

La industrial militar, el talón de Aquiles del Pentágono

Por: [Raúl Zibechi](#)

Globalización, 07 de diciembre 2020
[Sputnik](#)

Región: [EEUU](#)

Tema: [Militarización](#), [Seguridad](#), [Seguridad Nacional](#)

La industria militar de los EEUU tiene un enorme poder, pero es en gran medida responsable del déficit presupuestario gigante que sobrelleva el país. Un reducido grupo de grandes empresas (Lockheed Martin, General Dynamics, Boeing, Raytheon, BAE Systems, Huntington Ingalls, Textron y L3Harris Technologies) presiona constantemente al Departamento de Defensa [para obtener más recursos](#).

En efecto, [EEUU alcanzó](#) en junio el mayor déficit presupuestario mensual en su historia, estimado en 864.000 millones de dólares. Una parte de ese déficit se debe a los enormes gastos que implica la industria militar que obtiene a su vez fabulosas ganancias.

Sin embargo, el crecimiento del presupuesto de Defensa que en 2019 alcanzó 716.000 millones, un 3,2% de su Producto Interior Bruto (PIB), no supone una mejora en la capacidad de las Fuerzas Armadas. La razón es simple y se relaciona con una industria militar que se dedica a embolsar miles de millones sin ser eficiente.

Miremos en detalle los precios de los aviones que encarga el Pentágono y los costos de vuelo por hora, para tener una idea de la vulnerabilidad de sus FFAA.

“[El F-22 Raptor](#), el caza más avanzado de los Estados Unidos, requiere la friolera de 72.000 dólares por hora de vuelo; su rival ruso, el Sukhoi T-50, es casi cinco veces más barato”, [señala](#) un informe de la revista digital *Forum Libertas*.

Los aviones de quinta generación F-22 Raptor y el F-35 forman parte del programa militar estadounidense **más caro de la historia**, a cargo de Lockheed Martin. El F-35 Lightning II combina sigilo avanzado con velocidad de combate y agilidad, destinado a ser “el avión del futuro” que contaría con capacidades inigualables de ataque, pero según un informe de BBC es un enorme dolor de cabeza para el Pentágono.

Se trata de “uno de los aviones de combate que más retrasos ha sufrido y uno de los más problemáticos de la historia”, según le [contó](#) a la BBC Justin Bronk, analista militar del Instituto Real de Servicios Unidos para Estudios de Defensa y Seguridad. La aeronave estuvo más de 15 años en fase de desarrollo, sufrió varias fallas durante el proceso y el Pentágono estima que le costará más de un billón de dólares no solo fabricarlo, sino mantenerlo operativo.

Según el mismo especialista, “las autoridades estadounidenses van a hacer que funcione porque no tienen otra opción, no hay alternativa. Y gastarán todo el dinero que sea necesario para ello”. Donald Trump corroboró a finales de 2016, antes de [asumir la presidencia](#), que el costo del F-35 estaba “fuera de control”.

Cada F-22 Raptor tiene un costo de 356 millones de dólares. El F-35 tiene un precio de casi 200 millones, la hora de vuelo vale algo más de 40.000 dólares, y la empresa fabricó un casco llamado *workspace* que [vale](#) 400.000 dólares cada uno. Además del precio de compra, en todos los casos deben sumarse armas y objetos especialmente diseñados para cada modelo.

Frente a estos importes, encontramos que [el Saab Gripen](#) sueco de cuarta generación tiene un precio de 40 millones de dólares y la hora de vuelo vale 10.000 dólares. [El Sukhoi 57 de quinta generación](#), rival del F-22 y del F-35, tiene un precio de sólo 40 a 45 millones de dólares.

Algo más, pero fundamental. “El diseñador jefe de Sukhoi enfatizó que la aeronave se creó originalmente como un caza polivalente, mientras que los cazas F-22 y F-35 [son capaces de solucionar](#) eficazmente **sólo ciertas tareas separadas**”. De ese modo, el fabricante Lockheed Martin consigue vender dos productos al Pentágono en vez de uno, multiplicando sus ganancias.

El problema es que tanto los precios de compra como de vuelo son mucho mayores para los cazas estadounidenses que los europeos más avanzados, como [EuroFighter](#) Typhoon (18.000 dólares la hora de vuelo) y Dassault Rafale (16.500 la hora de vuelo). Alguien debe explicar las razones por las cuales los aviones de EEUU son tan caros respecto a todos los demás.

La forma de operar de la industria de EEUU es una de las grandes responsables de estos problemas. EEUU se embarcó en la producción del F-35, la operación más costosa en su historia, sin haber realizado el primer vuelo de prueba. Así lo [reconoció](#) Frank Kendall, responsable de la compra de armamento: “Llevar el F-35 a la línea de producción años antes del primer vuelo de prueba fue una mala práctica”.

En 2016 el entonces presidente del Comité de Servicios Armados del Senado, el senador John McCain, interpeló a altos cargos del Pentágono sobre el F-35 y [concluyó](#): “Ha sido un escándalo y los sobrecostos han sido vergonzosos”. En el debate aseguró que sólo para supervisar el programa del F-35 se necesitan casi 3.000 personas y 300 millones de dólares al año, según *Military Times*.

La industria militar es un negocio de unas pocas empresas con CEOs que ganan fortunas, que los colocan entre las personas más ricas del mundo. El ex CEO de Boeing, Dennis Muilenburg, dejó al gigante aeroespacial con un salario de 80.7 millones anuales, pese a haber [fracasado](#) en la gestión del avión 737 Max 8 que provocó pérdidas 9.000 millones de dólares a la empresa.

El 737 Max 8 tuvo dos accidentes con 346 fallecidos, lo que obligó a dejar toda la flota en tierra. En las investigaciones aparecieron mensajes de los empleados que [decían](#): “Este avión está diseñado por bufones, quienes, a su vez, son supervisados por monos”.

Es evidente que a ese tipo de personas les interesan sus ganancias y nada más.

El informe de *Forum Libertas* compara la situación de la Fuerza Aérea de EEUU y sus rivales con lo que sucedió durante la Segunda Guerra Mundial cuando Alemania desató la Operación Barbarroja contra la Unión Soviética, ya que sus blindados se vieron totalmente superados por los Panzer nazis.

“El estado mayor soviético decidió [aprovechar](#) el chasis de los tanques desfasados para producir en masa grandes cantidades de cazacarros”, que tenían poco blindaje y escasa munición. Pero los soviéticos “se lanzaban en grandes grupos contra los Panzer usando caños de gran calibre para romper la línea enemiga”. Los carros de combate alemanes, fueron derrotados por la masividad del ataque con “cazacarros”.

Naciones que no alcanzan la sofisticación de las fuerzas armadas de EEUU, pueden infligirle derrotas con armas menos dotadas pero en mayor cantidad. Un F-22 Raptor en principio es muy superior al Saab Gripen, pero cinco de éstos pueden abatirlo o neutralizarlo.

El gabinete de Joe Biden estará rebotante de miembros del complejo industrial-militar. Un solo ejemplo: Michèle Flournoy, favorita para liderar el Pentágono, funge en la directiva del contratista de defensa Booz Allen Hamilton y fundó el *think tank* Centro para una Nueva Seguridad Estadounidense que recibe fondos de los gigantes de la [industria militar](#) como General Dynamics, Raytheon, Northrop Grumman y Lockheed Martin.

Una vez más, debemos concluir que las guerras no las ganan las armas, sino los pueblos que están decididos a defenderse. Las armas son apenas un instrumento, para ganar batallas o para enriquecerse, aunque suele olvidarse que las diseñan, fabrican y mantienen seres humanos con intereses propios.

Raúl Zibechi

Raúl Zibechi: *Periodista e investigador uruguayo, especialista en movimientos sociales, escribe para Brecha de Uruguay, Gara del País Vasco y La Jornada de México.*

La fuente original de este artículo es [Sputnik](#)
Derechos de autor © [Raúl Zibechi](#), [Sputnik](#), 2020

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: [Raúl Zibechi](#)

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca