

POLITICO estudios MILITARES

Programa de Estudios Fuerzas Armadas y Sociedad
año 1 - número 1 - 1^{er} semestre 2001

Contenido

Presentación por Carlos Gutiérrez	3
La seguridad nacional de Estados Unidos : reconceptualización y tendencias por Lilia Bermúdez Torres	5
La elección del F-16 : una definición orientada por el peso de la historia por Alejandro Iturra	37
Chiapas : Crisis y ruptura de la cohesión social Desafíos de la negociación hacia el siglo XXI por Raúl Benítez Manaut	53
El predominio de las oligarquías y la prusianización de los ejércitos de Chile y Bolivia (1880-1930) por Patricio Quiroga Z.	75
Militares chilenos : Informe revelador por Carlos Gutiérrez y Hernán Soto	95

Universidad ARCIS
Programa de Estudios Fuerzas Armadas y Sociedad
ESTUDIOS POLITICO MILITARES
año 1 - número 1 - 1^{er} semestre 2001

Director

Carlos Gutiérrez

Editores

Juan Domingo Silva

Antonio Cavalla

Productor

Jean Becker

Consejo

Patricio Quiroga

Alejandro Iturra

Verónica Ruz

Carlos Zarricueta

Juan Jorge Faúndez

Mario Preger

Consejo Internacional

Lilia Bermúdez - México

Raúl Benítez - México

Ursula Oswald - Estados Unidos

Ricardo Córdova - El Salvador

Edelberto Torres Rivas - Costa Rica

Selva López - Uruguay

Moneda 1490

Santiago - Chile

Fono : 56 2 - 386 6515

correo electrónico : cagutierrez@universidadarcis.cl

Impresión

Gráfica Suiza

ISSN 0717/6392

Santiago de Chile, Abril 2001

La elección del F-16 : una definición orientada por el peso de la historia

por **Alejandro Iturra G.**,
Magíster en Ciencias Militares e
integrante del Programa de Estudios
Fuerzas Armadas y Sociedad,
Universidad ARCIS.

La discusión pública que desencadena la elección del cazabombardero estadounidense F-16 “Fighting Falcon” C/D Block 50/52 Plus como primera opción de compra en el Programa Nuevo Avión de Combate (NAC) de la Fuerza Aérea de Chile, constituye una buena señal para Chile y su defensa. Cuando la rama del aire da a conocer la incorporación del material Hawker Hunter FGA.71/FR.71A/T.72 en 1966, los F-5E/F Tiger II en 1975 o los Mirage 50FC/CH/DCH en 1979 simplemente la sociedad no se da por enterada pues no existe el involucramiento de la opinión pública en las adquisiciones militares. Hoy, el país necesita asegurar el máximo compromiso ciudadano con la Política de Defensa Nacional, el perfeccionamiento de la misma y el fortalecimiento de la comunidad de defensa. En tal sentido la diversidad de opiniones y posiciones (que recoge aquella controversia informada y responsable entre estudiosos civiles del tema y representantes de la FACH y el Ministerio de Defensa Nacional) debe ser reconocida como un factor que aporta al compromiso y el perfeccionamiento señalado y al desarrollo de la comunidad de defensa.

Entre las materias que recogen los medios y generan debate se encuentran:

- La variable financiera a partir de los insuficientes recursos que aporta la Ley del Cobre (Nr 13.196). El proceso de adquisición demostraría la insuficiencia de los recursos que entrega la Ley del Cobre y el colapso, por lo tanto, del sistema de compras militares. *“Como la recepción de las aeronaves (sin armas y al contado) implica un gasto de 530 millones de dólares aproximadamente –indica el miembro de la Comisión de Defensa del PDC y analista del gasto en defensa, Eduardo Santos- y la Fuerza Aérea tiene un menudado flujo de caja porque finiquitó el pago de su débito recientemente, necesita endeudarse en un plazo de 10 a 12 años. Ello significa el pago de 200 millones de dólares en intereses y así, el costo final se eleva a 730 millones de dólares. Si a ello se agrega el valor del Plan Tridente de la Armada (1.100 millones de dóla-*

res) la deuda pública crecería un 32% en los próximos 15 años. Un punto que difícilmente acepte un ministro de hacienda”¹. La posición de la FACH (que también debe invertir en la renovación de otros equipos en el marco institucional del Plan Bicentenario) consiste en esperar el término de las negociaciones con la empresa fabricante Lockheed Martin Tactical Aircraft Systems, porque únicamente en ese momento se conocerán las condiciones definitivas: “No sabemos cuánto va a ser el monto final. Va a ser mucho menos de lo conversado hasta el día de hoy porque no hemos negociado. Los expertos civiles no saben cuáles son los fondos de la Fuerza Aérea, porque no los pueden conocer”².

- La variable internacional en el ámbito vecinal. El hecho genera una reacción de respeto a la decisión de la Moneda entre los organismos de defensa de nuestros vecinos (sin vincular la compra al efecto dramático de una carrera armamentista) y juicios menos favorables entre algunos analistas de los mismos países. Tanto es así que en opinión del Subsecretario de Defensa de Argentina, licenciado Angel Tello, las más de cien medidas de confianza mutua que Chile y Argentina materializan desde 1995 crean, incluso, el ambiente necesario para un pacto común en defensa³. Clima que se percibe reforzado por la homologación entre ambos países de un sistema común y comparativo de gastos en defensa (acordado con la CEPAL, la Comisión Económica para América Latina) que entra en vigencia este año. Además, como Chile ha sido históricamente responsable en sus relaciones de seguridad, la intención de la Moneda sería postergar la decisión final hasta fines de año pues desea evitar que el país aparezca como un actor belicoso apresurando la adquisición.
- La variable doméstica en la cantidad y calidad de los *offset* o compensaciones económicas entre los tres oferentes y la carta de solicitud de compra. La información reservada sobre los paquetes de *offset* de cada oferente (que obliga a cada uno a formalizar negocios mediante inversiones de uso civil o militar en Chile) provoca el desconocimiento sobre las ventajas que cada producto ofrece como aporte al desarrollo nacional. Los medios de comunicación contribuyen a formar opinión pública informada cuando ejemplifican sobre la aplicación rentable y sustentable de las compensaciones económicas en Sudáfrica y la República Checa. La ausencia de un organismo estatal que aborde la aplicación de este instrumento hasta noviembre del año 2000 (mientras la FACH negocia desde hace varios años) confirma la falta de un sis-

¹ *El Mercurio*, Domingo 14 de Enero, 2001. D Pág. 13.

² *El Mercurio*, Viernes 29 de Diciembre, 2000. C, Pág. 8.

³ *El Mercurio*, Domingo 24 de Diciembre, 2000. C, Pág. 2.

tema de adquisiciones militares. Por otra parte el reclamo que la empresa francesa Dassault Aviation y el consorcio sueco Saab-Bae Systems⁴ manifiestan en orden a que no tuvieron la oportunidad de presentar sus programas de *offset* al Comité Nacional de Programas Complementarios creado por CORFO y demostrando sorpresa por la rápida decisión a favor del avión estadounidense, constituye un “bochorno” para la transparencia del proceso de selección. La Moneda niega enfáticamente cualquier tipo de preferencia para con la superpotencia en desmedro de los países europeos. El comité de la CORFO prosigue en marzo el estudio del *offset* presentado por la Lockheed Martin (fuentes extraoficiales indican que parte del mismo incluyen la transferencia de cuatro transportes Hercules C-130 y dos tanqueros KC-135) únicamente si la carta de solicitud de compra es firmada por el Presidente Lagos y enviada a Washington. Este documento oficial se remite al Departamento de Defensa (el Pentágono) a fines de enero cuando la FACH da por terminada la primera ronda de negociaciones con el fabricante del F-16. Dicha secretaría de Estado tiene un plazo cercano a los 90 días para aceptar o rechazar la solicitud. Luego de un breve paso por el Departamento de Estado la carta se envía al Congreso que tiene un plazo de 90 días para llevar a cabo un proceso similar. Si el poder legislativo reafirma la venta (con la aprobación de las restricciones o sin ellas) se devuelve el documento al Pentágono para que elabore la proposición final.

- La variable estratégica como un factor detonador en la compra del Nuevo Avión de Combate de la Fuerza Aérea. Si bien la política de defensa moderna propia de la globalización no se define necesariamente en torno a las hipótesis de conflictos tradicionales, sino en función de los requerimientos estratégicos de la posición del país en el sistema internacional y el reemplazo de los A-37B Dragonfly es inevitable por el agotamiento de la plataforma, la percepción de lo que ocurre en el vecindario sigue siendo importante. En tal sentido las capacidades de los Mig-29S/SM/UB de la Fuerza Aérea del Perú (incorporados hace pocos años con misiles aire-aire de corto alcance y cuarta generación AA-11 Archer R-73R y probablemente el misil de alcance intermedio autónomo AA-12 Adler R-77 de acuerdo a fuentes especializadas) y los Sukhoi Su-25 (desplegando misiles antiradar, antibuque y bombas guiadas por láser⁵) no pasan desapercibidas para la FACH, así como las aptitudes de los cazabombarderos Skyhawk A-4AR trasandinos.

⁴ *El Mercurio*, Lunes 5 de Febrero, 2001. C, Pág. 2.

⁵ *Military Technology*, Número 1 del año 2000, Pág. 62 y “*Cazadores del Perú*” en *Revista Vuela*, Nr 58, Noviembre de 1999, Pág. 34.

- La variable política en la escasa coordinación entre el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Defensa. Mientras la Canciller Soledad Alvear da a entender que los desajustes causados por la compra de aviones es una materia que atañe a la cartera de Defensa exclusivamente, el senador Gabriel Valdés (canciller en los años 60) critica la falta de interacción entre ambas secretarías de Estado en temas de defensa. El senador designado Jorge Martínez Bush opina de igual manera⁶. El senador Jaime Gazmuri agrega que el proceso requiere apoyo político y transparencia y ello no se logra si la dinámica excluye la intervención de los parlamentarios.

Sin embargo, en este conjunto de preocupaciones centrales faltan tres temas claves que guardan relación con el factor principal en el cual descansa la decisión: la influencia de Estados Unidos. Tanto es así que la prensa recoge las reacciones provenientes de ese país y no de otra parte: la carta que nueve senadores le envían al Presidente George Bush, señalándole que la introducción de tecnología avanzada introduce una innecesaria alarma entre los vecinos de Chile, la editorial del Washington Post afirmando que la compra responde a una presión de los generales como una cuestión de prestigio y la visita relámpago a Chile del Jefe del Estado Mayor Conjunto, General Henry H. Shelton⁷.

Los temas cardinales en los cuales se apoya la decisión son:

1. La opción preferente por el F-16 se incrusta en el marco de una opción política que responde a una larga dependencia político-estratégica con Estados Unidos; por lo tanto, Chile debe asumir cabalmente todas las consecuencias si la adquisición se materializa.
2. Los porfiados hechos indican que la influencia de la superpotencia sobre la seguridad mundial, regional (Interamericana), subregional (Cono Sur), vecinal (Argentina, Bolivia, Perú) y bilateral es decisiva; en consecuencia la Casa Blanca tiene la aptitud para imponer sus condiciones en la operación.
3. Si lo señalado en los puntos anteriores corresponde a un marco tangible y además el avión reúne las características técnicas básicas requeridas en el concurso, la elección del aparato estadounidense no es más que una instancia en donde las cartas ya están marcadas.

⁶ *El Mercurio*, 26 de Febrero, 2001, C - Pág. 3.

⁷ *El Mercurio*, Sábado 24 de marzo, 2001, C - Pág. 6.

Historia de una Subordinación Anunciada

Las Fuerzas Armadas en general y la Fuerza Aérea de Chile en particular entienden que pueden llevar a cabo la evaluación técnica del material bélico de origen estadounidense; pero, una opción de compra dirigida en tal sentido siempre es política primero.

El propio Comandante en Jefe de la FACH, General del Aire Patricio Ríos Ponce, entrega las pistas que conducen a lo afirmado al comentar su preferencia por el modelo escogido: “No somos una gran potencia y siempre vamos a tener una dependencia logística de Estados Unidos. Todas aquellas dudas yo las entiendo, pero tengan la certeza y la tranquilidad de que no hay problemas en tales materias”. En realidad sus palabras constituyen una apreciación tranquilizadora pero incompleta. El, su institución, las Fuerzas Armadas, el gobierno y el país comprenden y asumen que la relación con la superpotencia del norte involucra un status de dependencia político-estratégica.

La huella de lo aseverado puede rastrearse en la rama del aire 60 años atrás, hasta julio de 1940, durante el mando del General del Aire Armando Castro López (1939-1943), cuando el Coronel Omer Niergarth de la United States Air Force (USAF), junto a los tenientes James Burns y Joe Kelly inician sus actividades como miembros de la primera Misión Aérea Norteamericana en el país. El caso es indicativo de los especiales lazos que vinculan a la FACH con su homóloga del norte, pues son establecidos (si bien con el apoyo del gobierno chileno) antes que La Moneda inicie formalmente su relación en materias de seguridad y defensa con la Casa Blanca.

La política panamericanista de “Buena Vecindad” establecida por el Presidente Franklin Delano Roosevelt en contra de la eventual amenaza del Eje en la segunda mitad de los años 30 no encuentra una respuesta adecuada en los gobiernos de América Latina, aún tras el estallido de la Segunda Guerra Mundial en septiembre de 1939. Las conferencias internacionales de Buenos Aires (1936), Lima (1938), Ciudad de Panamá (1939) y La Habana (1940) entregan pocos resultados. Uno de ellos es el “Standing Liaison Committee”, organismo creado por Washington para coordinar las políticas de los departamentos de Estado, Guerra y Marina hacia el sur del continente⁸. Bajo el auspicio de este comité llega a Chile la misión del Coronel Niergarth con el propósito inicial de materializar un programa de reentrenamiento para pilotos de la FACH en material North American AT-6⁹.

En forma paralela, una decisión unilateral del gobierno estadounidense autoriza a los departamentos de Guerra y Marina

⁸ “La Estrategia Militar Norteamericana durante la Guerra Fría”, Antonio Cavalla, documento de trabajo, Programa Fuerzas Armadas y Sociedad. Universidad ARCIS, Pág. 6.

⁹ Revista Fuerza Aérea, Nr 152, Enero-Marzo 1980. Pág. 50.

(ministerios) a transferir material bélico sin costo a los países de América Latina mediante el Acta de Préstamos y Arriendos de junio de 1940, documento clave de la política exterior estadounidense durante la Segunda Guerra Mundial porque coopera a instalar las bases sobre las cuales construye sus intereses y su influencia en la posguerra. La iniciativa constituye la primera etapa de un proceso que continúa más tarde con otros instrumentos.

No es sino en la Conferencia de Río de Janeiro de enero de 1942 (convocada de urgencia tras el ataque japonés a Pearl Harbour en diciembre de 1941) cuando Estados Unidos logra alinear al continente bajo su liderazgo. Los representantes de los gobiernos presentes aprueban un rotundo documento al término del encuentro, salvo Argentina y Chile¹⁰, dejando constancia que ninguno tendrá vínculos diplomático con el Eje. En aquella reunión se establece la Junta Interamericana de Defensa.

Nuestra relación formal en el marco de la seguridad regional con el gigante del norte se inicia en marzo de 1943 cuando se firma el acuerdo bilateral de préstamos y arriendos, tras el rompimiento de relaciones con el Eje. Al poco tiempo el Ejército y la Armada empiezan a recibir las partidas iniciales de equipo militar moderno, proceso que la Fuerza Aérea inicia tres años antes.

La proyección de la Guerra Fría sobre el continente tras el fin de la Segunda Guerra Mundial (provocando en Chile una fractura del ordenamiento institucional democrático que emana de la Constitución de 1925) requiere la construcción de un sistema interamericano de seguridad regional basado en la Junta Interamericana ya existente. La plataforma jurídica se establece en el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), firmado en septiembre de 1947 en Río de Janeiro (inaugurando una segunda etapa en la transferencia gratuita de equipo bélico) y el sustento político se levanta al año siguiente en Bogotá cuando los gobiernos dan nacimiento a la Organización de Estados Americanos (OEA).

La guerra de Indochina (1946-1954) y el estallido del conflicto coreano en 1950 alarman a la Casa Blanca y promueven en América Latina los Acuerdos para la Defensa Mutua que operativamente se traducen a partir de 1952 en los Programas de Asistencia Militar, más conocidos por la opinión pública como los Pactos bilaterales de Ayuda Mutua (PAM). A través de ellos fomenta un casi monopólico abastecimiento de armas como tercera etapa hasta los inicios de los años 70, incentiva la legitimidad de los medios frente a la legitimidad de los fines en los cursos de capacitación militar en territorio metropolitano y la Zona del Canal de Panamá y formaliza la presencia de las Misiones Militares Norteamericanas al sur del Río Grande. Se puede afirmar que

¹⁰ *The War and the Neutrals*. Arnold Toynbee y Verónica Toynbee. Oxford University Press. Londres, Inglaterra. 1956. Pág. 114 - 116.

los estados latinoamericanos transfieren la función defensa a organismos internacionales hegemonzados por la potencia del norte (con el involucramiento previsto y necesario de las Fuerzas Armadas) que diseñan las soluciones, seleccionan los cursos de acción y ejecutan los mismos.

Sumida en el desconcierto por la derrota de Vietnam, el impacto de la crisis económica por el aumento de los precios del crudo tras el conflicto del Yom Kippur y el escándalo de Watergate, la influencia de Estados Unidos en los años 70 continúa sin la coherencia observada en los primeros 25 años de la Guerra Fría; no obstante, el período trae repercusiones en los cuerpos armados del continente. Entre ellas, destaca la adopción de la Doctrina de Seguridad Nacional (con énfasis variable en cada país) como visión estratégica de las mismas.

En la era neoconservadora de los años 80 madura el concepto de Fuerza de Despliegue Rápido (en donde la amenaza del instrumento militar promete ser más flexible, más rápidamente desplegado y más fácil de controlar) y se restablece el pensamiento Neoclausewitziano de la legitimidad de los medios frente a la legitimidad de los fines. Se clausura toda referencia a los valores de los Derechos Humanos y la Democracia y se busca una intensificación operativa del sistema interamericano de seguridad en contra de las fuerzas del comunismo internacional.

Tras el término de la Guerra Fría por el derrumbe de los socialismos reales Estados Unidos asume la condición de única superpotencia en el Nuevo Orden globalizado de fines de siglo. En América Latina la sombra del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca y la Junta Interamericana de Defensa se desvanece, mientras las cuatro Conferencias Ministeriales de Defensa de las Américas y las periódicas Juntas de Comandantes en Jefe de los Ejércitos asumen un protagonismo inédito ante las viejas amenazas y los nuevos problemas.

La rápida mirada histórica descrita no tiene en realidad más que un propósito cierto: cuando Chile entrega señales concretas de un avance en la construcción democrática de su política de defensa, las decisiones de todos los actores deben ser congruentes con los propósitos fijados por el Estado. Vale decir, si la FACH escoge como opción preferente el avión estadounidense debe compartir con el gobierno los efectos de una subordinación histórica y no delegar su responsabilidad política. Suponer que el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea (una institución que durante 60 años juega un rol cardinal en la influencia de Estados Unidos sobre el país, en conjunto con el Ejército y la Armada) puede tomar una decisión solamente "técnica" en el caso de los F-16, sin el componente político, constituye una percepción no creíble y peligrosa en el ámbito de la seguridad y defensa nacional.

Los Porfiados Hechos se Imponen

A ocho días que La Moneda autoriza a la FACH el inicio de las negociaciones con la Lockheed Martin Tactical Aircraft System, tras cinco años de estudio y de varias postergaciones que causan escozor entre los oferentes, la Casa Blanca manifiesta a través de su embajador, John O'Leary, que la venta del aparato conlleva restricciones en el uso de sistemas avanzados. Una semana más tarde el Departamento de Estado reitera lo dicho.

El anuncio genera un revuelo y un malestar en la propia Fuerza Aérea, el Ministerio de Defensa Nacional y la Comisión de Defensa de la Cámara de Diputados. En realidad no se entiende el fastidio, incluyendo el del Presidente Ricardo Lagos cuando es consultado, pues Washington despliega el mismo criterio en el Medio Oriente (Israel versus Arabia Saudita, Egipto, Bahrein, los Emiratos Árabes o Kuwait), en el Extremo Oriente (Singapur versus Malasia, Indonesia o Taiwán versus la República Popular China) y en los Balcanes (Grecia versus Turquía). Además es una circunstancia reconocida que Estados Unidos dificulta en un grado importante, salvo el caso de Israel y otros aliados estrechos, la incorporación de tecnología extranjera en plataformas de origen propio.

Una vez más los porfiados hechos indican que la cruda realidad no puede soslayarse en el ámbito de la seguridad y defensa. Cuando en agosto de 1997 la administración del Presidente Bill Clinton levanta la Directiva Presidencial Nr 13 que prohíbe el ingreso de tecnología de punta a Latinoamérica en los armamentos y se abre la puerta para renovar la traqueteada flota de A-37B Dragonfly con material de origen estadounidense, varios especialistas civiles asumen que la decisión de la Casa Blanca no constituye un “cheque en blanco”; por el contrario, la confiabilidad en el proveedor se transforma en un eslabón débil de la cadena. Las palabras del senador Gabriel Valdés son elocuentes en este sentido: “Cuando yo era ministro de relaciones exteriores en los años 60 conocía de las interferencias que ahora enfrentamos”¹¹.

En realidad la posición del gobierno estadounidense no corresponde a una bellaquería artera, más bien la nuestra tiene incorporada una abultada dosis de candidez. En tal sentido el comunicado del Ministerio de Defensa Nacional y las opiniones del Subsecretario de Aviación, Nelson Haddad, aclarando que las negociaciones con la Lockheed Martin llegarán a buen puerto únicamente si se cumplen todas las condiciones requeridas por la FACH, se parecen a las del “marido engañado”, pero condenada (no se sabe porqué) a reconciliarse.

La adquisición de armamento en Estados Unidos tiene conse-

¹¹ *El Mercurio*, 26 de febrero, 2001. C
Pág. 3.

cuencias distintas a llevarla a cabo en Francia, Japón, Suecia o Israel; no sólo por su capacidad de proyectar fuerzas sobre nuestro país en su calidad de superpotencia, sino también por la influencia que ejerce la Casa Blanca sobre la seguridad vecinal y subregional. Debe recordarse que cuando la integración con Argentina progresa a ojos vista durante la administración Menem, Washington introduce su “*cuña*” cuando le concede a nuestros vecinos el status de Aliado Principal No Miembro de la OTAN en 1997¹². Si bien la relación militar privilegiada (negada por la Casa Rosada en aras de la integración y las buenas relaciones, pero que le ha reportado beneficios concretos en la transferencia de armamento e información) proyecta un perfil más bien político, no es menos cierto que al examinar la lista de países que comparten la condición trasandina (Israel, Egipto, Jordania-Japón, Corea del Sur-Australia, Nueva Zelanda) se llega a la conclusión que todos ellos aumentan su estatura estratégica. Muchas veces las alianzas tienen componentes o superestructuras políticas, pero su esencia es de naturaleza militar.

Todos los países pueden imponer algún tipo de restricción. En Chile se conocen los efectos de aquella impuesta por el Reino Unido sobre el material Hawker Hunter de la FACH en la segunda mitad de los años 70; no obstante, debemos reconocer que la intervención de la Casa Blanca tiene una aptitud política, económica y militar propia que se hace visible en la estratificación del sistema de seguridad interamericano. En ese marco debe entenderse también la aplicación de la Enmienda Kennedy entre 1977 y 1991 y sus derivaciones sobre nuestro escuadrón de cazas F-5E/F, por ejemplo.

Cabe reflexionar si la decisión de la Fuerza Aérea se encuentra influida por el evidente acercamiento de la Moneda a Washington que asume una dinámica muy coincidente tres semanas antes que el gobierno chileno haga suya la decisión de la rama del aire el 27 de diciembre del año 2000. El 6 de diciembre (cuando el Presidente Lagos se encuentra en Estados Unidos durante una visita oficial) se hace pública la oferta estadounidense de reabrir las conversaciones para incorporar a Chile en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

En la 19 Cumbre de Presidentes del MERCOSUR realizada el 15 de diciembre en Brasil, Florianopolis, Ricardo Lagos consigue el apoyo explícito argentino, paraguay y uruguayo, acompañando del silencio de Brasil y Bolivia. Mientras La Moneda niega cualquier vinculación entre ambas resoluciones, el flamante Secretario de Estado de la administración Bush, Colin Powell, indica en un sentido general que “Chile es una inspiración para el continente”.

¹² *Influencia de la Política de Acercamiento de la Administración Menem a Estados Unidos respecto del Equilibrio Estratégico Regional*. Miguel Navarro M. y Alejandro Iturra G. ANPEE. Noviembre, 2000.

Por otra parte la decisión de la FACH fortalece la posición de la Lockheed Martin en el área del Mercosur. En 1995 toma el control de la Fábrica Militar de Aviones ubicada en Córdoba, Argentina, cuando la administración Menem privatiza el centro aeronáutico y la planta pasa a denominarse Lockheed Aircraft Argentina S.A. (LAASA). En las remozadas instalaciones por la inyección de capital fresco se integra tecnología de última generación en el segundo lote de 18 cazabombarderos A-4AR Skyhawk¹³ entregado a la Fuerza Aérea Argentina (los otros 18 se modifican en EE.UU.) y se presta un servicio de mantención, reparación y modernización a la aviación militar y comercial trasandina, así como de otras áreas del continente.

Si la Fuerza Aérea del vecino país adquiere aviones F-16A/B, una operación que los medios especializados del Río de la Plata estiman como viable y provechosa para fortalecer su poder aéreo, la modernización se lleva a cabo en LAASA. El escenario subregional muestra, entonces, a la empresa brasileña EMBRAER (también privatizada y recuperándose de una “cuasi” quiebra entre 1990-1995) enfrentada comercialmente a la gigantesca Lockheed Martin con un pie en Argentina y otro en Chile si la opción preferente de compra por los F-16C/D Block 50/52 Plus se concreta. Desde una perspectiva responsable hay que reflexionar sobre la probable respuesta de Brasilia en el marco de las dificultosas relaciones del MERCOSUR. Una forma de escapar hacia delante sería la adquisición del F-16C/D en el programa de la renovación de su material aéreo obsoleto; sin embargo, ello no es seguro porque la política exterior brasileña se mantiene distante de la superpotencia. Si el coloso del Atlántico también se decide por el avión estadounidense, la Lockheed Martin tendría una fábrica en Argentina y probablemente ventajosos contratos con ENAER y EMBRAER en calidad de subcontratistas. Un escenario inmejorable para Estados Unidos en su relación de competencia con el MERCOSUR y como “gendarme” de la seguridad regional y subregional.

Qué Estamos Comprando para Disuadir

La elección del F-16 (así como la cualquier otro competidor) por parte del grupo de trabajo encabezado por el Jefe de Estado Mayor, General del Aire Hernán Gabrielli Rojas, es un tema mayor para la seguridad y defensa del país, con efectos trascendentes en lo político, estratégico, económico y social. Por ello es muy difícil que todos los grupos con intereses en el tema compartan el mismo resultado. De hecho este proceso no constituye el primer es-

fuerzo que realiza la FACH para reemplazar a los A-37B. La rama del aire lleva a cabo más de una evaluación desde 1996, con otros altos oficiales a cargo de las mismas, en donde la supremacía técnica se disputa palmo a palmo (como es previsible de acuerdo a la información que entregan diarios, revistas y libros especializados) y en este contexto global el aparato estadounidense gana y pierde. Por lo demás cada empresa perfecciona su oferta económica, tecnológica y el offset tras las sucesivas postergaciones de las decisiones de compra.

Con más de 4000 máquinas vendidas y 1300 exportadas aproximadamente (la primera unidad entra formalmente en servicio en la USAF en enero de 1979) el F-16 demuestra rápidamente sus cualidades cuando ocho unidades israelíes vuelan 2000 kilómetros (sin reabastecimiento en vuelo) para destruir la central nuclear iraquí de Osirak en junio de 1981¹⁴. Los rendimientos demostrados en la Guerra del Golfo, la invasión al Líbano, los Balcanes y otros conflictos no hacen sino confirmar sus aptitudes de “caballito de batalla”.

La FACH pasa a ser el vigésimo operador del F-16 si la opción preferente se transforma en una orden de compra y el segundo en Latinoamérica, tras Venezuela, que recibe 24 F-16A/B a partir de 1983. Por lo demás los doce F-16C/D Block 50/52 Plus que pretende incorporar la Fuerza Aérea, por un monto aproximado de 600 millones de dólares, reúnen particularidades muy semejantes al modelo más avanzado solicitado a la fábrica por Israel y los Emiratos Árabes, el F-16C/D Block 60¹⁵.

Los 1.700 parámetros técnicos que dirimen la competencia se mantienen en reserva; no obstante, es de conocimiento público que la rama del aire se plantea el requerimiento de un aparato multirol capaz de operar disuasivamente todos los sistemas de aquí a 30 años: la planta motriz y sus componentes auxiliares, los sistemas estructurales, los sistemas de armas, de detección, de navegación, de reconocimiento, de entrega de datos en tiempo real al piloto y de autoprotección integrados (guerra electrónica). Existe, por lo tanto, la voluntad institucional de introducirse en los programas de los sistemas (con los códigos originales) y optimizarlos en el tiempo.

En una compra de este tipo la elección de todos los sistemas es compleja, en particular la de los sistemas de armas. Cuando a fines de enero se encuentra finiquitada la primera etapa de negociaciones con la Lockheed Martin y la prensa informa que la FACH pide oficialmente la capacidad de llevar estanques de combustible adheridos al fuselaje¹⁶ y sistemas electrónicos avanzados a través de la carta de solicitud de compra enviada a Estados Unidos, el interés ciudadano se concentra en la demanda de portar misiles autónomos de mediano alcance porque en el imagi-

¹³ Revista *Aerospacio*, Nr 508. Noviembre-Diciembre 1995. Pág. 39.

¹⁴ Gunston, Bill. *Israeli Air Force*. Salamander Book. 1982. Pág. 149-150.

¹⁵ *New-Age F-16 Spans the Fighter Generations*. International Defence Review, Febrero 2000, p. 27-35.

¹⁶ *El Mercurio*. 21 de Febrero, 2001. C Pág. 2.

nario popular los sistemas de armas “*conlleven la disuasión*”. La escasa información que aparece en los diarios no impide conocer, sin embargo, el amplio abanico de posibilidades que se abre ante los probables requerimientos de la Fuerza Aérea. Sobre este punto la FACH tendría dos objetivos básicos en la búsqueda de una excelencia tecnológica viable: uno en el modo de empleo de los sistemas de armas en la dimensión aire-aire y otro en la dimensión aire-tierra.

En el escenario del combate aéreo del siglo XXI el Nuevo Avión de Combate de la FACH requiere proyectiles aire-aire de corto alcance con guía infrarroja de cuarta generación. Hoy la institución opera exitosamente el Python IV de origen israelí adelantándose a sus pares de la subregión. En el futuro podría optar también por el SRAAM (Short Range Air-to-Air Missile) británico, el IRIS-T alemán, el A-Darter sudafricano o el Sidewinder AIM-9X de origen estadounidense.

El primer objetivo de la FACH, por lo tanto, es la incorporación de un misil de mediano alcance, con guía autónoma por radar más allá del rango visual, todo tiempo y dotado con una capacidad para atacar blancos aéreos a baja altitud. Aquellos que se ofertan en el mercado son el AIM-120B/C AMRAAM (Advanced Medium Range Air-to-Air Missile, con guiado inercial inicial y búsqueda final radárica), proyectil negado temporalmente por Washington debido a que no se puede introducir en la región unilateralmente; el MICA, de origen francés (con guiado inercial inicial y búsqueda final infrarroja) necesita una adaptación especial para operar en el F-16 y el Meteor, desarrollado por un grupo de empresas europeas, entra en servicio el año 2010¹⁷. La adquisición del Sparrow AIM-7R, también estadounidense (un misil semi autónomo que necesita la iluminación del blanco por el radar del avión portador en la etapa inicial del vuelo) prevista como una solución intermedia mientras se encuentre disponible el AIM-120, no se encuentra en los planes de la FACH. La incorporación del misil autónomo ruso de mediano alcance y más allá del rango visual, el AA-12 Adler R-77 que desplegaría la Fuerza Aérea Peruana, no se percibe como una opción política y logísticamente viable en las primeras compras, a lo menos.

El segundo propósito de la FACH tiene que ver con la necesidad perentoria de batir los objetivos terrestres reducidos, resistentes y bien protegidos durante la primer sobrevuelo por la amenaza creciente de las defensas antiaéreas o, el lanzamiento de la carga bélica a una distancia segura del blanco. Como las bombas convencionales (las más baratas) no tienen la aptitud de discriminar y los misiles aire-tierra gozan de un alto precio, se hace necesaria también la utilización de sistemas de armas con una mejor relación eficacia/costo y una mejor flexibilidad de

¹⁷ *Missile Market Milestone*.
International Defence Review. Julio,
2000. Pág. 53-59.

empleo. Allí aparecen entonces las denominadas bombas “inteligentes”. Su cuerpo corresponde a una bomba convencional (o una cabeza especializada convencional) al cual se le integra un conjunto de alas/estabilizadores de cola que le entrega una relativa capacidad de planeo y una cabeza de guiado que le proporciona la trayectoria hacia el blanco.

La compra de este armamento que responde al segundo propósito también genera dudas sobre la disposición de Washington a conceder el misil AGM-65D Maverick (de uso general y guía infrarroja), el AGM-88C HARM (anti radar), el AGM-84A Harpoon (anti buque) y los sistemas “inteligentes” de planeo con guía láserica o con guía satelital(GPS)/inercial. Entre los primeros es viable la adquisición de bombas Paveway II y III (GBU-10, GBU-12, GBU-16) y entre los segundos la incorporación de bombas GBU-31 y GBU-32 (Joint Direct Attack Munition –JDAM- o Bombas de Ataque Directo) o del dispensador con aletas plegables AGM-154 JSOW (Joint Stand-Off Weapon o Arma de Lanzamiento a Distancia)¹⁸. Los sistemas con guiado láserico alcanzan un mejor rendimiento cuando el avión portador lleva en forma autónoma un sistema identificador y designador de blancos; sin embargo, esta tecnología es afectada por el clima adverso y el humo. En vista de aquello la FACH, como cualquier Fuerza Aérea seria y profesional, pone especial atención al desarrollo de la guía satelital (GPS) con respaldo inercial porque permite un uso “*todo tiempo*” y con un menor costo por unidad.

Se entiende que la satisfacción de los requerimientos no es simultánea. La rama del aire no experimenta ni arriesga torpemente en materia de costos, seguridad y cumplimiento de la misión; por lo tanto, propone a la autoridad política la instalación de cada sistema de acuerdo a parámetros estratégicos y económicos previstos como país e inscritos (como debería ser) en un propósito conjunto de defensa.

Por otra parte existen numerosas alternativas en la configuración de los sistemas en general y de los sistemas de armas en particular (la FACH despliega en determinado momento proyectiles israelíes aire-aire de corto alcance -Shafir, Python III y Python IV- y bombas con guía láserica “Griffin” del mismo origen en el material Hawker Hunter, F-5 o Mirage) y si la Casa Blanca acepta la adaptación del armamento foráneo u otros sistemas en el F-16, el ajuste requiere de un costo adicional que cancela normalmente el país comprador. El empleo de armamento construido en Chile por FAMAE, CARDOEN u otras empresas (bombas de racimo, convencionales, cohetes no guiados u otro producto a desarrollar por la aplicación del Offset) se da por descontado.

¹⁸ *Smart and Smarter. International Defence Review. Enero, 2000. Pág. 50-55.*

Las Cartas estaban Marcadas

Cuando el escalón político responsable y la Fuerza Aérea de Chile hacen suya la relación de dependencia con Estados Unidos de una manera casi tan natural como la salida del sol por el este (las declaraciones del Subsecretario de Relaciones Exteriores, Heraldo Muñoz¹⁹ y del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea (subrogante), General de Aviación Hernán Gabrielli Rojas²⁰ son un ejemplo) y por lo tanto no cabe más que estrujar la relación en beneficio propio (lo último es una traducción de intenciones ajustándose a una estricta lógica) y además el avión estadounidense reúne las exigencias técnicas básicas del concurso, todo indica que el F-16C/D Fighting Falcon sucede al A-37B Dragonfly de manera inevitable.

Varios factores pueden afectar este proceso, entre ellos, un eventual aumento de las percepciones negativas en el ámbito vecinal, la incapacidad de responder al alto monto de los recursos involucrados, las repercusiones del “Caso Gabrielli”, la regular calidad del offset entregado por la Lockheed Martin y otras variables; no obstante, en Chile se entiende sin ninguna duda que el actor principal es el gobierno de Estados Unidos (la Casa Blanca y el Congreso) porque atesora dos cartas bajo la manga: en una mano disfruta del poder de integrar los sistemas avanzados en el F-16 y en la otra mano agita la oferta para ingresar al Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Por otra parte el carácter reservado de las propuestas y su evaluación interfieren con el propósito de una percepción política distinta a la expresada por el Gobierno y la Fuerza Aérea. Me refiero al proyecto de país que promueve acotar la dependencia de la Casa Blanca. Esta percepción busca una alternativa a la atadura político-estratégica que emana del sistema interamericano de seguridad (en realidad no existe otro escenario posible en el corto y mediano plazo mientras no se modifique la estratificación del mismo) y entiende que en democracia hay libertad para que algunos compatriotas incorporen “*The American Way of Life*” en sus comportamientos, ideas, valores, normas y costumbres; pero, denuncia la compra de todos aquellos bienes o servicios que actúan directamente como un factor multiplicador de la subordinación, sobretodo, cuando existen alternativas. Hay que asumir en definitiva los valores fijos de la relación con la superpotencia, pero no hay que agregar la carga de los costos variables

Quienes piensan y sienten así el país entienden que en el monto y la calidad de las diferencias apreciadas por la Fuerza Aérea se pueden encontrar las otras alternativas. Si los competidores del cazabombardero americano satisfacen también las obligaciones

¹⁹ *El Mercurio*. 11 de febrero, 2001. D.

²⁰ *El Mercurio*. 18 de febrero, 2001. D.

técnicas básicas (el General Gabrielli advierte que todos son buenos aviones, pero apoya la compra de la aeronave estadounidense porque tiene el respaldo de ocho millones de horas de vuelo y sus estándares de medidas son muy creíbles²¹) y ofrecen un nivel similar de compensaciones económicas, la incógnita se centra entonces en la oferta económica. Allí estaría el punto: cabe la posibilidad que en el intercambio democrático de opiniones la ciudadanía acepte destinar una mayor cantidad de recursos (si así corresponde y dentro de un cierto rango) en el entendido que tal decisión nos conduzca a una existencia más libre y soberana y a una menor influencia de Estados Unidos sobre nuestro entorno vecinal y subregional.

Por lo tanto, si la decisión de compra se asume en el marco del cumplimiento de las necesidades de la defensa y en torno a la restitución parcial al país de la capacidad de diseñar las soluciones, la selección de los cursos de acción y la ejecución de los mismos, la elección de un avión distinto al F-16 probablemente cumple mejor los requerimientos del país y de la Fuerza Aérea. Por el contrario si la materia central tiene que ver con la refundación de una nueva vinculación estratégica de seguridad con Estados Unidos, en cuyos términos se materializan los propósitos de la defensa nacional y se promueve el desarrollo nacional (entendiendo la dependencia como una oportunidad y no un problema) la elección del F-16 es viable aún con la restricción de los sistemas avanzados.

²¹ *El Mercurio*. 18 de Febrero, 2001. D
Pág. 2.