

El mito de la supremacía aérea como aspecto fundamental en la guerra

Flabián Nievas, UBA-Instituto Gino Germani/CONICET

flabian.nievas@gmail.com

Resumen:

Suele invocarse la supremacía aérea como el elemento decisivo en los conflictos bélicos contemporáneos. Un repaso de las conflagraciones del presente siglo arrojará que el bando más fuerte hace uso extensivo del poder aéreo llegando, en ocasiones, a ser el único elemento utilizado durante extensos períodos. Esta modalidad se fundamenta en la creencia de que el poder aéreo tiene la capacidad de inducir a la rendición de quien sufre tales ataques, debido al carácter devastador del bombardeo desde el aire. El análisis del decurso de tales conflictos demuestra, sin embargo, que tal presunción es falsa. No obstante, se insiste en tal modalidad. En la presente ponencia se abordarán algunos aspectos de esta cuestión, que responde tanto a una ideología centenaria como a fuertes intereses comerciales, conjugados para sostener este pensamiento.

— o —

Antes de que se utilizara militarmente cualquier artefacto que volara, ya se soñaba con lo que tales artefactos podrían lograr. Por ello, en la Convención de La Haya de 1899, antes del histórico vuelo de los hermanos Wright, se prohibió el bombardeo desde globos aerostáticos. Los globos nunca fueron utilizados con tales fines. Solo su forma desarrollada, el dirigible, tuvo tales funciones, aunque con resultados muy magros. Ya en 1909 entró en servicio en el ejército teutón el dirigible LZ-3, que luego se utilizó para reconocimiento y bombardeos nocturnos durante la Primera Guerra Mundial.¹ Pero su lentitud, escasa maniobrabilidad y gran volumen lo hacían un blanco especialmente fácil de atacar, y difícil de defender. La opción real siempre fueron los aviones.

El siglo XX se inició con una marcada inquietud por esa nueva dimensión que se abría al dominio humano, el espacio aéreo. En la primera década del siglo, casi todos los ejércitos europeos incorporaron aviones, aunque no estaba muy en claro cuál sería su utilización. El estreno del avión como instrumento bélico en la guerra ítalo-turca. Los

¹ Cf. Soteras, Esteban; “El zepelín como arma de ataque”, Revista *De la guerra*, N° 0, pp. 5-12, España, 2006.

italianos, que bregaban con quedarse con un trozo africano del decadente imperio otomano (la actual Libia, por entonces provincia turca), llevaron una flota compuesta por tres aviones Nieuport, tres Etrich, dos Farman y dos Blériot. El 1 de noviembre de 1911 el teniente Giulio Cavotti lanzó una granada de mano danesa sobre el oasis de Taguira, cercano a Trípoli. Un rato después atacaron el oasis de Ain Zara. “En el primer ataque aéreo se lanzó un total de cuatro bombas, cada una de ellas de dos kilos de peso.”² De dichos ataques habría participado Giulio Douhet,³ a quien, una década más tarde, el Ministerio de Guerra italiano le publicara *El dominio del aire*, una obra cuya influencia dura hasta el presente, y se ha constituido en un verdadero obstáculo epistemológico, es decir, que está más allá de toda evidencia histórica en contrario.

Aunque durante la Primera Guerra Mundial la aviación no tuvo un papel demasiado destacado —se la utilizó principalmente en tres modalidades: reconocimiento aéreo, quizás la principal; ataque a tropas o blancos terrestres, sea en formas de bombardeos o de ametrallamientos; y finalmente, para disputar batallas aéreas, consecuencia de la necesidad de un bando de impedir cualquiera de las dos primeras actividades por parte del otro⁴—. No obstante, Douhet vislumbraba un futuro en el que la fuerza aérea tendría un papel principal y definitorio en las guerras.

Según la doctrina presentada por él, a partir de la introducción de la aeronáutica las guerras tendrían carácter fundamentalmente ofensivo.⁵ En cierta medida tal pronóstico se cumplió con la *blitzkrieg*, pero eso no significó, observando la totalidad del proceso, nada más que el impulso inicial de la contienda, y de ningún modo el carácter total de la misma. La Segunda Guerra Mundial demostró, por el contrario, la validez de la tesis de Clausewitz de la superioridad de la defensa.

² Lindqvist, Sven; *Historia de los bombardeos*, §.4.

³ Headrick, Daniel; *El poder y el imperio*, págs. 284/5.

⁴ Cf. Douhet, G.; *El dominio del aire*, cap. XI.

⁵ “La capacidad ofensiva del aéreo es tan grande que lleva a esta consecuencia en sí absurda: para defenderse de una ofensiva aérea se necesita más fuerzas que para atacar.

“Si el enemigo posee una fuerza aérea ofensiva X, tal fuerza, aunque esté diseminada sobre su territorio, puede operar en forma de concretar su acción, cada vez y a su completo albedrío, sobre un cierto número de objetivos situados en nuestro territorio, o sobre nuestros mares, entre determinados límites dependientes de su radio de acción. Supongamos, para fijar ideas, que estos objetivos fuesen 20. Para defenderlos de los probables ataques de la fuerza Z, estamos obligados a destacar en proximidad de cada uno de esos 20 objetivos una fuerza defensiva correspondiente.

“Empleando defensa aérea, tendríamos que tener en cada uno de estos 20 objetivos, una fuerza aérea capaz de vencer a X. es decir que nosotros, para defendernos, necesitamos como minimum una fuerza 20 veces superior a aquella de que dispone el enemigo para atacarnos: Conclusión que nos hace ver que el aéreo no se presta para fines defensivos, y es un arma eminentemente ofensiva.” Douhet, pág. 24.

Pero el verdadero cambio Douhet lo pensaba en otros términos: “No hay zonas donde la vida pueda trascurrir en completa seguridad y tranquilidad. [...] Todos los pobladores serán combatientes porque todos estarán expuestos a la ofensiva del enemigo: no habrá división entre beligerantes y no beligerantes. [...] Todo esto debe, inevitablemente, producir un cambio profundo en la forma de la guerra, porque las características esenciales resultan alteradas radicalmente”.⁶

La lógica de Douhet lo pone de lleno en el planteo de crímenes de guerra, en la indistinción entre población civil, protegida por distintos tratados desde la Edad Media en adelante, al menos en Europa, y los combatientes. Para no dejar dudas, afirma que los “blancos de la ofensiva aérea serán por lo tanto en general superficies de cierta extensión, donde haya fábricas, casas, establecimientos, etc., y alguna población. Para destruir tales objetivos será necesario emplear en conveniente proporción los tres tipos de bombas: explosiva, incendiaria y venenosa.”⁷

El bombardeo aéreo justamente produce tal amalgama. A veces, como durante los ataques a las grandes ciudades (Londres, Hamburgo, Dresde, Hiroshima y Nagasaki), se atacan deliberadamente zonas de población civil, con lo cual resulta indisimulable el carácter criminal de la acción. Posteriormente, en la segunda mitad del siglo pasado, no cesaron tales acciones criminales. Se las puede localizar fácilmente en la guerra de Corea, en los ataques a las ciudades de Corea del Norte,⁸ en las guerras de Indochina, Vietnam y Argelia, aunque ya con un carácter diferente. Tras la derrota francesa en Dien Bien Phu, la segunda fase de la guerra de Vietnam (ahora ya no contra los franceses, sino contra Vietnam del Sur y su aliado Estados Unidos), y en Argelia, se inauguró una nueva etapa de la guerra aérea: a los bombardeos tradicionales se le sumó la acción de helicópteros, un instrumento ideado específicamente para la contrainsurgencia. Se trata de vehículos más lentos pero mucho más versátiles que los aviones. Los hoy ya legendarios Bell UH-1 aparecían como enjambres en los cielos vietnamitas en operaciones

⁶ Douhet, *op. cit.*, pág. 15.

⁷ Douhet, *op. cit.*, pág. 28.

⁸ “Durante la guerra, escribió Conrad Crane, la fuerza aérea estadounidense «produjo una destrucción terrible en toda Corea del Norte. La evaluación de los daños causados por los bombardeos, realizada en momentos del armisticio, reveló que de las 22 principales ciudades del país, 18 habían sido destruidas, al menos en un 50%». De un cuadro realizado por el autor se desprende que las grandes ciudades industriales de Hamh’ung y H’ungnam habían sido arrasadas en un 80 a 85%, Sariw’on en un 95%, Sinanju en un 100%, el puerto de Chinnamp’o en un 80% y Pyongyang en un 75%. Un periodista británico describió una de las miles de aldeas destruidas como «un gran montículo de ceniza violácea». El general William Dean, que fue capturado luego de la batalla de Taej’on, en julio de 1950 y trasladado al norte, declaró luego que la mayoría de las ciudades que pudo ver estaban reducidas a «escombros o ruinas cubiertas de nieve».» Bruce Cumings, “El delirio atómico de MacArthur y LeMay, p. 22.

polivalentes: ataques, aprovisionamiento, transporte de tropas, rescate de heridos, reconocimiento, orientación de la artillería, etc. Desde estas máquinas se arrojaba también el tristemente célebre “agente naranja”,⁹ cuyos efectos aún perduran en vastas regiones de Vietnam. En Argelia, los franceses los utilizaban para operaciones sobre aldeas “rebeldes”.¹⁰ En todos los casos citados (Corea, Indochina, Vietnam y Argelia), la superioridad aérea no se tradujo en victoria.

La prueba de Kosovo

Después de las guerras de descolonización, que abarcaron principalmente las décadas de los '50 y '60 del siglo pasado, el otro momento álgido desde el punto de vista de la actividad militar fueron los múltiples conflictos de las llamadas guerras de los Balcanes o guerras de Yugoslavia (para diferenciarlas de las dos guerras ocurridas en 1912 y 1913). Se engloban allí las distintas guerras ocurridas en el desmembramiento de la República Federativa Socialista de Yugoslavia. En estas guerras, se desarrollaron dos campañas aéreas de la OTAN contra los serbios: en 1995 y en 1999. La primera fue contra las fuerzas de la República Srpska (serbios en Bosnia y Herzegovina), en la que se usaron por primera vez en forma masiva las llamadas “bombas inteligentes”, y la segunda, en el marco de la campaña por la escisión de la provincia de Kosovo, que bombardearon infraestructura estratégica yugoslava. Esta campaña es de especial significación, ya que se hizo uso únicamente de la fuerza aérea: durante 78 días se realizaron 34.000 incursiones aéreas. Algunos aspectos de la misma merecen ser expuestos con mayor detalle, dado que esta campaña es donde con mayor claridad se pueden ver los alcances reales de la

⁹ Los productos defoliantes eran reconocidos por bandas de distintos colores en los tambores de 200 litros: “el «agente rosa» contiene 2,4,5-T puro, el «agente blanco», 2,4-D, el «agente azul», arsénico, mientras que el más tóxico de ellos, el «agente naranja», introducido en 1965, está constituido a medias por 2,4,5-T y 2,4-D.” Robin, Marie-Monique; *Monsanto*, pág. 74.

¹⁰ “El helicóptero demostró ser un arma decisiva en el campo. [...] El general Challe, quien, en enero de 1959, se hizo cargo del mando militar en Argelia, organizó un transporte con helicópteros de una ropa de elite formada por 20.000 paracaidistas y legionarios. Atacaron al amanecer con bombas antipersona de fragmentación; transportaron a quinientos hombres apoyados por helicópteros de combate, ahuyentaron con humo a las guerrillas atrincheradas, persiguieron a los soldados en retirada desde el aire y regresaron al campamento antes de la puesta del sol. [...] Argelia alcanzó la independencia en julio de 1962.” Lindqvist, Sven; *op. cit.*, §. 305. “Pionero en el uso del helicóptero para evaluar la movilidad táctica de sus tropas, Challe concibió una ofensiva calcada en la guerra de movimiento. [...] Las operaciones móviles concebidas por el general Challe en Argelia serían la base para las futuras «operaciones de búsqueda y destrucción» empleadas por los norteamericanos, años más tarde, en el sudeste asiático. El resultado sería también, esencialmente, el mismo: victoria táctica acompañada de derrota política.” Visacro, Alessandro; *Guerra irregular*, pág. 139 (traducción propia).

superioridad aérea. El 24 de marzo comenzaron los bombardeos desde el aire, atacando las fuerzas serbias con el fin de impedir que éstas expulsaran a la población albano-kosovar allende las fronteras. Al cabo de seis semanas, el comandante supremo de la OTAN a cargo de esta operación, general Wesley Clark, admitía que no habían podido frenar la expulsión de la población y la limpieza étnica, y que había más cantidad de tropas serbias que antes de comenzar los bombardeos.¹¹ Se dijo que era porque no podían volar por debajo de los 5000 metros por cuestiones de seguridad (las baterías antiaéreas serbias actuaron hasta el último día de los bombardeos con cierto grado de eficacia. entre otros, derribaron un F-117, conocido como el bombardero “invisible”, orgullo de la USAF). En realidad, en muchas ocasiones los pilotos podían volar por debajo de esa cota, pero al hacerlo “por debajo de una formación nubosa en medio de un terreno montañoso a quinientos nudos [926 km/h] sólo podían concentrarse en mantenerse en el aire. La cruda realidad era que, volando más arriba o más abajo, los pilotos no ejercían ninguna influencia sobre el proceso de limpieza étnica.”¹² A menudo fueron engañados por dispositivos relativamente sencillos: atacaron con misiles de millones de dólares a maquetas de tanque de guerra de goma dispuestas sobre viejos tractores a los que se les ponía el motor en marcha para que emanara calor; se destruyeron muchos puentes falsos, hechos de madera liviana, mientras que los verdaderos eran pintados con pinturas reflectantes para confundir a los radares. Un férreo defensor de la intervención de la OTAN en Kosovo, Michael Ignatieff, sostiene sin ambigüedades que “las fuerzas más poderosas del mundo fueron incapaces de destruir el ejército de Milosevic sobre el terreno”,¹³ y, pese a actuar con armamento de extrema precisión, les resultó difícil explicar algunos yerros notables como el ataque a un hospital de ancianos, o la destrucción de un puente ferroviario en el momento en que pasaba un tren, o el ataque a una columna de albano-kosovares que huía de la zona de combates, hasta el escandaloso ataque a la embajada china, hechos que pueden ser conceptuados como crímenes de guerra.

Finalmente, y cuando ya se evaluaba disponer de fuerzas terrestres (lo que implicaba necesariamente que iban a tener bajas, que es lo que querían evitar desde las alturas), se decidió atacar infraestructura civil. Bombardearon una central eléctrica con bombas de grafito, que cortocircuita y hace colapsar las instalaciones. Recién entonces Milosevic, con sus fuerzas militares casi intactas, se retiró de la provincia de Kosovo.

¹¹ Ignatieff, Michael; *Guerra virtual. Más allá de Kosovo*, pág. 58.

¹² Ignatieff, Michael; *op. cit.*, pág. 90.

¹³ Ignatieff, Michael; *op. cit.*, pág. 91.

Los límites del poder aéreo quedaron de manifiesto: ni siquiera las pretendidas armas de precisión reemplazan una estrategia en la que jueguen las tropas terrestres.¹⁴

En este conflicto, precisamente, se usaron por primera vez los aviones no tripulados (drones) *Predator*. Se los utilizó únicamente para tareas de reconocimiento. Fotografiaban el territorio para seleccionar blancos, y para detectar los movimientos de las tropas y la artillería serbia. Este sería el próximo fetiche tecnológico.

Los aviones no tripulados

El desarrollo tecnológico y la creciente utilización de vehículos no tripulados de combate aéreo, más conocidos como drones, se inscribe en el esfuerzo por minimizar los riesgos de los combatientes propios.¹⁵ En teoría, los inconvenientes presentados en la campaña de Kosovo u otras situaciones que impliquen alto riesgo para las tripulaciones de los aviones, deberían ser salvados mediante la utilización de estos dispositivos. La realidad es que, hasta el momento, además de tareas de reconocimiento, sólo se han utilizado para campañas contrainsurgentes, con todo lo precario que tiene desde el punto de vista legal, moral y militar, este tipo de encuadre.

Han sido ampliamente utilizados, de manera prácticamente excluyente, en Pakistán, para combatir núcleos de militantes de Al-Qaeda. Esto pretendió mantenerse en secreto debido a que Pakistán no es un país beligerante, y es aliado de Estados Unidos. Políticamente resultaba inviable para el gobierno de Islamabad admitir la cesión de soberanía del espacio aéreo en favor de otra potencia. Así se mantuvo desde el momento en que se implementó, en junio de 2004, hasta diciembre de 2005, en que un periodista pudo probar la incursión de drones *Predator* armados con misiles Hellfire. Un mes después, con este dispositivo atacaron cuatro *Predator* a la aldea de Damadola, ocasionan-

¹⁴ “En la campaña de bombardeo de 1999 de Serbia, los líderes de la OTAN y el presidente Clinton estaban convencidos de que sólo unos días de ataques aéreos contra objetivos fijos serbios serían suficientes para persuadir a Milosevic poner fin a la limpieza étnica en Kosovo. Tras 78 días de bombardeo, destrucción inmensa de la infraestructura serbia, y meses de limpieza étnica intensificada, la OTAN y Clinton fueron obligados a considerar una invasión terrestre para resolver el conflicto.” Reese, Timothy; “Potencia de fuego de precisión: bombas inteligentes, estrategia ignorante”, pág. 72.

¹⁵ A esto se le suman mejores prestaciones que los aviones tripulados: con un dron se pueden “realizar maniobras de hasta 30 Gs para poder esquivar a los misiles sin tener que preocuparse porque su tripulación pierda el conocimiento”, además de que es “innecesaria la creación de un habitáculo dedicado específicamente al piloto, ni introducir ordenadores para la presentación de información, [así como] instalar equipos de acondicionamiento de cabina, etc.” García Pérez, Alberto; “UAVs: Vehículos Aéreos No Tripulados”.

do muertes de mujeres y niños, lo que obligó al gobierno pakistaní a quejarse diplomáticamente ante Washington. No obstante el uso de drones no sólo no disminuyó, sino que desde 2009, con la asunción de Obama, se incrementó notablemente. Ese año “el número de ataques de drones en las áreas tribales de Pakistán superó al conjunto del período 2004-2008, con un total de 53. Al año siguiente la cifra sobrepasó de nuevo al total de los precedentes alcanzando el techo de 118.”¹⁶

Un punto significativo es que no son las Fuerzas Armadas las que hacen uso mayoritariamente de los drones y las que implementan dichas campañas, sino la Agencia Central de Inteligencia. Y “aunque algunos ataques se han dirigido contra líderes y cuadros [reconocidos] de Al Qaeda, otros muchos han consistido en *signature strikes* [golpes dirigidos] contra individuos cuya identidad se desconocía pero que desarrollaban patrones de conducta que supuestamente les vinculaban a organizaciones terroristas e insurgentes.”¹⁷ La identificación de las personas a las que iba a atacar la realizaban “basándose en pautas de vida más que en datos de inteligencia concretos. La CIA decía que los «varones en edad militar» que participaban en alguna gran concentración de personas en una región determinada o que tenían contactos con presuntos terroristas o militantes podían ser considerados blancos legítimos de los ataques con *drones*. Para atacarlos, pues, no se necesitaba una identificación positiva: bastaba con que reunieran únicamente algunas de las «señas» que la Agencia había elaborado para identificar a presuntos terroristas.”¹⁸ Esta localización paramétrica de blancos genera mucho escepticismo en el momento de evaluar la eficacia del uso de drones. La eficacia operativa puede resultar contraproducente en la resolución del conflicto, como quedó de manifiesto en Vietnam y Argelia, por citar los casos más conocidos.

Las predicciones de Douhet

Transcurrido casi un siglo, tenemos la perspectiva histórica necesaria como para evaluar los postulados del general italiano. Significativamente no se ha verificado lo que la gran mayoría de los aviadores de hoy suponen: que la superioridad aérea es determinante

¹⁶ Jordán, J. y Baqués, J.; *Guerra de drones*, pág. 90. “Obama había autorizado ya tantos ataques con *drones* en diez meses como Bush en sus ocho años como presidente.” Scahill, Jeremy; *Guerras sucias*, pág. 339.

¹⁷ Jordán, J. y Baqués, J.; *Guerra de drones*, pág. 96.

¹⁸ Scahill, Jeremy; *Guerras sucias*, pág. 336.

para la resolución de un conflicto bélico. Por el contrario, la evidencia histórica demuestra lo contrario. Sin embargo no se puede decir que tal superioridad carezca de significación, ni que Douhet haya estado equivocado en todas sus afirmaciones.

El aspecto tal vez menos evocado de sus predicciones es la más certera de sus predicciones: la aeronáutica es el vehículo más efectivo para producir crímenes de guerra y crímenes contra la humanidad, aunque estos no sean encuadrado como tales (tal como ocurrió con Dresde, Hamburgo, Hiroshima, o las ciudades de Corea del Norte). Aunque se han desarrollado armamentos con destino guiado de alta precisión y de acción relativamente controlada (por ejemplo las bombas de perforación, cuyos efectos laterales son mínimos, pero tienen gran poder en profundidad, destinadas al ataque de refugios subterráneos), no se ha eliminado con ello el problema de la distinción entre civiles y militares. Si un blanco militar está, deliberadamente o no, entremezclado con civiles, no hay manera de que se pueda distinguir técnicamente unos de otros. La decisión es siempre política.

Aunque las peores previsiones de Douhet (usar bombas venenosas) no se cumplió (sí se arrojan bombas explosivas e incendiarias), la utilización de armamento nuclear en dos ocasiones ratificó el carácter de los ataques aéreos pronosticados por el italiano, aunque potenciado.

Comentarios finales

Pese a la constatación histórica, muchos militares y sobre todo estrategas siguen suponiendo que el dominio aéreo es decisivo para cualquier campaña. Nadie duda que este dominio constituye un elemento de poder innegable; pero los casos que hemos presentado demuestran palmariamente que por sí misma es insuficiente para la resolución de una contienda bélica.

La fuerza aérea es un elemento importante, pero no decisivo. Ni siquiera los últimos desarrollos, la tecnología de telecomando —siempre resistida por los pilotos profesionales, dado que se prescinde de ellos—, garantizan un desbalance definitivo en una relación de fuerzas. ¿Por qué insistir, entonces, con esta postura?

Cualquier respuesta es necesariamente especulativa, pero seguramente contiene una proporción indeterminada de certeza. Entre las respuestas posibles hay que considerar, fundamentalmente, dos factores que pueden presentarse de diferentes maneras y en

variadas proporciones: una que se construye en torno a una cuestión ideológica, que podría ser considerada como un obstáculo epistemológico o una disonancia cognitiva, y la otra que se organiza en torno a intereses, sean estos profesionales, políticos o bien estructurados en función de lo que se ha dado en llamar el complejo militar-industrial.

El primer conjunto de respuestas abarca las diferentes explicaciones que dan cuenta de las razones que llevan a que algunos estrategas y militares construyan argumentos que contrarían la evidencia empírica de los resultados históricos, buscando siempre un elemento faltante para que el dominio aéreo cristalizara en triunfo por sí mismo. Hay distintas formas de comprender estas visiones: las dos principales son la de obstáculo epistemológico, elaborada por Gastón Bachelard a mediados del siglo pasado, y la de disonancia cognitiva, propuesta por Leon Festinger unos años después de la obra de Bachelard. Cualquiera de estos enfoques deja de lado tanto la imbecilidad como la mala fe, por improcedentes para la comprensión del fenómeno. Es decir, se concentran en entender a quiénes real y honestamente creen en que la superioridad es definitiva, pese a que la historia (y la buena teoría) demuestran que tal supuesto no se constata.

Este conjunto de respuestas no es excluyente de las que se construyen desde el factor de los intereses. Los de índole profesional los dejaremos de lado por ser los menos importantes para el análisis; no así los políticos y los económicos, de difícil diferenciación en la realidad, ya que suelen solaparse. Por un lado, hay agencias gubernamentales con intereses ligados a un tipo de desarrollo tecnológico. Ya mencionamos el caso de la CIA, que es la que comanda en general las flotas de drones en escenarios en los que normalmente no tenía incidencia o bien la misma era escasa e indirecta. Con esta tecnología se inmiscuye en un territorio anteriormente competencia de las Fuerzas Armadas, lo cual no supone únicamente un desplazamiento profesional, sino —y esto parece ser lo más importante— una mayor participación presupuestaria, respaldada en esas acciones. Desde el ámbito privado, la participación en todo tipo de desarrollos asegura una cartera de negocios enorme.¹⁹ Ante la magnitud del dinero que son capaces de apropiarse, es razonable pensar que tales empresas impulsan mediante *lobbies* o proporcionando funcionarios al Estado, para mantener la provisión de una tecnología que deben ponderar como decisiva, dado su altísimo costo.

¹⁹ En el año 2011 la empresa Boeing obtuvo 17.148 contratos por un total de US\$ 21.599.245.643,25 (Prediger, Jaqueline; “Del keynesianismo militar al neoliberalismo bélico”, Tabla 4.5, pág. 132), y en la década 2004-2013 Estados Unidos vendió aviones militares por un total de 45.154 millones de dólares (Prediger, J.; *op. cit.*, Tabla 4.6, pág. 134)

El desarrollo tecnológico abre también otras cuestiones. Con el desarrollo de las aeronaves no tripuladas de combate se generan nuevos problemas legales y dilemas morales.²⁰ Si el operador de un vehículo de combate aéreo no tripulado actúa remotamente ¿se lo puede considerar un combatiente? Si la respuesta es que sí, entonces se lo podrá atacar allí donde se encuentra —por lo general, a miles de kilómetros del lugar de actuación del dron, con lo cual se licua totalmente la noción de “terrorismo” pues se otorga legitimidad a tal acción—; si la respuesta es que no, entonces estamos no ante un combate, sino ante un asesinato común. Como se ve, todo un nuevo nudo gordiano, que escapa al alcance propuesto en esta presentación.

Bibliografía citada:

- Cumings, Bruce; “El delirio atómico de MacArthur y LeMay”, en *Le Monde Diplomatique*, Diciembre 2004, Nº 66, págs. 22-23.
- Douhet, Giulio; *El dominio del aire. Ensayo sobre el arte de la guerra aérea*. Buenos Aires, Biblioteca del Oficial de Marina, 1930.
- García Pérez, Alberto; “UAVs: Vehículos Aéreos No Tripulados”, en *Air & Space Power Journal*, Primer Trimestre, 2002.
- Headrick, Daniel; *El poder y el imperio*. Barcelona, Crítica, 2011.
- Ignatieff, Michael; *Guerra virtual. Más allá de Kosovo*. Barcelona, Paidós, 2003.
- Jordán, Javier y Baques, Josep; *Guerra de drones. Política, tecnología y cambio social en los nuevos conflictos*. Madrid, Biblioteca Nueva, 2014.
- Lazarski, Anthony; “Alcances legales de los vehículos aéreos de combate no tripulados”, en *Air & Space Power Journal*, Primer Trimestre, 2002.
- Lindqvist, Sven; *Historia de los bombardeos*. México, Océano / Turner, 2002.
- Prediger, Jaqueline; “Del keynesianismo militar al neoliberalismo bélico: setenta años del complejo militar industrial norteamericano”, tesis de licenciatura en Relaciones Internacionales, Universidad Nacional del Centro. Tandil, 2015.

²⁰ Parte de estos interrogantes son abordados por Lazarski, Anthony; “Alcances legales de los vehículos aéreos de combate no tripulados” y Villamizar Lamus, Fernando; “Drones: ¿hacia una guerra sin regulación jurídica internacional?”

- Reese, Timothy; “Potencia de fuego de precisión: bombas inteligentes, estrategia ignorante”, en *Military Review*, enero-febrero de 2004, págs. 68-75.
- Scahill, Jeremy; *Guerras sucias. El mundo es un campo de batalla*. Barcelona, Paidós, 2013.
- Soteras, Esteban; “El zepelín como arma de ataque”, Revista *De la guerra*, N° 0, pp. 5-12, España, 2006.
- Villamizar Lamus, Fernando; “Drones: ¿hacia una guerra sin regulación jurídica internacional?”, en *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 10(2), Bogotá, 2015, págs. 89-109.
- Visacro, Alessandro; *Guerra irregular. Terrorismo, guerrilha e movimentos de resistência ao longo da história*. São Paulo, Contexto, 2009.