

POR QUÉ EL EJÉRCITO DE LOS ESTADOS UNIDOS NO ESTÁ PREPARADO PARA UN CONFLICTO CONVENCIONAL IMPORTANTE



Brian Kalman

*Este análisis considera la revisión del poder militar actual de los Estados Unidos. El análisis es realizado por **Brian Kalman** del **equipo SouthFront**. Brian Kalman es un profesional de gestión en la industria del transporte marítimo. Fue oficial de la Marina de los Estados Unidos durante once años.*

Introducción

En el resumen elaborado por el Departamento de Defensa de la Estrategia de Defensa Nacional de los Estados Unidos para 2018, el Secretario James Mattis expone de manera bastante sucinta los desafíos y objetivos del ejército de los EE. UU. en el futuro inmediato. Es importante destacar que reconoce que EE. UU. se había concentrado demasiado en la lucha contra la insurgencia durante las últimas dos décadas, pero parece que en primer lugar no tiene en cuenta la causa de esta misión. La política exterior de los Estados Unidos y su dependencia de la intervención militar para resolver todos los problemas percibidos, el cambio de régimen y el aventurerismo imperialista, resultaron en la necesidad de ocupar naciones o destruirlas. Esto lleva al crecimiento de las insurgencias y al fortalecimiento del radicalismo religioso a largo plazo y el sentimiento antioccidental en el Medio Oriente y Asia Central.

Los Estados Unidos se involucraron en guerras innecesarias, y cuando estas guerras se ganaron fácilmente en el campo de batalla inmediato, las ocupaciones no planificadas

llevaron a insurgencias guerrilleras que no fueron tan fáciles de enfrentar para un ejército convencional. El Ejército de los Estados Unidos no estaba preparado para la guerra de guerrillas en las zonas urbanas, ni para las tácticas brutales e inmorales en las que sus nuevos enemigos estaban dispuestos a participar. Obviamente, no habían reflexionado sobre la experiencia soviética en Afganistán ni sobre la naturaleza de sus nuevos enemigos.

A medida que aumentaban las bajas debido a los IED en las carreteras, francotiradores y terroristas suicidas escondidos entre civiles, el ejército de los EE. UU. y la industria de la defensa se vieron obligados a encontrar formas de proteger a los soldados y hacer que los vehículos fueran menos vulnerables a este tipo de ataques. Esto dio como resultado que los vehículos de todas las descripciones fueran blindados y que se diseñaran y desplegaran nuevos vehículos resistentes a IED en gran número. Esto, a su vez, equivale a una gran cantidad de tiempo, esfuerzo y dinero. También enfocó tanto a los servicios militares de los EE. UU. como la industria de la defensa, lejos de pelear guerras convencionales contra adversarios iguales.

Después de una década de luchar contra la insurgencia en Afganistán y casi durante el mismo tiempo en Irak, el liderazgo de los Estados Unidos decidió destruir a la nación soberana de Libia y fomentar una guerra en Siria inmediatamente después. Con el conocimiento de los acontecimientos históricos de hoy, no hay duda que la CIA y el Departamento de Estado facilitaron una invasión extranjera de sirios de radicales islamistas. Ellos financiaron y armaron a estos grupos, proporcionaron entrenamiento clandestino y facilitaron el movimiento logístico de combatientes y armas en una nación soberana para causar su desintegración. En estos dos ejemplos, decidieron no ocupar estos países, sino destruir toda apariencia de sociedad ordenada y reemplazarla con un caos brutalmente violento. El liderazgo político y militar de los Estados Unidos parece haber aprendido que su aventurismo pasado resultó en ocupaciones costosas,



Benghazi, Libia. Un ejemplo de progreso democrático y estabilidad en el norte de África, cortesía de la "intervención humanitaria" liderada por Estados Unidos.

Si bien el Secretario Mattis describe a las naciones "cercanas" de China y Rusia como "poderes revisionistas", no fueron estas naciones las que tomaron las decisiones irresponsables e imprudentes que han debilitado el poder militar de los EE. UU., ni pretenden revisar las catástrofes mal concebidas y ejecutadas de sus "pares" americanos. Han alcanzado un estado de paridad militar y tecnológica y, en muchos casos, una posición de superioridad con respecto a los Estados Unidos, porque ejercieron un mejor juicio en las últimas dos décadas, invirtieron su tiempo, talento y tesoro en el desarrollo de poderosos métodos convencionales y Fuerzas nucleares, y se abstuvieron de usar sus recursos de defensa nacional para castigar a sus adversarios percibidos de tal manera que se causara más daño a ellos mismos. De muchas formas, el mal ejemplo de los Estados Unidos y sus expediciones militares mal concebidas influyeron en Rusia y China para avanzar por diferentes caminos. Ahora, sin reconocer los fracasos del liderazgo y la toma de decisiones que han llevado al ejército de los EE. UU. a una situación debilitada, Estados Unidos ha declarado que se encuentra en un período de competencia estratégica con los otros dos contrincantes más fuertes del bloque.

Para entender cómo el Secretario Mattis ha llegado a tal declaración, debemos analizar las decisiones militares, acciones, errores y fallas del liderazgo de los Estados Unidos en los niveles más altos que nos han llevado a este punto. Se debe realizar un breve análisis de la metamorfosis resultante del ejército de los Estados Unidos a partir de una fuerza de combate convencional robusta y equilibrada, respaldada por un elemento disuasivo nuclear viable en una fuerza obsesionada con la ocupación y la contra insurgencia. Esto debe ser seguido por un estudio de cómo el ejército de los EE. UU. ha decidido invertir su amplio financiamiento, los sistemas de armas que ha perseguido y cómo prevé que es el más adecuado para proteger los intereses de seguridad nacional del estado. Finalmente, se debe realizar una comparación de las capacidades de sus adversarios estratégicos declarados.

Expansión imperial, cambio de régimen y ocupación.

Cuando la Unión Soviética se disolvió en diciembre de 1991, se creó inmediatamente un vacío de poder global. Independientemente de las muchas garantías dadas al gobierno de Gorbachov (que finalmente se revelaron en los comunicados oficiales de la OTAN en diciembre de 2017 de la correspondencia oficial de la OTAN) de que la OTAN no se expandiría y que los antiguos estados federados soviéticos no se incluirían en la seguridad y la seguridad europeas establecidas, Estados Unidos se embarcó de inmediato en una política de expansión de la OTAN y explotación económica de los territorios postsoviéticos.

Apenas unos meses antes, Estados Unidos desplegó fuerzas militares en Arabia Saudita como la columna vertebral de una coalición internacional para enfrentar y revertir la invasión iraquí de Kuwait. Esto dio lugar a la Operación Desert Shield, el mayor despliegue de fuerzas militares combinadas por parte de los militares estadounidenses desde la Guerra de Vietnam. En enero de 1991, ni siquiera un mes desde que la URSS dejó de serlo, la Operación Desert Shield pasó a ser la Operación Tormenta del Desierto, con la invasión de Irak y Kuwait. El poder militar convencional utilizado por

los EE. UU. fue muy efectivo, y la mayoría de los sistemas de combate funcionaron extremadamente bien en el campo de batalla. La superioridad aérea pronto fue absoluta, ya que la Fuerza Aérea Iraquí dejó en gran parte los cielos sin oposición.



Pelotón del tanque Abrams M1A2 avanzando durante la Operación Tormenta del Desierto. Los vehículos blindados de combate del Ejército de los EE. UU. Demostraron ser muy efectivos contra un oponente muy inferior en este conflicto, aunque demostraron ser capaces y confiables. Los requerimientos logísticos, sin embargo, resultaron ser un desafío.

La primera "intervención humanitaria" militar realizada después de la Guerra Fría llevada a cabo por los Estados Unidos fue la interdicción del conflicto civil yugoslavo de 1995. Justificada en la escalada de las atrocidades étnicas, la intervención de la OTAN en realidad fue diseñada para hacer que la fractura de la ex República Yugoslava fuera permanente, y para establecer una serie de naciones pro-OTAN o pro-Estados-Atlántico en la periferia balcánica de Rusia. Eslovenia se convirtió en un estado miembro de la OTAN en 2004, seguido de Croacia en 2009 y luego de Montenegro en 2017. Al mismo tiempo que se desataba una guerra civil en la antigua República de Yugoslavia, Estados Unidos y sus aliados del Estado del Golfo fomentaron y ayudaron a las insurgencias islámicas en las Repúblicas del Cáucaso de la nueva Federación Rusa en un intento de debilitarla y rodearla. Al término de la intervención estadounidense en los Balcanes, que incluía el despliegue de fuerzas terrestres de los Estados Unidos como parte de múltiples operaciones dirigidas por la OTAN, incluida la Operación Joint Endeavour, la Operación Conjunta de Guardia y la Forja Conjunta en Bosnia-Herzegovina, y la Fuerza de Kosovo (KFOR), los Estados Unidos crearían de facto el estado de Kosovo. Aproximadamente 43,000 tropas de la OTAN estaban sirviendo como parte de estas operaciones en un momento dado entre 1995 y 2002.



US Camp Bondsteel en el protectorado de Kosovo patrocinado por Estados Unidos ubicado en el suroeste de Serbia. La intervención en Kosovo no tuvo nada que ver con las preocupaciones humanitarias como de costumbre, sino en establecer una base militar permanente en los Balcanes.

Como he descrito y explicado en un análisis anterior titulado "[Ejército de EE.UU. Evolución de vehículos blindados en el siglo XXI; El sistema de combate del futuro da paso a la potencia de fuego móvil protegida](#)", aunque el liderazgo militar de los EE. UU. se mostró satisfecho con el desempeño de sus vehículos blindados y sistemas de armas heredados tanto de la Operación Tormenta del Desierto como de la Operación Joint Endeavour, no estuvo satisfecho con la cantidad de tiempo requerido para desplegar grandes unidades de armas combinadas a través de la capacidad de transporte aéreo. La logística compleja involucrada en la movilización y movimiento de unidades blindadas pesadas no se presta bien para despliegues rápidos, especialmente en distancias significativas. Incluso el despliegue previo de equipo blindado pesado, ya sea en los países de acogida o cargados en buques mantenidos en modo de espera en las bases avanzadas desplegadas (como Diego García) o atracados en los principales puertos marítimos de los Estados Unidos continentales, presenta una gran cantidad de retos logísticos.

El deseo de racionalizar la logística militar de los EE. UU. y de crear una fuerza de combate que fuera más rápidamente desplegable, flexible y, sin embargo, mantuviera los niveles más altos de letalidad, y que aprovechara las avanzadas tecnologías de la información y los sistemas de comunicaciones condujo a la génesis del Sistema de Combate Futuro (FCS). Abrazando el concepto de FCS, el Ejército estableció objetivos de despliegue muy altos, que resultarían inalcanzables. El general Eric Shinseki, entonces Jefe de Estado Mayor del Ejército, declaró que el Ejército se esforzaría por lograr la capacidad de desplegar una brigada de combate en cualquier lugar del mundo

dentro de las 96 horas, una división completa dentro de las 120 horas y no menos de cinco divisiones en 30 días. Más tarde, el secretario de defensa Donald Rumsfeld fue un partidario del concepto FCS. El Ejército de EE. UU. eventualmente continuaría con el programa FCS, el mayor programa de adquisición de defensa de la Historia militar de EEUU con un coste de aproximadamente \$ 200 mil millones de dólares. El programa finalmente se canceló en 2009, pero su influencia en la transformación del Ejército de los EE. UU. ha demostrado ser importante y ha tenido una influencia negativa en la capacidad del Ejército para luchar contra adversarios cercanos en el entorno de combate actual.

El ejército de los Estados Unidos se convertiría en una fuerza de invasión y ocupación durante la era Neo-Con, que abarca desde el 2000 hasta el presente. Para el año 2003, EE.UU. estaba invadiendo nuevamente el territorio iraquí, esta vez durante la Operación Libertad Iraquí. Para entonces, el Ejército de los EE. UU. había realizado parcialmente algunos aspectos del FCS, principalmente en el área de despliegue rápido de las fuerzas de combate del tamaño de Brigada. La Operación Libertad Iraquí fue concebida como una invasión rápida que utiliza equipos de combate de armas combinadas, altamente móviles y autónomos, apoyados por un poderío aéreo abrumador. El ejército iraquí era mucho más débil en 2003 de lo que había sido en 1991. Era una sombra de su antiguo potencial y había sido objeto de ataques repetidos durante la década intermedia, especialmente sus redes de defensa aérea y comando y control. Una fuerza de tierra combinada de aproximadamente 148.000 hombres fueron desplegados y listos para operaciones ofensivas en aproximadamente un mes y medio. Las operaciones terrestres de la invasión duraron desde el 20 de marzo hasta mayo 1 de 2003. La victoria inicial fue impresionante, pero pronto se hizo evidente que no había un plan realista y pragmática para ocupar el país y prestar ayuda a un nuevo gobierno estable y capaz.

Lo que siguió fue un momento de crisis para el ejército de los Estados Unidos. Cuando los soldados estadounidenses no fueron recibidos como libertadores y se formaron varias insurgencias organizadas y despiadadas contra la ocupación, algunos motivados por el patriotismo, otros por facciones tribales y religiosas, y otras más por grupos terroristas como Al Qaeda. Los soldados encargados de la ocupación de Irak no estaban preparados para la tarea que se les pedía. Las tropas estadounidenses desplegadas en una nación cuya infraestructura civil mínima acababan de destruir se encargaron de la reconstrucción y la construcción de la nación en un país que produce una creciente insurgencia contra la ocupación en muchos niveles diferentes. Los convoyes y las patrullas eran cada vez más el objetivo de emboscadas por parte de los insurgentes que operaban en carreteras clave y dentro de los centros urbanos.

El gobierno de Bush en ese momento, que había afirmado que las tropas estadounidenses serían ampliamente aceptadas como libertadores, comenzó a buscar formas de reducir las crecientes bajas estadounidenses. La respuesta fue agregar protección blindada a todos los vehículos existentes, ya sean HMMWV o LMTV y HEMMT de las unidades logísticas. Agregar armadura a los vehículos de apoyo logístico que no estaba previsto que estuvieran en zonas de combate de primera línea redujo en gran medida su eficiencia de combustible (de gran importancia en el brazo logístico)

y solo se logró a un gran costo. El Ejército de los EE. UU. solo tenía un vehículo de seguridad blindado en servicio activo en este momento, el M1117, aunque en pequeñas cantidades. Se tomó la decisión de blindar al omnipresente HMMWV y asignarle las tareas de patrulla blindada, seguridad interna y vehículo de control de multitudes. El HMMWV se diseñó y se usó de manera bastante efectiva como un vehículo utilitario liviano y siempre se desempeñó bien en ese rol; sin embargo, nunca fue pensado para los roles que se le pidió que desempeñara después de 2003.

Una obsesión con los MRAPs

Se desarrollaron varios proyectos de blindaje diferentes para el HMMWV, principalmente para aumentar la probabilidad de supervivencia de la tripulación. El Hummer blindado era simplemente un recurso provisional hasta que los vehículos blindados especialmente diseñados pudieran desarrollarse y desplegarse en mayor número. Aunque fue efectivo contra armas pequeñas, metralla y minas de alto calibre, el M1117 se desplegó en un número muy limitado en 2003 con unidades de la policía militar, principalmente en tareas de seguridad en instalaciones militares de los EE. UU. Las grandes solicitudes del vehículo se cumplieron después de la invasión de Irak en 2003, y el número aumentó de aproximadamente 50 a más de 1,800 unidades en servicio activo.



M1117 al frente de una columna de HMMWV y un LMTV se detienen a lo largo de una carretera en Irak poco después de la invasión de 2003.

El ejército de los EE. UU. solicitó la ayuda de la industria de defensa internacional y de la propia para producir un vehículo blindado que pudiera servir mejor a las necesidades de un ejército que ahora enfrenta no solo con ocupar una nación rebelde,

sino dos. Entre 2003 y 2007, el ejército estadounidense sufrirá un aumento de bajas tanto en los teatros de ocupación de Irak como en los de Afganistán. En el caso de Afganistán, las bajas seguirían aumentando hasta 2010 antes de disminuir durante años consecutivos. La mayoría de estas víctimas fueron el resultado de emboscadas con IED. Tales ataques se multiplicaron por seis de 2003 a 2007.

El DOD otorgaría miles de millones de dólares en contratos para Vehículos Protegidos Emboscados Resistentes a Minas (MRAP) entre 2003 y el presente. El costo total de adquisición de los diversos MRAP ordenados y puestos en servicio de manera conservadora supera los \$ 45 mil millones de dólares. El ejército de los EE. UU. cuenta con no menos de siete tipos diferentes de MRAP en servicio hoy en día, más que cualquier otra nación con diferencia. A medida que Estados Unidos ha reducido su presencia activa tanto en Afganistán como en Irak, ha vendido muchos de estos vehículos a las fuerzas de seguridad locales, e incluso a las fuerzas de la policía nacional de los Estados Unidos, ya que son de poca utilidad en un campo de batalla disputado donde el ejército de los Estados Unidos tuviera que combatir en un conflicto convencional con un poderoso adversario. La siguiente lista detalla los principales tipos de MRAPS en uso por el ejército de los EE. UU. y los costos asociados:

M-ATV

La génesis del MRAP AllTerrainVehicle (M-ATV) fue el deseo de obtener tanto la protección a nivel IED de un MRAP como la movilidad de un vehículo todo terreno más ligero. Desde el principio se descubrió que la variante blindada M1114 HMMWV sacrificó gran parte de su rendimiento fuera de la carretera con la adición de una placa de armadura pesada, pero no proporcionó la protección adecuada. Se pidió un MRAP especialmente diseñado. A mediados de 2009, Oshkosh Corporation recibió el contrato inicial de USD 1.000 millones para suministrar el nuevo M-ATV al Ejército de los EE. UU., al USMC, a la Fuerza Aérea y al Comando de Operaciones Especiales (que emplea elementos de operaciones especiales de todos los servicios militares). La orden inicial del contrato se multiplicó por cuatro en pocos años, y el total de M-ATV producidos hasta la fecha se ha acercado a 10,000 unidades de diferentes variantes. El costo de adquisición no corregido por la inflación probablemente supere los \$ 4 mil millones de dólares, y se han otorgado contratos adicionales para actualizar y reacondicionar todas las unidades retenidas en el servicio de los EE. UU. Desde entonces, muchas unidades han sido entregadas a gobiernos aliados en Medio Oriente y Europa a precios muy reducidos. Los beneficiarios de la OTAN incluyen tanto a Polonia como a Croacia. Tanto los Emiratos Árabes Unidos como Arabia Saudita han hecho uso del M-ATV en el conflicto en Yemen, y han perdido un número significativo en combate.



Tamaño comparativo del blindado HMMWV y el M-ATV. El omnipresente "Hummer" nunca fue destinado a ser un vehículo blindado, y cientos fueron destruidos por IED en Irak y Afganistán.

Puma

El Cougar es un vehículo mucho más robusto que el M-ATV, se asemeja a un camión muy blindado. Viene en una versión 4 x 4 y 6 x 6 más grande, con varias variantes basadas en estas dos plataformas, dependiendo del rol deseado. El Cougar fue desarrollado por Force Protection, Inc. en 2004. Más tarde, la compañía fue adquirida por General Dynamics en 2011. El Cougar fue puesto en servicio rápidamente después de un programa de pruebas muy simple y rudimentario en 2004, ya que el ejército de los Estados Unidos quería miles de MRAPs en servicio para Irak tan pronto como sea posible. El Cougar puede rastrear su linaje hasta los vehículos diseñados y colocados en Sudáfrica, y también fue adoptado en el servicio británico y canadiense.

El Cougar fue producido en gran número entre 2004 y 2010 para el ejército de los EE. UU., con órdenes adicionales cumplidas por el ejército británico, que ha presentado al Cougar en al menos 4 variantes diferentes. Varios pumas también han sido regalados a otros países de la OTAN con contingentes que sirven en Afganistán. El ejército de los Estados Unidos gastó aproximadamente \$ 2.5-3.0 mil millones de dólares para adquirir sus Cougars, y se han gastado fondos adicionales para mejorar aproximadamente el 20% de la flota sobreviviente seleccionada para permanecer en servicio.



Variantes del ejército británico del 4 × 4 y 6 × 6 Cougar (Mastín y Ridgeback) en un convoy que protege los transportes militares en Afganistán.

Caimán

Probablemente el MRAP más rentable que se desarrollará para cumplir con los requisitos del Programa de Vehículos MRAP es el Caimán de Armor Holdings (desde que fue adquirido por BAE Systems). Inicialmente, el Caimán compartió el 85% de sus componentes de construcción con la familia de vehículos tácticos militares Stewart & Stevenson / Oshkosh (FMTV). Esta familia de camiones de livianos a medianos se ha producido desde principios de la década de 1980, con más de 74,000 unidades de configuración variable puestas en servicio. Esta construcción en común redujo los costos de fabricación, mantenimiento e inventario. El costo total del contrato de Caimán (incluido un contrato posterior para actualizar y mejorar los vehículos a la norma de Vehículos Multi-Terreno) ascendió a más de \$ 1.15 mil millones de dólares. Los Estados Unidos vendieron 1,150 MRAPsCaimán que habían sido puestos en venta a los Emiratos Árabes Unidos.

MaxxPro

Fabricado por Navistar Defense, una subsidiaria de Navistar International Corporation, el MRAP MaxxPro se basa en un chasis de camión comercial y utiliza la construcción de una armadura atornillada tanto como sea posible. Esto reduce el costo de fabricación en comparación con la construcción soldada y permite una reparación más fácil en el campo. Aproximadamente 9,000 MRAPsMaxxPro fueron construidos para el Ejército de los Estados Unidos, el Cuerpo de Marines y la Fuerza Aérea. A un costo promedio por unidad de \$ 515,000 USD, el Maxxpro le costó al ejército de los Estados Unidos más de \$ 4.6 mil millones de dólares, sin contar una cantidad de contratos de mejora. De las 9,000 unidades construidas y entregadas, los servicios militares de EE. UU. anunciaron en 2013 la intención de mantener solo un tercio de estas unidades en servicio después de 2014.

Buffalo MPRC

El MRAP más grande en el inventario de los Estados Unidos, el Buffalo fue diseñado como un vehículo de remoción de minas y de IED. Fabricado por ForceProtection Inc., se basa en el MRAP de Casspir que ha estado en servicio con el Ejército de Sudáfrica durante décadas. El búfalo es un vehículo blindado de 6 × 6 con un peso máximo de servicio de 25,000 kg. (56,000 libras). Después de construir las primeras 200 unidades, Buffalo se actualizó a la norma A2 en 2009, después de lo cual se produjeron 450 unidades adicionales. Se han producido más de 750 búfalos en total, con 650 de estos en servicio con el ejército de los EE. UU. a un costo de más de \$ 1 mil millones de dólares.



Force Protection Buffalo IED y Mine Clearance MRAP eliminan un dispositivo explosivo mediante el uso de su garra hidráulica articulada.

Los orígenes de Buffalo son claramente una respuesta a los peligros planteados por una ocupación militar prolongada en un entorno de guerra de guerrillas activa. Se basó en un diseño probado y ha sido extremadamente efectivo en su función prevista. El vehículo tradicional para remoción de minas o eliminación de IED normalmente sería un MBT equipado con un aparato de remoción de minas. Buffalo es más barato de fabricar, mantener y operar que un MBT, y es un poco más flexible en multitud de entornos. También puede alojar a 12 soldados, además de una tripulación normal de dos.

Nyala RG-31/33

Fabricado por Land Systems OMC (BAE Land Systems) de Sudáfrica y FNSS de Turquía, el RG-31/33 Nyala MRAP se produce en versiones 4 × 4 (RG-31) y 6 × 6 (RG-33) para satisfacer los requisitos del Programa de Vehículos Protegidos Emboscados Resistentes

a Minas. Aunque los militares estadounidenses lo utilizan en los números más altos (casi 2,000 vehículos), otras diez naciones usan este MRAP. El USMC adquirió 1,385 de la variante Mark 5E y opera más el RG-31 que cualquier otro modelo militar. El costo total de la adquisición de RG-31/33 supera fácilmente los \$ 2.7 mil millones de dólares.

JLTV

El más ambicioso de todos los programas MRAP, el Vehículo Táctico Ligero Conjunto (JLTV) está destinado a reemplazar el HMMWV en uso por todas las ramas militares de los EE. UU. Aunque el diseño del nuevo vehículo está destinado a permitir que se supere en varias tareas militares, es en esencia un vehículo resistente a la emboscada y resistente a las minas. El JLTV es adecuado para asumir las tareas de reconocimiento de blindaje ligero, seguridad blindada, operaciones especiales, servicios públicos y protección de convoyes. El JLTV está diseñado para ser lo suficientemente flexible como para realizar todas estas tareas y su diseño permite la actualización o degradación de los sistemas de blindaje y armas adaptados a la tarea requerida.

La Oficina de Responsabilidad del Gobierno de EE. UU. (GAO, por sus siglas en inglés) estimó en 2015 que el costo total de adquisición de JLTV en todos los servicios probablemente sería de \$ 53.5 mil millones de dólares, con un total de 5.500 unidades para el UMC y 49.099 para el Ejército de los EE. UU. En 2016, el Departamento de Defensa afirmó que el costo total del programa se reduciría debido a los costos unitarios revisados y las “metodologías de estimación de costos” corregidas; sin embargo, la experiencia pasada ha demostrado que el Pentágono suele ser bastante malo cuando se trata de administrar las finanzas. El calendario de adquisición propuesto tiene los primeros JLTV que se entregarán a partir de 2018 y no se completarán hasta 2040 para el Ejército de los EE. UU. Las 5,500 unidades solicitadas por el USMC deben entregarse entre 2018 y 2022.

El programa JLTV encarna claramente la fijación del ejército estadounidense en sus experiencias, tanto en Irak como en Afganistán, con la ocupación y las insurgencias resultantes motivadas por los inevitables sentimientos antiestadounidenses y antioccidentales. Los invasores nunca son vistos como libertadores, sino siempre como subyugadores y ocupantes. Los ocupantes nunca están seguros, ya que la primera línea está en todas partes. El ejército estadounidense reaccionó para protegerse blindando todo. Los vehículos utilitarios ligeros y el transporte logístico de todas las categorías fueron blindados para su protección. Solo una nación que planea invadir y ocupar otros países, y que se encontrará siempre en un entorno hostil, requeriría tantos MRAP y transportes blindados. Ningún otro ejército importante en el mundo ha decidido seguir este nuevo modelo estadounidense. Tal vez se deba al hecho de que el principal deber de sus fuerzas armadas es luchar en la defensa de su propio territorio. Los ejércitos de defensa nacional no tienen necesidad de prepararse para luchar contra una población nativa hostil.



Una comparación de un HMMWV desarmado y un JLTV blindado. El nuevo vehículo es dos veces más pesado que el estándar HMMWV.

El JLTV es un monstruo todo terreno blindado que puede transportar una carga útil de entre 1.600 y 2.300 kg. (3,500 - 5,100 libras), armas tan grandes como SHORAD (variante de Defensa Aérea de Corto Alcance del misil Hellfire) o el cañón automático M230LF de 30 mm, y proporcionan la capacidad de supervivencia de la tripulación en la mayoría de los ataques de IED. El DOD ha decidido reemplazar tanto los MRAP como la familia de vehículos utilitarios HMMWV con la nueva plataforma JLTV. El JLTV está equipado con un motor V8 diesel de 6.6 litros que puede generar al menos 300 caballos de fuerza. El vehículo pesa entre 14,000 y 15,639 libras dependiendo de la variante. En comparación, el HMMWV sin armadura pesaba 7.700 libras totalmente cargado y hecho uso de un diesel V8 (algunos modelos usaron un turbo diesel) generando un máximo de 190 hp. Incluso considerando las mayores eficiencias logradas a través de la moderna tecnología de motores de combustión interna,

Contrainsurgencia

La experiencia militar de los EE. UU. con la ocupación y contrainsurgencia dio forma a los proyectos de adquisición de vehículos blindados y las prioridades de diseño de futuras adquisiciones de vehículos blindados, sino que también resultó en un enfoque excesivo de los recursos hacia un subconjunto tradicionalmente elitista, limitado y especializado de fuerzas de combate convencionales: las operaciones especiales. En todas las fuerzas de defensa nacional efectivas modernas operan un pequeño grupo de unidades de operaciones especiales. Estas unidades están compuestas por soldados altamente motivados, altamente entrenados y altamente capacitados que pueden realizar cualquier cantidad de tareas militares, pero están enfocadas específicamente

en grupos de guerra asimétricos, híbridos y muy especializados. Complementan y mejoran las fuerzas de combate convencionales y, a menudo, actúan como multiplicadores de fuerza significativos en cualquier conflicto.

Antes de las guerras de ocupación estadounidenses en Afganistán e Irak, los Estados Unidos operaban con una fuerza de operaciones especiales sólidas que incluía unidades de todos los servicios. La considerable inversión en estas fuerzas altamente selectivas, los altos estándares exigidos y los requisitos de entrenamiento extremadamente difíciles siempre han mantenido pequeñas estas fuerzas; Sin embargo, esto ha cambiado mucho en los últimos 17 años. La necesidad de soldados con un conjunto de habilidades específicas para la contrainsurgencia en Irak y Afganistán lleva a un mayor enfoque y demanda en operaciones especiales. Desde 2001 hasta el presente, las fuerzas de operaciones especiales bajo el Comando de Operaciones Especiales (SOCOM) se han expandido de 42,800 a aproximadamente 63,500 en la actualidad. Según SOCOM, el financiamiento específico para operaciones especiales se ha multiplicado por cuatro en el mismo período, de \$ 3.1 mil millones de dólares a \$ 12.3 mil millones de dólares.



El Comando de Operaciones Especiales de EE. UU. tiene acceso a unidades calificadas de forma única de todas las ramas del ejército de EE. UU.

Hay pocas dudas de que el enfoque excesivo del Pentágono en la contrainsurgencia (el Departamento de Estado también es culpable aquí) ha llevado al militar estadounidense a involucrarlo en los conflictos internos del 75% de los países del mundo. ¿Esta participación militar clandestina en la lucha civil o regional de la mayor parte del planeta realmente tiene algo que ver con la seguridad nacional de los Estados Unidos? ¿Hace que Estados Unidos sea más seguro o solo está creando más enemigos? SOCOM incluso ha desplegado activos para entrenar clandestinamente a la población civil de los propios Estados Unidos, una clara violación de la Ley Posse Comitatus de 1878.

Este énfasis excesivo y desproporcionado en las operaciones especiales ha resultado en la atrofia de estructuras y establecimientos marciales más tradicionales. Mientras

que las Fuerzas Armadas de la Federación Rusa se han mantenido a la vanguardia de las fuerzas blindadas modernas y el desarrollo de artillería, y han avanzado las tácticas relacionadas, Estados Unidos se ha quedado muy atrás. Incluso el Ejército de Liberación Popular de China ha logrado grandes avances en el terreno de la guerra convencional en comparación con los Estados Unidos. Los Estados Unidos seguramente tienen los recursos económicos y la capacidad técnica para cerrar la brecha, pero el enfoque de los militares debe realinearse hacia la guerra convencional.

El secretario Mattis ha reconocido la necesidad de enfocar las adquisiciones más altas hacia las fuerzas convencionales, así como de financiar los esfuerzos de investigación y desarrollo en una mejor artillería de campaña, artillería de cohetes, vehículos blindados de combate como el AMPV y un nuevo tanque de batalla (MBT). Al identificar a los adversarios cercanos como la mayor amenaza para la seguridad nacional, el Secretario Mattis se da cuenta de que EE. UU. no debe perder tiempo en cerrar la brecha tecnológica y de calidad que existe ahora entre las fuerzas de combate convencionales de los Estados Unidos, Rusia y China, respectivamente.

Una Marina en desorden

Mientras que las fuerzas terrestres de los Estados Unidos han sufrido dos décadas de ocupación y contrainsurgencia, que las ha transformado de una fuerza de combate convencional, equilibrada y combinada, en una fuerza obsesionada con los IED, los insurgentes y la guerra de guerrillas, la Armada de los Estados Unidos parece que perdió la idea de cuál es su papel en la seguridad nacional. Después de dos décadas de disfrutar del control incontestado de los mares y la capacidad de utilizar ataques aéreos desde portaaviones para golpear adversarios inferiores, ninguno de los cuales poseía una fuerza naval o aérea viable, ni una red de defensa aérea moderna o una capacidad antibuque desplegada en la costa, la Marina de los Estados Unidos parece decidida a navegar más lejos en el ámbito de la irrelevancia en cualquier conflicto futuro. A menos que tenga la intención de participar en una batalla contra oponentes significativamente más débiles, los EE. UU.

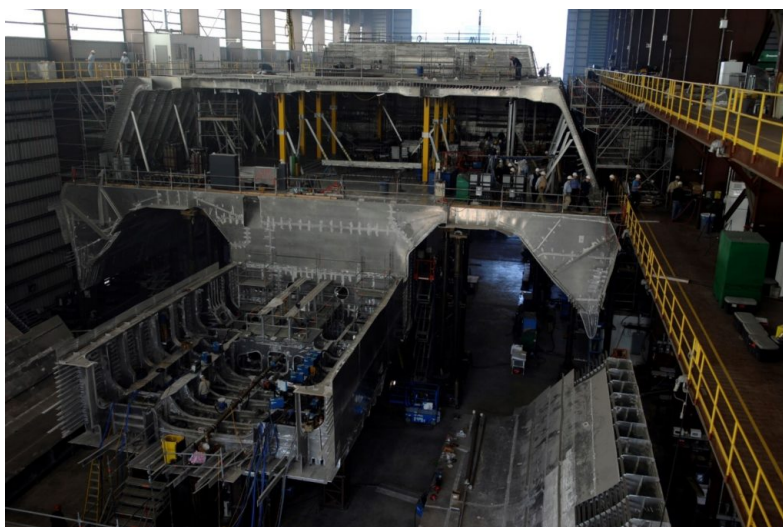
La Armada de los Estados Unidos no ha participado en ningún combate naval con un adversario importante desde los últimos días de la Segunda Guerra Mundial. Durante la Guerra Fría, los Estados Unidos y la Unión Soviética se mantuvieron alejados en gran medida, con una competencia muy estrecha que llevó a avances significativos en la guerra naval. No se comprometieron en ninguna acción hostil verificada. Aunque la Armada de EE. UU. participó en un combate con las fuerzas militares libias en 1986 en el Golfo de Sidra, así como hundió una pequeña fuerza de buques de poco desplazamiento de la Armada iraquí en la "Batalla de Bubiyan" (no es realmente una batalla en absoluto y los helicópteros de la Armada del Reino Unido hicieron la mayor parte de los combates), estos enfrentamientos fueron en gran medida unilaterales y nadie podría decir que los resultados fueron una sorpresa. En cualquier caso, la marina los EE.UU. aparentemente ha decidido que es una fuerza indomable que puede ir a donde le plazca y nadie puede interponerse en su camino. Tal arrogancia es una de las razones por las que hoy está en tan mal estado. La otra razón seguramente debe atribuirse a un complejo industrial militar que ha vendido un costoso sueño de armas

maravillosas que no han estado a la altura de sus expectativas. Todo al ritmo de grandes ganancias. Los siguientes son los ejemplos más notorios:

La nave de combate litoral (LCS)

Basado en un concepto defectuoso desde el principio, de un pequeño buque de superficie que podría hacer uso de la modularidad para adaptarlo a tareas específicas en lugar de un diseño multipropósito tradicional, el Litoral Combat Ship (LCS) estuvo en gran parte condenado por varios razones. Se adjudicaron contratos a dos diseños diferentes, el trimarán *Independence Class* diseñado por General Dynamics y el mono-casco *Freedom Class* diseñado por Lockheed Martin. La decisión de producir dos diseños diferentes para satisfacer las necesidades de una sola clase debería haber sido vista como problemática. Aquí, la Armada aceptó la responsabilidad y los costos asociados con el mantenimiento de dos plataformas diferentes, con necesidades de mantenimiento separados, por no mencionar dos programas de capacitación separados para los equipos de LCS.

El concepto de la LCS también fue divergente en muchos aspectos, y francamente, se esperaba demasiado de un barco que era más pequeño en tamaño que una fragata convencional. La Armada de los EE. UU. esperaba que las embarcaciones se unieran con un poder de ataque significativo, con una modularidad adaptada a casi todas las formas de guerra naval moderna, y nuevas redes y tecnologías de información que reducirían al mínimo la tripulación requerida. Lo que resultó fue lo que los miembros de la fuerza acuñaron a regañadientes el "*Little Crappy Ship*". Los cascos de aluminio y compuestos (Clase Independencia) y de acero ligero (Clase Libertad) de los barcos brindan poca protección blindada, el poder ofensivo de ataque está lejos de ser adecuado tanto para la guerra de superficie como para el apoyo de fuego para las fuerzas desplegadas tierra adentro, la plataforma aún no ha cumplido con las normas y requisitos ante submarinos, y se ha determinado que el reducido tamaño de la tripulación es inmanejable.



Esta imagen de la construcción del USS Independence LCS-2, ilustra claramente la estructura de aluminio del casco. El aluminio ofrece poca protección blindada, se quema a altas temperaturas y conduce a una mayor corrosión de los componentes de propulsión

Como resultado de su abrumadora incapacidad para cumplir con las expectativas de la supervisión de la Armada o el Congreso de los EE. UU., el tamaño total de la flota de buques LCS se ha reducido de los 50 planificados originales a 32. El costo del proyecto supera, tras una serie de fallas en el sistema de alto perfil, y a pesar del tamaño más pequeño de la flota ha dado como resultado un costo total de \$ 12.4 mil millones de dólares para los primeros 26 barcos. El Congreso de los Estados Unidos limitó el costo por unidad a \$ 480 millones por barco, lo que elevó el costo teórico total a \$ 15.5 mil millones de dólares. Todo para un barco que tiene una probabilidad mínima de sobrevivir en la mayoría de los escenarios de combate naval modernos. No es de extrañar por qué la Marina de los Estados Unidos ha decidido comenzar a construir una fragata de propósitos múltiples, apodada FFG (X), para continuar donde el LCS ha fallado.

Clase DDG 1000 Zumwalt

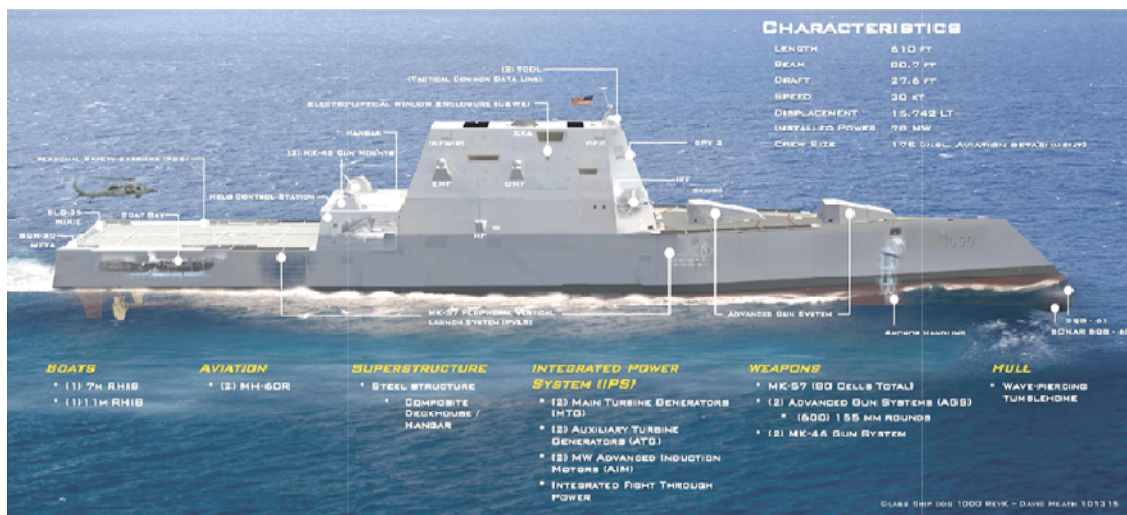
Si el LCS fue una decepción enorme e inequívoca, entonces el tan aclamado destructor sigiloso, el DDG-1000 *Zumwalt* Class fue una vergüenza total y un fracaso absoluto. Concebido como un buque de alta tecnología, se suponía que el DDG-1000 haría uso de nuevas tecnologías potentes, potencia de fuego abrumadora y generación de energía masiva, todo envuelto en el sigilo que lo haría invisible. Aunque fue diseñado como un combatiente de superficie para múltiples misiones, se puso mayor énfasis en el soporte de fuego de superficie naval (NSFS) mientras opere en aguas litorales. Debido a una serie de factores, principalmente el costo exorbitante del programa, la Marina ahora está tratando de encontrar otro papel para los buques de la clase *Zumwalt*.

Originalmente, la Armada tenía la intención de construir 32 de estos destructores sigilosos, pero el costo inicial exorbitante más los enormes costos excesivos llevaron a la Armada y al Congreso de los EE. UU. a reducir la flota a 24, luego a 16, luego a 7, y finalmente a solo 3 embarcaciones. En consecuencia, el costo por embarcación aumentó enormemente, al igual que el costo de todos los sistemas específicos de clase, incluidos los sistemas de armas, la generación de energía y los sistemas de propulsión. El costo por embarcación es de más de \$ 7.5 mil millones de dólares.

Los cañones de cubierta son del sistema avanzado (AGS, por sus siglas en inglés) Mark 155 de 155 mm diseñados específicamente para los DDG 1000 y fueron hechos para disparar rondas guiadas en un rango de más de 80 millas náuticas, con un error circular probable (CEP) de solo 50 metros (160 pies). Cada DDG 1000 está equipado con dos AGS en la cubierta delantera. Estas armas fueron diseñadas para atacar con precisión los objetivos costeros en apoyo de las fuerzas terrestres aliadas y las fuerzas de aterrizaje anfibas. Lockheed Martin y BAE Systems desarrollaron el proyectil de ataque terrestre de largo alcance (LRLAP) para su uso en el AGS, pero debido que la flota solo será de 3 buques, el costo por unidad de cada LRLAP ha aumentado a más de \$ 800,000 USD. La Marina ya había adquirido 90 unidades antes de tomar la decisión de dejar de comprarlas debido a los costos prohibitivos.

El DDG-1000 utiliza los mismos motores de turbina de gas Rolls Royce MT-30 que los buques *Freedom Class* LCS; sin embargo, en el caso de los destructores, la turbina de gas está conectada a una red eléctrica masiva que no solo alimenta a los motores eléctricos que impulsan el barco, sino a casi todos los demás sistemas a bordo, incluidos los sistemas de armas. El arreglo está resultando problemático, ya que los dos primeros buques en clase han experimentado fallas y daños en el motor principal. El *USS Michael Monsoor* DDG-1001 sufrió daños en las palas de la turbina de uno de sus motores principales durante las pruebas en el mar en febrero de este año. El motor MT-30 tendrá que ser reemplazado a un costo de \$ 20 millones de dólares. El *USS Zumwalt* El DDG-1000 se rompió durante su tránsito de Maine a San Diego y tuvo que ser remolcado desde el Canal de Panamá hasta su puerto de origen.

La Armada de los Estados Unidos ahora está luchando para encontrar un nuevo nicho para los DDG-1000. Ahora que su misión en el NSFS no está iniciada, se está adaptando como una plataforma para atacar objetivos en el interior con misiles de crucero de ataque terrestre (LACM) y comprometer a otros barcos de superficie con un misil de crucero anti-barco (ASCM) que aún no ha sido aceptado en el servicio. Los DDG-1000 carecen de una fuerte capacidad de guerra antiaérea (AAW) y, por lo tanto, estarían vinculados a otros componentes de la flota, como los Clase DDG-51s de *Arleigh Burke* y los CG de Clase *Ticonderoga* que tienen capacidades AAW fuertes. En un intento de utilizar el *USS Zumwalt*, la Armada ha agregado sistemas de armas heredados, radares y antenas de comunicaciones de estructura sigilosa, sin duda dejando una firma de radar mínima. Queda por ver qué municiones se proporcionarán para las dos torretas AGS, ya que no existen otras municiones aparte de las económicamente prohibitivas LRLAP.



La última revisión de la superestructura, una vez suave y sin defectos, del DDG-1000 Clase *Zumwalt*, ahora se ve afectada por varias matrices sensoriales y de comunicaciones externas. También se han agregado dos cañones en la cubierta trasera para defensa cercana.

CVN-78 Gerald R. Ford Class

Como si la Marina de los Estados Unidos no se contentara con gastar \$ 38 mil millones de dólares en los programas LCS y DDG-1000 fallidos, se planteó un compromiso aún más grandioso para el servicio que revolucionaría el "súper operador", que es

demasiado importante y en gran parte obsoleto. Es un hecho ampliamente aceptado que la Marina de los EE. UU. ha estado obsesionada con el portaaviones desde la Segunda Guerra Mundial y las batallas navales fundamentales entre la Armada de los EE. UU. y la Armada Imperial Japonesa. Esta obsesión está viva hasta el día de hoy, aparentemente inmune a las realidades de la tecnología moderna de misiles, especialmente en lo que respecta a la orientación, la velocidad, el alcance y la llegada de vehículos aéreos no tripulados (UAV) armados y semiautónomos de creciente letalidad.

La Armada de los EE. UU. emprendió un programa para reemplazar a los portaaviones de propulsión nuclear de clase Nimitz que actualmente comprenden el componente central de los grupos de ataque (ASG), de los cuales en servicio operan 10 (con la CVN-65 Enterprise adicional en reserva). En 2008, la Marina de los EE. UU. firmó un contrato con Northrop Grumman Shipbuilding por un valor aproximado de \$ 5,1 mil millones de dólares para construir el primero de una serie de cuatro de estas unidades. El objetivo era construir cada unidad en períodos de cuatro años bajo el calendario de financiamiento actual. Se suponía que la clase Gerald R. Ford aprovechaba una serie de nuevas tecnologías y experimentaba una eficiencia significativamente mejorada en las operaciones de portaaviones sobre el anterior Clase Nimitz.

Si bien la estimación del costo inicial para CVN-78 fue de alrededor de \$ 10 mil millones de dólares (el Congreso de los Estados Unidos había alcanzado un tope de \$ 10.5 mil millones de dólares en 2007), el costo total de la embarcación superó los \$ 13 mil millones de dólares en mayo de este año cuando se reveló que el Elevador de Armas Avanzadas y un cojinete de empuje principal sufrieron daños en las pruebas en el mar y requirieron reparación. El CVN-78 es, con mucho, el buque de guerra más caro jamás construido. En un movimiento controvertido, se decidió probar e incorporar una serie de sistemas nuevos y no probados en el nuevo diseño. En retrospectiva, esta decisión podría dar lugar a sobrecostos y a un período de interrupción más problemático. Entre los nuevos sistemas integrados en el Gerald R. Ford se incluye un sistema de lanzamiento electromagnético (EMALS), un sistema avanzado de detención de aeronaves, un sistema avanzado de elevador de armas, un radar de banda dual (DBR) y un reactor nuclear más potente.

Hubo mucha discusión en la Armada sobre la conveniencia de introducir tantas nuevas tecnologías en una sola plataforma. Muchos oficiales de alto rango argumentaron que era probable que se produjeran serios retrasos en el trabajo a través de los problemas previsible e imprevisible asociados con la puesta en funcionamiento de tantas nuevas tecnologías. Esta opinión resultó ser acertada. Inmediatamente el Gerald Ford experimentó problemas con casi todos sus nuevos sistemas. El barco ha experimentado dos fallas en el funcionamiento de la propulsión durante el año pasado, el equipo de detención avanzado no ha sido confiable y el EMALS (así como otros "sistemas críticos") ha mostrado "confiabilidad pobre o desconocida" de acuerdo con la Evaluación Operativa y de Pruebas de la Marina. En las primeras pruebas, el EMALS no pudo lanzar aviones de ataque F-18 incluso sin una carga de combate completa. Todos estos problemas o deficiencias fueron revelados durante las pruebas

de mar y el barco volvió a astilleros de Newport News, Virginia el día 15 Julio de 2018 para someterse a reparaciones y mejoras.

La mayoría de los arquitectos navales, ingenieros y oficiales navales que han intervenido en la construcción del buque, deberían haberse sorprendido que los problemas mencionados anteriormente fueran inevitables. La gran pregunta es por qué el liderazgo de la Armada decidió tal plataforma. ¿Cuál es el objetivo de invertir tanto dinero y esfuerzo en un buque tan grande y avanzado, independientemente de la naturaleza no probada de muchos de los sistemas críticos, cuando los portaaviones se han vuelto tan vulnerables a los modernos misiles? De mayor importancia, ¿por qué invertir tanto en un nuevo operador y no invertir en aumentar el alcance y el poder de ataque del ala aérea del operador? Un portaaviones no vale nada sin un elemento aéreo potente y flexible.

Vulnerabilidades de la Fuerza Aérea Naval

A pesar de que el presidente Trump y varios funcionarios de la administración y senadores proclaman el poder del ejército de los EE. UU., a menudo citando un creciente presupuesto de defensa como un indicador de fortaleza, eficiencia y eficacia, hay pocas dudas de que la aviación naval es víctima de la negligencia y mala toma de decisiones en los niveles más altos. La aviación naval de EE. UU. podría decirse que se encuentra en su peor estado desde los primeros días del Teatro de Operaciones del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial. No solo está en mal estado, sino que está mal equipada para pelear contra un adversario en igualdad de condiciones.

Abordemos el primer problema, el ala naval es cada vez más pequeña con tendencia a la reducción. En la última década de competencia naval de la Guerra Fría entre los EE. UU. y la URSS, los portaaviones de la Clase Nimitz desplegaron nueve o incluso diez escuadrones de aeronaves de ala fija. Hoy, eso se ha reducido a seis. De mayor importancia, el único avión utilizado para las operaciones de combate es el F / A-18 Hornet y el SuperHornet con todas sus deficiencias inherentes, y lo más importante es su rango operacional limitado de 370 millas náuticas (carga y combustible de armas de ataque completo). El avión que reemplazó al A-7 Corsair II y al A-4 Skyhawk en la Armada y al F-4 Phantom en el USMC, todos tenían rangos operativos mucho más largos y todos, excepto el A-4, tenían una mayor capacidad de carga útil de armas. El F / A-18 es un conocedor de todos los oficios y maestro de ninguno. En un intento por reducir los costos (aunque pocos aviones de combate han operado a un costo más bajo que el A-4 Skyhawk) usando una estructura de avión para todos los roles, la Marina de los Estados Unidos ha puesto todos sus huevos en una canasta, y esa canasta no vale mucho. Esto no quiere decir que el F / A-18 Hornet y el F- / A-18E / F SuperHornet sean aviones pobres. El avión simplemente no puede hacer todas las cosas que se le piden, así como muchos otros aviones. Lo que ha resultado es un ala aérea de un portaaviones que es menos capaz en todos los aspectos, y no puede competir y sobresalir en un futuro conflicto con un adversario similar.



Esta imagen ilustra claramente la capacidad de carga útil del A-4 Skyhawk. Podría llevar 9,900lbs. de municiones en 5 puntos duros externos. Tenía un radio de combate efectivo de un portaaviones de más de 700 millas y un alcance máximo de 2,000 millas.

Aunque el SuperHornet F / A-18E / F mejorado es significativamente más grande que su predecesor, y gana un rango de 100 millas náuticas debido a una mayor capacidad interna de combustible, aún carece del rango requerido para proteger a su portaaviones. No es sorprendente que, aunque hubiera una mejor opción, la Marina decidió usar los F / A-18 también para tareas de reabastecimiento de combustible aéreo. El S-3 Viking se había mantenido en servicio como un camión cisterna aéreo, habiendo renunciado a su función original como un avión ASW, y era superior al F / A-18 a este respecto. Aunque la mayoría de los S-3 en servicio aún tienen aproximadamente 12,000 horas de vida útil en sus armazones, la Armada siguió adelante con su retiro en 2009. Con un rango mucho mayor que el F / A-18 y una capacidad de combustible de 16,000 lbs. , el S-3 era una solución mejor y mucho más barata. El hecho de que era una opción mucho más barata era probablemente lo que provocó su fin. El beneficio impulsa el complejo industrial militar de EE. UU., no la eficiencia ni el rendimiento.



Los únicos aviones de ala fija que operan desde los portaaviones de la Armada de los EE. UU. en la actualidad son los aviones F / A-18 Hornet, F / A-18E SuperHornet y E-2C y E2-D Hawkeye AEW & C.

La segunda cuestión, que quizás sea más condenatoria, es el hecho de que los escuadrones F / A-18 en los que se apoya la Marina para llevar a cabo casi todos los deberes de las alas aéreas de los portaaviones, incluidas las misiones de ataque, la superioridad aérea, la defensa de la flota, el reabastecimiento de combustible de los compañeros, la guerra antisubmarina (ASW) y la vigilancia, están en un estado alarmante de mal estado.

La Armada anunció en febrero de 2017, que dos tercios, o el 62% de todos los Hornets y SuperHornets F / A-18 estaban fuera de servicio debido a problemas de mantenimiento. El veintisiete por ciento de estas aeronaves se sometieron a un importante trabajo de modernización, no a un mantenimiento menor o preventivo. Del total de 542 Hornets F / A-18 y E / F-18, solo 170 eran capaces de ejecutar una misión.

A pesar del avance rápido de un año y un nuevo y mayor presupuesto de defensa, la Marina todavía está muy lejos de resolver el déficit de piezas de repuesto disponibles solo para cumplir con los requisitos de mantenimiento normales. También se tomó la decisión de tomar 140 de los Hornets de asiento único más antiguos (variantes de A / C) en la Armada y canibalizarlos por partes o transferirlos a escuadrones del USMC que están experimentando problemas de mantenimiento similares. En el caso del USMC, han estado esperando tanto tiempo para recibir los nuevos F-35B, que sus F-18 heredados están en mal estado.



Equipos de mantenimiento que realizan reparaciones en un F / A-18 a bordo de un transporte. La Marina de los EE. UU. y el Cuerpo de Marines deben abordar la crisis de mantenimiento que afecta a los aparatos, pero el problema no puede remediarse a este nivel. Solo una reducción en el ritmo de los despliegues, operaciones de vuelo o la provisión de fondos adicionales aliviará el problema que será determinado por la Casa Blanca y el Congreso.

¿Alguien se ha hecho la pregunta: "¿De qué sirve un portaaviones avanzado y gigantesco con un ala aérea que tiene un alcance y capacidad limitados?" Si la Marina de los EE. UU. logra obtener los tres primeros portaaviones de la Clase Gerald R. Ford en servicio, ¿Cuántos SuperHornets F / A-18E serán capaces de volar desde ellos? ¿Los F-35C y F35B Joint Strike Fighters pretenden ser el complemento de ataque y los aviones de combate finalmente estarán disponibles para el despliegue? Al ver que el F-35 no cierra la "brecha de misiles" que amenaza a los portaviones estadounidenses en general, ¿está solicitando la Armada a la industria de la defensa que produzca un avión, ya sea tripulado o no, para corregir esta debilidad obvia? Los misiles balísticos rusos y chinos y los misiles de crucero hipersónicos pueden atacar los CSG de los Estados Unidos. mucho antes de que sus aviones puedan estar cerca de atacar los territorios de cualquiera de estos adversarios. Esta "brecha de misiles" no se rectificará en el corto plazo.

La aeronave de combate de modelo único

Después de una breve revisión de la decisión de la Marina de establecer un solo modelo para cumplir con todos los roles del ala aérea de un portaaviones, no debería sorprender que el Pentágono tomaría una decisión similar en una escala mucho más amplia. Un estudio superficial de la historia de la aviación de combate ha demostrado que no existe una solución única para todas las funciones de combate realizadas por la

aviación militar. Parece que la decisión de introducir un caza de múltiples funciones que utiliza muchas tecnologías nuevas y que depende en gran medida del sigilo para ser eficaz en la guerra aérea moderna para la Fuerza Aérea, la Armada y el USMC de los EE. UU. fue más importante para obtener grandes beneficios para la industria de la defensa y proporcionar empleos a los trabajadores estadounidenses que de lo que se trataba, que era proporcionar una herramienta superior al ejército de los Estados Unidos.

La historia del desarrollo del Joint Strike Fighter (JSF) es una historia de advertencia de un programa de desarrollo de armas que fue mal concebido y pronto se salió de control. Quizás el más controvertido y escandaloso de cualquiera de estos programas, el JSF es el programa de armas más costoso en la historia mundial. Las estimaciones recientemente revisadas del Pentágono estimaron que el costo de desarrollo y adquisición de los 2,056 aparatos que el DOD quiere es de \$ 406.1 mil millones de dólares. El costo total para adquirir estas aeronaves y mantenerlas durante los 20 años de vida útil de la aeronave supera los \$ 1.5 billones de USD.

Aunque el F-35A voló por primera vez en 2006, la única rama militar de los EE. UU. que tiene operativo el F-35 y lo usa en combate es el USMC. El F-35 se desarrolló desde el principio para la exportación a naciones aliadas, e Israel ha utilizado el F-35 para ataques contra objetivos en Siria. Es importante tener en cuenta que Israel ha confiado durante décadas en gran medida en sus escuadrones de aviones multiusos F-15 y F-16 para soportar la mayor parte de la mayoría de las misiones de combate. Aproximadamente 300 unidades de todas las versiones se han producido hasta el momento tanto para el ejército estadounidense como para el ejército extranjero, pero solo Israel y el USMC han declarado que el avión está listo para el combate.

Un problema importante que enfrenta el programa es el hecho de que la fabricación de aeronaves comenzó años antes de que el avión se considerara adecuado para el despliegue operativo, en gran parte porque se han identificado muchas deficiencias y se han tenido que rectificar. Este fue el resultado de la concurrencia, un proceso de adquisición que permitió la producción de la aeronave antes de la aprobación final del diseño. Se acordó que todas las deficiencias identificadas eventualmente se abordarían y rectificarían en armazones de avión ya fabricados en una fecha posterior con el fin de llevarlos a la última norma.

No solo el F-35 no ha alcanzado un amplio estado operativo diecisiete años después de su primer vuelo, sino que ha consumido una cantidad exorbitante de fondos de las aeronaves existentes, probadas en combate. ¿Qué se podría haber hecho para mantener y mejorar los escuadrones existentes de F-15 Eagles, F-16 FightingFalcons, A-10 ThunderboltIIIs y F / A-18 Hornets actualmente en diferentes estados de deterioro y servicio? La idea de reemplazar todos estos aviones de primera línea con el F-35 es ridícula. ¿Qué tipo de arrogancia imperial y visión institucional podrían haber llevado a una decisión tan imprudente? La respuesta es la corrupción institucionalizada y el despilfro del complejo industrial militar estadounidense, que continúa dejando a los

Estados Unidos menos protegidos, y envía a soldados, marines, marineros y aviadores estadounidenses a combatir con armas cada vez menos capaces.

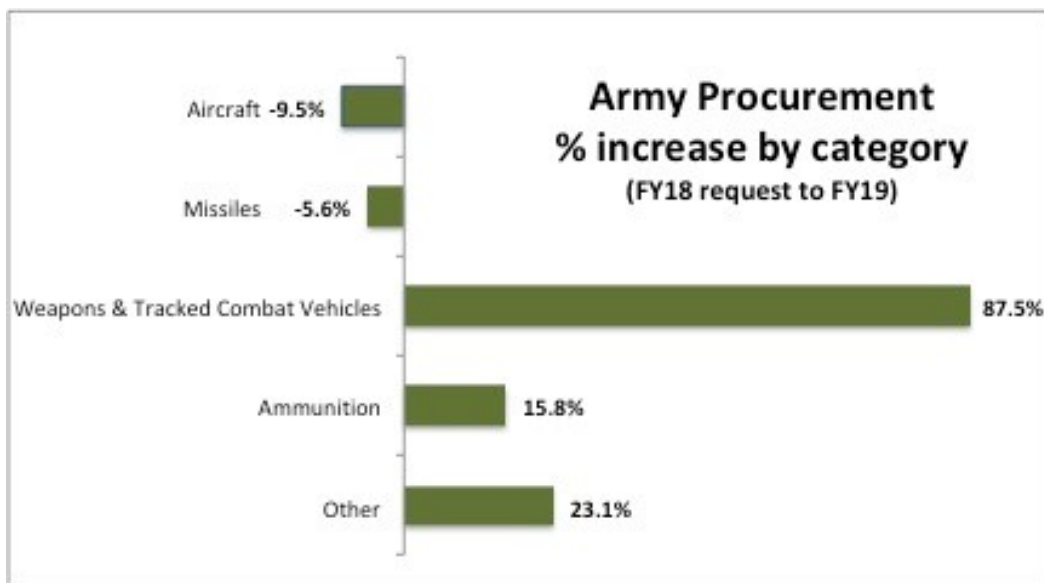
Atrofia y Agotamiento

El ejército estadounidense ha estado involucrado en la guerra de contrainsurgencia en Afganistán durante más de diecisiete años. La desastrosa invasión de Irak, la destrucción de Libia y las operaciones de contrainsurgencia en una gran cantidad de países, incluidos, entre otros, Yemen, Somalia, Níger y Nigeria, han afectado al ejército estadounidense. No solo se ha destruido una gran cantidad de hardware militar, sino que se ha gastado una gran cantidad de equipo que, esencialmente, se debe retirar del servicio. Más importante aún, los despliegues constantes han socavado las necesidades de personal de todos los servicios, ya que miles de hombres han muerto o han sido mutilados física y psicológicamente de por vida. Decenas de miles de los oficiales comisionados y no comisionados más capacitados han abandonado los servicios, muchos de ellos habían servido en múltiples despliegues de combate.

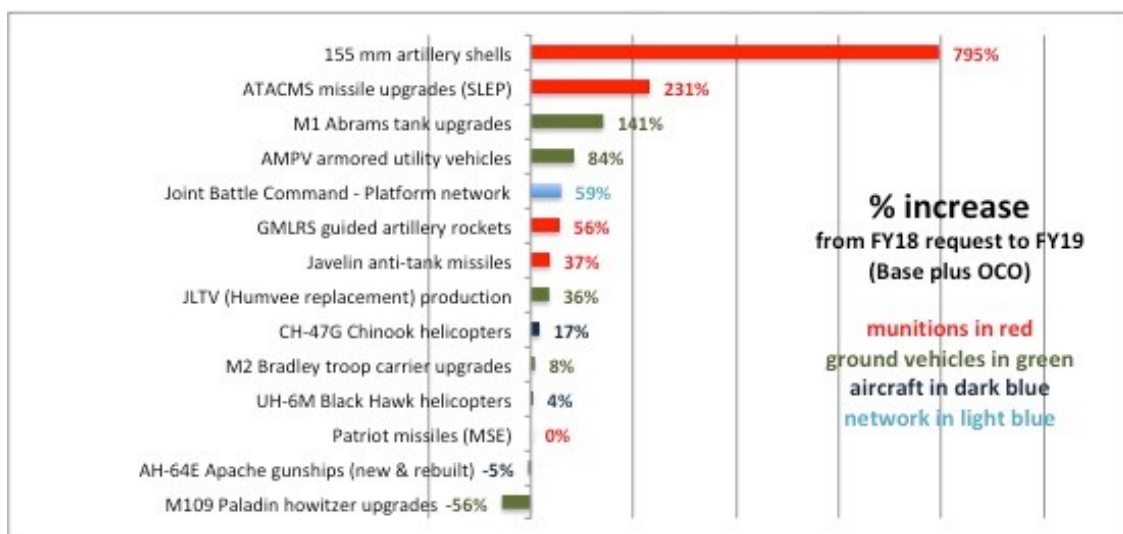
El hecho de que el 62% de los F-18 de la Marina de los EE. UU. no sean capaces de realizar misiones no es una anomalía. En 2017, aproximadamente el 72% de todos los aviones de la Fuerza Aérea de EE. UU. no eran dignos de vuelo. Muchas de las estructuras de los aviones son bastante antiguas, pero se encuentran dentro de su vida útil diseñada, pero la mayoría necesita mantenimiento. Tanto la Marina como la Fuerza Aérea afirman que no hay suficiente dinero en sus respectivos presupuestos para obtener las piezas de repuesto necesarias para que estos aviones sigan volando. Uno se preguntaría que si este es el caso, por qué decenas de miles de millones de dólares se están vertiendo en nuevos aviones cuando las flotas existentes se están quedando en mal estado. Las decisiones que se toman en el escalón superior del Departamento de Defensa son bastante desconcertantes para los miles de soldados, marineros y aviadores que luchan por mantener las armas y los vehículos listos para la acción.

El Ejército de los EE. UU. se encuentra a sí mismo buscando compradores de MRAPs excedentes, vehículos de poca utilidad en una gran guerra convencional con un adversario similar, mientras que al mismo tiempo carecen de repuestos y municiones para vehículos blindados y sistemas de artillería. Si bien el Ejército ha logrado algunos avances en la obtención del primero de los 49,099 JLTV que desea, está muy por detrás en todos los demás programas de adquisición y desarrollo de vehículos blindados. BAE ha entregado el primer lote de 29 AMPV al Ejército de EE. UU. para realizar pruebas exhaustivas antes de que se pueda tomar la decisión de comenzar la producción inicial (LRIP). Una vez que comience el LRIP, se estima que BAE podrá producir aproximadamente 262 unidades al año, a menos que se amplíe la planta de fabricación principal de la empresa en Pennsylvania. El contrato inicial tiene un valor de \$ 1.6 mil millones de dólares. El ejército quiere al menos 3,000 AMPV de seis variantes principales diferentes para reemplazar los miles de vehículos blindados M113 que aún están en servicio. El primer M113 vio servicio en 1962 y un reemplazo para el venerable vehículo ha sido requerido desde hace décadas.

El Secretario de Defensa James Mattis dejó en claro en su Estrategia de Defensa Nacional que los Estados Unidos deben reconstruir sus capacidades de guerra convencionales. El presupuesto propuesto por el Ejército de los EE. UU. para 2019 deja al descubierto las nuevas prioridades de un servicio que enfrenta una importante transición en las prioridades. La adquisición de vehículos de combate rastreados, así como grupos de artillería, cohetes y misiles representan gran parte de esta última solicitud de presupuesto. Las adquisiciones aumentaron un 18,4% respecto al año anterior, mientras que las adquisiciones de armas y vehículos aumentaron un 84% respecto del año anterior. Si bien la mejora del obús autopropulsado Paladin M109 al nivel M109A7 se ha reducido en un 56% en comparación con 2018, la adquisición de piezas de artillería de 155 mm ha aumentado en un 800%.



El porcentaje de adquisiciones totales dirigidas hacia armas y vehículos de combate rastreados en el presupuesto propuesto para 2019 denota que el Ejército de los Estados Unidos reconoce su debilidad en la capacidad de combate de guerra convencional.



Este gráfico muestra claramente el deseo del Ejército de los EE. UU. de actualizar y rearmar las capacidades convencionales. Las piezas de artillería de 155 mm y las actualizaciones del Sistema de Misiles Tácticos del Ejército a la MLRS M207 están en la parte superior de la lista, seguidas de las actualizaciones de MBT y la adquisición de nuevos vehículos AMPV.

A medida que el Ejército de los EE. UU. intenta reconstruir sus equipos de combate de brigadas blindadas envejecidas y agotadas y la artillería convencional y de cohetes, la Armada y la Fuerza Aérea de los EE. UU. se enfrentan a sus propios desafíos. La Armada se encuentra en una posición que está lejos de ser envidiable, pero que era muy fácil de predecir. Habiendo vertido \$ 38 mil millones de dólares en dos nuevas clases fallidas de buques de guerra y otros \$ 13 mil millones en un nuevo portaaviones que probablemente no estará operativo hasta 2022, el servicio se encuentra actualmente en proceso de realinear sus prioridades. El servicio está luchando para obtener el nuevo *Virginia Class SSN* y clase *Columbia*, los SSBN que se requieren para asegurar la viabilidad de la tríada de disuasión nuclear de la nación en un futuro previsible. Estos programas de armas defensivas, que son parte integral de la seguridad nacional de los Estados Unidos, podrían haberse beneficiado enormemente de los \$ 50 mil millones desperdiciados en los programas LCS, DDG-1000 y *Gerald R. Ford*. Rusia y China han utilizado el mismo tiempo desperdiciado por la Armada de los Estados Unidos para actualizar y modernizar sus propias fuerzas submarinas, principalmente sus submarinos de misiles balísticos.

Corrupción institucional

Si uno tuviera que identificar la razón principal detrás del fracaso total del establecimiento político y el liderazgo militar de los Estados Unidos, tanto civiles como uniformados, para identificar y priorizar los programas de armas y las adquisiciones que estaban realmente en línea con las necesidades de defensa nacional del país, esta sería la corrupción institucional del complejo industrial militar de Estados Unidos. Esto no es culpa de una de las partes, pero es el resultado inevitable de un sistema completamente corrompido que genera y desperdicia una gran riqueza a expensas de muchos para beneficio de unos pocos.

Los masivos presupuestos de defensa no conducen a poderosas fuerzas militares ni a una estrategia de defensa nacional sólida. Los Estados Unidos son el ejemplo más evidente de cómo se puede desperdiciar el tesoro de una nación, de robar a sus ciudadanos durante generaciones y de que sus procesos políticos se ven socavados por una industria empeñada en maximizar la rentabilidad alentando y exacerbando el conflicto. En este punto, es cuestionable que los Estados Unidos puedan seguir siendo económicamente viables sin guerra, gran parte de su PIB está relacionado de alguna manera con la búsqueda de conflictos.

No hay duda de que el Departamento de Guerra pasó a llamarse Departamento de Defensa en un juego de manos orwelliano en 1947, solo unos años después del final de la Segunda Guerra Mundial. El complejo industrial militar se convirtió en un monolito durante la guerra, y la única forma de justificar la expansión del complejo era encontrar un nuevo enemigo que justificara la nueva realidad de un ejército militar masivo, algo que la Constitución de los Estados Unidos prohíbe expresamente. Este estado de cosas ilegales ha persistido y se ha expandido en un edificio de basura podrido e hinchado. El esfuerzo desperdiciado, la riqueza desperdiciada y las vidas desperdiciadas de millones de personas que abarcan todos los rincones del planeta, decenas de miles de hombres y mujeres valientes en uniforme, y millones de civiles de

tantas naciones, han sido arrojados a las cuchillas de esta inmoral picadora de carne durante generaciones.

El presidente Donald Trump se enorgulleció en anunciar el mayor presupuesto militar en la historia de la nación el año pasado. Los Estados Unidos gastaron (o más precisamente, tomaron prestado de generaciones por venir) no menos de \$ 874.4 mil millones de dólares. El presupuesto base declarado para 2017 fue de \$ 523,2 mil millones de dólares, sin embargo, también hay que tener en cuenta los presupuestos de Operaciones de contingencia en el extranjero y de Apoyo que deben considerarse al determinar el costo total. Los costos anuales totales del DOD se han duplicado desde 2003 hasta el presente. Sin embargo, ¿qué ha logrado realmente el DOD con tanto dinero y esfuerzo? Sin duda, muy poco beneficio para el contribuyente de los EE. UU. Y, paradójicamente, el exorbitante desperdicio de los últimos quince años ha dejado cada rama del ejército estadounidense más débil.

El Congreso de los Estados Unidos tiene el deber y la responsabilidad de reinar en la rama militar del poder ejecutivo. Tienen la autoridad exclusiva para declarar la guerra, pero lo más importante, la autoridad única para aprobar las solicitudes de presupuesto de los militares. Es de risa pensar que el Congreso de los Estados Unidos hará cualquier cosa para mandar en el gasto militar. El Congreso y el Senado son tan culpables como el Ejecutivo en promover y beneficiarse del complejo industrial militar. Concebido como un baluarte contra el poder ejecutivo, el Congreso de los Estados Unidos se ha convertido en un componente integral de ese complejo. Ningún senador o representante se atrevería a ir en contra de la industria que emplea a tantos constituyentes dentro de su estado, ni a renunciar a los beneficios que se les otorga a través del intercambio de información legalizado exclusivamente para ellos,

Posibles reformas

Sería bastante sencillo para el Departamento de Defensa de los EE. UU. corregir los problemas endémicos actuales que lo han debilitado para un gran conflicto convencional con un adversario similar. El mayor desafío es transformar la relación entre el gobierno federal y los gobiernos estatales en uno destinado a la Constitución, y disolver los poderes ejecutivos, legislativos y judiciales del gobierno federal ahora aliados. Esto socavaría la capacidad del complejo industrial militar para obligar a la nación a trabajar en contra de los intereses de los estados y la ciudadanía. El complejo industrial militar y el Estado profundo que lo sirve solo pueden existir cuando el poder se concentra en gran medida en un sistema federal.

En aras de la discusión, si se pudiera encontrar la voluntad política para trabajar contra el complejo militar industrial en aras de una verdadera defensa nacional y responsabilidad fiscal, se podrían tomar los siguientes pasos para rectificar los muchos problemas que enfrentan los servicios militares de los Estados Unidos. Estados:

El ejército de los Estados Unidos

Abandonar la obsesión con la contrainsurgencia y la ocupación y reajustar el enfoque del Ejército en la defensa de la patria y un puñado de aliados históricos. Reconstruir el ejército como una fuerza de combate convencional magra y bien equipada. Los cuadros más altamente entrenados y experimentados de las fuerzas de operaciones especiales deben ser retenidos, con otros miembros dispersos a unidades de infantería más convencionales, aerotransportadas y de reconocimiento. La mayoría de estos hombres serían movidos a la situación de reserva. El personal debe reducirse al menos en un 25%, la mayoría retenida pasaría al estado de reserva y muchas bases y operaciones en el extranjero deberían terminar. La atención debe centrarse en la defensa del propio territorio de la nación, al tiempo que se salvaguardan los intereses económicos y las rutas comerciales marítimas que son el alma de cualquier nación.

Todos los sistemas heredados que han demostrado ser capaces y eficientes en el campo de batalla moderno deben ser restaurados y actualizados al estándar más moderno. El programa de modernización M2 Bradley debe continuar y el programa AMPV debe recibir una mayor prioridad para que los miles de vehículos M113 puedan finalmente finalizar su período de servicio de 56 años. Los inventarios de MRAP deben reducirse al mínimo y todas las unidades excedentarias deben venderse para recuperar parte de los gastos incurridos en su adquisición y el dinero destinado a compensar los costos de adquisición de los nuevos AMPV y JLTV.

La plataforma JLTV es un vehículo táctico ligero, modular y fácilmente actualizable que puede adaptarse a cualquier misión. Aunque la mayoría de las unidades deberían ser la variante básica de utilidad, muchas deberán adquirirse para cumplir los roles de reconocimiento de blindaje ligero, seguridad blindada, seguridad de convoy y vehículos de operaciones especiales ligeros. Se debe desarrollar un vehículo de combate blindado aerotransportado que se pueda soltar basado en el JLTV. Las fuerzas aerotransportadas de los EE.UU. han carecido de un vehículo de combate blindado real que pueda acompañarlas en operaciones de paracaídas desde que el M551 se retiró en 1996. Un JLTV blindado equipado con un cañón automático de 30 mm serviría como un buen recurso hasta que un vehículo de oruga diseñado específicamente pudiera ser diseñado. El venerable y ubicuo HMMWV debe mantener su papel de utilidad en todas las formaciones que no sean de combate.

De mayor importancia es el rejuvenecimiento de las unidades blindadas y mecanizadas del Ejército de los Estados Unidos. La familia de vehículos blindados con ruedas M1126 Stryker no puede soportar el peso de un conflicto convencional con Rusia o China. La actualización del MBT M1A2SepV3, incluida la adición del APS del Trofeo, debe contar con una financiación adecuada, aunque la mayor necesidad del Ejército es el reemplazo del M113 en unidades de combate. La adquisición de 3,000 unidades de AMPV propuesta por el Ejército de los Estados Unidos es un buen comienzo.

El brazo de artillería del Ejército de los EE. UU. debe obtener la atención que le ha faltado desde la disolución de la Unión Soviética y el éxito de la Operación Tormenta del Desierto. Los planificadores militares de EE. UU. y el liderazgo del DOD deben darse

cuenta de la importancia continua de la artillería convencional y de cohetes en el campo de batalla moderno. El Ejército de los Estados Unidos solo opera dos sistemas de artillería autopropulsados, el M109 Paladin y el M270 MLRS. Esto no es necesariamente algo malo siempre y cuando ambos sistemas se mantengan, se actualicen y se coloquen en un número suficiente. El programa de actualización M109A7 debe obtener una mayor financiación en el futuro inmediato.

La marina de los Estados Unidos

Los programas LCS y DDG-1000 son una desgracia nacional y deben declararse como tales. Los dos DDG-1000 existentes deben usarse como bancos de prueba para futuros sistemas de ingeniería y armas. El tercer buque debe ser cancelado inmediatamente. En cuanto al LCS, la flota existente debe usarse para tareas de patrulla litoral, y todas las unidades actualmente en construcción o planificadas deben cancelarse. Se ha desperdiciado suficiente dinero en estos ejemplos horriblemente concebidos e incluso más horriblemente manifestados de la corrupción monumental y el despilfarro en la industria de defensa de los Estados Unidos.



FreedomClass LCS (fondo) y Independence Class LCS (primer plano). Podría decirse que dos de los fracasos más monumentales del diseño de buques de guerra en la historia moderna. Una historia de desperdicio e ineptitud.

El programa FFG (X) para diseñar una fragata multiusos moderna y convencional para la Marina de los EE. UU. debe ser completamente aceptado. La nueva fragata debe adherirse a los deberes tradicionales de guerra naval de una fragata y debe estar diseñada para cumplir suficientemente con el equilibrio de AAW, ASW y misiones de guerra de superficie. Conjuntamente, se debe dar prioridad a la adquisición del nuevo DDG-51 *ArleighBurke* Flight III. El *ArleighBurke* ha sido la columna vertebral de la Marina de los EE. UU. desde que entró en servicio. Es un buque naval bien diseñado, equilibrado, flexible y poderoso de desplazamiento significativo. Pone en vergüenza al LCS y al *Zumwalt* en todos los aspectos, y ha existido como un símbolo del poder y la presencia de la Armada de los EE. UU. a lo largo y ancho del planeta desde 1991.

Es casi inconcebible que con la historia más rica y más lograda de la aviación de portaaviones en su haber, que la Armada de los Estados Unidos no pueda encontrar un diseño mejor para la próxima generación de CVN que la Clase *Gerald R. Ford*. Quizás el homónimo del barco líder en la clase fue bien elegido, ya que el presidente Ford estaba lejos de ser un artista memorable; sin embargo, la sabiduría de todo el programa desde su inicio debe ser cuestionada. La Marina de los EE. UU. debe superar la fijación de los "súperportaaviones". Hay un futuro para los portaaviones, pero en un patrón muy diferente al que la Armada de los Estados Unidos ha operado durante los últimos 50 años.

La mayor área de preocupación para la Armada de los EE. UU. es la debilidad del ala aérea, una debilidad que no se corregirá fundamentalmente con la introducción del F-35 en el servicio de la Armada de los EE. UU. y el USMC a bordo de los portaaviones de los EE. UU. Se debe desarrollar un nuevo avión de defensa de flota de más largo alcance similar a un moderno Tomcat F-14. Además, debe desarrollarse un nuevo avión de ataque con un alcance que supere al del SuperHornet F-18 en un factor del 100%. Es difícil creer que el F-4 Skyhawk tuviera un radio de combate operativo que excediera las 700 millas (2,000 millas de alcance máximo), el doble que un SuperHornet. Además, el S-3 Viking debe ser rediseñado como un avión cisterna transportado en portaaviones, y las muchas estructuras de aviones que ahora se encuentran suspendidas, pero con miles de horas de uso restantes, deben ser replanteadas para esta tarea.



S-3 Viking en uso como avión cisterna de reabastecimiento aéreo. Incluso sin modificaciones significativas, este pequeño y robusto avión puede transportar 16,000 libras. de combustible. La Marina de los EE. UU. Tiene 108 de estos aviones en una instalación de almacenamiento de aeronaves militares en Arizona.

Los Estados Unidos deben adquirir un SSN y un SSBN para reemplazar los buques de la *Clase Los Ángeles* y *Ohio* que se acercan al final de su vida útil. No existe un mayor papel defensivo para la Marina de los EE. UU. que garantizar la seguridad de la nación que el funcionamiento continuo de sus fuerzas de ataque y misiles balísticos submarinos. Tanto Rusia como China lo entienden, y han modernizado enormemente sus propias fuerzas submarinas. Gran parte del éxito que lograron al impulsar el diseño del submarino se debió a su intensa competencia con una fuerza submarina de la Armada de los Estados Unidos que siempre estuvo a la vanguardia de la guerra submarina.

Conclusión

Los Estados Unidos se encuentran en una encrucijada en muchos aspectos, y los militares de la nación igualmente. Todos los imperios experimentan un período de expansión excesiva, militar, económica y política de equilibrio y desequilibrio. Estados Unidos ha seguido los muchos esfuerzos imperialistas que se le han presentado, y al parecer se han aprendido pocas lecciones. El imperialismo es el resultado inevitable del poder carente de sabiduría y humildad. Una nación nacida de una revolución contra el imperio y el absolutismo se ha convertido en un avatar mucho más peligroso e inmoral de su antiguo opresor. Esto debe cambiar.

Si bien el Secretario de Defensa Mattis reconoció claramente la necesidad de transformar el ejército de los Estados Unidos y realinearlo en una dirección más enfocada en luchar y ganar un conflicto convencional con los adversarios cercanos que identificó como Rusia y China, solo podemos esperar que se dé cuenta de cómo el ejército de Estados Unidos en el que trabajó durante décadas llegó al estado deplorable en el que ahora se encuentra. El mayor enemigo que los militares estadounidenses han combatido durante los últimos setenta años es, sin duda, el complejo industrial militar del que forma parte integrante. La Unión Soviética, Corea del Norte, Vietnam, Yugoslavia, Irak, Somalia, Afganistán, Yemen, Libia y Siria nunca fueron una amenaza tan grande para los ejércitos de los EE. UU. como el complejo militar industrial corrupto y el Estado Profundo que sirve como su tutor.

El ejército de los Estados Unidos se encuentra en el estado más débil de fortaleza material y preparación desde la conclusión de la Guerra Fría. Las fuerzas terrestres convencionales del Ejército se han transformado en una fuerza inclinada a la ocupación y la contrainsurgencia. Sus pesadas formaciones blindadas se encuentran en mal estado e inferioridad material frente a sus adversarios teóricos más capaces. La piedra angular de la proyección de poder estadounidense y la intimidación, los grupos de ataque de portaaviones, son una triste sombra de su antiguo poder. El ala aérea del portaaviones, la razón principal por la que existe un portaaviones, se ha convertido en una herramienta de utilidad cada vez más limitada, con un alcance cada vez menor.

El sistema militar industrial corrupto que impregna todas las facetas de la vida económica, política e incluso cultural de los Estados Unidos ha arrebatado la vida a la nación, ha erosionado su moralidad, ha arruinado su futuro económico y ha robado a

una generación de sus hijos e hijas más patrióticos y desinteresados. Si bien James Mattis reconoce los desafíos que enfrenta la seguridad nacional de los Estados Unidos, pero claramente equivoca la culpa e identifica mal al adversario real. Rusia y China no son amenazas existenciales para el continuo bienestar estadounidense. James Mattis solo necesita mirarse en el espejo para ver la amenaza real, ya que ha llegado a representar a la camarilla de intereses especiales que esclaviza a la nación y la constitución a la que se ha comprometido a servir, y mantiene al resto del mundo como rehén.

Hay muy pocas posibilidades de que se adopten las reformas mencionadas en este análisis, o de que Estados Unidos se mueva en una dirección que lo devuelva a su inicio como una república constitucional. Los intereses del complejo militar industrial en la promoción de conflictos y la maximización de las ganancias financieras continuarán dirigiendo al ejército de los Estados Unidos, y a la nación en general, en un camino insostenible y autodestructivo.

Hay pocas dudas de que si el Estado Profundo empuja a la nación a la guerra contra Rusia o China, y probablemente una alianza de los dos, el ejército de los Estados Unidos estará en una posición muy débil. Un conflicto de este tipo no sería beneficioso para ninguna de las naciones involucradas, sin embargo, existen muchos puntos de inflamación potenciales que podrían conducir a un conflicto, incluido el Mar de China Meridional, Siria o Ucrania. Mientras Estados Unidos se recupera después de décadas de aventuras militares, China y Rusia han pasado ese mismo tiempo organizando sus fuerzas con paciencia y juiciosamente. El escenario de una victoria a favor de los Estados Unidos es pura fantasía, que solo existe en los sueños de un emperador que está desnudo.

Fuente: South Front