factores incluido el número de subordinados, número de actividades, gama de sistemas de armas, capacidades de la fuerza, tamaño y complejidad del área de operaciones y método usado para controlar las operaciones (centralizadas o descentralizadas).” JP 1, *Doctrina de la Fuerzas*

Armadas de Estados Unidos, 2 de mayo de 2007 (incorporación del cambio 1, 20 de marzo de 2009), IV-19, par. 14b, http://www.dtic.mil/doctrine/new_pubs/jp1.pdf.

3. Desde la SGM, el término “*penny packets*” ha significado repartir en lotes el poder aéreo a las fuerzas terrestres. El uso de “*penny packets*” sirve al comandante terrestre individual, pero impide que los comandantes aéreos concentren el poder aéreo para apoyar operaciones terrestres importantes o ataquen objetivos estratégicos.

4. “La unidad de mando se logra estableciendo una fuerza conjunta, asignando una misión u objetivos al JFC designado, estableciendo relaciones de mando, asignando o agregando fuerzas apropiadas a la fuerza conjunta, y facultando al JFC con suficiente autoridad sobre las fuerzas para lograr la misión asignada”. JP 1, *Doctrina de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos*, II-3, párrafo 2c. La unidad de esfuerzo es la “coordinación y cooperación para lograr objetivos comunes, incluso si los participantes no forman parte necesariamente del mismo mando u organización—el producto de una acción unificada exitosa”. JP 1-02, *Diccionario del Departamento de Defensa*, 489.

5. El JFACC es “el comandante dentro de un mando unificado, mando unificado subordinado o fuerza de tarea conjunta responsable ante el comandante instituyente de hacer recomendaciones sobre el empleo apropiado de fuerzas aéreas asignadas, agregadas o puestas a disposición para asignación de tareas [*sic*]; planificación y coordinación de operaciones aéreas; o logrando dichas misiones operacionales como le puedan asignar. El comandante del componente aéreo de la fuerza conjunta recibe la autoridad necesaria para llevar a cabo misiones y tareas asignadas por el comandante instituyente”. JP 1-02, *Diccionario del Departamento de Defensa*, 247. El COMAFFOR es “el oficial superior de la Fuerza Aérea de EE.UU. designado como comandante del componente de la Fuerza Aérea de EE.UU. asignado a un comandante de fuerza conjunta (JFC) al nivel unificado, subunificado y de fuerza de tarea conjunta. En esta posición, el COMAFFOR presenta la única voz de la Fuerza Aérea de EE.UU. a la JFC.” AFDD 2, *Operaciones y Organizaciones*, 150.

6. La Fuerza Aérea eliminó parte de su capacidad móvil de mando y control, incluido mando y control en vuelo, y las aeronaves de comunicaciones.

7. Cuarterl General de la Fuerza Aérea de EE.UU., Directiva de Acción del Programa, 06-09, *Implementation of the Chief of Staff of the Air Force Direction to Establish an Air Force Component Organization (Implementación del jefe del estado mayor de la dirección de la Fuerza Aérea para establecer una organización de componentes de la Fuerza Aérea*, 7 de noviembre de 2006, A-4, párrafo 7.4.

8. *Ibid.*, A-I-8, párrafo 5.8.6.2.

9. Oficina de Lecciones Aprendidas de la Fuerza Aérea, *Área de enfoque: Air Force Innovations for the Joint Fight Role of the Air Component Coordination Element (Innovaciones de la Fuerza Aérea para la función de lucha conjunta del elemento de coordinación del componente aéreo)*, Lessons Learned Report (Washington, DC: Oficina de Lecciones Aprendidas de la Fuerza Aérea, 22 de junio de 2010). Vea también Oficina de lecciones aprendidas de la Fuerza Aérea, *Integration of Airpower in Operational Level Planning (Integración del poder aéreo en la planificación a nivel de operaciones)*, Les-

sons Learned Report (Informe de Lecciones Aprendidas (Washington, DC: Oficina de Lecciones Aprendidas de la Fuerza Aérea, 22 de agosto de 2008).

10. Teniente Coronel Clint Hinote, *Centralized Control and Decentralized Execution: A Catchphrase in Crisis? (Control centralizado y ejecución descentralizada: ¿una frase publicitaria en crisis?)*, Artículo de investigación 2009-1 (Base de la Fuerza Aérea Maxwell, AL: Instituto de Investigación de la Fuerza Aérea, marzo de 2009), 59–64, http://aupress.au.af.mil/digital/pdf/paper/Hinote_centralized_control_and_decentralized_execution.pdf.

11. Cumbre de doctrina, Centro Curtis E. LeMay para el Desarrollo de Doctrina y Educación, Base de la Fuerza Aérea Maxwell, AL, octubre de 2010, diapositiva de orientación n° 8.12. Apoyo directo es “una misión que requiere una fuerza para apoyar otra fuerza específica y autorizarla para responder directamente a la solicitud de asistencia de la fuerza apoyada”. JP 1-02, *Diccionario del Departamento de Defensa*, 138. Los autores dedujeron conceptos en este debate a partir de múltiples entrevistas en niveles de estado mayor de la Fuerza Aérea, mando principal, AFFOR y de componente numerado de la Fuerza Aérea; el Centro Curtis E. LeMay para el Desarrollo de Doctrina y Educación de la Fuerza Aérea; y un artículo de preparación titulado “Caging the USAF Presentation of Forces and C2 Requirements” (Captación de la presentación de fuerzas y requisitos C2 (mando y control) de la Fuerza Aérea de EE.UU.) (Cumbre de Doctrina, octubre de 2010).

13. Los autores dedujeron conceptos en este debate a partir de múltiples entrevistas a niveles de estado mayor de la Fuerza Aérea, mando principal, AFFOR y de componente numerado de la Fuerza Aérea; el Centro Curtis E. LeMay para el Desarrollo de Doctrina y Educación de la Fuerza Aérea; y un artículo de preparación titulado “Caging the USAF Presentation of Forces and C2 Requirements” (Captación de la presentación de fuerzas y requisitos C2 (mando y control) de la Fuerza Aérea de EE.UU.) (Cumbre de Doctrina, octubre 2010).

14. Esta estructura no es un AETF ya que esta última está agregada con especificación de control de operaciones a una JFC, que se produce cuando las fuerzas se agregan a la JTF. AFDD 2, *Operaciones y Organización*, 43–44.

15. Oficina de Lecciones Aprendidas de la Fuerza Aérea, *Integration of Airpower in Operational Level Planning (Integración del poder aéreo en la planificación del nivel de operaciones)*, usa esa evaluación como tema recurrente.

16. Para consultar un debate sobre la planificación durante las operaciones terrestres distribuidas, vea AFDD 2-3, *Guerra irregular*, 1 de agosto de 2007, 66–68, <http://www.e-publishing.af.mil/shared/media/epubs/AFDD3-24.pdf>. Vea también Oficina de Lecciones Aprendidas de la Fuerza Aérea, *Integration of Airpower in Operational Level Planning (Integración del poder aéreo en la planificación a nivel operacional)*, 6.



Teniente Coronel (USAF-Ret.) Jeffrey Hukill. El Teniente Coronel Hukill (BS, Universidad Norwich; MBA, Universidad Gonzaga; MMIS, Universidad Auburn) se incorporó al Instituto de Investigación de la Fuerza Aérea (AFRI) en marzo de 2008 y ha servido como jefe de la División de Investigación y analista de defensa militar. Los intereses de su investigación principal incluyen la integración de operaciones aéreas/terrestres, presentación de fuerzas y un método a las operaciones basado en los efectos. Antes de incorporarse al AFRI, trabajó como analista de defensa militar superior en el Centro Curtis E. LeMay para el Desarrollo de Doctrina y Educación, enseñando y escribiendo sobre una variedad de temas del poder aéreo y espacial como el proceso de las fuerzas expedicionarias aéreas y espaciales, estrategias antiacceso y relaciones de la Fuerza Aérea y el mando conjunto. Durante su carrera de 22 años en la Fuerza Aérea, sirvió en posiciones de operación, mando y educación, incluidas asignaciones como comandante de instalación, presidente del Departamento de Estudios de la Teoría de Guerra y del Poder Aeroespacial así como decano de la Universidad a distancia en el Colegio de Mando y Estado Mayor Aéreo, y oficial de guerra electrónica B-52G. Es coautor de “Estudio del caso Operación ANACONDA” (2003), dirigida por el jefe de estado mayor de la Fuerza Aérea, y del artículo “Anaconda: Un proceso de planificación conjunta fracasado” (*Joint Force Quarterly*, cuarto trimestre de 2007). Además, el Teniente Coronel Hukill ha contribuido a una variedad de otros periódicos como *Armed Forces Journal* (*Periódico de las Fuerzas Armadas*) y *Defense Analysis* (*Análisis de Defensa*).



Dr. Daniel Mortensen (BA, MA, Universidad de California–Riverside; PhD, Universidad de Southern California) es decano del Instituto de Investigación de la Fuerza Aérea, Base de la Fuerza Aérea Maxwell, Alabama, donde también sirvió como jefe de la División de Investigación. Entre otros cargos anteriores figuran historiador superior, Estado Mayor de la Fuerza Aérea; historiador adjunto, Grupo de Estado Mayor de la Fuerza Aérea y Secretario del Grupo de Estado Mayor de la Fuerza Aérea; historiador superior, Oficina de Apoyo Aéreo, Base de la Fuerza Aérea Bolling, Washington, DC; historiador subcomandante, Comando de Comunicaciones de la Fuerza Aérea; profesor adjunto de la Universidad de Maryland–College Park; instructor, Curso de Historia del Poder Aéreo, Base de la Fuerza Aérea Maxwell y Base de la Fuerza Aérea Bolling; y director, Curso de Historia del Poder Aéreo del Pentágono, Base de la Fuerza Aérea Bolling y el Pentágono, este último para el Programa Interno de la Fuerza Aérea. Su trabajo profesional incluye guía histórico militar, Normandía, Francia, con el Escuadrón de Infantes de Marina VMFA-224, el Grupo de Operaciones 86 y el Cuartel General de las Fuerzas Aéreas de EE.UU. en Europa y la Tercera Fuerza Aérea, Base de la Fuerza Aérea Ramstein, Alemania; alguacil y presidente de publicaciones, Potomac Corral of Westerners International, Washington, DC; miembro de la junta directiva, Westerners International, Oklahoma; y presidente, Military Classics Seminar, Fort Myer, Virginia. Entre las publicaciones del Dr. Mortensen se incluyen *Airpower and Ground Armies: Essays on the Evolution of Anglo-American Air Doctrine, 1940-43* (*El poder aéreo y los ejércitos terrestres: Ensayos sobre la evolución de la doctrina aérea angloamericana, 1940-43*) (Air University Press, 1998) y muchos artículos sobre la historia del poder y la tecnología aéreos.