



# La superioridad aérea y su importancia para la seguridad y defensa nacional

**Coronel Kerly Sánchez Pesca**

*Estudiante del Curso de Altos Estudios Militares 2020*

Foto: Comunicaciones Estratégicas FAC

*Alumno Curso de Altos Estudios Militares 2020, Escuela Superior de Guerra. Piloto con 8039 horas de vuelo en aeronaves de transporte y combate. Fue Jefe de Combate y Defensa del Espacio Aéreo, Comandante Fuerza de Tarea ARES, Subdirector de Operación Plataformas de Inteligencia Aérea, Coordinador de Operaciones Aéreas del Comando Conjunto de Operaciones Especiales del Comando General de las Fuerzas Militares, entre otros. Es Administrador Aeronáutico y Especialista en Seguridad y Defensa Nacional de la Escuela Superior de Guerra. Su destacado desempeño lo hizo merecedor de la Orden al Mérito Coronel "Guillermo Fergusson", Cruz de la Fuerza Aérea al Mérito Aeronáutico Categoría Comendador, Medalla Militar Fe en la Causa del Ejército Nacional, Medalla Militar Ministerio de Defensa Nacional Servicios Distinguidos y Medalla Militar Servicios Distinguidos a las Fuerzas Militares de Colombia, entre otros.*

Correo electrónico: [sanchezk@esdegue.edu.co](mailto:sanchezk@esdegue.edu.co)

El concepto de *superioridad aérea* nace prácticamente con la aviación misma, cuando el hombre logra volar por primera vez de forma horizontal, tripulando un objeto más pesado que el aire y propulsado por un motor. “Los hermanos Wright se pueden considerar como los inventores del avión [...] Efectuaron exitosamente el primer vuelo autopropulsado de la historia el 17 de diciembre de 1903, en Kitty Hawk, con la aeronave llamada Flyer I” (Granados, 2009, pp. 1, 2). El desarrollo del avión ha sido tan vertiginoso desde esa época que en su primera etapa no dio espera a los conceptos académicos y doctrinarios que darían origen a lo que hoy conocemos como superioridad aérea. En parte, porque los primeros intentos de volar, posiblemente, solo alimentaron la fantasía del hombre de surcar el cielo, así que estaba lejos de visionar en esos primeros

años la importancia del recurso y la capacidad que estaban naciendo en sus manos. Hasta el día de hoy, este importante concepto sigue en evolución, presenta cada día nuevos retos para su empleo y demuestra a lo largo de la historia su importancia estratégica, sustentada en las diferentes guerras y los conflictos en los que ha sido decisivo, y dejado, algunas veces, duras lecciones a quienes no han sabido emplear o han menospreciado la gran importancia de esta condición para ganar en el combate, en la guerra o aún sin tener que emplear el poder aéreo, como elemento de disuasión. En la actualidad sería casi imposible considerar las capacidades de nivel estratégico en términos de seguridad y defensa de los Estados sin el dominio del aire como un factor esencial para tener en cuenta a fin de desarrollar los diferentes escalones

de la estrategia. De esta dijo Warden: “Superioridad Aérea —sin ella sería extremadamente difícil mantener la campaña—” (Jordán, 2016, p. 22).

Con la evolución de la aviación mundial, varios pensadores han desarrollado las teorías y las doctrinas acerca del empleo del poder aéreo y, como primer elemento por conseguir, la superioridad aérea. Sobre este tema se ha debatido ampliamente en el mundo entero, y al respecto existen distintas posiciones teóricas, dentro de las cuales están las más aceptadas por los hombres del aire, como las de Giulio Douhet, con su libro *El dominio del aire*. Douhet fue quizá el primero en proponer tesis revolucionarias para su época. “La defensa nacional no puede ser asegurada más que por una fuerza aérea apta para conquistar, en caso de conflicto, el dominio del aire” (Meza, 2018, p. 19). Estas



Foto: Comunicaciones Estratégicas FAC

ideas visionarias iban en contravía de la doctrina aceptada hasta ese momento, donde los poderosos ejércitos terrestres, con artillerías poderosas y gran movilidad, no permitían siquiera debatir el hecho de que una novedosa invención, que, además, no había probado nada en la práctica, fuera a desplazar de su sitio de importancia al combate terrestre como capacidad fundamental para ganar batallas o definir guerras. Igualmente, las marinas de la época, encabezadas por la imponente marina británica y su concepto de los acorazados y su gran capacidad de fuego, se rehusaban a aceptar que podrían ser considerablemente dañadas por esos “juguetes interesantes, pero sin valor para lo militar” (Warden, 2011, p. 15), como los definió el general Foch.

Otro gran pensador fue el general William “Billy” Mitchell, gran defensor del poder aéreo y considerado el padre de la Fuerza Aérea de Estados Unidos (en inglés, USAF, por las iniciales de United States Air Force), y quien sostenía que “El resultado de la guerra aérea será producir decisiones rápidas en los conflictos. La superioridad aérea causará tales daños en el enemigo que una campaña prolongada será imposible” (Meza, 2018, p. 31). De la misma manera, John Warden, con su libro *La campaña aérea*, y otros autores más contemporáneos han sustentado esta misma tesis; sin embargo, y pese a que parece estar totalmente sustentada esta doctrina, hay algunos autores que desestiman el concepto y su

---

## El concepto de superioridad aérea nace prácticamente con la aviación misma, cuando el hombre logra volar por primera vez de forma horizontal, tripulando un objeto más pesado que el aire y propulsado por un motor

---

importancia estratégica, como elemento esencial para conseguir la victoria. Incluso se ha escrito en términos como el del “[...] mito de la supremacía aérea como aspecto fundamental en la guerra” (Nievas, 2016, p. 1), con base en el hecho de que no es cierto que algunas capacidades de aplicación del poder aéreo puedan llevar a un bando a rendirse.

Sería interesante comparar las diferentes definiciones del concepto de superioridad aérea que tienen diferentes países, con el fin de confirmarlo como un elemento común dentro de los intereses nacionales y las consideraciones estratégicas que cada nación, representada en su propia fuerza aérea, le otorgan al dominio del aire y cuán integrado está el concepto dentro de las estrategias nacionales, teniendo en cuenta que al optimizar su uso con las capacidades de las otras fuerzas, la superioridad aérea brinda la libertad de acción necesaria, potencializa las capacidades para desarrollar operaciones terrestres y de

superficie, así como aéreas, y todas ellas, libres de la interferencia o el ataque desde el aire por parte del enemigo.

Haciendo un recorrido por la historia del poder aéreo en Colombia, desde su inicio hasta nuestros días, es pertinente buscar los elementos que definen la superioridad aérea como ese componente de importancia estratégica, en un contexto en el que ha tenido que demostrar su presencia tanto en la lucha contra los grupos armados organizados (GAO) al margen de la ley en el interior del país, “[...] por disponer de un poder aéreo que determina un desequilibrio en un campo de batalla en el cual las aeronaves de la FAC tuvieron y cumplieron con lo necesario para garantizar y ejercer la soberanía” (Ulloa, 2019, p. 86), así como en su calidad de recurso imprescindible para la seguridad y defensa nacional en el contexto regional de la actualidad, y así validar su importancia estratégica para los intereses nacionales.



Foto: Comunicaciones Estratégicas FAC

Para definir el concepto de superioridad aérea deberíamos empezar analizando el origen de la fascinación que ha sentido el hombre por la conquista del aire, y cómo aun antes de llegar ahí, ya tenía una concepción de las ventajas de su uso, incluso en combate. No es casualidad que varias de las expresiones de muchos escritores, pensadores y filósofos hayan estado ligadas al concepto del vuelo, expresado ello a través no solo de fábulas y mitos, sino de personajes que basaban todo su poder, o parte de este, en la habilidad para volar o el simple hecho de tener alas.

Desde mucho antes de que el hombre pudiera volar, ya se avizoraba la ventaja que proporcionaba usar y controlar el aire como el dominio que daba ventajas en un combate, tal como le ocurrió a Belerofonte, quien logró domar con una brida de oro a Pegaso, el caballo alado que le permitió al hijo de Glauco surcar el cielo y, desde allí, luchar contra la Quimera, un monstruo con cuerpo de cabra, cola de serpiente y cabeza de León, que recibió el mortal ataque de una lanza *desde el aire*. Esta historia de la mitología griega da cuenta de cómo desde la Antigüedad se daba al dominio del aire una connotación importante para la victoria en combate. Tal vez, la primera concepción de superioridad aérea está ligada al solo hecho de lograr del uso del aire como medio que proporciona la ventaja sin tener que disputarlo, sino teniendo la exclusividad de su uso. Es por ello por lo que la siguiente etapa podríamos considerarla aquella en la que vienen los primeros diseños de aparatos más pesados que el aire, y los cuales, debido a su forma aerodinámica y posteriormente ayudados con engranajes mecánicos, trataron de surcar el cielo. “Leonardo da Vinci, entre otros inventores visionarios, diseñó un avión en el siglo XV” (Granados, 2009, p. 4).

A inicios del siglo XX, con el nacimiento de la aviación, se vuelve tangible el hecho de surcar el cielo y se pierde el uso exclusivo del espacio aéreo, lo cual deja libre el camino para quien desarrollara primero la forma de hacerlo. Pero en un principio parecía haberse olvidado ese concepto proyectado de ventaja en el combate desde el aire, y se empieza dando un uso al naciente avión solo como instrumento de observación, ya que no se necesitaba el avance por tierra a través de las trincheras enemigas, y enseguida se empezó a tomar ventaja de la capacidad que se tuviese para sobrevolar

La FAC ha definido la superioridad aérea dentro del marco del Manual de Doctrina Básica Aérea y Espacial (MADBA, 2013), donde se explican el concepto y su importancia, como parte esencial del poder aéreo, y se enfatiza su consecución como prioridad para los comandantes aéreos en los diferentes niveles.

las líneas enemigas y saber lo que pasaba en la retaguardia del enemigo. Muy rápidamente se empezaría a experimentar dejando caer sobre el enemigo livianas cargas de explosivos, y dar así por iniciada la capacidad de bombardeo.

Hasta entonces eran tan escasas las capacidades de esos primeros aviones, que si bien no había exclusividad para el uso del espacio aéreo, tal vez fue inicialmente más importante la capacidad de actuar sobre el terreno desde el aire que tener que disputar espacios aéreos, y no fue sino hasta cuando se recibían ataques desde el aire cuando se empieza a percibir al avión como amenaza y se empieza a tomar conciencia de la necesidad de controlar lo que sucedía en el espacio aéreo propio inicialmente, y posteriormente, sobre el espacio aéreo enemigo. Los primeros aviones que atacaron otros

aviones en vuelo lo hacían con armas cortas o largas que los tripulantes llevaban a bordo, para luego dispararlas desde montantes fijos en los aviones. El reto que vino posteriormente, fue el de sincronizar el disparo de la ametralladora frontal con el giro de la hélice, para evitar accidentes. Empezaron entonces a sonar nombres en el mundo de la aviación de combate como el de “uno de los mejores pilo-

tos de la guerra fue el Barón Rojo como lo llamaron los británicos. Infame por su triplano rojo, Manfred Von Richthofen derribó ochenta aviones enemigos antes de morir” (Niver, 2018, pp. 23, 24).

La siguiente etapa dentro del concepto de superioridad aérea nos lleva a la Segunda Guerra Mundial, caracterizada por una evolución muy rápida de la aviación, que ofrecía nuevos diseños y nuevas capacidades, como mayor alcance y mayor capacidad de carga, lo cual hizo de los aviones de la época protagonistas indiscutibles. No cabe duda de que el concepto de *Blitzkrieg*, o guerra relámpago —que fue el nombre popular alemán con el que se conoció una doctrina bélica basada en un bombardeo inicial rápido, básicamente aéreo— (Canales Torres y del Rey, 2012, p. 4), no habría sido posible si no se hubiera contado con la

superioridad aérea, que les permitió a las fuerzas germanas usar aviones como los Stuka, los cuales se abrieron un espacio en memoria de la época y se volvieron inconfundibles, ya que, por ejemplo, su entrada en picado sonaba como una sirena que advertía su presencia y causaba un efecto psicológico que también hizo parte de sus capacidades. Igualmente, si nos remontamos a la historia de la batalla de Inglaterra, “la Royal Air Force que en los combates producidos en el verano de 1940 logró frenar la ofensiva aérea alemana y aplazar la hipotética invasión de las islas británicas” (Narváez y Martínez, 2009, p. 10). Fue la visión de los hombres que empezaron a entender la importancia de la guerra en el aire, y dentro de ella, el concepto de controlar el espacio aéreo, el factor decisivo para el desarrollo de las acciones y el cambio en el curso de la historia, cuando, como lo dijo sir Winston Churchill, nunca tantos les debieron tanto a tan pocos.

Después de la Segunda Guerra Mundial, que podría considerarse uno de los periodos en los que más se desarrolló la aviación en general, pero especialmente la militar, viene otro periodo muy importante: el de la Guerra Fría, cuando el concepto de disuasión inicia con el desarrollo y el uso de la bomba atómica por parte de Estados Unidos, lo cual fue posible, también, gracias a la ventaja que proporcionó la superioridad aérea, en la medida en que brindó el control del aire para poder cumplir esta misión de bombardeo estratégico, que a

partir de ese momento entraría a definir una nueva capacidad atómica.

Las guerras en Corea y en Vietnam dejaron grandes enseñanzas en cuanto al empleo de las aeronaves y de las demás capacidades de superioridad aérea, pues con el avance que habían mostrado los aviones —entre otros, el desarrollo de los aviones *jet*— las consideraciones en cuanto a técnicas de combate debieron desarrollarse más y mejor, debido a que los enfrentamientos para disputar el control del aire se daban entre aviones de rendimiento cada vez mayor y con mejores capacidades que los que recientemente habían participado en la Segunda Guerra Mundial.

Así mismo, el desarrollo del armamento fue decisivo, pues se abría oficialmente una nueva generación en la aviación, con el uso en combate aéreo de los misiles, que junto con los

primeros radares montados en los aviones —y que proporcionaban una ayuda al piloto para agudizar su puntería y detectar en cortos rangos al avión enemigo—, proporcionaban cierta ventaja inicial.

Adicionalmente, a pesar de que el inicio del retanqueo en vuelo se remonta a la década de 1920, cuando se empiezan a hacer los primeros experimentos en tal sentido, no es sino hasta este periodo de inicio de la Guerra Fría cuando se logra su uso operacional en vuelo, con lo que se daba más alcance a los pequeños aviones de combate, lo cual, sin duda, es un factor de ventaja táctica en el aire, fundamental para la capacidad de superioridad aérea. “La primera tarea del poder aéreo es ganar y mantener la superioridad aérea. La superioridad aérea es esencial para las operaciones aéreas, terrestres y marítimas” (Momyer, 2014, p. 438).

Finalmente, durante este periodo se desarrollaron otras capacidades, como el bombardeo estratégico y, en cuanto a doctrina, una de las grandes lecciones: tener todos los medios y las capacidades aéreas bajo un comando unificado para el desarrollo de una campaña, pues el control del espacio aéreo solo puede ser eficiente si se cuenta con un solo liderazgo que determine los lineamientos comunes que se buscan en la guerra, y que pueda ayudar a aplicar los distintos postulados que orientan el uso eficiente el espacio aéreo en la guerra.

Un último periodo que se podría considerar es, quizá, el que inicia con la guerra del Golfo y la guerra de Irak, que es para algunos como la última de las guerras del corte de un ejército regular o de una coalición de ejércitos regulares contra otro u otros. En cuanto a superioridad aérea, las



Foto: Comunicaciones Estratégicas FAC

operaciones Tormenta del Desierto y Escudo del Desierto han sido, tal vez, las operaciones más contundentes en términos de uso del poder aéreo, ya que mostraron al mundo en vivo y en directo un avance sin problemas a las tropas de superficie, garantizado por la tranquilidad de controlar el espacio aéreo del teatro de la guerra, gracias, a su vez, a la supremacía en el espacio aéreo lograda por Estados Unidos a la cabeza. Allí se pusieron a prueba capacidades que hasta el momento no se habían probado, como la tecnología Stealth, que permitía a los aviones de superioridad aérea ingresar a espacio aéreo enemigo sin ser detectados y usar su armamento inteligente y de precisión. En estas guerras aparece un nuevo concepto, que tiene en cuenta la máxima reducción del llamado daño colateral a través de sistemas de precisión, que usan, también,

otra capacidad que se probó allí mismo: la capacidad satelital, que permitió el comando y el control tácticos de las aeronaves, a través de salas de comando y control volantes que mantenían un seguimiento cerrado de las operaciones aéreas en cada uno de los teatros de operaciones.

Uno de los tipos de misiones más importantes para lograr la superioridad aérea de una manera tan contundente fueron, sin duda, las misiones de supresión de defensas antiaéreas, que consistieron en usar un *paquete de aviones*, como se denomina al grupo de aviones a los cuales se les asigna un ataque a determinado objetivo, y que se desarrolla a través de distintas misiones tácticas aéreas. En un ambiente de alta amenaza es fundamental planear y ejecutar las misiones de supresión de defensas antiaéreas, lo cual forma parte de las tareas que se deben cumplir para garantizar la superioridad aérea en el teatro de operaciones.

Colombia no ha sido ajena a esta evolución conceptual, ya que, desde los primeros años de la aparición de la aviación, nuestro país entendió que el poder aéreo es fundamental para el desarrollo y para la defensa nacional. No fue sino mucho tiempo después de creada la naciente Fuerza Aérea Colombiana (FAC) cuando se pusieron a prueba sus diferentes capacidades, en la década de 1930, cuando la superioridad aérea tuvo que dar muestra de su existencia y de su necesidad durante el conflicto con Perú.

La profesionalización de la técnica y la instrucción de la aviación del momento y por el imperante papel que los comandantes de las fuerzas militares de la época le otorgaron a la aviación militar, es que la Batalla de Güepí se nombra una victoria decisiva desde el aire. (Ortiz, 2018, p. 76)

Posteriormente se dio gran desarrollo a la aviación en Colombia: vino la era del *jet*, y en los años setenta del siglo XX, la era supersónica, hasta lograr un desarrollo que permite contar con una capacidad de superioridad aérea, cuya efectividad no evaluaremos, aunque sí hablaremos de su importancia estratégica y de la necesidad de seguirla desarrollando, pues siempre será necesario que haya claridad sobre las implicaciones que tendría perder esta capacidad, la cual, como lo ha comprobado la historia, tiene el más alto nivel estratégico.

Nos referiremos ahora a un caso recientemente ocurrido: “[...] el 01 de noviembre del 2013 dos aviones rusos tipo Tupolev, entre ellos el bombardero nuclear más rápido del mundo, ingresaron sin previa autorización sobre espacio aéreo nacional de Colombia” (Mezú, 2019, p. 80). El sistema de defensa aérea, que es parte del componente de superioridad aérea, detectó dos trazas no identificadas que venían de Nicaragua y volaban con rumbo al oriente, y de las cuales no se tuvo nunca información por parte de los centros de control, ni reporte por parte de las aeronaves. Una vez el sistema de



defensa aérea fue alertado, reaccionó inicialmente un avión *Tracker SR-560*, de la FAC, con el fin de determinar qué tipo de aeronaves eran, pues sus características eran demasiado particulares, debido a su altura y su velocidad, distintas de aquellas a las cuales está acostumbrado el sistema de defensa aérea en esta zona, y que generalmente corresponden a las de aviones de hélice y pistón, comúnmente usados para actividades ilícitas de narcotráfico.

Una vez se realiza el procedimiento, de identificación visual y se confirma que son dos aeronaves tipo Tu-60. Se reacciona con dos aviones Kfir C-10, los cuales interceptan las trazas, que, además, no hicieron los procedimientos convencionales de comunicación. Las aeronaves colombianas cumplieron con el protocolo tomando posición defensiva y llevando interceptados a los aviones hasta cuando abandonaron el espacio aéreo colombiano.

Esta situación, que solo duró poco menos de dos horas, tuvo un par de aspectos que cabe analizar. El primero es que una acción en el espacio aéreo se puede desarrollar en muy corto tiempo y las acciones que se tomen al respecto deben ser precisas: lo contrario podría traer consecuencias estratégicas y de gran impacto, al punto de poder desencadenar un incidente de agresión o, incluso, desencadenar un conflicto; por eso se debe manejar tal situación al más alto nivel, que llega, si es necesario, a la cúspide del triángulo del mando; es decir, a nivel del jefe de Estado. El segundo aspecto, derivado del primero, es que la superioridad aérea es una capacidad que requiere el presupuesto adecuado, un gran entrenamiento y tecnología avanzada, y que, tal vez, permita una sola oportunidad para usarla; y para esa única vez debe estar lista y en plena capacidad para responder. Así pues, a manera de ejercicio académico, podría hacerse un

balance de las consecuencias que podríamos enfrentar si no tenemos siempre disponible esa capacidad.

La situación planteada con el incidente descrito da cuenta de la importancia de la capacidad de superioridad aérea y de cómo su uso articulado genera protección a nuestro espacio aéreo. Inicialmente podría decirse que la inversión en equipo, entrenamiento y demás quedaron cubiertas y se justificaron, y que no solo se demostró la capacidad de superioridad aérea de forma práctica, sino que esta fue disuasiva, pues en el ambiente internacional está certificado que tenemos el entrenamiento y la capacidad para vigilar nuestro espacio aéreo; hoy en día nuestros vecinos, amigos y no amigos, saben que cuando se presente una incursión no autorizada en nuestro espacio aéreo serán interceptados, pero, además, en caso de ser necesario y en caso de agotar las instancias respectivas, se podría llegar hasta el último paso del procedimiento.

Tal vez, atrás pueden quedar concepciones tradicionales del uso del poder aéreo, derivadas de las experiencias de las guerras anteriores, pero, a manera de ejemplo, la reciente operación que terminó con la muerte del General Soleimani valida que las nuevas tecnologías son decisivas para alcanzar los objetivos políticos cuando se pueden usar desde el aire, y llegar, ni más ni menos que al corazón del adversario, y ello demuestra su directa relación con el nivel más alto del gobierno. Seguramente habría otras alternativas,

**En la actualidad no contamos con una ley de defensa y seguridad que ordene el mantenimiento de las capacidades mínimas o constitutivas que debería tener una fuerza, ya que en la Constitución Política de Colombia solo se encuentra normatizada su existencia, pero no se reglamenta bajo ningún otro sustento legal la forma como debe constituirse ninguna de las FF. MM., ni las capacidades que debe tener cada una de estas.**

pero la operación fue suficientemente limpia en un espacio que cuenta con un poder aéreo capaz y con recursos suficientes para dar batalla por el dominio del aire. Pero esta fue una acción en la que podríamos estar asistiendo a un nuevo nivel de evolución del concepto de superioridad aérea, pues no hubo necesidad de disputarla, por cuanto las capacidades de la fuerza atacante garantizaron que la aeronave disparara su armamento tal vez sin ser detectada ni, definitivamente, atacada, pero disponiendo del espacio aéreo, lo cual demuestra al mundo que dicho espacio aún no está dominado y que tenemos mucho que aprender

acerca de su empleo para la guerra.

Una vez revisado el marco histórico de la superioridad aérea y conocidos algunos ejemplos que ilustran su importancia, resulta necesario puntualizar para qué se consigue la superioridad aérea y cuál es la importancia de obtenerla. Uno de los conceptos más importantes en la guerra es el de la libertad de acción, el cual, básicamente, consiste en que las fuerzas amigas puedan maniobrar y desarrollar operaciones sin la interferencia o la amenaza de ataques desde el aire. Esta ventaja ha sido, a través de los años, de gran importancia:

Ningún país ha ganado una guerra cuando su adversario poseía la superioridad aérea, ninguna ofensiva militar ha tenido éxito contra un oponente que controlaba el aire, y ninguna defensa se ha sostenido contra un enemigo que tenía superioridad aérea, de manera contraria, ningún Estado ha perdido una guerra mientras mantenía la superioridad aérea, y el logro de la superioridad aérea consistentemente ha sido un prelude de la victoria militar. (Warden, 1988, p. 62)

Dentro del contexto actual en Colombia, algunos investigadores han dado gran importancia a la superioridad aérea reconociendo su papel fundamental y estratégico al proponer, incluso, “incorporar en el ordenamiento político del estado colombiano la superioridad aérea como una condición *sine qua non* a la seguridad y defensa de los intereses nacionales” (Baquero, 2019); sin embargo, dentro del ámbito nacional no parece haber una definición de elementos por fuera de la pura doctrina, que trasciendan y concipien claramente la actual importancia de la superioridad aérea como una capacidad estratégica para mantener y a la cual se le dé el grado de importancia suficiente para ser en la actualidad parte



Foto: Comunicaciones Estratégicas FAC

de los elementos constitutivos necesarios de los intereses nacionales vitales. Esta es una capacidad que no solo se debe mantener, sino que se la debe fortalecer y mejorar entendiéndola como crítica y decisiva, para el mantenimiento de la soberanía, el orden constitucional y la integridad territorial.

Es bien conocido el mandato constitucional que da no solo legalidad, sino ordenamiento, a la existencia de las Fuerzas Militares y su misión:

Artículo 217. La Nación tendrá para su defensa unas Fuerzas Militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea. Las Fuerzas Militares tendrán como finalidad primordial la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional. La Ley determinará el sistema de reemplazos en las Fuerzas Militares, así como los ascensos, derechos y obligaciones de sus miembros y el régimen especial de carrera, prestacional y disciplinario, que les es propio. (Constitución Política de Colombia, 1991)

Buscando entre la jerarquía de las normas, encontramos luego, hacia abajo, un gran caudal doctrinario que organiza las Fuerzas Militares (FF. MM.) y su empleo a través de los diferentes manuales, pero, con preocupación, se observa que

una capacidad de ese nivel tan estratégico, como el que hemos visto a lo largo del ensayo, no cuenta con un sustento legal que proteja su función y su existencia, lo cual implicaría que el hecho de perder esta capacidad, además de ser, dentro del ámbito de la normatividad, una gran falencia doctrinaria, no se estaría incumpliendo ninguna ley. Es tan preocupante eso como que nuestra capacidad de superioridad aérea se vea amenazada, obsoleta o en peligro de desaparecer, lo cual podría técnicamente suceder y dejarnos en situación de ser un país con capacidades a medias, y de nuevo no estaríamos incumpliendo ninguna ley. Por lo anterior, se hace imperativo que se sancione una ley de seguridad y defensa nacional que soporte la existencia, el mantenimiento y el mejoramiento de las capacidades consideradas estratégicas para el país.

Retomando la importancia de conocer las definiciones de superioridad aérea de algunos países, no vamos a transcribirlas aquí: solo vamos a remarcar el hecho de que, luego de revisar las de Estados Unidos, Inglaterra y Australia, las tres mencionan el control del aire —algunas, incluso, su dominio— como elemento central de sus definiciones. Ello demuestra que dentro de las fuerzas aéreas el concepto es de gran importancia y también hace parte de las doctrinas de los países que, además, poseen leyes que no solo soportan, sino que ordenan, su desarrollo y su mantenimiento. La FAC ha definido la superioridad aérea dentro del marco del

Manual de Doctrina Básica Aérea y Espacial (MADBA, 2013), donde se explican el concepto y su importancia, como parte esencial del poder aéreo, y se enfatiza su consecución como prioridad para los comandantes aéreos en los diferentes niveles.

Una vez hecho este recorrido por la historia de la superioridad aérea y revisada su importancia a lo largo de los conflictos, así como su relevancia en algunos casos muy específicos, nos permitimos plantear algunos puntos de vista, a fin de consolidar esa importante capacidad estratégica.

En la actualidad no contamos con una ley de defensa y seguridad que ordene el mantenimiento de las capacidades mínimas o constitutivas que debería tener una fuerza, ya que en la Constitución Política de Colombia solo se encuentra normatizada su existencia, pero no se reglamenta bajo ningún otro sustento legal la forma como debe constituirse ninguna de las FF. MM., ni las capacidades que debe tener cada una de estas, y cada gobierno ofrece su propia política al respecto, lo que termina siendo más una guía en cuanto al direccionamiento y, en su mayor parte, se enfoca más en las tareas derivadas de los objetivos de los planes de nivel presidencial. En este caso, el derrotero para el presente cuatrienio, en referencia al equipamiento y las capacidades de las FF. MM. dice:

Mantener y elevar las capacidades de las Fuerzas Mi-

litares y la Policía Nacional, así como, fortalecer el sistema de planeación por capacidades, conforme a las necesidades que se deriven de la estrategia militar y policial, con énfasis en la conjuntas y en la misionalidad asignada. (Ministerio de Defensa Nacional, 2019, p. 49)

Aun teniendo en cuenta lo anterior, la misionalidad asignada a la que se refiere la política de seguridad y defensa está dada por los planes de guerra, que dan los objetivos estratégicos para llegar a un estado final deseado, pero debería haber, además, un estudio del concepto  *fuerza mínima requerida*, como definición de cuáles son los medios que se necesitan para dar cumplimiento a esos objetivos estratégicos. Las FF. MM. tienen una alta moral combativa y son conscientes, desde su comandante hasta el último soldado, de que no habrá ningún tipo de duda ni vacilación si es necesario entregar la vida por servir a los intereses de la patria, pero es necesario pensar en aquellas capacidades del nivel estratégico, como la superioridad aérea: qué hay que definir para conservarlas y fortalecerlas en el tiempo, así como garantizar los recursos necesarios para modernizarlas, sin que quede esto relegado a la voluntad de un periodo de gobierno.

La superioridad aérea es una capacidad que define el posicionamiento en términos de seguridad y defensa de un Estado, pues, aun cuando al analizar las capacidades y el balance de potenciales de los países de la región, el ejercicio no sería completo sin tener en cuenta otros aspectos, el análisis cuantitativo sí resulta necesario y da una base muy importante para clasificar; así pues, contar con todos los elementos que comprenden la capacidad, tales como vigilancia, defensa aérea y defensa antiaérea, sistemas de comando y control y sistemas de armas, y armamento, ayuda a definir el nivel de influencia de un Estado en la región.

La superioridad aérea marca y permite la gobernabilidad, pues en el desarrollo de la situación interna de nuestro país a través de los años, esta ha sido fundamental para el empleo del poder aéreo, a pesar de que no se la ha tenido que disputar —pues los grupos armados organizados (GAO) al margen de la ley que delinquen en

**La superioridad aérea es una capacidad al servicio de la seguridad y la defensa nacional, y podría llegar a ser, incluso, la única acción ofensiva en una confrontación o en un momento de tensión diplomática, dadas sus características de alcance, maniobrabilidad, flexibilidad y capacidad de llegar a objetivos muy detrás de las líneas enemigas.**



Foto: Comunicaciones Estratégicas FAC

nuestro país no llegaron a tener una capacidad de amenaza seria a los medios ni a la superioridad aérea—, la capacidad para aplicar la fuerza letal desde el aire siempre ha sido un factor decisivo en el combate. Por otra parte, en las ocasiones en que ha sido requerida en el ámbito de la defensa de la soberanía, la superioridad aérea ha reaccionado con efectividad a los requerimientos que se le han hecho, y ha dejado en claro que existe en nuestro país, que se la emplea y que se entrena a su personal no solo internamente, sino en escenarios internacionales. Por tal razón, es una capacidad que debe contar con los recursos necesarios y se la debe seguir fortaleciendo en cada uno de los subsistemas que la conforman, como el de vigilancia, con los radares basados en tierra; defensa antiaérea, con sistemas misilísticos de mediano y largo alcance articulados con el sistema de radares, y el escuadrón de aviones

de superioridad aérea, con su equipamiento y su armamento.

La superioridad aérea es una capacidad altamente disuasiva, ya que difícilmente se podría considerar un conflicto de cualquier intensidad en la región sin la participación de los medios aéreos como parte de las acciones, y en ese sentido, tener una capacidad de superioridad aérea que se pueda mantener y mejorar, así como entrenar con países aliados, demuestra el nivel y el grado de preparación, lo cual hace parte de las opciones que tienen los gobernantes para defender la integridad territorial y el orden constitucional.

La superioridad aérea es una capacidad al servicio de la seguridad y la defensa nacional, y podría llegar a ser, incluso, la única acción ofensiva en una confrontación o en un momento de tensión diplomática, dadas sus características de alcance,

maniobrabilidad, flexibilidad y capacidad de llegar a objetivos muy detrás de las líneas enemigas.

El concepto de superioridad aérea ha demostrado tener una importancia que va mucho más allá de lo doctrinario, para posicionarse y hacer parte de conceptos como seguridad y defensa nacional e intereses nacionales, así que es necesario fortalecer su soporte y su base legal para garantizar no solo su continuidad, sino también su desarrollo, y que cumpla con las expectativas y retos que plantean las capacidades militares de los países de la región.

En conclusión, podemos decir que después de que el hombre pudo volar, y ya dentro del contexto de los conflictos armados y las guerras en el mundo, se ha demostrado que “la superioridad aérea es crucial para alcanzar el éxito” (Warden, 1988, p.72). 🕊

## REFERENCIAS

- Canales Torres, C. y del Rey Vicente, M. (2012). Introducción. En C. Canales Torres y M. del Rey Vicente, *Blitzkrieg: La victoria alemana en la guerra relámpago*. EDAF, S.L.U.
- República de Colombia. *Constitución Política de Colombia*. (1991). Bogotá.
- Granados, F. M. (2009). Desarrollo tecnológico en la historia de la humanidad: inventores e inventos. Hnos. Wright y el avión. *Innovación y Experiencias Educativas*. Departamento legal: GR2922/2007. Nro.21.
- Jordán, J. (2016). El debate sobre la primacía del poder aéreo: un recorrido histórico. *Global Strategy*. Documento de Investigación del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. CESDEN.
- Baquero Valdés, J., Conde Mesa J., Gaitán Rodríguez, M., Meza Hernández, A., Sotelo Saiz A. (2018). *Pensadores, pioneros y precursores del poder aéreo*. Escuela Superior de Guerra.
- Mezú Mina, R. (2019). La Intercepción de los Tupolev: enseñanzas desde la doctrina y la estrategia. *Ciencia y Poder Aéreo*.
- Momyer, W. W. (2014). *El Poder Aéreo en Tres Guerras: Segunda Guerra Mundial, Korea, Vietnam*. USAF. Pickle Partners Publishing.
- Ministerio de Defensa Nacional. (2019). *Política de Defensa y Seguridad PDS para la legalidad, el emprendimiento y la equidad*. Ministerio de Defensa Nacional.
- Narváez Torregrosa, D. C. y Martínez Musabimana, J. (2009). Introducción. En D. C. Torregrosa y J. Martínez Musabimana, *La derrota del III Reich a través del cine*. Editorial Club Universitario. Recuperado el 6 de septiembre de 2020 en: [https://www.researchgate.net/profile/Daniel\\_Narvaez7/publication/328744286\\_La\\_derrota\\_del\\_III\\_Reich\\_A\\_traves\\_del\\_cine/links/5be4690c92851c6b27b01145/La-derrota-del-III-Reich-A-traves-del-cine.pdf?origin=publication\\_detail](https://www.researchgate.net/profile/Daniel_Narvaez7/publication/328744286_La_derrota_del_III_Reich_A_traves_del_cine/links/5be4690c92851c6b27b01145/La-derrota-del-III-Reich-A-traves-del-cine.pdf?origin=publication_detail)
- Nievas, F. (2016). El mito de la supremacía aérea como aspecto fundamental en la guerra. *Actas publicadas. Ensenada: Universidad Nacional de la Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología. Universidad Nacional de La Plata.*
- Niver, H. M. (2018). Un asesinato como causa. En H. M. Niver, *Proyectos reales para explorar la Primera Guerra Mundial y los años 20*. The Rosen Publishing Group, Inc.
- Ortiz Miranda, A. (2018). Asedio a Guepí: Fuerza Aérea Colombiana, mirada a una operación trascendental. *Ciencia y Poder Aéreo*.
- Ulloa Echeverry, F. (2019). Transformaciones históricas en la manera de operar de las Fuerzas Militares: Reflexiones a partir de la Operación Colombia. En R. Esquivel Triana, F. E. Ulloa Echeverry, C. A. Castiblanco Durán, A. L. Marín Ramírez, D. A. Garzón Moreno, E. A. Lesmes Abad, . . . G. R. Jaimés Parada, *Victorias desde el aire: la Fuerza Aérea Colombiana y el término del conflicto armado*. Grupo Editorial Ibáñez.
- Warden, J. (1988). *The air campaign. Planning for a Combat*. Washington: National Defense University.
- Warden III, J. A. (2011). *Strategy and airpower*. Airpower Journal.