

La **GUERRA** contra las **DROGAS** en **AMÉRICA** **LATINA**

Enfoques Regionales
de la Interdicción Aérea

Editores

• Rodrigo Mezu
Alfredo Fernández de Lara

Prólogo

César Andrés Restrepo

 Planeta

La Guerra Contra las Drogas en América Latina

Enfoques Regionales de la
Interdicción Aérea

Editores

Rodrigo Mezú

Alfredo Fernández de Lara

Prólogo

César Andrés Restrepo



 Planeta

La Guerra Contra las drogas en América Latina: enfoques regionales de la interdicción Aérea / autores, Rodrigo Mezú-Mina [y otros cuatro]. – Bogotá D.C.: Escuela de Postgrados Fuerza Aérea Colombiana, 2021. 258 páginas.: 15 x 23 cm.

ISBN 13: 978-958-42-9645-0 ISBN 10: 958-42-9645-0

E-ISBN: 978-958-42-9650-4

1. Control de drogas y narcóticos. 2. Interdicción aérea 3. Operaciones basadas en efectos - Ciencia militar. i. Rodrigo Mezú-Mina, Alfredo Fernández Lara Gaitán, editores ii. Eliot Gerardo Benavides iii. Juan Hernandez iv. David Barrero Barrero iv. Alfredo Fernández de Lara Gaitán, autores. v. Colombia. vi. Fuerza Aérea Colombiana. vii. Escuela de Postgrados de la Fuerza Aérea Colombiana.

U167.5.A37.C7 2021 SCLC

DOI: <https://doi.org/10.18667/9789584296504>

Registro catálogo SIBFuP 117127

© 2021, Fuerza Aérea Colombiana
Escuela de Postgrados FAC
Cra 11 No 102-50 Bogotá D.C., Colombia
libros.publicacionesfac.com

Editores

Rodrigo Mezú
Alfredo Fernández de Lara

Coordinación Editorial

Lady Johanna Carvajal

Colaboradores

Sarah Muñoz Cadena
Juan David Pava

Libro de Investigación

Evaluado por pares

© 2021, Editorial Planeta Colombiana S. A.
Calle 73 N.º 7-60, Bogotá D.C., Colombia

Primera edición: julio de 2021

ISBN 13: 978-958-42-9645-0

ISBN 10: 958-42-9645-0

Corrección de estilo

Vanessa Motta

Diseño y diagramación

Haidy García Rojas

Este libro fue financiado por recursos provenientes de la Fuerza Aérea Colombiana y el Ministerio de Ciencia Tecnología e Innovación –MINCIENCIAS– en el marco del proyecto de investigación 75106, financiado por convocatoria de méritos al Grupo de Investigación Análisis en Contexto de la Escuela de Postgrados de la FAC - EPFAC

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en su todo ni en sus partes, ni registrada en o transmitida por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electro-óptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo por escrito de la editorial.

Prólogo	15
El Vuelo de los Halcones Peregrinos <i>César Andrés Restrepo</i>	
Introducción	27
<i>Alfredo Fernández de Lara</i>	
Capítulo Uno	33
La Interdicción Aérea a Partir de la Experiencia Peruana y la Lucha Contra este Flagelo en Territorio Colombiano	
Introducción	33
La Lucha Contra el Narcotráfico: Políticas Centradas en la Restricción y Prohibición de la Oferta	36
La Dinámica de los Vuelos Ilícitos y su Beneficio para las Redes Criminales	39
Caso de Estudio: El Derribo Peruano que Cambió la Historia de la Interdicción Aérea en Colombia	40
El Análisis de los Hechos a partir de los Documentos Estadounidenses	47
El Análisis de los Hechos a partir de las Entrevistas Realizadas a la Tripulación Peruana	51
Narcotráfico, Criminalidad y la Necesidad de Cambios Institucionales	56

Narcotráfico, Debilidad Estatal y Retos de Cara a Procesos de Reajuste Institucional	66
Conclusiones	70
Referencias	71
Capítulo Dos	75
Hacia un Modelo Estratégico de Interdicción Aérea Aplicable en Latinoamérica (2003-19)	
Introducción	75
Situación y Contexto entre 2001 y 2003	77
La Interdicción Aérea Antes del Derribo de una Aeronave con Misioneros Estadounidenses en Perú	91
Y Se Reescribe la Historia	95
Un Nuevo Comienzo (Fines, F)	112
Conclusiones	121
Referencias	124
Capítulo Tres	131
El narcotráfico en Colombia visto desde una cabina de vuelo	
Introducción	131
El Origen del Problema	132
Los Carteles del Narcotráfico a la Cacería de Miembros de la FAC	147
Siempre ha Habido Respuesta Institucional	148
Los Primeros Corredores del Narcotráfico	156
La Ejecución de las Operaciones desde la Cabina	159
La Operación de la Fuerza Aérea más allá de sus Fronteras	166

Comando y Control: La Herramienta para un Comandante Informado en Tiempo Real	169
Conclusiones	175
Referencias	176
Capítulo Cuatro	179
Comparativo de los Marcos Normativos para Operaciones de Intercepción de Aeronaves Civiles en Bolivia, Colombia, Perú y México	
Introducción	179
Perú	180
Colombia	184
Bolivia	188
México	190
Conclusiones	195
Referencias	196
Capítulo Cinco	199
La Fuerza Aérea Mexicana y su Papel en la Lucha Contra el Tráfico Aéreo Ilegal de Narcóticos	
Introducción	199
Antecedentes	200
Breve Recuento del Narcotráfico en México	203
El Rol de la Fuerza Aérea Mexicana en el Combate al Narcotráfico	208
El Sistema de Vigilancia Aérea de México (SIVA)	209
Avances y Retos que Enfrenta el Proceso de Modernización de la Fuerza Aérea Mexicana	218
El Tráfico Aéreo Ilegal de Narcóticos como Amenaza del Espacio Aéreo Mexicano	222

La Cooperación Bilateral México y Colombia	233
Conclusiones	240
Referencias	243
Conclusiones Finales	249
Construyendo Capacidades para que la Fuerza Aérea Pueda Combatir más Efectivamente al Tráfico Aéreo Ilegal de Narcóticos	
Notas sobre los contribuyentes	255

Lista de figuras y tablas

Figuras

1.1	Infografía de la evolución del tráfico aéreo ilegal y la respuesta institucional a partir de 1960	59
2.1	Mapa de presencia de cultivos ilícitos en Colombia (2001-03)	81
2.2	Fotografía de la aeronave OB-1408 posterior al derribo	94
2.3	Mapa de las zonas especiales de control aéreo en Colombia	101
2.4	Vuelos ilegales detectados en 2003	116
2.4	Vuelos ilegales detectados en 2014	116
5.1	Histórico de homicidios dolosos en México en el período 2000-19	206
5.2	Incautaciones de drogas ilícitas reportadas por la SEDENA, 2012-19	207
5.3	Organigrama de la Secretaría de la Defensa Nacional de México	210
5.4	Organigrama de la Comandancia de la Fuerza Aérea Mexicana	210
5.5	Aeronaves encontradas y usadas para el trasiego de drogas en la frontera México-Belice-Guatemala	225
5.6	Trazas de interés desconocidas identificadas por la Fuerza Aérea Colombiana entre 2008 y 2014	236
5.7	Trazas sospechosas identificadas por la Fuerza Aérea Colombiana entre 2003 y 2014	237

Tablas

1.1	Relación de Acuerdos o Cumbres asociadas con una estrategia restrictiva y prohibicionista	36
2.1	Número de hectáreas de cultivos ilícitos en Bolivia, Colombia, Perú, 1990-2002	80
2.2	Resultados del ABD	115
2.3	Cultivo ilícito mundial de arbusto de coca, 2007-17 (hectáreas)	118
2.4	Fabricación potencial de cocaína 100 por ciento pura, 2007-17 (toneladas)	118
5.1	Recuento del equipo de la FAM en 2000	201
5.2	Vehículos asegurados y pistas clandestinas de aterrizaje localizadas por la SEDENA 2012-2019	208
5.3	Componentes del Centro de Mando y Control del Sistema Integral de Vigilancia Aérea	215
5.4	Proceso de modernización de las aeronaves de la Fuerza Aérea Mexicana 2013-30	220
5.5	Número de aeronaves ilícitas detectadas y aeronaves ilícitas interceptadas entre 2001 y octubre de 2019	227
5.6	Número de aeronaves no identificadas detectadas entre 2001 y octubre de 2019	228
5.7	Número de aeronaves sospechosas identificadas entre 2001 y octubre de 2019	229
5.8	Aeronaves ilícitas identificadas en el estado de Quintana Roo	230

Lista de abreviaturas

ABD	Air Bridge Denial
ABDP	Air Bridge Denial Program
ACI	Andean Counterdrug Initiative
AGAT	Agrupaciones Aerotácticas
AIP	Publicación de Información Aeronáutica
AMLO	Andrés Manuel López Obrador
ASM	Air Safety Monitor
AUC	Autodefensas Unidas de Colombia
ATC	Autoridad aeronáutica
AWACS	Airborne Warning and Control System
CAA	Controlador Aéreo Avanzado
CACIV	Dirección de Antinarcoóticos de Control de Aviación Civil
CACOM	Comando Aéreo de Combate
CATAM	Comando Aéreo de Transporte Militar
CDOCC	Centro de Comando y Control de la JIAFT-S
CIA	Central Intelligence Agency
CISEN	Centro de Investigación de Seguridad
CMC.SIVA	Centro de Mando y Control del Sistema Integral de Vigilancia Aérea
CNE	Consejo Nacional de Estupefacientes
CNI	Centro Nacional de Inteligencia
COFA	Centro de Operaciones Fuerza Aérea
DAS	Departamento Administrativo de Seguridad
DDHH	Derechos Humanos

DDR	Desarme, Desmovilización y Reintegración
DEA	Drug Enforcement Administration
DICOM	Dirección de Comunicaciones
DIDAR	Dirección de Defensa Aérea
DOJ	Departamento de Justicia de Estados Unidos
EE. UU.	Estados Unidos de América
Eln	Ejército de Liberación Nacional
Embo	Estado Mayor del Bloque Oriental de las Farc
Epl	Ejército Popular de Liberación
ESANT	Escuadrón de Sistemas Aéreos No Tripulados
FAC	Fuerza Aérea Colombiana
FAH	Fuerza Aérea Hondureña
FAM	Fuerza Aérea Mexicana
FAP	Fuerza Aérea del Perú
Farc	Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia
FBI	Federal Bureau of Investigation
FFMM	Fuerzas Militares
FGR	Fiscalía General de la República
FMF	Foreign Military Financing
GACAR	Grupo Aéreo del Caribe
GANOR	Grupo Aéreo del Norte
GASUR	Grupo Aéreo del Sur
IAAFA	Inter-American Air Forces Academy
ICE	Immigration and Customs Enforcement's
INCD	Instituto Nacional de Combate a las Drogas
INL	Bureau of the International Narcotics and Law Enforcement Affairs
JIATF-S	Joint Interagency Task Force South
JIFE	Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes
MORENA	Movimiento de Regeneración Nacional
M-19	Movimiento 19 de abril
NBRF	Northern Border Response Force
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
ODM	Oficial Director de Misión
OI	Oficina de Inspección
ONU	Organización de las Naciones Unidas
ONUDD	Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito

OTAN	Organización del Tratado del Atlántico Norte
PAN	Partido Acción Nacional
PEMEX	Petróleos Mexicanos
PF	Policía Federal
POV	Planes Operativos Vigentes
PRI	Partido Revolucionario Institucional
Prt	Partido Revolucionario de los trabajadores
RAC	Reglamentos Aeronáuticos de Colombia
RPAS	Sistema de Aeronaves Piloteadas a Distancia
SEDENA	Secretaría de la Defensa Nacional
SEGOB	Secretaría de Gobernación / Ministerio del Interior de México
SEMAR	Secretaría de Marina
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
SIIO	Sistema Integrado de Información Operacional
SIMCI	Sistema Integrado de Monitoreo de Cultivos Ilícitos
SIVA	Sistema de Vigilancia Aérea de México
SIVAM	Sistema Integrado de Vigilancia Amazónica de Brasil
TC	Teniente Coronel
TC (RA)	Teniente Coronel de la Reserva Activa
TID	Traza de Interés Desconocida
TS	Traza Sospechosa
TST	Traza o Movimiento Sospechoso Territorial
TSP	Traza o Movimiento Sospechoso Patrimonial
UAEAC	Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
URSS	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
USAF	United States Air Force
USDOD	United States Department of Defense
USMC	United States Marine Corps
USN	United States Navy
WTC	World Trade Center
ZECA	Zonas Especiales de Control Aéreo

El Vuelo de los Halcones Peregrinos

César Andrés Restrepo Flórez

El Halcón Peregrino (*Falco Peregrinus*) es un ave que alcanza velocidades de vuelo superiores a los 320 Km/h en acciones de cacería. Desde un puesto de observación, en vuelo de altura o rasante, este rapaz identifica presas potenciales a las que persigue para alimentarse. Su caza consiste en un ejercicio de interceptación en el aire para neutralizar y después conducir sus presas a tierra. La observación, la sorpresa, la velocidad de desplazamiento y la fuerza de interceptación son determinantes para esta ave a la hora de alimentarse.

Los programas de interdicción aérea contra el narcotráfico tienen una impresionante similitud con la cacería del Halcón Peregrino. En la práctica, estos son ejercicios operacionales que integran actividades de inteligencia, vigilancia, interceptación, control, captura y –en casos particulares– abatimiento de aeronaves involucradas en actividades ilícitas, así como el bloqueo de rutas aéreas ilegales que hacen uso abusivo del espacio aéreo soberano de los países.

Estos programas diseñados, desarrollados y promovidos en la región por el gobierno de los Estados Unidos de América son ejecutados con la participación de varias de las agencias de ese gobierno, evolucionaron con el tiempo hasta convertirse en una herramienta apropiada por varios países del continente americano para la lucha contra el tráfico de narcóticos con características nacionales particulares.

Estas operaciones, desarrolladas por componentes militares en asociación con agencias de tipo civil, se remontan a su configuración más básica hacia mediados de la década de los años 80 con el fin de controlar los vuelos de abastecimiento de materia prima para el procesamiento de clorhidrato de cocaína. Su evolución posterior ha marcado un hito en la estructuración de planes de bloqueo y debilitamiento a la industria criminal de la producción de narcóticos.

En todos los casos los programas de interdicción aérea representan una evolución en la comprensión de los desafíos del narcotráfico a lo largo de la extensión de su cadena productiva, así como el reconocimiento de un punto crítico para su debilitamiento y control. Una acción efectiva de interdicción aérea es en resumen un golpe efectivo a las finanzas de las organizaciones criminales, su estabilidad de mando y soporte, así como un quiebre de su cadena logística.

La negación de los cielos para la explotación de rutas de tráfico de insumos para la producción de narcóticos, armas y explosivos, dinero en efectivo y capos del narcotráfico; es un esfuerzo clave en la obstaculización de desarrollo y expansión del negocio.

Las fuerzas aéreas integradas con agencias de seguridad y aplicación de ley mediante el desarrollo de operaciones de interdicción aérea como los Halcones Peregrinos acechan y cazan la flota aérea del crimen transnacional en el hemisferio americano para interceptarla y someterla al imperio de la ley.

El bloqueo de rutas ilegales no es un asunto reciente en la historia continental. Desde el descubrimiento de América la cuenca del Mar Caribe tiene documentadas numerosas historias de corsarios, piratas y bucaneros que desafiando las barreras que reinos, colonias y estados impusieron el control y combatieron las actividades que consideraban riesgosas para su soberanía e intereses económicos.

Durante el proceso de construcción de la América contemporánea esta cuenca se consolidó como la bisagra entre el norte y el sur del continente, una condición determinante en el desarrollo de su historia, ante la necesidad de los Estados Unidos de América de cohabitar pacíficamente con sus vecinos del sur, neutralizar una eventual competencia hegemónica extra-continental y mitigar los riesgos hemisféricos que podrían afectar la vida de la Unión Americana y de sus ciudadanos.

En la cuenca del Caribe se interconectan las costas del sur de los EE. UU., la estrecha franja centroamericana, las islas del Caribe y el norte de Suramérica conformando un sistema geográfico en el que ocurren complejas dinámicas

migratorias, comerciales, geopolíticas y criminales. No en vano el control del Caribe ha sido siempre el objetivo final de quien quiera marcar el ritmo del continente americano.

Una característica diferencial tienen las costas del continente americano en el Océano Pacífico, cuya vocación primordial es la de conectar a los países con el lejano oriente.

Su lógica de proyección, más que de interconexión, está estrechamente relacionada con la limitada disponibilidad de capacidades y circuitos de interconexión, además de las necesidades nacionales de desarrollo de sus intereses y potencialidades con los jugadores en Asia y Oceanía.

No obstante, dicha realidad de las costas sobre el Pacífico ha significado ventajas para el desarrollo de actividades criminales principalmente en las costas del norte de Suramérica, Centroamérica y Norteamérica, desde donde se han consolidado circuitos de integración del crimen transnacional organizado, convirtiendo en ventajas aquellos factores que han dificultado una integración comercial, cultural y estratégica más robusta.

No hay mejor forma de abordar un riesgo de seguridad que comprendiendo el contexto donde este se materializa, para de esa forma maximizar la comprensión de sus características y agilizar la respuesta que permita mitigarlo y sostener su debilitamiento.

En el caso del crimen transnacional organizado, en especial del tráfico de narcóticos, las características y dinámicas geográficas aportan un peso significativo en las decisiones que los criminales deben tomar y en las acciones que deben implementar las naciones para hacer frente a los desafíos que estos imponen.

Como en épocas de piratas, desde principios del siglo XX hasta la actualidad, tanto en la cuenca del Caribe como en la franja costera del hemisferio sobre el océano Pacífico, se ha venido desarrollando un juego complejo en el control al tráfico de sustancias controladas e ilícitas desde y hacia los EE.UU.¹, un asunto considerado por ese país de importancia clave para su seguridad nacional.

En un ensayo sobre la historia del tráfico de drogas psicoactivas en Colombia escrito por Eduardo Sáenz Rovner en 2009, se hace referencia a la preocupación del gobierno de los EE. UU. desde 1933 respecto al uso del

1 Gootenberg, P. (2007). The "Pre-Colombian" Era of Drug Trafficking in the Americas: Cocaine, 1945-1965. *The Americas*, 64(2), 133-176. <http://www.jstor.org/stable/30139084>

territorio colombiano como base del tráfico de narcóticos producidos por laboratorios europeos con destino a esa nación².

De acuerdo con un informe presentado ante la Sociedad de Naciones en ese año, se señalaba que los puertos de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta se estaban convirtiendo en ejes de reembarque de sustancias controladas hacia mercados ilícitos, así como los puertos de Honduras y Panamá como eslabones de la cadena del tráfico ilícito de sustancias controladas.

En 1939, la misma organización reportaba el robo de cocaína alemana en el puerto de Buenaventura. Estos informes evidenciaban las vulnerabilidades en el control de sustancias sobre la cadena de comercio internacional y darían señales tempranas de lo que sería más adelante una tragedia para el país.

Ya en el contexto de la II Guerra Mundial en el marco del asedio alemán sobre el Mar Caribe, Sáenz Rovner narra como el Departamento de Estado de los EE. UU. emitió listados de ciudadanos y empresas de origen alemán con prohibiciones de relacionamiento para personas o empresas en el hemisferio americano.

Asimismo, se denunció la existencia de unidades de producción de opioides y cocaína en zonas rurales del Caribe colombiano con destino al mercado estadounidense, un señalamiento que fue descartado por el Ministerio del Trabajo, Higiene y Previsión Social de la época después de una investigación en terreno.

En esa época la historia de robos en puertos y expendios farmacéuticos para aprovisionar el mercado ilegal de sustancias controladas es amplia. Dicha condición hizo que desde 1945 el Gobierno de Colombia decidiera canalizar el comercio de sustancias controladas hacia Colombia por transporte aéreo (Sáenz Rovner, 2009).

La documentación de la historia del comercio ilícito de sustancias realizada por Eduardo Sáenz permite observar un cambio en la dinámica hacia 1956. En ese año, el Embajador de EE. UU. en Bogotá informó a su gobierno sobre un cargamento de heroína que llegaría en un avión carguero desde Suramérica al estado de la Florida. Un año más tarde, el Embajador de Colombia en Nicaragua le anunciaría al Embajador de EE. UU. que tenía información sobre el transporte de cocaína de origen peruano a través de Colombia, Nicaragua y Panamá hacia Cuba y la Florida.

2 Sáenz Rovner, E. (2009). Ensayo sobre la historia del tráfico de drogas psicoactivas en Colombia entre los años 30 y 50. *Iberoamericana, Nueva época*, 9 (35), 93-104. <http://www.jstor.org/stable/41676905> Accessed: 02-01-2016 10:05 UTC

De acuerdo con ese relato, la mitad del siglo XX marcó un cambio en la dinámica del tráfico y el punto de partida de una de las fuentes de inestabilidad más críticas para la seguridad, el desarrollo y la estabilidad de la región. La clave de esta transición radicaba en el aprovechamiento de las rutas aéreas sobre el Caribe hacia EE. UU. para la comercialización de narcóticos producidos en Colombia, Ecuador y Perú.

A lo largo de la década del 60 en Colombia empieza a referenciarse la aparición de cultivos de marihuana dedicados al consumo local y la exportación en diferentes lugares de la geografía nacional. La producción de los departamentos de la zona Caribe, particularmente las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta representaban un volumen de producción de drogas destinado principalmente al mercado de los EE. UU. que era transportada desde las costas colombianas por vía marítima³.

Los historiadores del narcotráfico ubican en la década de los 70 el posicionamiento de Colombia como un proveedor importante de marihuana para el mercado estadounidense. Adolfo León Atehortua y Diana Marcela Rojas en su artículo “El Narcotráfico en Colombia. Pioneros y Capos” desarrollan una descripción del entorno de desarrollo del tráfico de cannabis hacia la costa sur de los Estados Unidos que ofrece una visión de la evolución desde la mitad del siglo.

Si bien la narrativa de los autores desarrolla una explicación del posicionamiento de Colombia en el mercado de drogas a partir de asuntos distantes como la Guerra de Vietnam y la sociedad estadounidense de ese momento, conectados al despliegue en el país de misiones de jóvenes estadounidenses para el desarrollo; la consolidación de Colombia como un proveedor de sustancias controladas o prohibidas fue el resultado de la diversificación del mercado de narcóticos, la ampliación del consumo, la proximidad a los centros de distribución y la sofisticación de los circuitos logísticos.

Mientras este proceso ocurría, el mundo se adentraba en la guerra fría. El esfuerzo hemisférico anticomunista se estrellaba con el régimen cubano, ubicado justo en el centro geográfico del tráfico de narcóticos. La influencia de la Isla en el desarrollo del negocio estaba demostrada por su relevancia en el abastecimiento de drogas a la Florida en los años previos a la llegada de los Castro al poder.⁴ Tras la imposición de su régimen, no fueron pocas las

3 Sáenz Rovner, E. (2007). La Prehistoria de la marihuana en Colombia: consumo y cultivos entre los años 30 y 60. *Cuadernos de Economía*, v. XXVI, (47), 205-222.

4 Rovner, E., & Davidson, R. (2008). Corruption and Drug Trafficking in Cuba during the Second World War and the Early Postwar Years. *The Cuban Connection: Drug Trafficking, Smuggling, and*

acusaciones a Fidel y Raúl Castro de usar a Cuba como base de aproximación de los cargamentos de droga al mercado de EE. UU.⁵

La década del 70 fue el periodo de consolidación de Colombia como plataforma de sustancias controladas y prohibidas desde Suramérica hacia EE.UU. Este proceso fue liderado por grupos criminales que construyeron una robusta capacidad ilegal de medios marítimos y aéreos; aprovecharon los débiles controles aduaneros y las redes de contrabando y crimen multipropósito; y sacaron ventaja de la libre movilidad en el espacio marino y aéreo del Caribe instalando puntos de reabastecimiento y protección a lo largo y ancho de las costas, las islas y el límite oriental del mar Caribe.

Es este nuevo contexto, el que da origen a la consolidación de los primeros grandes capos de la droga en Colombia, la creación de organizaciones criminales poderosas y el desarrollo de una red de transporte aéreo para conectar a productores y mercados de narcóticos en cada confín de la cuenca Caribe. Esto llegó incluso a significar la compra de islas y campos de aterrizaje para dedicarlos exclusivamente a la prestación de servicios logísticos para la industria narco⁶.

Es el caso de Carlos Lehder el narcotraficante que había desarrollado la flota aérea más robusta para el servicio del cartel de Medellín, quien no solo transportaba pasta base y cocaína desde Perú y Bolivia para su procesamiento o embarque, sino que había comprado para finales de la década la mitad del islote Cayo Norman en las Islas Bahamas cerca a la costa sur de la Florida⁷, como aeropuerto narco para el reabastecimiento y coordinación de la llegada a aeropuertos clandestinos en ese Estado principalmente.

Sobre la red logística de Lehder se fortaleció el Cartel de Medellín y la producción de narcóticos en Colombia con una menor dependencia de la producción de base de coca en Perú y Bolivia. Esto en la práctica significó una explosión de inventarios de cocaína en Colombia que acortaron la línea logística, dándose un énfasis en las rutas sobre el Caribe y Centroamérica para el abastecimiento de los mercados americanos y el contrabando de dinero en efectivo y armas hacia Colombia.

Gambling in Cuba from the 1920s to the Revolution (pp. 57-64). University of North Carolina Press. doi:10.5149/9780807888582

5 Galeotti, M. (2006). Forward to the past: Organized crime and Cuba's history, present and future. *Trends Organ Crim* 9, 45–60. <https://doi.org/10.1007/s12117-006-1002-y>

6 Sáenz Rovner, E. (2011). Entre Carlos Lehder y los vaqueros de la cocaína. La consolidación de las redes de narcotraficantes colombianos en Miami en los años 70. *Cuadernos de Economía*, 30 (54)

7 <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-38857918>

Entre los años 80 y 90 llegó el auge de los carteles y su poderío criminal. Dicho auge condujo al robustecimiento del interés del Gobierno de los Estados Unidos de combatir las organizaciones y de bloquear la avalancha de narcóticos hacia su país, donde el consumo de drogas aumentaba considerablemente con efectos directos sobre la salud pública, el robustecimiento del crimen y el deterioro de la seguridad en las ciudades.

Lo anterior se tradujo en una, cada vez más estrecha, relación binacional que fue evolucionando desde el apoyo a la Policía Nacional para la erradicación de cultivos ilícitos en la Sierra Nevada de Santa Marta; la cooperación judicial, de investigación e inteligencia que permitiera identificar las organizaciones, las rutas y las dinámicas de producción; el soporte operacional para capturar a los principales capos del Cartel de Medellín y otras organizaciones narcotraficantes; así como el fortalecimiento y desarrollo institucional para combatir la amenaza de violencia y corrupción que proyectaba el narcotráfico y su red criminal contra ciudadanos, líderes y autoridades.

Este conjunto de acciones generó una reacción violenta de los narcos que dejó un balance aterrador en vidas y confianza institucional. El amedrentamiento mafioso y la incapacidad institucional para neutralizarlo abrieron espacios fértiles para el fortalecimiento del negocio de las drogas y la entrada de nuevos jugadores en todos los eslabones de la cadena de producción, transporte y comercialización de narcóticos.

Los carteles de Medellín y Cali fueron debilitados significativamente entre 1992 y 1995. No obstante, sus estructuras se atomizaron evolucionando en nuevos carteles y organizaciones armadas ilegales, a los que se sumaron las FARC como nuevo actor principal del tráfico de narcóticos.

Este complejo escenario de organizaciones dedicadas a la producción y comercialización de narcóticos se alimentaba de un crecimiento sostenido de las áreas cultivadas, favorecida por la progresiva pérdida del control del territorio nacional por parte del gobierno, la debilidad de los organismos de seguridad para desplegarse y desarrollar operaciones sostenidas, así como una creciente ilegitimidad de las autoridades políticas. Para esa época el presidente Ernesto Samper sufrió la cancelación de la visa estadounidense por la financiación de su campaña hacia la presidencia con recursos del narcotráfico.

Mientras que carteles de la droga, grupos guerrilleros y grupos ilegales de autodefensa aprovechaban el escenario de desgobierno, violencia e ilegitimidad, el negocio del narcotráfico se iba robusteciendo, dando lugar no solo al cultivo de más de 160.000 has de coca, sino también al desarrollo de un

complejo sistema logístico para el comercio aéreo, fluvial y marítimo de cocaína y heroína desde Colombia hacia los mercados internacionales.

Un Estado con poca capacidad de respuesta representaba un gran incentivo para la consolidación de Colombia como plataforma del narcotráfico y centro de operaciones de una cadena productiva que conectaba el hemisferio de sur a norte. Hacia 1998 las rutas aéreas ilegales cruzaban los cielos continentales desde Barrancominas en el oriental departamento colombiano del Guainía hasta Ciudad del Este en Paraguay; conectaban al sur del país con las zonas cocaleras de Perú y Bolivia; unían la Orinoquia con Haití y las islas del Caribe hacia el mercado estadounidense; o el occidente del país con el triángulo norte centroamericano y México.

La llegada al poder de un nuevo gobierno a finales de 1998, trajo consigo como proyecto estratégico de la nación revertir el proceso de deterioro institucional y recuperar la capacidad de acción gubernamental para la aplicación de la ley, la construcción de condiciones de seguridad y desarrollo óptimas para los ciudadanos y el debilitamiento del crimen transnacional organizado.

Con miras a hacer realidad estos objetivos, a lo largo del año 1999 el gobierno del Presidente Andrés Pastrana diseñó un plan para la disminución de la violencia y el crimen, el fortalecimiento de la institucionalidad, la protección de los ciudadanos y el impulso al desarrollo de la nación denominado como Plan Colombia, en el cual se combinaban acciones propias del gobierno con la reconstrucción de la relación del país con el mundo a partir de la promoción del concepto de corresponsabilidad en la lucha contra el narcotráfico.

En dicho Plan, la lucha contra las drogas jugaba un papel preponderante siendo la erradicación de cultivos ilícitos, el control de insumos, el desmantelamiento de infraestructura de producción, la interdicción de narcóticos y la desarticulación de las organizaciones que traficaban con droga las claves para desfinanciar la violencia y el crimen, dando de esa forma lugar a un contexto apto para conseguir sus objetivos estratégicos.

Un balance de la agencia antidrogas de los EE. UU. –DEA– de 2000, indicó que a lo largo del periodo 1995-1999 entre Bolivia, Perú y Colombia se produjeron aproximadamente 4.300 toneladas de cocaína, Según la DEA, durante el mismo periodo las hectáreas cultivadas en Perú y Bolivia disminuyeron por encima del 60% comparando el primer año del periodo observado con el último. Por el contrario, en Colombia se produjo un crecimiento del 58% pasando de 51.000 has en 1995 a 122.000 has en 1999.

Esta transformación del comportamiento de las áreas cultivadas y su relocalización geográfica se traducía en una transformación de la cadena de

producción. Mientras que en 1995 el 24% de la producción potencial de cocaína se generaba en territorio colombiano, en 1999 del 100% de la cocaína potencial producida por un ciclo anual de cultivos, en territorio colombiano se procesaban cerca del 68% del total.

Dada esta transformación significativa del comportamiento del narcotráfico en el hemisferio, el Comando Sur de los Estados Unidos convocó en agosto de 2000 una sesión de análisis regional de la lucha contra las drogas en el continente que fue atendida por al menos 9 países con impacto directo de las redes de narcotráfico, para identificar las nuevas realidades del fenómeno del narcotráfico como amenaza regional a la seguridad y la democracia.

A lo largo de casi 15 años, hasta 1999, el gobierno de Estados Unidos había desplegado capacidades en Bolivia y Perú para el desarrollo de operaciones coordinadas con el narcotráfico tanto en las zonas de cultivo como para el control de los espacios aéreos y marítimos. En ese periodo el objetivo era claro, bloquear la llegada de la base de coca y la cocaína a las costas del Caribe Suramericano o la línea costera del Pacífico en Centroamérica.

Dicha sesión dejó como conclusiones que el deteriorado contexto de seguridad nacional en Colombia había generado las condiciones para que el país se constituyera en el eje de la descentralización del entramado criminal del narcotráfico en el continente, articulando el sur del continente, el área andina, Centroamérica y el Caribe para el abastecimiento de un creciente mercado de consumidores de Cocaína y Heroína en el mercado de los Estados Unidos.

El posicionamiento de Colombia como eje no solo era el resultado de la debilidad institucional colombiana ni de su seguridad nacional, como dicha conferencia regional lo había confirmado. También estaba dado por ventajas geográficas, de eficiencia en el proceso de producción y de articulación logística, que se sumaban fortaleciendo las ventajas para los narcotraficantes en el territorio nacional.

El nuevo escenario exigía el replanteamiento de la postura estratégica frente al fenómeno. La mudanza del 70% de la producción al área proximal a las costas sobre el Caribe aumentaba el riesgo de éxito de las operaciones de tráfico de estupefacientes al mercado estadounidense. Ya se observó, al principio de este texto, cómo ubicarse sobre el caribe colombiano significa la posibilidad de desarrollar numerosas opciones de conexión con la costa sur de los Estados Unidos.

Adicionalmente, la posibilidad de articulación logística tanto el mar, como los ríos y los cielos del país mejoraban las opciones para el posiciona-

miento de $\frac{3}{4}$ partes de la producción global de cocaína. La inteligencia de la época identificó rutas con origen en el país para el transporte de cocaína hacia Centroamérica, Norteamérica, Europa, África y Oceanía.

Como parte de los criterios para el diseño de una repuesta a este desafío, un análisis de vulnerabilidades regionales realizado en el marco de la discusión de estos países dio como resultado que la movilidad era 1 de los 4 factores de vulnerabilidad más favorables para el fortalecimiento y expansión de las organizaciones narcotraficantes, entre 11 variables analizadas. Los otros tres: cultivos, organizaciones e insumos terminaron por definir la acción conjunta contra el negocio de las drogas en los años venideros, sumados a la movilidad como un elemento transversal clave. En ese marco, la interdicción aérea jugaba un papel preponderante.

La historia general de las dinámicas criminales en la cuenca del Caribe y las costas del pacífico en el hemisferio occidental, así como la consolidación del espacio aéreo como plataforma logística para el tráfico de narcóticos desde finales de los años 50, exigían que cualquier estrategia que buscara obstaculizar el desarrollo del negocio de las drogas, desfinanciarlo y desarticularlo demandara de un robustecimiento del control del espacio aéreo. Asimismo, de su explotación como ámbito de recolección de información clave para focalizar esfuerzos y anticipar transformaciones.

Es así como en el marco del Plan Colombia y la Iniciativa Andina contra el Narcotráfico, el gobierno de los Estados Unidos da un salto en su despliegue operacional aéreo en países aliados en la lucha contra las drogas evolucionando las experiencias que a lo largo de tres lustros había construido en el sur del área andina y en el marco de una transformación del contexto estratégico caracterizado por la disminución del espacio de control al relocalizarse la línea de envío de drogas sobre las costas del Caribe.

Esta nueva etapa del control del espacio aéreo integró operaciones con los organismos de seguridad de países en Centroamérica, el norte de Suramérica y el Caribe, el despliegue de bases aéreas adelantadas en Ecuador, El Salvador y Aruba, plataformas de inteligencia técnica, radares y plataformas de vigilancia e interceptación en los países participantes.

El objetivo estratégico de estas capacidades integradas era el cierre del espacio aéreo en el norte de Suramérica, Centroamérica desde el Pacífico y el Caribe a la inmensa flota de transportes aéreos que llevaban aproximadamente 700 toneladas de cocaína anuales para ser distribuidas en las calles de los EE. UU. y generaban recursos para el asesinato de ciudadanos y la destrucción de las democracias.

La ejecución de esta estrategia y el trabajo coordinado de al menos 7 naciones en programas de cierre del espacio aéreo contribuyeron a que Colombia pudiera revertir su camino hacia un estado fallido, recuperar el control del territorio y debilitar de manera histórica la cadena del narcotráfico que financiaba la violencia contra los ciudadanos, la constitución y la ley.

Este libro brinda la oportunidad de conocer uno de los programas clave en el desarrollo de esta estrategia. Sus cinco capítulos recogen la historia del programa, explican sus características técnicas, narran eventos relacionados con el desarrollo de las operaciones y ofrecen la visión de la interdicción aérea como herramienta contra el narcotráfico en países clave para la lucha contra el crimen transnacional organizado.

La recopilación de los testimonios de oficiales directamente involucrados en la planeación, desarrollo, operación y evaluación de misiones de interdicción aérea y, en general, del programa *Air Bridge Denial* le ofrece al lector un diálogo con sus protagonistas. Una oportunidad única de observar de cerca a aquellos que han prestado su vida de servicio en aviones, radares, centros de fusión, estaciones de comunicaciones dedicados a obstaculizar el crecimiento del crimen y la extensión de su capacidad de daño.

La iniciativa de la Fuerza Aérea Colombiana de documentar su historia reciente de modernización, transformación y profesionalización tiene en este libro un hito importante. El programa de interdicción aérea representa un salto definitivo de la FAC hacia el dialogo global entre Fuerza Aéreas. Asimismo, su inserción en un proceso de consolidación de capacidades de interoperabilidad determinantes en la optimización y efectividad del poder aéreo para la protección de la nación y la contribución a la estabilidad regional y global.

Asimismo, brinda elementos significativos para la comprensión de la cooperación internacional en seguridad y defensa como un elemento clave en el sostenimiento de la paz y la seguridad. Un factor de la mayor importancia para futuros comandantes y tomadores de política pública en el diseño de respuestas efectivas para enfrentar desafíos en un mundo cada vez más fraccionado y hostil.

Con esta publicación, la Fuerza Aérea Colombiana recoge las lecciones aprendidas de un programa que permitió que sus pilotos, como halcones peregrinos, alzaran el vuelo para proteger a la nación de una amenaza contra su supervivencia y la de sus habitantes.

Introducción

Alfredo Fernández de Lara Gaitán

Este libro surge a partir de la identificación de un vacío en la literatura sobre la historia de la participación de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) en la lucha contra el tráfico ilegal de drogas. Especial atención se pone sobre el origen, institucionalización y evolución que han tenido los procesos de interdicción aérea por parte de la FAC; sin embargo, dado que la problemática de las drogas es un reto multidimensional y transnacional, se ha considerado pertinente analizar el desarrollo normativo y operacional que han tenido otros países de la región latinoamericana en materia de interdicción aérea. Precisamente, uno de los aportes que presenta esta investigación es analizar, desde una perspectiva comparada, el desarrollo que la interdicción aérea presenta en los estudios de caso, así como la relevancia que ha tenido la cooperación bilateral y multilateral norte-sur y sur-sur.

El análisis del caso de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) y la historia de sus operaciones de interdicción aérea recibe una atención considerable porque la evidencia la presenta como un caso de éxito, ya que ha mostrado una constante evolución y sofisticación en sus capacidades humanas, de infraestructura, técnicas y tecnológicas; a tal grado que, en los últimos años, vía cooperación sur-sur, ha sido un difusor y exportador regional de buenas prácticas en materia de interdicción aérea. Por ello, también se ha considerado la pertinencia de conocer el marco normativo y parte de los procedimientos que las Fuerzas Aéreas de Bolivia, México y Perú también han desarrollado en sus

operaciones de interdicción aérea con el objetivo de disuadir y enfrentar a las organizaciones criminales transnacionales de usar el espacio aéreo nacional ilegalmente.

Otro de los aportes de este libro consiste en la incorporación de testimonios directos que dan cuenta de la experiencia y el conocimiento adquirido por oficiales de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC), quienes han sido partícipes directos en misiones relacionadas con la interdicción aérea. Esta experiencia va desde el comando, operaciones de campo, planeación, administración, hasta actividades académicas, lo cual ha permitido conocer mediante fuentes orales directas la historia sobre el origen de las operaciones de interdicción aérea y, además, saber sobre el desarrollo que se ha presentado en el proceso de diseño, implementación e institucionalización de estas operaciones por parte de la FAC. Es decir, sumado a las diversas fuentes bibliográficas revisadas, se cuenta con fuentes orales que contribuyen a un conocimiento más profundo sobre las operaciones de interdicción aérea y la lucha contra el tráfico aéreo ilegal que la FAC ha realizado en las últimas tres décadas. Ya que este estudio se hace en una lógica comparada también se consideró la pertinencia de entrevistar a integrantes de las Fuerzas Aéreas de países como México y Perú, así como a académicos con experticia en temas de narcotráfico a fin de tener un mejor contexto sobre el objeto de estudio de esta investigación.

El libro consta de cinco capítulos cuyos autores, a partir de su conocimiento y experiencia, contribuyen a contextualizar, explicar y presentar evidencia sobre cuándo, cómo y por qué la Fuerza Aérea Colombiana desarrolló un amplio repertorio de procedimientos, conocimientos y capacidades en materia de interdicción aérea. Además, este *know-how* ha posicionado a Colombia a la vanguardia y como un referente regional, lo cual se expresa en la amplia cooperación norte-sur-sur de la FAC con las Fuerzas Aéreas de otros países de América Latina y el Caribe.

El primer capítulo se titula “La interdicción aérea a partir de la experiencia peruana y la lucha contra este flagelo en territorio colombiano” y es autoría conjunta del Teniente Coronel Rodrigo Mezú y el Brigadier General Eliot Gerardo Benavides. En este capítulo los autores abordan la lucha contra la problemática del tráfico de drogas ilegales desde la visión y misión que han tenido las Fuerzas Aéreas de Colombia y Perú como precursoras, a nivel regional, en operaciones de interdicción aérea por la vía de la cooperación con los Estados Unidos de América. Se pone especial atención en el origen de estas operaciones y en algunas de las coyunturas críticas que influyeron en el desarrollo de la interdicción aérea en la región y en cada uno de esos casos.

A partir de fuentes orales, bibliográficas y audiovisuales, se analiza un acontecimiento que fue determinante para las operaciones de interdicción aérea en Perú y Colombia, el derribo en el espacio aéreo peruano de un avión con misioneros estadounidenses, que impulsó a que se replanteara la estrategia tanto por parte de las agencias estadounidenses intervinientes, así como de las Fuerzas Aéreas de Perú y Colombia. Este lamentable acontecimiento generó una serie de externalidades que llevaron a la mejora e institucionalización de los procesos de operación por parte de los actores involucrados e influyó en que, gradualmente, la Fuerza Aérea Colombiana adquiriera más autonomía y gran experticia en estas operaciones. Esto, a su vez, fue determinante para reducir considerablemente el uso del espacio aéreo colombiano por parte del crimen transnacional. Sin embargo, como advierten los autores, las organizaciones criminales se adaptan y, ante los fuertes incentivos económicos que tienen para trasladar drogas ilegales hacia Norteamérica, no se puede considerar que esta es una lucha ganada por lo que es necesario continuar mejorando para hacer frente a los desafíos que representa el tráfico ilegal de drogas, tanto por la vía aérea como por otros medios.

El segundo capítulo se titula “Hacia un modelo estratégico de interdicción aérea aplicable en Latinoamérica (2003-2019)”, artículo que es autoría del Coronel (RA) Juan Hernández. En este capítulo se realiza un recuento histórico de la experiencia que la Fuerza Aérea Colombiana ha tenido en las últimas dos décadas en materia de interdicción aérea, como respuesta a los problemas de seguridad aérea y pública generados por las organizaciones relacionadas con tráfico ilegal de drogas. Se contextualiza el entorno nacional e internacional que impulsó la mejora en las operaciones de interdicción aérea, enmarcado sobre todo en la fragmentación de los carteles colombianos y el vacío ocupado por grupos armados ilegales, y el posterior giro del gobierno estadounidense hacia la lucha contra el terrorismo post 11 de septiembre de 2001. Se explica también el origen y en qué consistió el convenio *Air Bridge Denial* (ABD) suscrito entre Colombia y los Estados Unidos, cuyo principal objetivo consistía en reducir el tráfico aéreo ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en Colombia y la región Caribe. Acuerdo que en los siguientes años coadyuvó a la exitosa reducción de vuelos de aeronaves ilegales en el espacio aéreo colombiano.

Por otra parte, en coherencia con el primer capítulo, se hace un recuento detallado del derribo de la aeronave con misioneros estadounidenses en Perú y cómo este lamentable evento de interdicción fallida generó un alto en el camino para evaluar qué había fallado y terminó por generar una serie de

insumos y aprendizajes que gestaron una nueva doctrina en el campo procedimental y operacional de la interdicción aérea. Se aborda con detalle como después de este suceso se creó un nuevo ABD entre Colombia y los EE. UU., lo cual dio paso a un proceso gradual pero constante de mejora en la estrategia, los medios, las capacidades humanas, procedimentales, infraestructura y tecnológicas que fueron acompañadas de una serie de cambios institucionales en el Comando y Control de la Fuerza Aérea Colombiana y en las alianzas inter-agencias.

Además, se presentan algunos de los principales resultados del ABD en materia de interdicción aérea, entre los años 2003 y 2019. El éxito en el control del espacio aéreo colombiano generó como efecto colateral un aumento en los vuelos ilegales en varios países de la región. Esto hizo que se desarrollara una sub-estrategia de cooperación internacional, mediante el intercambio de información y ejercicios conjuntos, a fin de cerrar los corredores aéreos ilegales usados por las organizaciones criminales. Todo esto ha posicionado a la Fuerza Aérea Colombiana, como una fuente de conocimiento, experticia y exportadora de buenas prácticas con sus contrapartes de diferentes países de América Latina y el Caribe. Por ello, el autor resalta el trabajo de la interdicción aérea de la FAC como un caso exitoso.

El tercer capítulo se titula “El narcotráfico visto desde una cabina de vuelo”, de la autoría del Coronel (RA) David Barrero Barrero. Este capítulo comienza analizando el escenario en que se desarrolló el tráfico de drogas en Colombia, así como el crecimiento y las disputas posteriores que se generaron entre los carteles colombianos y el vacío que ocuparon los grupos guerrilleros. El autor hace alusión a algunos pilotos comerciales que fueron reclutados y operaron al servicio de los carteles de Cali y Medellín, así como episodios de infiltración al interior de diferentes instituciones relacionadas con la seguridad nacional, lo cual hizo que la Fuerza Aérea Colombiana tuviera que responder institucionalmente a estos retos, al mismo tiempo que enfrentaba el tráfico aéreo ilegal a través de los corredores aéreos del Caribe y el Pacífico.

Por otra parte, analiza cómo se gestó el proceso de modernización y adaptación que llevó a la mejora de las capacidades del Centro de Comando y Control, las cuales fueron fundamentales para una dirección, control y supervisión más eficiente en las operaciones de lucha contra el narcotráfico y en posicionar a la FAC como un referente regional y exportador de conocimientos y experiencias a los pares de otros países.

El cuarto capítulo se titula “Comparativo de los marcos normativos para operaciones de interceptación de aeronaves civiles en Bolivia, Colombia,

Perú y México”, escrito en coautoría por Alfredo Fernández de Lara Gaitán y Rodrigo Mezú. En este capítulo, desde una lógica comparativa, se analizan los marcos normativos y los procedimientos que se establecen en materia de interdicción aérea de aeronaves civiles relacionadas con actividades ilegales. A partir del análisis de los casos de Bolivia, Colombia, México y Perú, se presenta evidencia sobre las similitudes y diferencias que se presentan en aspectos, tales como: materia normativa, lineamientos, procedimientos y alcances que pueden tener las operaciones de interdicción.

A partir del análisis de la evidencia se encuentran diferencias importantes, por ejemplo, países como Perú y Bolivia disponen de legislaciones nacionales específicas –conocidas como leyes de derribo- que regulan la vigilancia, el control y la defensa del espacio aéreo, al tiempo que establecen en qué condiciones se permite el derribo de aeronaves civiles que se consideran una amenaza para la seguridad nacional. En tanto, en el caso de Colombia no se tiene una legislación nacional en la que se aborde la cuestión del derribo; sin embargo, sí está considerado como parte de los procedimientos a seguir en caso de que una aeronave ilegal haga caso omiso a las indicaciones de la Fuerza Aérea. En contraste, en el caso mexicano la reglamentación aplicable para la interdicción de aeronaves civiles no contempla, en ninguna circunstancia, la posibilidad de derribo de una aeronave civil. Lo anterior evidencia la variedad de marcos normativos que se presentan en la región en lo que respecta a la interdicción aérea y como estos influyen en los alcances y límites que estas operaciones pueden tener.

El capítulo cinco se titula La Fuerza Aérea Mexicana y su papel en la lucha contra el tráfico aéreo ilegal de narcóticos. La autoría es de Alfredo Fernández de Lara Gaitán y tiene como principal objetivo analizar el contexto y el papel que ha desempeñado la Fuerza Aérea Mexicana (FAM) en la lucha contra el tráfico aéreo ilegal de narcóticos. Para ello, el autor presenta una contextualización de la lucha de las fuerzas armadas mexicanas en contra de la problemática en ese país. También se analiza el origen y evolución que ha tenido el Sistema de Vigilancia Aérea de México (SIVA) en el desarrollo de capacidades de interdicción aérea, mismas que, según el autor, no han sido suficientemente desarrolladas, lo cual se refleja en el incremento de trazas de aeronaves ilegales procedentes de Sudamérica y Centroamérica. Por otra parte, se analiza la cooperación bilateral que ha recibido México de Colombia mediante entrenamiento, realización de operaciones combinadas e intercambio de información, lo cual refrenda el papel de liderazgo que la Fuerza Aérea Colombiana ha desarrollado a nivel regional mediante la cooperación sur-sur.

Para finalizar, cabe señalar que este libro tiene el propósito de convertirse en un aporte y un referente en el conocimiento sobre el papel que ha desempeñado la Fuerza Aérea Colombiana y las operaciones de interdicción aérea en la lucha contra el tráfico de drogas ilegales, tanto a nivel regional como nacional.

La Interdicción Aérea a partir de la Experiencia Peruana y la Lucha Contra este Flagelo en Territorio Colombiano⁸

Rodrigo Meziú

Eliot Gerardo Benavides

Introducción

El problema mundial de las drogas, como es reconocido por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), es una tarea continua que hace parte de la agenda internacional y de la agenda pública de Colombia. Éste es también uno de los aspectos centrales en las relaciones bilaterales de Colombia con los Estados Unidos. Así, a pesar de la lucha contra las drogas diseñada por la administración de Richard Nixon (1969-74) durante los inicios de la década de 1970, por intermedio de un país tan *sui generis* como Colombia; este fenómeno transnacional y factor de inestabilidad ha tenido una constante dinámica y evolución frente a las respuestas estatales y multilaterales. Por lo cual, los resultados de esta denominada lucha no son los esperados, pese a los grandes esfuerzos y costos en términos de vidas y recursos destinados para este fin, así

8 Los autores agradecen a cada una de las personas que fueron entrevistadas en el marco de esta investigación y que a partir de su experiencia y conocimiento contribuyeron con esta; entre los cuales, cabe mencionar al Mayor General Henry Quintero, exdirector de Defensa Aérea del país, y a los pilotos peruanos que participaron en el derribo del avión OB-1408.

como los volúmenes de droga incautada, desarticulación de redes criminales, intervención de bienes y capitales. No obstante, el fenómeno persiste y aparecen nuevos actores que continúan su accionar delictivo.

En un mundo cada día más globalizado e interconectado, algunos programas de lucha contra las drogas se muestran como un éxito en medio de la debacle social que ha ocasionado el comercio ilícito de sustancias psicotrópicas, llámese, marihuana durante la década de 1960, opio durante los setenta o cocaína a partir de los años ochenta. En cualquier caso, esta lucha se ha ido perdiendo (Otis, 2014); y aunque a partir de 2018 los cultivos ilícitos de coca, en Colombia, son aún extensos, los guarismos de la década de 1990, han sido comparados con los de hoy⁹.

Durante la década de 1980, el narcotráfico era un negocio que se compartía entre los países productores de pasta de coca como Perú y Bolivia, para luego transportarse a Colombia. Sin embargo, a finales de la década de 1990 e inicios del 2000 se presentó una migración total en términos logísticos hacia Colombia (Felbab-Brown, 2005). En otras palabras, con el tiempo todo lo relacionado al procesamiento se empezó a realizar en Colombia, dejando a Perú sin el negocio y a Colombia con todo el proceso de producción y comercialización mayorista (Clutterbuck, 1995). Lo anterior explica el aumento de los cultivos de coca, sumado al constreñimiento de los grupos armados ilegales al campesinado, quienes en ocasiones los obligan a producir coca y, por lo tanto, esta práctica reemplaza a los cultivos lícitos y la producción agrícola.

En este capítulo abordaremos el problema de las drogas y su lucha desde la visión aérea. Esta visión ha tenido un protagonista, la Fuerza Aérea de cada uno de los países, para el caso de los intervinientes, llámese: Colombia, México o Perú. Este último entregó una experiencia no deseada, pero que permitió revisar el procedimiento de interdicción aérea empleado y, así, fortalecer las acciones de control y de toma de decisiones en cuanto al empleo legítimo de la fuerza, hasta ese momento guiados por los Estados Unidos (EE. UU.), que permitieron a Colombia evolucionar a partir de la experiencia peruana.

El caso peruano es de suma importancia en la construcción de una nueva estrategia en la lucha contra el tráfico aéreo de sustancias psicotrópicas. En

9 Según el informe No. 22 de la Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el delito – UNODC, del total de 42.339 hectáreas de cultivos ilícitos erradicadas de forma voluntaria y asistida, 36.965 hectáreas pertenecían a cultivos ilícitos erradicadas voluntariamente y verificadas por UNODC, sumado a 5.374 hectáreas de cultivos ilícitos con erradicación asistida reportada por la Fuerza Pública en Zonas (PNIS: Programa Nacional Integral de Sustitución de Cultivos Ilícitos).

efecto, en la década de 1990 y hasta abril de 2001 estuvo vigente un programa antinarcóticos operado bajo la supervisión directa del Gobierno de los EE. UU. por intermedio de la CIA en Colombia y Perú. No obstante, después del derribo en 2001 en territorio peruano del avión OB-1408 con civiles americanos abordo en una operación fallida de interdicción aérea, se canceló el programa. En este sentido, en este capítulo se intentan explicar las razones por la cuales Perú abandona este tipo de operaciones y cómo en Colombia, a partir de lo ocurrido en Perú, se crea una nueva versión del programa en la cual se contemplan protocolos más estrictos en los cuales se enfatiza en los derechos humanos (DDHH). Además, también se explicará cómo la Fuerza Aérea de Colombia (FAC) terminó adelantando el programa de manera autónoma y sin la participación operativa del gobierno estadounidense. Así, la pretensión de este artículo es responder, ¿Bajo cuáles circunstancias operativas funcionaba el *Plan de Interdicción Aérea* y cuáles fueron los errores que obligaron a una reingeniería del programa a partir del derribo peruano en abril de 2001?

Esta investigación es de tipo cualitativa: se recurrió a fuentes documentales, primarias y secundarias, y se realizaron cuatro entrevistas. En este documento se recogen las versiones de la Agencia Central de Inteligencia de los Estados Unidos (CIA), resultado de la investigación por el derribo de la avión; el testimonio de los pilotos peruanos involucrados en el derribo; la conversación de las tripulaciones que se extrajo del video en YouTube con una duración de 3 minutos 39 segundos, el cual tiene algunas ediciones y no retrata todo el evento de las comunicaciones, y la experiencia de algunas tripulaciones colombianas de defensa aérea que conocieron de cerca el trágico evento y la subsecuente suspensión del programa de interdicción aérea del momento.

La visión que había prevalecido en la lucha contra las drogas llevó a tres países a inicios del siglo XXI: Estados Unidos, Colombia y Perú, a reevaluar su estrategia contra este flagelo luego del doloroso episodio durante 2001 en las inmediaciones de la selva amazónica peruana, el cual al final dejó dos personas muertas y un avión de misioneros estadounidenses derribado (CNN, 2001). A partir de este caso hay un giro en la estrategia tanto en Perú como en Colombia de cómo debía afrontarse el tráfico aéreo ilegal. La experiencia obligó un mayor compromiso por parte de los gobiernos de turno, así como, una mejor preparación técnica de las entidades llamadas a atender el nuevo reto. Entre las cuales cabe destacar a las Fuerzas Militares (FFMM) y, en especial, las Fuerzas Aéreas de Colombia y Perú (Esquivel, 2019). Al final, una

década después de iniciado el programa de interdicción aérea por los Estados Unidos, solo la primera lograría mantener las exigencias planteadas.

La Lucha Contra el Narcotráfico: Políticas Centradas en la Restricción y Prohibición de la Oferta

Desde la perspectiva internacional y multilateral el problema de las drogas lleva más de un siglo en la esfera internacional, al igual que su estrategia de lucha contra su aumento (Pardo, 2020). Mientras la evolución en la cadena de producción y comercialización cada día es más innovadora, la estrategia sigue siendo la misma, toda enfocada a la prohibición. Rafael Pardo (2020), político colombiano, resume en una de sus últimas obras esa relación prohibicionista que inicia en el ámbito internacional como se puede ver en la tabla 1.1, pero que también se traduce en normativas dentro de los países firmantes, en un esfuerzo para lograr detener el avance del narcotráfico.

Tabla 1.1

Relación de Acuerdos o Cumbres asociadas con una estrategia restrictiva y prohibicionista

No.	Acuerdo o Cumbre	Detalle	Fecha
1	Conferencia de Shanghái	Contra el Opio: se crea el primer conjunto de normas para luchar contra el tráfico de este.	9 de marzo de 1909
2	Convención Internacional del Opio (La Haya-Holanda)	Primer tratado internacional que luego haría parte de los compromisos al final de la Gran Guerra.	1912 (1919)
3	Nueva Convención Internacional del Opio	Se amplía la restricción (aplicación) a dos sustancias más: la cocaína y el cannabis.	1925
4	Convención Única sobre Estupefacientes	Establece un régimen prohibitivo al uso de las drogas en un listado referencia. Además, se crea la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes (JIFE), creada bajo la sombrilla y con verificación de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).	1961

No.	Acuerdo o Cumbre	Detalle	Fecha
5	Convención de Viena contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas	Penalización de las conductas relacionadas con la producción, tráfico y comercialización de algunas drogas	1988
6	Asamblea Especial de las Naciones Unidas (UNGASS)	Creación de mecanismo especial para el seguimiento y control de los dineros ilícitos derivados de las drogas. Se crea la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) ¹	1998
7	Nueva Reunión de UNGASS	Compromiso de abordar y contrarrestar eficazmente el problema mundial de las drogas	2016

Nota: Elaboración propia basado en Pardo (2020).

Durante el foro internacional “Renovando el Compromiso de Combatir el Narcotráfico”, desarrollado en Bogotá (Colombia) a finales de 2019 Margarita Cabello, la entonces Ministra de Justicia colombiana, aseguraba que, para el 31 de diciembre de 2018, según el informe *Sistema Integrado de Monitoreo de Cultivos Ilícitos (SIMCI)*, se había logrado reducir en 1.4% el área con cultivos ilícitos en el país. Según Cabello (2019), en tan solo cuatro meses se había detenido la curva ascendente que estaba registrando los cultivos ilícitos desde el 2013. Adicionalmente, en los diez meses de ese año la erradicación de cultivos ilícitos se había incrementado en un 53% respecto al mismo periodo del año anterior y sumado a ello, se había incrementado la productividad en el número de hectáreas erradicadas lo cual había significado un ritmo de erradicación muchísimo más alto en comparación con las cifras de 2018. Aunque estos resultados animan a las entidades involucradas en la lucha contra el tráfico ilegal de sustancias psicoactivas, también es cierto que cuando se observan las cifras históricas, durante la última década se presentó un aumento en los cultivos de coca en el país. Entre tanto, la exportación de cocaína a los países consumidores en Norte América y Europa por defecto ha ido aumentando. Al respecto, el Mayor General Henry Quintero, exdirector de Defensa Aérea del país, considera que existen tres las razones para este fenómeno se mantenga aún revitalizado: 1) la erradicación voluntaria estimuló

el crecimiento de los cultivos ilegales de coca; II) el proceso de paz ayudó a atomizar algunos grupos al margen de la ley, lo que según dio pie a un “caldo de cultivo” con el aumento de las plantaciones de coca, y III) decisiones políticas, en torno a este gobierno y a lo largo de los años (Entrevista semiestructurada, octubre de 2020).

Las propuestas sobre la lucha contra las drogas se han derivado desde afuera hacia dentro (Bedoya, 2016). Desde espacios dominados por el hegemónico, como Estados Unidos; y desde una esfera restrictiva y prohibitiva que solo requiere una sola respuesta por intermedio del uso de la fuerza. Así, es necesario analizar no solo los resultados que esta política de restricciones ha generado en países productores como Colombia y Perú, pasando por los países de tránsito como México y llegando a los grandes consumidores donde no se persiguen los capos, no hay políticas de extinción de dominio como es el caso de los EE. UU., uno de los mayores consumidores de droga después de Australia y Albania según el World Drug Report (2018). En este sentido, surge la necesidad de analizar una de las acciones y respuestas tendientes a prevenir, desviar, interrumpir o neutralizar el tráfico ilícito de sustancias psicotrópicas desde las zonas de producción hasta los complejos geográficos y políticos donde tiene lugar la demanda que emplean métodos multimodales de transporte entre ellos el medio aéreo y que implica el cruce de límites políticos y el espacio soberano de dos o más Estados.

Se establece como vuelo ilícito aquel que mediante el empleo de una aeronave se realiza el transporte aéreo de sustancias psicotrópicas con esta clara y planeada intención de cometer una actividad indebida, dado el grado de preparación y el grado de trabajo especializado para lograr el cometido. Para ello es necesario vulnerar de manera intencional la soberanía de uno o varios Estados (su territorio), desconocer la aplicación de las normas de navegación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Además, el desarrollo de estos vuelos ilícitos afecta la seguridad aérea y la operación de otras aeronaves civiles y sus ocupantes, en razón a que violan las normas de tránsito aéreo, entre ellas la presentación de un plan de vuelo ante la autoridad aeronáutica (ATC) y omiten medios activos de identificación, entre ellos el código transpondedor y omiten comunicación efectiva con el ATC. El vuelo ilícito tiene el propósito de transportar la droga desde las zonas de producción hasta los lugares de comercialización o, por lo menos, acercarse a las fronteras de otros países para luego continuar su tráfico ilegal a través de otro medio de transporte. Así, este tipo de vuelos permiten obtener beneficios económicos ilegales y estimulan otro tipo de actividades o delitos conexos.

La Dinámica de los Vuelos Ilícitos y su Beneficio para las Redes Criminales

Para una organización criminal constituye de gran valor la eficiencia y los mecanismos para hacer llegar su producción ilícita de sustancias psicotrópicas a manos de los consumidores quienes demandan y pagan un alto valor por obtener este elemento de consumo. En el mismo sentido, las organizaciones criminales desarrollan la logística para cumplir con su objetivo, la logística tal como sucede con las actividades legales requiere de personal, suministro de insumos y precursores. También requieren de medios de transporte multimodal, dado que deben cubrir grandes distancias y desplazarse en medio de condiciones geográficas y utilizar medios terrestres, fluviales y marítimos, con las limitaciones que imponen las acciones de los Estados para la interdicción sobre este transporte ilícito. En este sentido, se justifica transportar por medio aéreo, para alcanzar los puntos y distancias deseadas, a bajo costo y en tiempos reducidos con trayectos de cuatro o cinco horas de vuelo. Existen condiciones que habilitan esta actividad ilícita, en cuanto la disponibilidad de pilotos y aeronaves, deficientes controles internacionales sobre estas actividades de vuelo, la facilidad para preparar el terreno y emplearlas como pistas de aterrizaje y la respuesta estatal que requiere medios de detección, medios aéreos dispuestos y disponibles para la operación (Fuerza Aérea), así como la voluntad política para emplearlos y una estrecha coordinación interinstitucional. Por lo tanto, son cuantiosos los recursos económicos y materiales requeridos para cumplir esta misión de soberanía; sin embargo, no todos los Estados tienen la capacidad, o difícilmente la mantienen, para realizar un control permanente como ocurre en países de Centroamérica, de ahí la importancia de la cooperación entre las fuerzas aéreas de los diferentes países.

También, subsisten riesgos de corrupción para encubrir los vuelos ilícitos; por ejemplo, evitando o disminuyendo su detección en vuelo, cubriendo un espacio aéreo soberano o inclusive afectando el tiempo de reacción una vez son detectados. El factor tiempo es fundamental para que una fuerza aérea pueda actuar, dado que, no es posible mantener en vuelo las aeronaves dispuestas para procesos de interdicción aérea todo el tiempo y, por ende, se disminuye el alcance geográfico. Lo anterior quedó demostrado, aunque en un contexto diferente, en los EE. UU., el Estado con las mayores capacidades aéreas y espaciales, durante los sucesos del 9/11 en los cuales aeronaves civiles fueron empleadas con fines ilícitos.

Dados los rendimientos financieros obtenidos por las organizaciones al margen de la ley dedicadas al tráfico ilícito de sustancias psicotrópicas, en particular, el lucro obtenido con el transporte de estos elementos de consumo por vía aérea. Se hace necesario que los Estados ejerzan su soberanía en las dimensiones terrestres, marítimas y aéreas; donde se desarrollan rutas y actividades ilícitas. También es importante tomar en cuenta el costo de oportunidad que se obtiene empleando vuelos ilícitos.

Caso de Estudio: El Derribo Peruano que Cambió la Historia de la Interdicción Aérea en Colombia

A continuación, se exponen los actores, hechos (génesis y su evolución) y factores frente al derribo de la aeronave OB-1408 inicialmente considerada como sospechosa de estar traficando sustancias ilícitas y, posteriormente, identificada como un vuelo lícito, con lo cual se marcaría un antes y un después en los procesos de interdicción en la región. En su momento, la revisión de la cadena de hechos que condujeron al derribo de la aeronave permitió formular e implementar acciones y normas tendientes a fortalecer las operaciones legítimas de fuerza como último recurso. Adicionalmente, se tomaron medidas preventivas, que fueron ampliamente difundidas dentro de la comunidad aeronáutica y de aviación civil, y se mejoraron los procedimientos radiotelefónicos para facilitar el contacto e interacción de aeronaves civiles y militares en vuelo cuando sucede una interdicción aérea. Dos décadas después del derribo de la aeronave de misioneros, no se han presentado casos similares, con lo cual, pareciera que las medidas tomadas han sido efectivas.

El Contexto Político del Momento

Para inicios de la década de 1990, el gobierno de los EE. UU. creó un programa con el Perú que replicaría casi al instante con Colombia. Este programa estaba encaminado a luchar contra el tráfico aéreo ilegal de sustancias psicotrópicas y la idea de éste era impedir el puente aéreo entre países productores de droga con los consumidores, en este caso, contra el narcotráfico entre el sur y el norte (Huskisson, 2004). La intención estratégica del programa consistía en reducir las cantidades de droga disponibles en territorio estadounidense y, en un juego de oferta y demanda, aumentar el precio de la droga en las calles a niveles que sobrepasarían la capacidad adquisitiva de

los consumidores. En resumen, la estrategia consistía en subir el precio para disuadir el consumo en ciudadanos estadounidenses.

El programa, entonces, buscaba la ampliación de la lucha contra el tráfico aéreo con la participación de recursos militares y se encaminaba a reducir este flagelo entre Perú y Colombia, grandes productores de hoja de coca. Por el lado peruano existía una preminencia de producción de pasta de coca, mientras, por el lado colombiano se concentraban en procesar la pasta de coca traída desde el sur para producir clorhidrato de cocaína. Perú durante la década de 1990 era el mayor exportador de pasta de coca a los EE. UU.; pero, rápidamente Colombia de manos de los narcotraficantes y de una red logística ilegal muy coordinada y controlada por los carteles de la droga se fue haciendo con “el negocio”. Lo expresaba McCaffrey, zar antidrogas del gobierno estadounidense, en su visita a Bogotá en 1997, donde aseguraba que Perú era dueño del 60% de la producción de pasta de coca y, a su vez, Colombia estaba creciendo a grandes pasos en esta materia, lo que obligaba a los países vecinos a unir esfuerzos contra este flagelo (LADB Staff, 1997).

Este programa estaba encaminado en perseguir aquellas aeronaves con baja velocidad, mono motores y bimotores, acondicionadas con mucho combustible para hacer largos viajes desde estos países hasta Centroamérica e inclusive proximidades con los Estados Unidos. En su momento, el 90% de la droga que fluía entre Perú y Colombia se movía por vía aérea. Para finales de la década de 1990, el programa había sido catalogado por algunas personas como un éxito en la “guerra contra las drogas”, a pesar de la renuencia de algunos políticos estadounidenses de utilizar la fuerza para derribar aeronaves civiles.

Ha existido una presencia constante de los EE. UU. en Latinoamérica con relación a la lucha contra las drogas a partir del último período presidencial de Ronald Reagan (1981-89). En 1985, los EE. UU. empiezan a subvencionar las operaciones de antinarcóticos en Perú bajo el nombre de Operación Cóndor, la cual tenía como objetivo destruir el puente aéreo de la droga en la región. Con Cóndor los estadounidenses empezaron a incrementar el apoyo logístico y de inteligencia y, con ello, se presentó un aumento de la presencia de tropas estadounidenses en estos países (esta última parte inicia bajo la presidencia de George W. Bush en 1989 bajo el nombre de la Iniciativa de los Andes). Esta iniciativa involucró el despliegue de equipo de fuerzas especiales y el asesoramiento por parte de expertos militares en Bolivia, Colombia y Perú. Para 1990, el Comando Sur de Estados Unidos empieza a proveer más información a estos países con la participación de sistemas de vigilancia radar

y la asistencia de aeronaves tipo P3 y AWACS equipados para la vigilancia aérea (Helgerson, 2008).

Con la llegada del presidente Bill Clinton (1993-2001) a La Casa Blanca se asentó la presión política de este país hacia mayores resultados. En consecuencia, en 1993 el gobierno peruano implementó el Decreto Ley 25426 denominado también como la “Ley de lucha contra el tráfico ilícito de drogas”, por la cual se autorizaba al gobierno a través de la Fuerza Aérea, por primera vez en su historia, a interceptar e incluso usar la fuerza contra aeronaves sospechosas de tráfico ilícito de drogas (artículo 7, Ley 25426, 1993). Entretanto, en Colombia se reúne el Consejo Nacional de Estupefacientes (CNE) y bajo un acta reservada y firmada en diciembre de 1993 se autorizó el derribo de aeronaves al servicio del narcotráfico (Huskisson, 2004, p. 9). El programa funcionaba a la par en Colombia; sin embargo, para el estudio en particular hablaremos de las características y condiciones del programa peruano, que al final, era similar al de su vecino amazónico. Pocas diferencias, una de ellas, su recurso humano.

Una de las condiciones para sospechar de una aeronave al servicio del narcotráfico era su condición de estar volando rutas poco frecuentes, por debajo de los diez mil pies de altura, a velocidades bajas y con planes de vuelo no reportados. Dichas condiciones aplicarían, en su momento, para Colombia y Perú. Después, Colombia empezó a instaurar otro tipo de estrategias para hacer seguimiento a este tipo de aeronaves sospechosas, entre ellas el seguimiento y análisis que involucraba a la infraestructura aeronáutica, no solo aeronaves sospechosas, sino también pilotos, empresas, pistas, aeropuertos y rutas, entre otros (Gagne, 2015).

El programa de negación del puente aéreo peruano recibió, así como en el caso colombiano, recursos y entrenamiento por parte de los Estados Unidos. Se trataba de aeronaves tipo *tracker* o rastreadores con un radar de adquisición que proveería asistencia a las aeronaves interceptoras que, en todo caso, serían operadas por nacionales peruanos o colombianos a cargo de la Fuerza Aérea de cada país. Asimismo, se aseguraba una comunicación expedita entre aeronaves involucradas en el proceso y los entes de administración aeronáutica, como torres de control (Anthony, Crane & Hanson, 2000).

En Perú, la CIA se involucró en este programa a partir de 1991 con la entrega de un avión *tracker* o rastreador. Esta colaboración se extendió hasta 1994 cuando el programa se detiene, ya que, para ese momento los estadounidenses involucrados en estas operaciones no tenían la suficiente protección legal que pudiera mantenerlos al margen de una querrela legal a razón de un

mal procedimiento en el desarrollo de una operación de interdicción a una aeronave ilegal en este territorio. El Departamento de Justicia (DOJ) de los EE. UU. prendería las alarmas, y solo hasta haber brindado la protección suficiente a sus nacionales el programa continuaría. La Fuerza Aérea del Perú (FAP) no podía desarrollar autónomamente el programa, pues la información de posibles aeronaves ilegales volando sobre su territorio era provista desde tierra por los sistemas de información norteamericanos y, en tal sentido, el programa debió suspenderse (Helgerson, 2008).

En mayo de 1994, el DOJ emitió una opinión formal de que el personal de los Estados Unidos que brindó asistencia o información utilizada por la FAP para derribar o destruir un avión civil podría ser penalmente responsable bajo la ley de los Estados Unidos. Como resultado, el apoyo estadounidense a la prohibición peruana de vuelos de drogas se detuvo temporalmente. (Helgerson, 2008, p. 2)

Ese mismo año, el Congreso estadounidense gestionó y otorgó la inmunidad a los funcionarios de su gobierno relacionados con el proceso de interdicción aérea en Perú. En consecuencia, el presidente Bill Clinton renovó el programa estableciendo nuevas estrategias y arreglos en busca de una operación más segura. En marzo de 1995 el programa bilateral se reanudó y estuvo vigente hasta el 20 de abril de 2001, durante este tiempo ambas naciones, según el reporte de la CIA, derribaron 15 aeronaves civiles en territorio peruano (Helgerson, 2008). No obstante, las tripulaciones peruanas entrevistadas aseguran haber derribado, es ese mismo período, más de 100 aeronaves (Entrevista semiestructurada, noviembre de 2020).

El 20 de abril de 2001, en el marco de una operación de interdicción aérea, la FAP derribó la aeronave Cessna A 185E con matrícula OB-1408 en territorio peruano, avión que llevaba a civiles norteamericanos a bordo. Este evento causó que se detuviera el programa de interdicción en dicho país y también en Colombia. La experiencia derivada de este doloroso evento se constituyó en una pieza esencial para realizar la reingeniería del programa por parte de los países intervinientes. Lo anterior en aras de proteger la vida de quienes estaban a bordo de las aeronaves sospechosas de estar involucrados con el tráfico de narcóticos, así como, las tripulaciones involucradas en la seguridad y soberanía de los países de la región encargadas del proceso de seguimiento, identificación y, llegado el momento, derribo de los posibles ilegales.

El Estudio de Caso

El día 20 de abril de 2001 en las horas de la mañana, el sistema de alerta temprana peruano en colaboración con recursos estadounidenses detectó un avión tipo Cessna, C-185, monomotor volando sobre la selva amazónica y con capacidad para acuatizar (ver capítulo dos). Los reportes que llegan a la Fuerza Aérea del Perú informan de una aeronave cruzando sin autorización espacio aéreo nacional desde Brasil. De inmediato se activa el procedimiento de interdicción entre Perú y los Estados Unidos.

La aeronave es interceptada, inicialmente por un avión C-550 “*citation*” pilotado por funcionarios estadounidenses con un tripulante peruano a bordo, las comunicaciones inicialmente se dan entre miembros de la tripulación mixta, con alguna dificultad por las deficiencias en el idioma: los estadounidenses no dominaban el español, ni los peruanos el idioma inglés. Posteriormente, se une a esta operación un avión de caza interceptor, pilotado por funcionarios peruanos, un A-37B, comúnmente apodado como dragón o alfa; sin embargo, su código de llamado aeronáutico era Tucán (ABC News, 2010).

La aeronave es detectada volando a baja altura, aproximadamente cuatro mil pies sobre el río Amazonas con rumbo, al parecer, hacia Iquitos. Esta inicialmente se reporta como si hubiera ingresado a espacio aéreo peruano desde un lugar indeterminado en Brasil; pero, posterior a la catástrofe, se determina que despegó desde un punto en cercanías a la población de Islandia (Perú) y muy cerca de Benjamín Constant (Brasil) [INL, 2001]. Cabe aclarar que, las dos localidades se encuentran dentro de lo que se conoce como la triple frontera (Colombia-Perú-Brasil). El hidroavión pilotado por Kevin Donaldson llevaba a bordo a la familia Bowers, compuesta por cuatro miembros y quienes el día anterior viajaron a Leticia (Colombia) para solicitar en el consulado peruano una visa de residencia para la menor de sus integrantes, Charity de siete meses (CNN, 2001). Las comunicaciones iniciales, al momento de la detección de la aeronave proceden de la siguiente forma, entre el piloto estadounidense al mando del C-550, el piloto del A-37B y, esporádicamente, el piloto del C-185 (avión derribado) [ABC News, 2010]:

- Piloto estadounidense: I don't know if this is bandido or amigo.
- Piloto peruano (A-37B): ok
- Piloto estadounidense: Is possible we could hit the land in Iquitos, and check?

- Piloto peruano: ok
- Piloto estadounidense: ok, before ra-ta-ta-ta, ok?
- Piloto peruano: así es, yes yes yes, very well

Pasmosamente, las tripulaciones peruanas y estadounidenses se confundían entre sí por sus deficiencias en los idiomas no dominantes. Mientras el piloto estadounidense dudaba de la condición de avión sospechoso interceptado, el peruano pretendía entender esas dudas. La primera intención del avión de seguimiento era verificar su legalidad en tierra llevando esta aeronave a Iquitos, la ciudad peruana más grande en el Amazonas. Luego la respuesta del piloto interceptor peruano fue un asentimiento; sin embargo, la operación continuaba. En tal sentido, nuevamente aparece la reiteración de los estadounidenses y esta vez mas gráfica, simulando con su voz el ametrallamiento. En ningún caso la operación se detuvo, el piloto peruano respondió con un: “así es, yes yes yes, very well”. Cada cual parecía estar entendiendo a su par, pero según como los eventos se desencadenaron no era así.

Durante la fase uno (fase de comunicaciones con el avión sospechoso), la tripulación peruana hace llamados a la aeronave sospechosa: “aeronave no identificada, usted ha sido interceptada por aviones de la Fuerza Aérea, vire inmediatamente a rumbo 270. De no obedecer procederemos a derribarla” (ABC News, 2010). No obstante, dado que el piloto Donaldson durante el momento no monitoreó ninguna frecuencia VHF no hubo respuesta por parte de esta aeronave (ver capítulo dos). Aunado a lo anterior, los movimientos realizados por el hidroavión fueron considerados como evasivos, por lo cual se autorizó la siguiente fase. La posterior investigación de la CIA, después de haber entrevistado a más de 200 funcionarios peruanos y estadounidenses, concluyó que las condiciones meteorológicas obligaban a la aeronave a volar evitando las nubes, de allí los movimientos erróneamente interpretados como evasivos (2008).

La fase dos compromete al piloto del interceptor a realizar unos disparos denominados como disuasivos al lado izquierdo de la aeronave sospechosa (lado del piloto en los aviones, para los helicópteros su piloto se encuentra a la derecha y por tanto será el lado del interceptor). La intención es lograr la atención del piloto del avión sospechoso y su tripulación. En tal sentido, el avión interceptor debe ponerse al lado de la aeronave sospechosa y hacer los disparos en paralelo a la trayectoria del interceptado, de tal manera que tanto el sonido como los disparos puedan advertir al piloto la condición en la cual

se encuentra. Al terminar la fase de advertencia o fase dos, las comunicaciones entre estadounidenses y peruanos se hacen más tensas (ABC News, 2010):

- Piloto estadounidense: Are you sure it is bandido?
- Tripulante peruano: Yes, autorizado fase 3.
- Piloto estadounidense: ok, if you are sure

En ese momento la tripulación estadounidense demuestra, entre ellos, su inseguridad sobre el procedimiento. Como se puede escuchar en el video de la operación grabado por la CIA, que fue obtenido y publicado por ABC News en 2010, la conversación queda grabada, pero no elevaron su inconformismo enfáticamente a sus pares peruanos:

- Piloto estadounidense: This guy does not fit the profile
- Copiloto estadounidense: I think they are making a mistake
- Piloto estadounidense: I agree with you

Durante esos instantes, el piloto del hidroavión (aeronave sospechosa) se comunicó con la torre de control de Iquitos (ABC News, 2010):

- Piloto hidroavión (sospechoso): [...] a cuatro mil pies, los militares están acá, no se que quieren... aproximadamente a 35 millas de Iquitos
- Piloto estadounidense: The plane is talking to Iquitos tower
- Piloto hidroavión (sospechoso): ¡NOS ESTAN MATANDO, NOS ESTÁN MATANDO!
- Piloto estadounidense: TELL THEM TO TERMINATE
- Copiloto estadounidense: don't shoot, ¡NO MÁS!
- Tripulante peruano: No más, Tucán, ¡no más!
- Piloto estadounidense: God!
- Piloto peruano (A-37B): ya terminamos, está saliendo humo

El avión interceptado, acuatiza con algunas dificultades sobre el río Amazonas. La revisión por parte de las autoridades peruanas, en tierra, determina que éste no llevaba sustancias ilícitas, ni estaba al servicio del narcotráfico ni bajo procedimientos ilegales. El avión piloteado por el estadounidense, Kevin Donaldson llevaba a bordo a una familia de misioneros del mismo país. Durante el acuatizaje, el avión se voltea y es socorrido por los moradores del

sector. Durante el proceso de los disparos en el aire por parte de la Fuerza Aérea del Perú un proyectil impacta a Verónica de 35 años y a Charity de siete meses, causándoles la muerte al instante. Los dos integrantes adicionales de la familia Bowers, Jim y Cory de 7 años, padre e hijo salen ilesos. El piloto del hidroavión es herido en una de sus piernas (CNN, 2001).

De las primeras reacciones políticas sobre este penoso acontecimiento estuvo la de La Casa Blanca que, sin hacer alusión al gobierno peruano, se refirió a la responsabilidad de la FAP en el desencadenamiento de los sucesos ese 20 de abril de 2001 en territorio de ese país (CNN, 2001), al no haber seguido los procedimientos establecidos antes de abrir fuego a una aeronave en vuelo. Por su parte, la FAP negó haberse apartado de las reglas de enfrentamiento estandarizadas para este tipo de operaciones. Para David Ensor, reportero del canal de noticias CNN, el error que determinó el derribo del C-185 involucró una mala identificación de la aeronave en vuelo (2001).

El Análisis de los Hechos a partir de los Documentos Estadounidenses

A raíz de los eventos descritos anteriormente, la División Criminal del Departamento de Justicia del gobierno de los Estados Unidos solicitó a su oficina de Inspección General una investigación exhaustiva sobre el rol y el papel desempeñado por la CIA en la operación y conducción del programa de interdicción, a partir de 1995 hasta 2001. Esta oficina de inspección (OI) hizo una revisión documental de cada uno de los derribos acontecidos en ese lapso, que involucró a 15 operaciones de este tipo en territorio peruano en conjunto con los Estados Unidos. Así, se alcanzaron a reunir más de 200 entrevistas a todos los involucrados y participantes, entre ellos, miembros de la CIA, funcionarios de la FAP, su línea de mando y todas las personas conectoras del programa entre los países intervinientes.

En sus conclusiones preliminares la OI aseguró observar repetidas violaciones a los procedimientos para identificar, interceptar y posteriormente aplicar la fuerza. En todos estos procedimientos estuvo involucrada la CIA. Según el informe antes mencionado, “a lo largo de la vida del programa hubo evidencia de desviaciones de los procedimientos requeridos, tanto en las cintas de video de los derribos como en los cables de informes a la CIA” (Helgeron, 2008). En todos los casos (1995-2001), según el análisis arrojado por la OI, los aviones sospechosos fueron derribados en contados minutos después

de la interceptación de los aviones caza peruanos, no mediaba procedimiento de identificación, tampoco advertencias de su parte y sin tiempo para que la aeronave interceptada pudiera responder a estas comunicaciones (2008).

John L. Helgerson (2008), quien desempeñaba la función de inspector en el marco de dicha investigación, hizo un reporte sumarial acerca de los errores incurridos durante el derribo del avión con los misioneros a bordo. Los errores recurrentes no solo en este derribo sino en la gran mayoría de las 15 operaciones se resumen de la siguiente manera: Primero, la no identificación de las aeronaves derribadas de forma eficiente. Esto sucedió en ocho de las 15 interceptaciones realizadas entre peruanos y estadounidenses desde el mismo inicio del programa de interdicción. Segundo, no haber realizado señales visuales capaces de ser observadas por los pilotos de los aviones sospechosos derribados. Este error fue recurrente en todas las interceptaciones realizadas. Tercero, no haber realizado disparos de advertencia. Esta violación se produjo según el informe en al menos ocho interceptaciones. Cuarto, ausencia en la cadena de mando durante el proceso de las interceptaciones. Lo anterior aconteció en 13 de todos los derribos desarrollados. Quinto, falta de tiempo suficiente para que la aeronave interceptada respondiera a las comunicaciones y procedimientos. En la mitad de los derribos pasaron dos minutos entre la primera advertencia y la autorización para la fase final de derribo.

La gran mayoría de los funcionarios estadounidenses, sobre el derribo del avión misionero, aseguraron que gran parte de estos procedimientos sucedieron en horas de la noche. Lo anterior no permitía la observación de las señales visuales y, por tanto, éstas no eran recomendable hacerlas en las horas de la noche. En alguna forma se encuentra contraposición entre la postura de los funcionarios estadounidenses con la realidad, ya que, del total de las interceptaciones 11 sucedieron durante el día y las cuatro restantes en la noche o durante el anochecer. Sumado a ello, y un mes después del derribo del avión misionero, las autoridades peruanas, durante una investigación interna de los sucesos, encontraron inobservancia en los procedimientos de interceptación por parte de sus funcionarios. Al final, sobre estos hallazgos, en cabeza de la oficina jurídica de la Fuerza de Tarea del Perú, nunca quisieron hacer oficial los resultados de estas investigaciones (Helgerson, 2008). Una de las mayores complejidades de esta investigación fue la ausencia de claridad por parte de los funcionarios conocedores y participantes del programa de interdicción tanto de Perú como en los Estados Unidos. Su postura fue siempre reactiva y poco colaborativa, lo que resultó en pocas evidencias en el proceso de la investigación (2008).

En el informe final adelantado por la OI se le recomienda una reprimenda (carta formal con un regaño) a los funcionarios de la CIA involucrados en la operación (2008):

El gobierno de los Estados Unidos pagó \$8 millones a las víctimas en base a la afirmación de la CIA de que el derribo de los misioneros había sido una aberración en un programa que de otra manera habría cumplido con los procedimientos prescritos por la Presidencia. (Helgerson, 2008)

Un oficial de operaciones de alto nivel asignado a la tarea de llevar a cabo una revisión de responsabilidad interna tampoco pudo documentar el grado de incumplimiento que existía en el programa. A pesar de haber tenido acceso al trabajo en curso de la Fuerza de Tarea de Perú y de haber sido informado de sus hallazgos, no tomó nota de estos problemas en su informe final a la alta gerencia de la Agencia.

La investigación

En el proceso de la investigación se realizaron 210 entrevistas y un acumulado de documentos indexados que llegaron a 250 mil páginas, aproximadamente (2008, p. 12). En este trabajo se interrogaron a funcionarios de la CIA, de la Administración para el Control de las Drogas (DEA, por sus siglas en inglés), funcionarios de la Aduana del mismo país, así como, miembros del Consejo de Seguridad Nacional, del Ejército de los Estados Unidos; también se requirió a funcionarios de los ministerios de Defensa, Justicia, Asuntos Exteriores, FAP y todo el personal involucrado en el proceso de derribo en el Perú:

En total, se entrevistó a 24 oficiales de la Fuerza Aérea del Perú, incluidos cinco de los seis generales al mando, así como pilotos, copilotos y funcionarios involucrados en la verificación de procedimientos de los estadounidenses al interior de Perú quienes volaban como tripulantes de la nación anfitriona (HNR, por sus siglas en inglés) disponibles de la FAP. (Helgerson, 2008)

El programa de interdicción aérea peruano era similar al operado en Colombia, aunque con diferencias en el uso de los procedimientos al aplicar como último recurso la fuerza. Los compromisos entre los países involucrados eran los mismos y el único factor diferencial era el personal del país anfitrión que operaba el programa en conjunto con los Estados Unidos. Las leyes de Perú sobre el derribo estaban enfocadas a cualquier aeronave civil

que volara durante el día por debajo de diez mil pies de altura, en zonas de poca frecuencia de tráfico aéreo, que despegara desde o hacia aeródromos no controlados por autoridades aeronáuticas y que no reportara ni entregara un plan de vuelo a la autoridad competente. Todo lo anterior se agravaría si la aeronave volaba bajo las condiciones anteriores y durante la noche.

El procedimiento de interceptación peruano se realizaba con dos tipos de aeronaves; el T-27A (Tucano) un turbopropulsor y monomotor construido por la Fabrica Brasileira Aeronáutica (Embraer); así como, el A-37B *Dragonfly* (A-37) un jet bimotor construido por la Corporación Cessna. Los aviones tipo *tracker* o rastreadores eran C-550 y eran operados por la CIA. Estas aeronaves eran un híbrido entre avión ejecutivo de alta velocidad y sistemas de fotografía tipo *flir*, radar de adquisición, similar a aquellos diseñados para aviones de combate tipo F-16 y un sistema integrador de información geográfica. Era un avión muy veloz y versátil (Dirección de Defensa Aérea, 2019).

El proceso de interceptación se hacía bajo tres fases verificadas por cada miembro de la tripulación, pero en especial por operadores del país anfitrión con un fuerte control del país visitante. La primera fase era la comunicación con la aeronave sospechosa: “debe utilizar una serie de procedimientos reconocidos internacionalmente para hacer contacto visual” con el avión sospechoso. Estos procedimientos, estandarizados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), requerían que “el avión de combate volara frente al avión interceptado y moviera sus alas hacia arriba y hacia abajo, bajara su tren de aterrizaje, parpadeara sus luces de aterrizaje y posiblemente emitiera señales manuales” (Helgerson, 2008). El personal de la FAP y CIA se mostraron reacios a comunicarse por radio directamente con el avión sospechoso, pues, si este hubiera sido un avión al servicio del narcotráfico, el temor generalizado de las tripulaciones era ponerlo en sobre aviso y motivar su escapatoria.

La segunda fase, después de agotar todos los posibles medios de comunicación con la aeronave sospechosa era la relacionada con las ráfagas de aviso, entre ellos disparos de advertencia que se hacían al lado del piloto de la aeronave civil. La intención de los disparos era lograr la atención de la aeronave interceptada por lo que tenían en la punta de las balas (cada tres cartuchos) una composición química de fósforo que se encendía al salir disparada formando una línea visual hacia el horizonte y hacia la visión extendida del piloto civil.

Un revelador informe en el proceso de investigación, incluido en el Reporte de Investigación de la CIA (2008), demostró que:

Los disparos de advertencia consistieron en trazas disparadas por el avión de combate. Algunos oficiales de la CIA declararon que estas trazas se podían ver de noche, pero no durante el día. Sin embargo, otros observaron que la FAP usaba municiones trazadoras viejas que no se encendían o se encendieron solo brevemente, sino que se extinguieron cuando llegó al campo de visión de los pilotos. Los disparos no se pudieron ver en ninguna de las cintas de video de Perú. Además, los pilotos de combate de la FAP describieron estar cegados por el disparo de sus armas por la noche, porque llevaban gafas de visión nocturna. Como resultado, dicen que dispararon solo una de dos ráfagas de unos pocos segundos cada una. La mayoría de los derribos del programa peruano ocurrieron a la luz del día cuando las rondas de rastreo no habrían sido visibles.

El Análisis de los Hechos a partir de las Entrevistas Realizadas a la Tripulación Peruana

En entrevista con el piloto al mando del A-37 “Tucán”, el interceptor del avión misionero, manifestó que algunos aspectos no se hicieron públicos dentro de la investigación del evento, ni tampoco quedaron plasmadas en el informe de la inspección de la CIA. Uno de ellos, por ejemplo, se relacionaba con la recurrencia al incumplimiento de las normas aeronáuticas peruanas por parte de Donaldson, piloto del hidroavión y que fueron objeto de llamados de atención por parte de la Fuerza Aérea Peruana en anteriores ocasiones (Entrevista semiestructurada a Readhead, septiembre de 2020).

Entre las quejas más comunes entre los pilotos militares era la indisposición de los primeros sobre Donaldson, a quien “no le gustaba encender el transpondedor ni menos diligenciar los planes de vuelo” (Entrevista semiestructurada a piloto peruano, 2020). En el momento del derribo, Donaldson no había diligenciado dicho documento. Tampoco tenía autorización para pasar la noche en Brasil, como lo hizo esa noche en Benjamin Constant, último lugar de permanencia antes del fatídico derribo.

La operación de los aviones interceptores se hacía desde Pucallpa, capital del distrito Callería y provincia del Coronel Portillo en el departamento de Ucayali (Perú). Las condiciones de alojamiento no eran las mejores para los pilotos por temas de seguridad. De hecho, en varias ocasiones miembros de grupos dedicados al tráfico de drogas amenazaron tanto a las tripulaciones como a sus familias, razón por la cual, estos últimos debían dormir con

chalecos antibala en unos *shelter* hechos con cartón prensado. De otra parte, las condiciones económicas de Perú no eran las mejores y el sueldo base de un Oficial de grado Capitán era aproximadamente 150 dólares mensuales (Entrevista semiestructurada, septiembre de 2020). En ese sentido, el gobierno estadounidense entregaba una compensación a las tripulaciones involucradas en operaciones de interdicción exitosas. A los pilotos se les entregaban tres mil dólares por derribo, a los copilotos mil dólares y a los demás miembros 500 dólares a cada uno. También eran incentivados con felicitaciones escritas por parte de los miembros de la CIA y DEA (Entrevista semiestructurada a Readhead, septiembre de 2020).

Otra de las observaciones, expuestas por las tripulaciones peruanas se enfocaba en el control cerrado por parte de las tripulaciones estadounidenses. El día del derribo, según como lo asegura el piloto del Tucán, hubo en el área tres aeronaves norteamericanas: el AEW (Awacs), un P3 (ORIÓN) y el C-550 (Citation) [2020]. En este último iba a bordo el oficial de Defensa Aérea de la Fuerza Aérea del Perú encargado de dar trámite a las ordenes por parte de las autoridades locales en el proceso para uso de las armas. Para el caso específico, según Redhead, las tripulaciones peruanas de Defensa Aérea tenían un buen nivel de inglés por lo que su comunicación, por lo regular, era fluida con los estadounidenses; no obstante, el tripulante de ese momento no dominaba bien el idioma inglés (Entrevista semiestructurada, septiembre de 2020).

El resto de la tripulación, tanto los pilotos como el encargado de manejar el radar, cámara infrarroja y sistema de información geográfica eran responsabilidad exclusivamente del funcionario estadounidense y no de los peruanos. Asimismo, las comunicaciones en el momento de la interceptación se realizaban desde el C-550 (Citation). Los pilotos de los aviones interceptores no hablaban directamente con la aeronave en persecución, de tal manera que, todos los mensajes de advertencia y los llamados por las distintas frecuencias debían ser realizadas por el Oficial de Defensa Aérea del Perú a bordo de la plataforma estadounidense en el idioma de la región -español- y en inglés. Al final, el principal error fue el idiomático, pero no el único.

A pesar de haber transcurrido 20 años de estos eventos, es muy poca la información de acceso público disponible, ni las comunicaciones o demás elementos que comprometían a los miembros de esta, se han podido conocer al detalle. Sin embargo, para desarrollar este artículo se tuvo comunicación con uno de los oficiales de la FAP que estuvieron vinculados en los hechos descritos.

Según Redhead (Entrevista semiestructurada, septiembre de 2020) “el video del derribo, el único encontrado en Youtube, tiene como finalidad inculpar únicamente al gobierno peruano, desconociendo todo el procedimiento realizado por las tripulaciones de ambos países”. Se desconocen las motivaciones de la publicación del video, pero lo primero observado durante este procedimiento es negligencia por parte de las tripulaciones involucradas. No obstante, los hechos documentados van en otra vía, habría que estudiar cuál es la responsabilidad de los diseñadores del programa que incluyeron incentivos económicos a los pilotos para que favorecieran el uso de la fuerza.

Llama la atención que este uso de la Fuerza en el marco de un Programa de cooperación bilateral tuviera lugar solo en Perú. Por el contrario, hasta la fecha del suceso, nunca había tenido ámbito de aplicación en espacio aéreo de los Estados Unidos, condiciones que cambiaron posteriormente tras los sucesos del 9/11 (Griffin, 2005).

El derribo del avión de misioneros es el resultado de acuerdos entre dos Estados por el interés común de acabar con el flagelo del tráfico de estupefacientes. Hasta esta parte la intención es clara y loable, pero la configuración del acuerdo se realiza a partir de las dinámicas de poder de cada estado, dejando a los Estados Unidos en una posición de ventaja frente a Perú. Mientras a los estadounidenses involucrados en esta operación no se les vinculó legalmente por gozar de inmunidad diplomática; la tripulación de la FAP fue vinculada en el proceso judicial de manera individual, con la correspondiente responsabilidad económica dentro del proceso incluyendo los derechos pecuniarios de los abogados (Entrevista semiestructurada a Readhead, septiembre de 2020).

Cabe destacar que, en 1992, en el marco del ABD los Estados Unidos y Perú tuvieron un incidente cuando una tripulación de la FAP aplicó el uso de la fuerza contra una aeronave tipo C-130 Hércules de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos. En ese momento, las tripulaciones peruanas a bordo de dos aviones SU-22 interceptaron a la norteamericana; pero, según entrevista con el piloto, no se observaba identificación alguna. La aeronave interceptada estaba pintada con un camuflaje de color café y durante la inspección visual las tripulaciones de los dos aviones de fabricación rusa no encontraron ninguna información que pudiera haber advertido sobre la afiliación de esta aeronave. Sumado a lo anterior, el avión tipo Hércules nunca acató las señales de los interceptores peruanos y al contrario buscaron elevarse más, alcanzando 18.500 pies sobre el terreno, y empezaron a alejarse del mar territorial.

De acuerdo con el piloto interceptor, entrevistado para este artículo (2020) y hoy Mayor General en retiro de la Fuerza Aérea Peruana, la aeronave tomó “rumbo de salida hacia el mar” esperando salir del espacio aéreo nacional. En el proceso de uso del armamento contra la aeronave evasora un tripulante de los 14 a bordo de la aeronave, desconocida hasta ese momento, Joseph Bead Jr, fue expelido de la aeronave cuando los impactos de tiro calibre punto 30 abrieron un orificio suficientemente grande que, con la fuerza de la despresurización rápida, no dio tiempo a ningún tripulante de asegurarse dentro de la aeronave y, por tanto, este cayó al vacío.

El incidente causó la suspensión temporal del Programa de Interdicción aérea entre ambas naciones y una marcada indisposición del gobierno estadounidense hacia sus homólogos peruanos, entre otras, por el reconocimiento público llevado a cabo por el Presidente Fujimori a sus pilotos al haber “defendido la soberanía nacional”, como lo haría cualquier nación o como lo pudo haber hecho Colombia en 2013 durante la interceptación del Tupolev TU-160, cuando este ingresó a espacio aéreo nacional sin autorización, quien sería interceptado y obligado a abandonar el territorio por aviones Kfir (Mezú, 2019).

En el caso del derribo del avión con los misioneros a bordo no hubo reconocimiento alguno, aunque la alegría de las tripulaciones combinadas (Estados Unidos y Perú) fue temporal, no hubo ni reconocimiento, ni mucho menos pago de la denominada prima por derribos. Solo se suspendió el programa de interdicción y ambos países fueron muy reservados con el manejo de la información hacia los medios de comunicación.

El informe final realizado tanto por la Fuerza Aérea Peruana, por un lado, y el emitido por la CIA, defendía las posturas políticas de cada uno de los países involucrados y trataba de inculpar a sus pares. Sin embargo, con la publicación del video editado se observaría una culpabilidad de la tripulación peruana, pero esa sería tan solo una parte de la historia. Allí no se hablaba de los más de 100 derribos realizados entre las dos naciones, tampoco de la recurrencia en el desacato de las instrucciones y normas de vuelo del avión derribado y la sospecha por parte de la “Fuerza Aérea Peruana sobre el posible trasiego de sustancias psicoactivas realizadas en ocasiones por el señor Donaldson en su hidroavión” (Entrevista semiestructurada a Readhead, septiembre de 2020).

En la investigación se determinó que, según el registro fílmico, la posición del avión interceptor evitó que el piloto de la aeronave sospechosa lo

viera. El procedimiento requería que el avión interceptor volara adelante y a la izquierda del sospechoso. En este caso y en casi todas las intermediaciones realizadas por la FAP se observó, según la investigación, a los aviones caza peruanos por detrás del objetivo.

Agotada esa fase y luego de repetir los intentos de comunicación con la aeronave declarada como hostil por frecuencias de radio del sector y, según las reglas aeronáuticas de cada país, la fase final sería el derribo de la aeronave infractora. Revisando el informe de lo ocurrido con el avión de misioneros, fueron pocos minutos los necesarios para derribar erróneamente dicha aeronave (menos de 10 minutos).

Los aviones rastreadores o *trackers* estaban equipados para hacer grabaciones de los eventos y procedimientos en vuelo con cámaras de video, y cada interceptación era grabada. El personal de la CIA que supervisaba las intercepciones debía usar las cintas de video para verificar la exactitud de las declaraciones sobre la conducta de la intercepción e informar cualquier irregularidad a sus jefes. Si la revisión de la cinta de video no corroboraba las declaraciones escritas hechas en los informes el personal de la CIA debía plantear las discrepancias con sus superiores. Por otro lado, la FAP no pudo verificar eficientemente los planes de vuelo que existían.

Los errores de la tripulación mixta de peruanos y estadounidenses que concluyeron con el derribo del OB-1408 generaron un deterioro en la relación entre los dos países. Decir que lo ocurrido con la familia de misioneros fue un mal necesario, es irrespetar la memoria de las personas fallecidas; pero en la cadena de errores acontecida solo un derribo de este tipo permitió la atención de quien subvencionaba un programa diseñado a la ligera con una visión limitada, en especial, con relación al riesgo sobre la población peruana, ya que, ningún ciudadano estadounidense corría peligro y los derribos por ser en suelo peruano nunca arriesgarían la vida de estadounidenses. Todo fue un error, y ese derribo generó presiones en los Estados Unidos que motivaron cambios para garantizar ante todo la protección de la vida, incluso la de aquellos sobre los que habría sospecha de estar a bordo de un avión ilegal al servicio del narcotráfico.

A partir de la suspensión de esta estrategia en 2001, tanto en Colombia como en Perú se rediseñó el programa; trabajo y validación que transcurrió por espacio de dos años, dando como resultado un nuevo programa llamado *Air Bridge Denial* (ABD) que iniciaría finalmente en 2003, bajo la tutela del Departamento de Estado de los Estados Unidos, la Fuerza Aérea de los Estados

Unidos y las cancillerías de Perú y Colombia, así como los ministerios de defensa y las propias fuerzas aéreas (ver capítulo dos). Este programa formulado e implementado bajo nuevas condiciones sobre la lucha contra las drogas, obligó a una estrategia de comunicaciones masiva, con el fin de advertir sobre nuevos procedimientos y prohibiciones, fue dirigida hacia la comunidad aeronáutica y, en especial, hacia aquellos pilotos de la aviación civil, que volaran sobre espacio aéreo colombiano.

El fortalecimiento de la protección de los derechos humanos de los supuestos traficantes aéreos (ver capítulo dos) fue uno de los aspectos de mayor revisión, en las fases y medidas previas, antes de proceder al uso de la fuerza, así como la administración y control de riesgos relacionados que pudieran cometer las partes interesadas dentro de la operación, desde la educación impartida en las escuelas de aviación, en los cursos recurrentes de los pilotos, así como el establecimientos de zonas aéreas de identificación, con una especial sujeción a plan de vuelo y reglas de vuelo por parte de los operadores de aviones civiles. Con presupuesto autorizado por el Congreso de los Estados Unidos de 50 millones de dólares, se dedicaron esfuerzos para mejorar los equipos de las Fuerzas Aéreas de Perú y Colombia, al compartir espacios comunes de frontera sobre la región del Amazonas (Ministerio de Defensa Nacional, 2003). Posteriormente y dentro del segundo capítulo de este libro se ilustrarán las medidas y controles establecidos dentro del ABD.

Narcotráfico, Criminalidad y la Necesidad de Cambios Institucionales

La lucha contra el tráfico ilegal desde lo aéreo está interconectada a los focos delincuenciales causados por las dinámicas de la siembra de coca en los lugares más apartados de Colombia. Los cuales, además, cuentan con dos ventajas competitivas: I) las condiciones climáticas del país que favorecen la producción y II) la ubicación geoestratégica de Colombia que permite vía terrestre, marítima o aérea; enviar el producto hacia los mercados en Norteamérica, Europa o incluso Asia. Como se mencionó con anterioridad, a finales de la década de 1990 y comienzos del nuevo siglo el negocio de las drogas migró casi que por completo desde Perú, otrora productor de pasta de coca, a Colombia, el intermediario de la pasta de coca peruana.

La criminalidad aupada en los grandes réditos que da el narcotráfico ha servido como motor para la evolución de este flagelo. La aviación, por ejemplo, ha permitido otorgarles a los grandes capos del narcotráfico una especie de don de ubicuidad. Su rapidez en el transporte y el poder recorrer extensas distancias en poco tiempo hizo que ésta se volviera un medio de transporte sugestivo. Sumado a lo anterior, la geografía de los países andinos requiere franquear esos nudos montañosos por el aire y, como resultado, la eficiencia del transporte aéreo permitió que toda la logística legal de la aviación sirviera para montar sobre sus hombros la ilegalidad del comercio de las drogas. En la medida en que la aviación iba evolucionando, sin quererlo y tal vez sin saberlo, las oportunidades para el tráfico de las drogas se abrían hacia el exterior.

El 29 de abril de 1948 se realizó la reunión de la OACI, en su sede en Canadá, y se definió un nuevo código de tránsito aéreo internacional. Las nuevas medidas obligaban a los países a mejorar sus condiciones de seguridad e infraestructura aeroportuaria. En tal sentido, mejores aeropuertos serían necesarios, pero también el control de los cielos, un poco descuidados al interior del país. La Fuerza Aérea Colombiana veía la necesidad de mejorar no solo las pistas sino también la flota aérea. Para 1949 el gobierno nacional le compra a los EE. UU. 22 aeronaves por un valor de 182 mil dólares de la época. Un año después el mayor Eduardo Escandón, director de la Aeronáutica Civil, anunció a la opinión pública la intención del control de las comunicaciones aéreas del país por parte de esta entidad. Para 1951 el estado colombiano y el estadounidense anuncian el diseño de un nuevo convenio relacionado con nuevas políticas asociadas a la administración del espacio aéreo.

La aviación durante la década de 1950 mejoró, en parte gracias a un trabajo de investigación llevado a cabo por el, en su momento, general Gustavo Rojas Pinilla, trabajo de investigación realizado durante la década anterior para optar al ascenso a coronel (Manrique, 2005). En su documento, se enfatizaba en la necesidad de la construcción de algunos aeropuertos en las principales ciudades del país. En 1955, durante la presidencia de Gustavo Rojas Pinilla, el aeropuerto de El Dorado inicia su construcción. En esta época, más de una docena de nuevos aeropuertos se construyen en el país.

Con una infraestructura naciente en términos de aviación, las ventajas de la inmediatez y semi-ubicuidad que genera ésta en un territorio manejado desde el centro y con deteriorados medios de transporte, la aviación toma vuelo y con ella algunas modalidades de delincuencia, entre ellas el

contrabando aéreo. El primer decomiso de marihuana lo registra El Tiempo en 1963. El cargamento, que incluía no solo marihuana sino también armas largas y cortas, se incautó en Cúcuta y ascendía a un valor de 300 mil dólares. En 1968, según este diario, a finales del año dos periodistas estadounidenses son capturados en el aeropuerto El Dorado con “un empaque de marihuana” entre sus maletas de viaje. En diciembre de ese mismo año, un avión de la empresa Aerocóndor que cubría la ruta Bogotá-Miami a su llegada a EE. UU. se le decomisan alrededor de un alijo de marihuana avaluado en su momento en 75 mil dólares. Según los registros de fuentes primarias extraídos principalmente de este diario de circulación nacional, a partir de 1969 hay un *boom* en las noticias relacionadas con el tráfico de drogas por vía aérea y en vuelos comerciales. El aeropuerto El Dorado (Bogotá) se convierte en el centro de atención por parte de unidades del extinto Departamento Administrativo de Seguridad (DAS). Se puede decir que hay una narcotización en las noticias y los titulares de prensa que con frecuencia empiezan a registrar grandes cargamentos de droga incautados.

En la figura 1.1 se puede observar detalladamente cómo se da la evolución del tráfico de droga. Inicialmente, como se reporta en los archivos de prensa consultados, los grandes cargamentos incautados eran de marihuana y heroína. Con el tiempo se registran menos incautaciones de los dos anteriores alucinógenos y una gran prominencia de la cocaína que, al final, termina siendo el producto “estrella” de los narcotraficantes colombianos y el “producto de exportación reina” desde finales de la década de 1980 en adelante. Así como la prensa crece en titulares, entidades como la Fuerza Aérea Colombiana empiezan a modernizar su flota de cara en parte al crecimiento en las acciones del narcotráfico (ver capítulo dos). En principio, en la década de 1960 se observa un tráfico ilegal aupado en aviones comerciales; pero, con el tiempo entre los años ochenta y noventa aparecen aeronaves pequeñas usadas para el transporte ilícito de cocaína. Entonces, para luchar contra este nuevo enemigo se necesitaría de una modernización en la flota aérea de la FAC. A partir de 1970, con el anuncio de su comandante, la FAC empieza a modernizar su flota y es así como llegan no solo aviones para soportar un transporte presidencial más seguro y cómodo, sino también, aviones supersónicos para salvaguardar las fronteras y proteger los cielos. En esa medida, a finales de 1980 llegan los primeros radares militares al país para introducir un nuevo concepto a la doctrina militar relacionada con la defensa aérea, compuesta por radares en

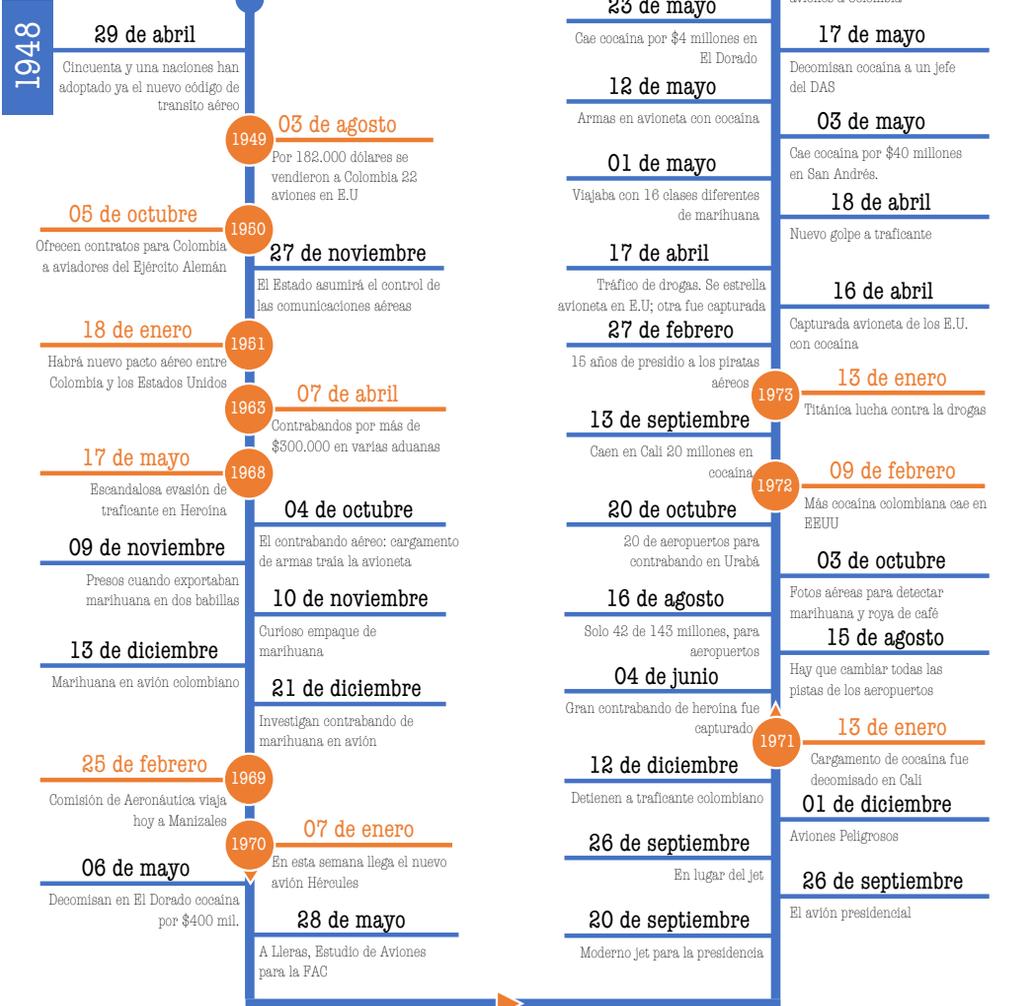
tierra, aviones de combate y en el futuro aviones de adquisición tipo *tracker* muy similares a los usados por la CIA en los programas de supresión al tráfico ilegal en Perú y Colombia.

Con la experiencia acumulada durante finales de la década de 1980, los sucesos de Perú y la reingeniería a inicios de 2003, la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) ha logrado luchar contra un enemigo a veces invisible, con mucho dinero y capacidad de corrupción (ver capítulo dos). Desde el inicio del aumento del tráfico ilegal se ha observado la intención de los delincuentes de penetrar estas instituciones militares comprando funcionarios involucrados en la interdicción aérea. La FAC debió aumentar los niveles de reserva, así como revisar minuciosamente los ingresos de sus funcionarios. La estrategia, al final resultó en una transformación institucional dispuesta a afrontar los medios y formas del narcotráfico, así como el cambio en los procedimientos para combatir este flagelo, se supeditaron cada vez más al crecimiento de estrategias y aumento del comercio de cocaína entre el sur y el norte. Al final, las capacidades o ventajas competitivas provistas por el clima y la ubicación estratégica de Colombia han permitido un crecimiento de un negocio ilegal que cada día permea más la sociedad colombiana.

Figura 1.1

Infografía de la evolución del tráfico aéreo ilegal y la respuesta institucional a partir de 1960

PERIÓDICO EL TIEMPO 1948-1994





PERIÓDICO EL TIEMPO

1994-2001

1994

05 de junio

Colombia esta semana

09 de diciembre

Revocan fallo por la caída de avión que violaba espacio aéreo

10 de diciembre

No hay ningún aval para derribar narcoaviones

15 de febrero

Plan de choque a narcoocultivos

21 de abril

En Cali, incautadas 1,5 toneladas de cocaína

25 de mayo

Muchos los involucrados por narcoavión

18 de mayo

Más ojos vigilantes contra el narcotráfico

21 de septiembre

Hallan heroína en el avión del presidente

22 de septiembre

Así rastrearon la heroína

22 de septiembre

Esto es indignante y canalla: Samper

07 de diciembre

En operación, radares de EE.UU.

07 de diciembre

En operación, radares de EE.UU.

12 de enero

Documento militar alertó sobre caos en San Andrés

06 de abril

Al mes, 20 vuelos ilegales detectados, uno inmovilizado

24 de mayo

Cambiao de narcoavión en aeropuerto de Palmira

09 de diciembre

Destruyen aviones

15 de junio

Heroína en Hércules de la FAC

22 de septiembre

Capturados miembros de tripulación de avión presidencial

22 de septiembre

Teorías sobre la heroína en el boeing

25 de febrero

Juez indaga sobre Cartel Azul

29 de diciembre

Violencia y corrupción

12 de octubre

En Colombia si hay justicia: General Gil

11 de octubre

El anónimo que en el 93 salpicó a 26 de la FAC

03 de octubre

MinDefensa remitió anónimo a fiscalía

01 de octubre

Relevo en comandancia de la base del Catam

29 de septiembre

Colombia esta semana

28 de septiembre

La DEA no participó en inspección

25 de septiembre

Mantenimiento del Boeing terminó en la tarde del viernes

24 de septiembre

Es exagerado creer que hay narcos en FAC: Serpa-

23 de septiembre

Hasta la mafia se ha robado aviones

22 de septiembre

No tenemos nada que ver: Frechette

06 de noviembre

Condena por heroína en avión presidencial

21 de febrero

Samper a declarar por caso de heroína en avión

16 de diciembre

Dictadura de los baches

12 de octubre

Auto de detención a 3 técnicos del Catam

08 de octubre

Militares involucrados en narcotráfico no pueden alegar fuero

02 de octubre

Suspenden miembros de la FAC

29 de septiembre

Los episodios oscuros en la base del Catam

29 de septiembre

FAC niega amenazas

26 de septiembre

Tres procesos a miembros de FAC por narcotráfico

24 de septiembre

Más de 30 sospechosos por heroína en el Boeing 1201

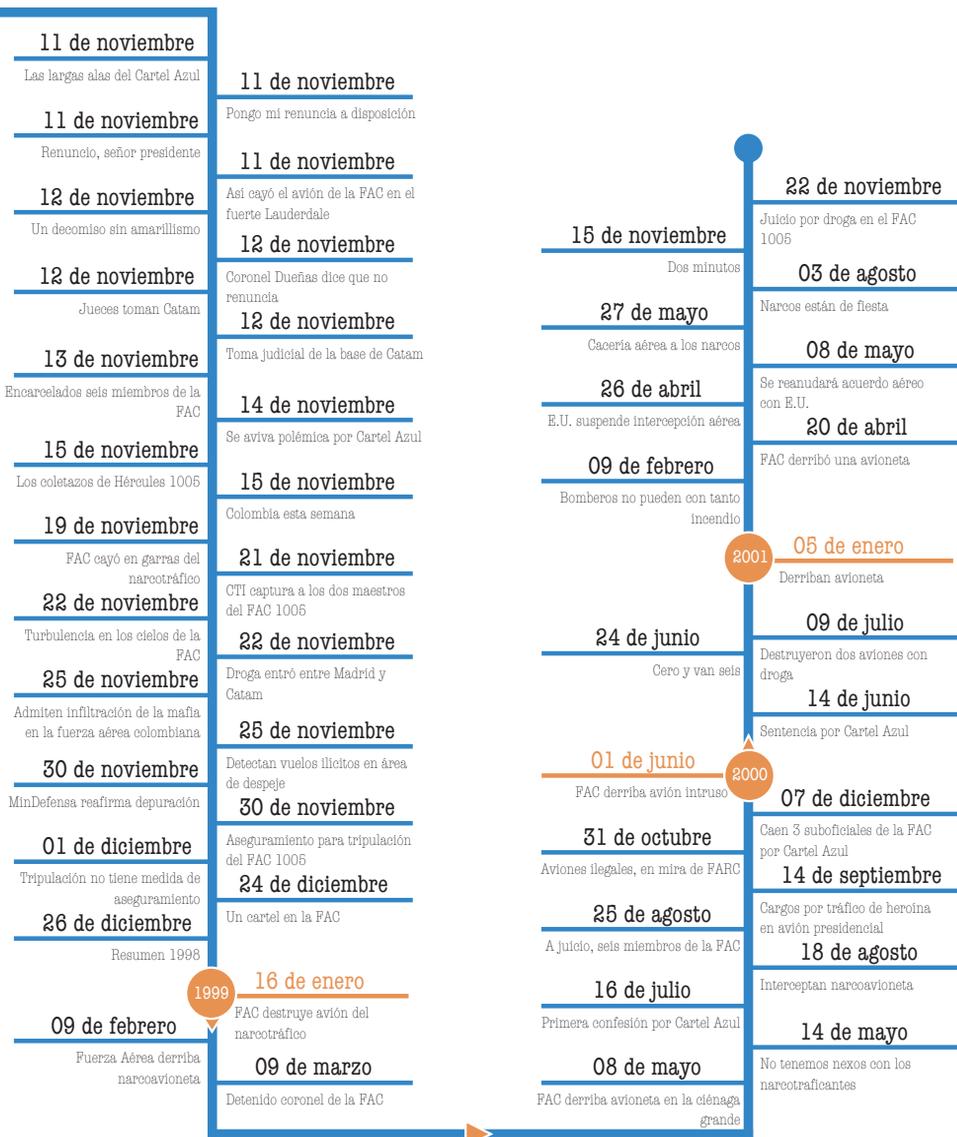
23 de septiembre

Este difícil suceso provino del narcotráfico: FAC

23 de septiembre

Investigan itinerario del boeing

1998



PERIÓDICO EL TIEMPO 2002-2012

2002

08 de febrero

La ayuda sería usada contra secuestro

19 de junio

Nuevo radar en Bogotá

25 de mayo

Breves justicia [el caso del avión venezolano]

12 de agosto

Intercepción avión en el Caribe

16 de septiembre

Interceptan avión con coca

09 de enero

Impase con E.U. por avión destruido

10 de marzo

Destruyen avión paraguayo

22 de marzo

Las 25 aeronaves inutilizadas

08 de junio

Cierran el espacio aéreo a los narcos

01 de marzo

FAC inmoviliza aeronave

01 de febrero

Breves nación

11 de abril

Condennan miembros de la FAC

09 de mayo

Inmovilizan avión interceptado

30 de mayo

Vuelos de interdicción, en junio

01 de septiembre

Resultados de interdicción aérea

01 de noviembre

Visto bueno de senado de E.U. para ayuda militar

10 de enero

Sobre el caso de interdicción

22 de marzo

Estados Unidos busca ampliar presencia militar en Colombia

08 de junio

Cerreo aéreo al narcotráfico

10 de junio

Cae arsenal de AUC en Putumayo

14 de enero

Breve región

10 de diciembre

Incautan 650 kilos de coca en Barranquilla durante 'cinematográfica' operación de la Policía

09 de diciembre

Coca la cargaron en el mismo aeropuerto, afirma la Policía sobre incautación en el Ernesto Cortissoz

10 de marzo

Cae jefe de cartel de La Guajira

08 de noviembre

En dos casos en el Aeropuerto Matecaña, la Policía incauta más de siete kilos de cocaína

20 de agosto

Caen con coca ex seleccionados de Hockey

18 de agosto

Italiano llevaba cocaína impregnada en la ropa

21 de julio

Policía incautó cocaína en el aeropuerto El Edén, de Armenia

09 de marzo

Casi un kilo de cocaína y 100 papeletas de heroína fueron incautados en operativos de la Policía

30 de diciembre

Colombia extraditó a Estados Unidos a 19 personas, entre ellas un mayor de la Policía

30 de agosto

2.570 pastillas de éxtasis fueron incautadas en el aeropuerto El Dorado

14 de julio

Policía detectó cocaína dentro de un busto del escritor Miguel de Cervantes Saavedra

09 de diciembre

Decomisan 650 kilos de cocaína en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla

27 de agosto

En caja de doble fondo la Policía descubre casi cinco kilos de cocaína

27 de noviembre

Fiscalía investiga si avión que cayó con 3,7 toneladas de coca en México sirvió a DEA

02 de octubre

En Aeropuerto Matecaña de Pereira la Policía incauta casi cuatro kilos de cocaína

19 de agosto

Con coca cayeron dos ex integrantes del equipo nacional de hockey

04 de agosto

Noticias breves de Justicia

04 de mayo

Incautan 30 kilos de cocaína en el aeropuerto Eldorado

22 de febrero

Dos holandeses fueron detenidos en el aeropuerto con cargamento de coca

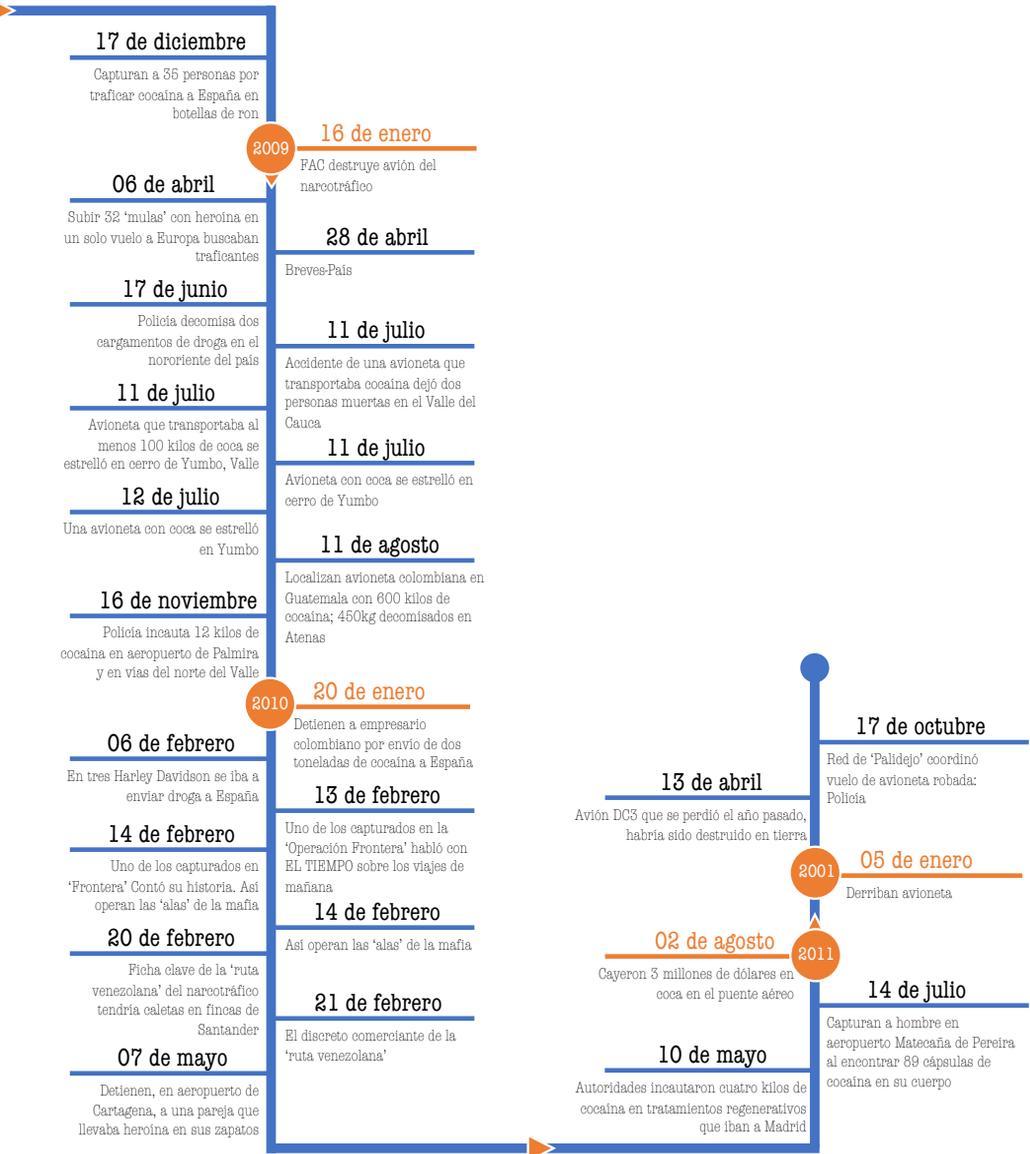
14 de septiembre

Autoridades incautaron carga de media tonelada de cocaína en Bogotá

04 de agosto

Gobierno anuncia que coca de parques se erradicará mediante fumigación aérea

© Rodrigo Mezú Mina 2020



Narcotráfico, Debilidad Estatal y Retos de Cara a Procesos de Reajuste Institucional

Francisco E. Thoumi en su artículo titulado *Ventajas competitivas ilegales, el desarrollo de la industria de drogas ilegales y el fracaso de las políticas contra las drogas en Afganistán y Colombia*, considera que, el hecho de que ambos países sean dominantes en el tráfico ilegal del opio y la cocaína, respectivamente, explica por qué estos países presentan ciertas características que les han permitido tener cierta ventaja competitiva, sumado a la debilidad en los controles que estos Estados presentan (2005). En su opinión:

La actividad económica ilegal requiere, además de rentabilidad, la existencia de controles débiles tanto estatales como sociales al comportamiento individual. Esto es, una sociedad en la que las leyes del Estado se pueden evadir con facilidad y en las que las normas sociales toleren tal evasión. (2005, p. 31)

Por su parte, en el documento *Cocaine's long march north, 1900-2010*, Paul Gootenberg (2012) expone los problemas y contradicciones que ha generado en la región latinoamericana, principalmente en la zona andina y en México, la política antidrogas, prohibitiva y punitiva, promovida desde los Estados Unidos de América. Desde una perspectiva histórica e institucional, Gootenberg realiza un recuento detallado sobre las transformaciones geopolíticas en la producción y tráfico de cocaína, así como en el incremento en los niveles de violencia que se han generado en los epicentros del tráfico de este alcaloide, como sucedió en Colombia durante las décadas de 1980 y 1990. Para su análisis plantea cuatro etapas históricas que explican dicha evolución resultando en el nacimiento, desarrollo y fortalecimiento del tráfico ilegal de drogas con una fuerte incidencia en Chile y posteriormente la activación de mercados en Bolivia, Colombia y México (2012). Todo el esfuerzo enfocado a satisfacer un mercado naciente que, para mediados de 1980, había alcanzado en tierras estadounidenses 22 millones de consumidores (Gootenberg, 2012, p. 168). El narcotráfico se instalaría en Colombia bajo la incapacidad estatal y la creatividad de nuevos *entrepreneurs*, llamados popularmente narcos.

En el caso colombiano, desde hace varias décadas, se presentó una simbiosis entre narcotráfico y las guerrillas. Sin embargo, con los atentados del 11 de septiembre de 2001 y la aplicación de la Política de Seguridad Democrática (ver capítulo dos), se unificaron las dos guerras: la anti insurgen-

te (que se transformó en antiterrorista) y aquella que se desarrolla contra el narcotráfico. Como resultado de esta unificación, se generó una reducción en los niveles de violencia, aunque se mantiene el negocio de las drogas. En el contexto de esta guerra, “la guerrilla se transformó en el enemigo principal y se negoció la desmovilización de bandas paramilitares ligadas al narcotráfico (la pax uribista)” (Palacios & Serrano, 2010, p. 107).

Richard Snyder y Angélica Durán, en su análisis del aumento de la criminalidad en México, señalan que en el caso de ese país:

La red de protección patrocinada por el Estado se formó en la década de 1940 y duró hasta finales de 1980, lo que resultó en bajos niveles de violencia relacionada con el tráfico de drogas. La ruptura de la red de protección, debido a un aumento en la competencia política, las reformas contra la corrupción, y los nuevos participantes en el mercado ilícito, en conjunto, alteraron los horizontes temporales de los funcionarios estatales y alteraron la geografía del cumplimiento, lo que dio lugar a un fuerte aumento de la violencia. (2009, p. 87)

Es decir, la transición democrática que vivió ese país generó una serie de reajustes de instituciones informales como las redes de protección que se habían tejido previamente. Este reajuste se generó como resultado de cuestiones como el aumento en la pluralidad y la fragmentación políticas que esto conllevó. Además, al romperse esas redes de protección, también se generaron cambios en las estructuras de criminalidad y en las prácticas organizativas que habían generado los cárteles mexicanos como parte de una especie de *path dependence*, por lo que los cambios institucionales, tanto formales como informales, que se generaron derivaron en un aumento en las disputas entre los cárteles y en la fragmentación de estos.

Estudiosos del narcotráfico como Bruce Bagley (2009) y Eduardo Guerrero (2014) consideran que la fragmentación de las organizaciones mayores expande la violencia espacialmente —el denominado efecto cucaracha señalado por Bagley—, algo que se hizo evidente en el caso colombiano cuando se fragmentaron los cárteles de Medellín y Cali y se generaron nuevas organizaciones criminales. Junto con la fragmentación de los cárteles crece la delincuencia y se diversifican las actividades criminales, sobre todo por parte de las organizaciones con menores capacidades, hacia acciones ilegales como la extorsión, el secuestro, el tráfico de personas, el narcomenudeo, entre otras.

La variable institucional resulta esencial a la hora de analizar las causas y las consecuencias de fenómenos relacionados con las actividades criminales. Cuestiones como la debilidad institucional para la aplicación del estado de derecho, de la procuración de la justicia y la corrupción generan incentivos para el aprovechamiento de esas debilidades por parte de las organizaciones criminales y, en casos extremos, para la captura del Estado por parte de actores e intereses contrarios a la legalidad. Esa misma variable institucional es la que permitió durante finales de la década de 1990 y comienzo del siglo XXI que las instituciones encargadas de luchar contra el narcotráfico, en todas sus acepciones empezaran perdiendo la batalla. Mientras los grupos de narcotraficantes se aliaban con los grupos guerrilleros y la delincuencia común en el afán de asegurar el negocio del tráfico de drogas, algunas instituciones del Estado eran más permeadas por el mismo narcotráfico. No era necesario diseñar nuevos programas de interdicción aérea, marítima y terrestre, sino también, se requería de funcionarios “inmaculados”, apasionados por su labor de “buenos policías” y, sobre todo, resistentes a la corrupción.

En opinión de Eduardo Buscaglia (2013):

Las delincuencias organizadas que se encuentran ante Estados fuertes, con mecanismos de control judicial patrimonial constituidos y funcionales, son empresas criminales que nunca hacen frente al Estado de igual a igual con acciones de violencia extrema, sino de manera silenciosa, se dedican principalmente a delitos económicos de menor impacto. Sin embargo, cuando los Estados son débiles, las empresas criminales regionales y transnacionales compiten salvajemente, con violencia, para ocupar vacíos de Estado, absorbiendo fragmentos completos de territorio y de andamiaje institucional, para después consolidar sus mercados ilegales en delitos organizados mucho más graves. (pp. 25-26)

Un ejemplo del aprovechamiento de los vacíos dejados por el Estado cuando este se debilita, se presenta con el caso de la transición de la extinta Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) a la Federación Rusa. El paso de un Estado autoritario a un régimen híbrido (Levitsky & Way, 2010). Al respecto Federico Varese (1997), en un artículo titulado *The transition to the market an corruption in Post-socialist Russia*, plantea que los altos niveles de corrupción, evasión fiscal y criminalidad presentes en la era post Unión Soviética se generaron por factores como la falta de una adecuada definición en los derechos de propiedad, las dificultades para obtener ganancias y la falta

de garantías de seguridad en la propiedad por parte del Estado. En opinión de Varese (1997), la transición abrupta al libre mercado dejó al Estado ruso sin las capacidades adecuadas para garantizar la certeza jurídica que se requiere para incentivar la inversión. En contraparte, se generaron incentivos perversos como el fraude o las evasiones fiscales promovidas por grupos o coaliciones que mediante prácticas corruptas generaron distorsiones en el mercado y, al mismo tiempo, debilitaron a las instituciones del Estado en beneficio de sus intereses. Además, estas condiciones de debilidad institucional erosionaron la efectividad en el control de la criminalidad que se tuvo durante el régimen socialista y, en cambio, se generó un incremento masivo en las tasas de criminalidad, como resultado de las debilidades institucionales que generaron incentivos para cometer actividades criminales, ya que estas no serían investigadas y mucho menos sancionadas.

De tal forma, Varese (1997) muestra la forma en que la debilidad institucional tiene efectos negativos sobre la capacidad del Estado para ejercer un aspecto central: “el control del uso legítimo de la fuerza”, y que estas debilidades y vacíos institucionales generan estímulos para la corrupción, la criminalidad y la captura del Estado por parte de intereses privados o ilegales.

Países con Estados débiles, suelen encontrarse en procesos de transición política en los que no se han desarrollado instituciones eficaces y democráticas (Buscaglia, 2013). Por tanto, la fortaleza de las instituciones estatales y el proceso de dotarlas de capacidades que mejoren su eficacia en la aplicación de controles resulta un aspecto clave para hacer frente a los fenómenos de criminalidad que se presentan. Mientras que el 80% de las víctimas de los conflictos a principios del siglo pasado eran militares, se estima que el 80% de las víctimas de aquellos choques contemporáneos son civiles. Esta nueva forma de conflictos es un desafío político más que militar, que involucra la ruptura de la legitimidad y la necesidad de una nueva política cosmopolita para reconstruir las comunidades y sociedades afectadas (Kaldor, 1999).

Los retos al término de los conflictos armados son inmensos. La transición hacia la paz no es fácil. La evidencia sugiere que, en muchos casos, la violencia, delincuencia común y los factores sociales que se creían finalizados al firmar un acuerdo se acabarían (Keen, 2000). Por el contrario, generalmente hay una creciente ola de violencia. Los casos de Sudáfrica, Guatemala, El Salvador y, ahora, Colombia, son ejemplo de aquellos picos de violencia una vez se ha firmado un acuerdo de paz con una organización insurgente. Las respuestas a los retos de la seguridad desde las instituciones son a través de un mayor músculo militar, craso error. Kurtenbach y Rettberg (2019) aseguran

cuán dañina puede ser esta solución, pues, los presupuestos en defensa terminan reduciendo los destinados a fortalecer el tejido social de una comunidad en reconstrucción (Gates, Jones & Strand, 2006). No obstante, es difícil afirmar que bajo un incremento en el presupuesto social de una nación en transición, los retos a la seguridad serán resueltos. Los estados requieren comprometerse en una clara rendición de cuentas ante su público y evitar los usos de recursos públicos en intereses privados. A este nivel, todo lo relacionado con políticas públicas se traduce en necesidades presupuestales. Ello incentiva luchas al interior de los gobiernos entre instituciones hermanas desviando el esfuerzo sobre temas comunes y necesarios para hacer frente a los retos de una seguridad humana.

Conclusiones

La visión de la lucha contra el tráfico de drogas ha sido regida bajo las condiciones impuestas por la interdependencia compleja entre un país rico, como lo es Estados Unidos y otro necesitado, como el caso de Colombia. No es un secreto que el dinero lo ha puesto el gobierno estadounidense y, por lo tanto, la estrategia en la lucha contra las drogas se ha visto influenciada por esta “gran estrella del norte”. Inicialmente su preocupación estaba alineada con la protección legal de sus nacionales ante un posible litigio a raíz de un mal procedimiento mientras estaba en marcha el programa de interdicción aérea en Perú. Sin embargo, bajo un procedimiento evitable derribaron a un avión con una familia de estadounidenses, lo cual obligó a cambiar la estrategia en la lucha contra las drogas. Esta estrategia mutó a un programa más respetuoso y garantista a la hora de aplicar la fuerza y, con el tiempo, el único país capaz de mantenerse en el aire con cero incidentes reportados sería Colombia. Y aunque el programa colombiano hoy en día es operado 100% por la Fuerza Aérea Colombiana, la herencia y el mismo diseño del programa de interdicción fue diseñado por quien poseía el dinero y allí la limitante para evolucionar tecnológicamente dicho programa. Hoy las aeronaves al servicio del narcotráfico poco usan el espacio aéreo colombiano y evitan encontrarse en el aire con la Fuerza Aérea Colombiana; sin embargo, se requiere de mayor desarrollo tecnológico para actualizar la nueva generación de interceptores y, por qué no, reinventar un nuevo programa de interdicción más dinámico y menos reactivo.

La experiencia peruana sirvió para demostrar la capacidad de formación del talento humano como un factor decisivo en la lucha contra el tráfico aéreo

ilegal. La capacidad para operar bajo un ambiente de presión y usando una segunda lengua ha sido un reto para las tripulaciones encargadas de enfrentar la amenaza del narcotráfico en el aire. Así, este programa ha sido un éxito para la FAC pues le permitió crecer y desarrollarse doctrinariamente gracias a los recursos y entrenamiento derivado de la lucha contra el narcotráfico.

Referencias

- ABC News. (4 de febrero de 2010). *Air Force jet shoots down civilian plane* [Archivo de vídeo]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=--vf8oGrqEtsI>
- Anthony, R. W., Crane, B. D., & Hanson, S. F. (2000). Deterrence Effects and Peru's Force-Down/Shoot-Down Policy: Lessons Learned for Counter-Cocaine Interdiction Operations. *Institute for Defense Analyses IDA* (No. IDA-P-3472). Virginia. Recuperado de <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a381193.pdf>
- Bagley, B. (2009). La conexión Colombia-México-Estados Unidos. En R. Benítez, A. Rodríguez, A. Rodríguez-Luna (Ed.), *Atlas de la Seguridad y la Defensa de México 2009* (pp. 24-32).
- Bedoya, M. (2016). La lucha contra las drogas: fracaso de una guerra, comienzo de una nueva política. *Drugs and Addictive Behavior (histórico)*, 1(2), 237-254. doi:<https://doi.org/10.21501/24631779.2060>
- Bureau of International Narcotics and Law Enforcement Affairs [INL]. (2001). Peru Investigation Report: The April 20, 2001 Peruvian Shoot-down Accident [en línea]. *U.S. Department of State*. Washington, DC. Recuperado de https://fas.org/irp/news/2001/08/peru_shootdown.html
- Buscaglia, E. (2013). *Vacíos de poder en México: cómo combatir la delincuencia organizada*. Debate.
- Clutterbuck, R. (1995). Peru: Cocaine, terrorism and corruption. *International Relations*, 12(5), 77-92. <https://doi.org/10.1177/004711789501200506>
- CNN. (21 de abril de 2001). Plane shootdown: Drug intercept flights suspended in Peru <http://edition.cnn.com/2001/US/04/21/peru.plane.02/>
- Dirección de Defensa Aérea (2019). 17 Aniversario de la creación de su especialidad y por otra, las 10.000 horas de vuelo del avión SR-560 Citation. Recuperado de <https://www.fac.mil.co/la-dirección-de-defensa-aérea-está-de-celebración>

- Esquivel, R. (2019). Fuerza Aérea y conflicto en el Caribe colombiano, 1980-2010. *Ciencia y Poder Aéreo*, 14(2), pp. 122-139. <https://doi.org/10.18667/cienciaypoderaereo.637>
- Felbab-Brown, V. (2005). The Coca Connection: Conflict and Drugs in Colombia and Peru. *Journal of Conflict Studies*, 25(2), pp. 104-128. Recuperado de <https://journals.lib.unb.ca/index.php/JCS/article/view/489>
- Gagne, D. (13 de enero de 2015). Balance de InSight Crime sobre homicidios en Latinoamérica en 2014. *InSight Crime*. Recuperado de <https://es.insightcrime.org/noticias/analisis/resumen-insight-crime-sobre-homicidios-en-2014/>
- Gates, S., Hegre, H., Jones, M. P., & Strand, H. (2006). Institutional inconsistency and political instability: Polity duration, 1800–2000. *American Journal of Political Science*, 50(4), pp. 893-908. <https://doi.org/10.1111/j.1540-5907.2006.00222.x>
- Gootenberg, P. (2012). Cocaine's long march north, 1900–2010. *Latin American Politics and Society*, 54(1), pp. 159-180. <https://doi.org/10.1111/j.1548-2456.2012.00146.x>
- Griffin, D. R. (2005). The 9/11 Commission report: Omissions and distortions. Olive Branch Press.
- Guerrero, E. (21 de octubre de 2014). Detienen en Lima y Tarapoto a un comandante y 8 suboficiales PNP por tráfico de drogas [en línea]. *La República*. Recuperado de <https://larepublica.pe/politica/828822-detienen-en-lima-y-tarapoto-a-un-comandante-y-8-suboficiales-pnp-por-trafico-de-drogas/>
- Helgerson, J. L. (2008). Procedures used in narcotics Airbridge Denial Program in Peru, 1995-2001 (No. C05500526). *Central Intelligence Agency*. Washington DC Office of the Inspector General. Recuperado de <https://fas.org/irp/cia/product/ig-airbridge.pdf>
- Huskisson, D. C. (2004). *The Air Bridge Denial Program and the Shootdown of Civil Aircraft Under International Law* [tesis de maestría]. McGill University, Montreal.
- Kaldor, M. (1999). New and old wars: Organized violence in a global era. Sandford University Press.
- Keen, D. (2000). War and peace: what's the difference? *International Peacekeeping*, 7(4), pp. 1-22.
- Kurtenbach, S., & Rettberg, A. (Ed). (2019). *War economies and post-war crime*. Abingdon: Routledge. ThirdWorlds.

- LADB Staff. (24 de octubre de 1997). *U.S. Drug Czar Barry McCaffrey Visits Colombia*. Recuperado de <https://digitalrepository.unm.edu/noti-sur/12424>
- Levitsky, S., & Way, L. A. (2010). *Competitive authoritarianism: Hybrid regimes after the Cold War*. Cambridge University Press.
- Manrique, L. E. (2006). *A Parallel Power: Organized Crime in Latin America*. Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estratégicos, Madrid.
- Mezú Mina, R. (2019). La interceptación de los Tupolev: enseñanzas desde la doctrina y la estrategia. *Ciencia Y Poder Aéreo*, 14(2), 82-95. <https://doi.org/10.18667/cienciaypoderaereo.635>
- Ministerio de Defensa Nacional. (2003). *Gobierno explica Convenio de Interdicción con Estados Unidos* [nota de prensa]. Recuperado de [https://www.fac.mil.co/gobierno-explica-convenio-de-interdicción-con-estados-unidos](https://www.fac.mil.co/gobierno-explica-convenio-de-interdiccion-con-estados-unidos)
- Organización de las Naciones Unidas [ONU]. (2018). World Drug Report 2018: opioid crisis, prescription drug abuse expands; cocaine and opium hit record highs. *Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito* [UNODC]. Recuperado de https://www.unodc.org/doc/wdr2018/WDR_2018_Press_ReleaseENG.PDF
- Organización Internacional para las Migraciones [OIM]. (2019). *Gaceta de Paz del 17 al 23 de abril de 2019*. Recuperado de <https://repositoryoim.org/bitstream/handle/20.500.11788/2184/116.%20Gaceta%20de%20Paz%2017-23%20Abril%202019.pdf?sequence=1>
- Otis, J. (2014). The FARC and Colombia's illegal drug trade. *Wilson Center*, pp. 1-26. Disponible en https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/media/documents/publication/Otis_FARCDrugTrade2014.pdf
- Palacios, M., & Serrano, M. (2010). Colombia y México: las violencias del narcotráfico. En *Los grandes problemas de México. XV. Seguridad nacional y seguridad interior* (pp. 105-154). México D.F.: El Colegio de México.
- Pardo, R. (2020). *La guerra sin fin*. Bogotá: Aguilar
- Snyder, R., & Durán-Martínez, A. (2009). Drugs, violence, and state-sponsored protection rackets in Mexico and Colombia. *Colombia Internacional*, (70), pp. 61-91. <https://doi.org/10.7440/colombiaint70.2009.03>
- Thoumi, F. (2005). The numbers game: let's all guess the size of the illegal drug industry! *Journal of Drug Issues* 35(1), pp. 185-200. <https://doi.org/10.1177/002204260503500109>

- United States General Accounting Office [GAO]. (1994). U.S. Drug Interdiction Issues in Latin America. Recuperado de <https://www.gao.gov/assets/110/105726.pdf>
- Varese, F. (1997). The Transition to the Market and Corruption in Post-socialist Russia. *Political Studies* 45(3), pp. 579-596. <https://doi.org/10.1111/1467-9248.00097>

Hacia un Modelo Estratégico de Interdicción Aérea Aplicable en Latinoamérica (2003-19)

Juan C. Hernández G.

Introducción

Los vuelos ilegales en Colombia, como método de transporte empleado por el narcotráfico, han generado problemas de seguridad aérea y seguridad pública que afectan el normal funcionamiento del país. Por ello, el gobierno de Colombia a través de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) desarrolló en 2003, en conjunto con los Estados Unidos el Convenio *Air Bridge Denial* (ABD), con el objetivo de reducir el tráfico aéreo ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en Colombia y la región Caribe. En el marco de este acuerdo y de los procesos de interdicción aérea desarrollados por la FAC se ha logrado una reducción considerable en la cantidad de vuelos ilegales sobre el espacio aéreo nacional (que alcanzaría índices del 98% entre los años 2004 y 2012) , gracias al concurso de varios factores (Estrategia) que le permitieron llevar a cabo esta labor. En este sentido, el objetivo del presente capítulo es hacer un recuento histórico de la experiencia de la FAC a partir de 2001, recorriendo los hitos y aspectos que marcaron la trayectoria de éxito de tan compleja lucha y, así mismo, efectuar un análisis a la luz de la “*Ecuación Estratégica en la Estrategia Militar Operativa*”, establecida en 2012 por el TC (RA) Juan Ricardo Sánchez Hurtado en su libro titulado *En la Mente de los Estrategas*, publicado por la Escuela Superior de Guerra de Colombia.

Si bien el concepto de la *ecuación estratégica* (Sánchez-Hurtado, 2013) fue formulado una década después de firmado el convenio *Air Bridge Denial*, éste brinda herramientas para analizar su notable formulación, la eficacia, los logros y riesgos de la FAC con respecto a la implementación del convenio y los objetivos y desafíos que éste implicaba. Este modelo define estrategia como:

$$E = F + Me + Mo + R + EA + En$$

Estrategia = Fines + Medios + Modos + Riesgos + Estrategia del Adversario + Entorno (Sánchez-Hurtado, 2013)

La ecuación se desarrolla de manera amplia en el libro del TC (RA) Sánchez Hurtado en los diferentes niveles de la estrategia; sin embargo, en este documento solo se la abordará desde el nivel militar operativo que es el correspondiente a la interdicción aérea. Las variables involucradas en la ecuación son:

1. **Fines (F).** Como lo describe el autor, esta variable hace relación a la orientación de los esfuerzos hacia los objetivos propuestos, corresponde al “*Qué*” de la formulación de una estrategia.
2. **Medios (Me).** Son las capacidades y recursos disponibles para acometer la intención estratégica, involucra lo tangible e intangible que se puede emplear dentro del marco de la estrategia.
3. **Modos (Mo).** Esta variable da respuesta al “*Cómo*” dentro de una formulación estratégica, describe la manera procedimental en que se desarrollará el concepto estratégico.
4. **Riesgos (R).** Variable que involucra la evaluación de efectos positivos o negativos de la formulación estratégica, así como el nivel de éste a la hora de tomar decisiones.
5. **Estrategia del adversario (EA).** Involucra el conocimiento del cómo emplea los medios y recursos el enemigo con el fin de lograr sus propios fines.
6. **Entorno (En).** Esta corresponde al conocimiento del contexto político, económico, social tecnológico, ambiental y militar en el que se plantea la estrategia y las diferentes acciones (Sánchez-Hurtado, 2013).

De la combinación, análisis y desarrollo de las variables enunciadas, depende la correcta formulación de la estrategia y su éxito en el contexto ope-

racional que, como se verá y analizará en el caso de interdicción aérea al narcotráfico, influye de manera contundente cuando se trata de combatir a un enemigo complejo y con capacidad. Debido a que este documento pretende ser una narración de eventos de manera más o menos cronológica, el desarrollo de las variables no será en el orden en que están en la fórmula, sino que se irán planteando y denominando de tal manera que al final se hará un análisis organizándolas en contexto, permitiendo conocer su impacto dentro de la historia de la interdicción aérea en Colombia.

En ese sentido, el capítulo está dividido en cuatro secciones. En la primera se presenta información para analizar la situación y el contexto que enfrentaba el país entre 2001-03, resaltando lo relacionado con el narcotráfico y los cultivos ilícitos en Colombia, las características del tráfico aéreo ilegal, el contexto nacional y el contexto internacional que auspiciarían el desarrollo de procesos de interdicción aérea en Colombia. En la segunda sección, se hace hincapié en la cadena de errores que condujeron al derribo de la aeronave OB-1408 con misioneros estadounidenses abordo en Perú (2001). Este incidente produjo la suspensión de las operaciones de interdicción aérea que se realizaban con apoyo del gobierno estadounidense en ese país y en Colombia, en el marco del *Air Bridge Denial Program* (ABDP). En la tercera parte del capítulo se explica cómo lo ocurrido en Perú contribuyó a que el gobierno de Colombia a través de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) mejorara los protocolos y procedimientos para diseñar, en conjunto con el gobierno de los Estados Unidos, el convenio *Air Bridge Denial* (ABD), cuyo objetivo era reducir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicos en Colombia y la región Caribe. Luego, en la sección cuatro, se explicará cómo se desarrolló la primera operación de interdicción aérea y cuál es el balance de resultados del programa ABD en estos 17 años de implementación. Finalmente, se presentarán las conclusiones pertinentes.

Situación y Contexto entre 2001 y 2003

Cabe reconocer que, antes del año 2001 se desarrollaron diferentes actividades, planes, operaciones y, en general, esfuerzos para combatir al narcotráfico en todos los campos incluido el aéreo (ver capítulo 3). No obstante, después del año 2003, con el fortalecimiento de la cooperación internacional, la consolidación en diferentes aspectos operacionales (como el entrenamiento, el equipo, los procedimientos, la inteligencia entre otros) y la implemen-

tación de una estrategia en interdicción aérea, se logró dar forma a toda una estructura militar aérea que permitió lograr importantes resultados.

Esta estructura militar aérea corresponde de manera general al área de Defensa Aérea y Antimisil de la Fuerza Aérea Colombiana que ya había sido creada desde 1989. La cual involucra otros componentes de esta institución como el comando y control, las armas aéreas representadas por los diferentes tipos de interceptores con que se cuentan, la logística aeronáutica y de los servicios, las comunicaciones aeronáuticas, la inteligencia aérea, la defensa de bases, entre otros. Esta estructura ha evolucionado durante los últimos 30 años, hasta convertirse en un modelo estructural y una herramienta eficaz en el control del espacio aéreo colombiano. Adicionalmente, esta se convirtió en un ejemplo a seguir por parte de los países de la región; en consecuencia, Colombia, hoy en día, es considerado como un referente y un exportador de experiencias y éxitos en el campo de la interdicción aérea al narcotráfico.

En pro de examinar el posible éxito operacional en interdicción aérea de la Fuerza Aérea Colombiana es necesario analizar las condiciones de la problemática del narcotráfico entre los años 2001 y 2003, periodo de transición en la lucha contra el tráfico aéreo ilegal para la región debido a los grandes cambios que experimentaría la FAC en esa etapa. Por ello, a continuación, a partir de información en materia de cultivos ilícitos, producción potencial de cocaína, circunstancias operacionales y modus operandi de la delincuencia, se presentará un panorama general de la situación a la que se enfrentaba Colombia en materia de narcotráfico y las circunstancias de la FAC en materia de interdicción aérea en el período 2001-03.

Un Problema Complejo (Estrategia del Adversario, EA)

El problema del tráfico aéreo ilegal tiene múltiples y complejos orígenes; por un lado, hay una necesidad de transportar materia prima, insumos, producto terminado, recursos, personal y, en general, todos los componentes que hacen parte de la producción de narcóticos. Por otro lado, entre los aspectos que moldearon el comportamiento aéreo ilegal y la correspondiente respuesta por parte de los gobiernos de los diferentes países involucrados están: I) la situación de los cultivos ilícitos, II) la producción de drogas ilícitas, III) el tipo de actores ilegales involucrados y IV) el origen de los controles que se desarrollaron durante la década de 1990 con respecto al tráfico aéreo ilegal,

que como tal, no se fundamentaron simplemente en la problemática de narcotráfico sino también en factores de seguridad de los Estados Unidos.

Visto así, son cuatro los aspectos que se deben analizar brevemente dentro del complejo problema que existía entre 2001 y 2003, época en la que la interdicción aérea efectúa su mayor cambio. Estos aspectos son: **narcotráfico y cultivos ilícitos, características del tráfico aéreo ilegal, el contexto nacional y el contexto internacional**. Dichos aspectos demarcarían la historia y trayectoria de la interdicción aérea en Colombia.

Narcotráfico y Cultivos Ilícitos (Estrategia del Adversario, EA)

Cabe recordar que, durante la etapa de existencia de los carteles de las drogas de Medellín y Cali, la materia prima empleada para la elaboración de la cocaína que se transportaba hacia los mercados internacionales era traída desde Perú y Bolivia, que para comienzos de la década de 1990 eran los principales productores de hoja y base de coca. Esta materia prima era transportada en pequeños aviones que efectuaban vuelos ilícitos con destino a los diferentes laboratorios de procesamiento de drogas que los carteles tenían en zonas históricas controladas por ellos. Los cuales, tras la muerte de Pablo Escobar (1993) y la desarticulación del cartel de Cali en años posteriores, serían heredados por grupos al margen de la ley como las autodenominadas Autodefensas Unidas de Colombia (AUC) y las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC).

La década de 1990 se caracterizó por un crecimiento constante en los cultivos ilícitos de hoja de coca en Colombia, a tal punto que en 1995 este país superaría a Perú en cantidad de hectáreas sembradas en territorio nacional como se aprecia en la Tabla 2.1.

Tabla 2.1

Número de hectáreas de cultivos ilícitos en Bolivia, Colombia y Perú, 1990-2002

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
CULTIVATION⁽¹⁾ OF COCA BUSH IN HECTARES													
Bolivia ⁽²⁾	50,300	47,900	45,300	47,200	48,100	48,600	48,100	45,800	38,000	21,800	14,600	19,900	24,400
Colombia ⁽³⁾	40,100	37,500	37,100	39,700	44,700	50,900	67,200	79,400	101,800	160,100	163,300	144,800	102,000
Peru ⁽⁴⁾	121,300	120,800	129,100	108,800	108,600	115,300	94,400	68,800	51,000	38,700	43,400	46,200	46,700
	211,700	206,200	211,500	195,700	201,400	214,800	209,700	194,000	190,800	220,600	221,300	210,900	173,100
POTENTIAL PRODUCTION OF DRY COCA LEAF IN METRIC TONS													
Bolivia	77,000	78,000	80,300	84,400	89,800	85,000	75,100	70,100	52,900	22,800	13,400	20,200	19,800
Colombia	45,300	45,000	44,900	45,300	67,500	80,900	108,900	129,500	165,900	261,000	266,200	236,000	222,100
Peru	196,900	222,700	223,900	155,500	165,300	183,600	174,700	130,600	95,600	69,200	46,200	49,300	52,500
	319,200	345,700	349,100	285,200	322,600	349,500	358,700	330,200	314,400	353,000	325,800	305,500	294,400
POTENTIAL MANUFACTURE OF COCAINE IN METRIC TONS													
Bolivia	189	220	225	240	255	240	215	200	150	70	43	60	60
Colombia	92	88	91	119	201	230	300	350	435	680	695	617	580
Peru	492	525	550	410	435	460	435	325	240	175	141	150	160
	774	833	866	769	891	930	950	875	825	925	879	827	800

Nota: Global Illicit Drug Trends, 2003.

En el año 2000, Colombia tenía 163.300 hectáreas de hoja de coca sembradas en el territorio nacional (UNODC, 2003; FAC, 2003) y para diciembre de 2002 se estimó que eran 102.000 hectáreas, generando una producción potencial de cocaína de alrededor de 580 toneladas métricas. La Fuerza Aérea Colombiana estima que históricamente el 20% de la producción potencial de cocaína es transportada por vía aérea y, para dicha época los registros existentes dan cuenta de casi 680 vuelos ilegales desde Colombia hacia las zonas de tránsito en Centroamérica y el Caribe. Los cultivos ilícitos en Colombia, como se aprecia en la figura 2.1, se encontraban principalmente presentes en los departamentos de Putumayo, Caquetá, Guaviare, Meta (en la parte sur), Nariño y Norte de Santander de manera intensiva, y en Vaupés, Vichada, Bolívar, Antioquia y Córdoba en menor intensidad. En consecuencia, los corredores de movilidad aéreos, terrestres y fluviales que permitían la extracción de alcaloides estaban en estas zonas o adyacentes a las mismas.

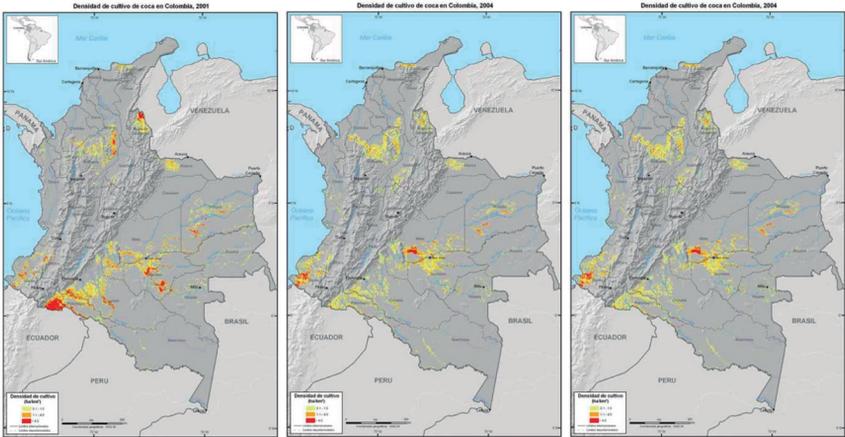
Aunado a lo anterior, estaban los problemas propios de un país con zonas históricamente abandonadas por el Estado, inseguridad, falta de presencia de autoridad de cualquier tipo, sin vías de comunicación y economías deficientes, lo que creó amplias áreas de dominio del narcotráfico, con los consecuentes impactos en cultura, medio ambiente, recrudecimiento de la violencia, entre otros.

Esta falta de presencia estatal facilitó, en gran medida, no solo el crecimiento de las estructuras delincuenciales del narcotráfico sino también el crecimiento de la infraestructura ilegal usada para la producción y eventual extracción de

drogas. Es así como Colombia llegó a tener alrededor de 1.500 pistas ilegales a lo largo y ancho del territorio nacional. Lo cual representó una tarea ardua para la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (UAEAC) y la FAC en materia de control, sin contar además los innumerables laboratorios para el procesamiento de alcaloides, las construcciones de apoyo, todo lo cual funcionaba sin ningún control ni riesgo.

Figura 2.1

Mapa de presencia de cultivos ilícitos en Colombia (2001-03)



Grafica No.1

Fuente: Observatorio de Drogas de Colombia, Colombia Monitoreo de Cultivos de Coca 2004, UNODC. <http://www.odc.gov.co/Portals/1/publicaciones/pdf/oferta/censos/OFO2012004-censo-cultivos-coca-2004-.pdf>

Nota: Gobierno de Colombia - Sistema de monitoreo apoyado por UNODC (como se cita en UNODC, 2005, PP. 16-17).

Características del Tráfico Aéreo Ilegal 2001-2003 (Estrategia del Adversario, EA)

Se podría llegar a pensar que cuando se habla de **tráfico aéreo ilegal**, se hace referencia a la trayectoria que de manera furtiva un avión no identificado realiza en alguna parte del territorio nacional y, parcialmente, es cierto. Sin embargo, con la experiencia acumulada durante las operaciones de interdicción aérea de las décadas de 1980 y 1990, en Defensa Aérea se llegó a la conclusión de que el comportamiento aéreo ilegal o blanco aeronáutico es un sistema de blancos que engloba componentes más allá del avión y la trayectoria que este realiza.

Pero, este sistema de blancos sería definido hasta después de 2002. Previamente, desde 1989 a 2001 se acumularía una cantidad considerable de información producto de los diferentes seguimientos y operaciones realizados en esa época (para más información al respecto ver capítulo tres). La cual permitiría en 2002 que el Comando Aéreo de Combate No. 2 en Apiay efectuara el primer análisis formal de blanco aeronáutico enfocado en la zona oriental de Colombia, con dos grandes líneas de análisis: I) los movimientos ilegales detectados por los sensores radar y, II) los registros históricos de la aviación legal de la zona. Informe analítico que se presentó ante la Jefatura de Operaciones Aéreas de la FAC en ese mismo año, dando los primeros insumos de análisis de comportamiento aéreo ilegal que fundamentarían la futura estrategia de interdicción aérea en Colombia. Éste primer análisis de blanco aeronáutico de la zona oriental fue realizado por el personal de defensa aérea del Escuadrón 214 de Apiay. La importancia de dicha información radicó en que permitía, en primera instancia, determinar cuáles eran las zonas de operación, los horarios y los días predilectos para realizar los vuelos ilícitos. Todo esto con el propósito de efectuar los patrullajes tendientes a detectar estos vuelos y facilitar así la aplicación de los recursos aéreos correspondientes. Para ello se utilizaron todos los registros de movimientos ilegales generados por el sistema de detección de la época, en un proceso de análisis entre los años 2001 a 2003 que, en forma general, consistía en: I) la extracción de datos de los movimientos aéreos sospechosos, II) la ubicación gráfica de estos movimientos en mapas, III) el desarrollo de bases de datos, IV) el análisis de horarios, días y zonas, V) el desarrollo de zonas de trabajo usando el estudio de movimientos y VI) la programación de misiones con base en el análisis obtenido.

En segunda instancia, y de manera adicional, se efectuó un análisis de todos los registros existentes en la zona oriental sobre comportamientos aéreos irregulares desarrollados por la aviación comercial de la zona, los que para esos años eran bastantes. Como componente de esta segunda parte del análisis se pudo evidenciar que muchos de los aviones con matrícula legal que operaban desde pistas legales como Villavicencio, San José del Guaviare, Calamar, Mitú, Yopal y más de una veintena de pistas no controladas en poblaciones ubicadas en zonas de producción de coca, contribuían al soporte logístico de la producción del alcaloide. Varios de los informes que se analizaron registraban la detención de aviones, pilotos, aviones, pasajeros etc., en eventos de transporte de cocaína, dinero, insumos, armamento, personal, logística y, en general, soporte para la zona de producción.

Paralelamente al análisis efectuado en la zona oriental, se comenzaron a hacer seguimientos y levantamiento de información para la zonas norte, pacífico y central de Colombia, en pro de crear una apreciación de la situación general de comportamiento aéreo ilegal del país que permitiera conocer los corredores aéreos de movilidad internos e internacionales. Lo anterior fue esencial en el proceso de toma decisiones para todo lo relacionado con la estrategia de interdicción aérea.

Una vez recolectada y analizada toda la información a nivel nacional, se lograron extraer, entre otras, ocho grandes conclusiones que permitieron perfilar el prototipo de blanco al que se estaba enfrentando. Primera, el medio aéreo era utilizado en tres momentos diferentes: I) uso de aviones legales de matrícula colombiana para movimientos internos de logística e insumos entre pistas legales y zonas no controladas; II), las aeronaves normalmente de matrícula extranjera y en algunos casos de matrículas colombianas se utilizaban para la extracción de cocaína desde las zonas de producción hasta sus destinos internacionales, y III) los aviones con matrícula extranjera o nacional servían para el ingreso desde el extranjero de dinero o de personal.

Segunda, con el análisis de los registros operacionales más los registros de movimientos ilegales detectados se estableció para la época (2001-03) que se utilizaban mayormente aviones tipo monomotor o bimotores, cuyas velocidades oscilaban entre los 100 y 200 nudos, con matrículas nacionales o extranjeras aún legales. Tercera, con el registro de las diferentes operaciones durante la década de 1980 y 1990, se evidenció que para el abastecimiento de insumos y personal se utilizaban las pistas legales dentro del país ya fueran controladas o no controladas; para la extracción de la cocaína hacia los destinos internacionales procuraban emplear pistas ilegales acondicionadas y controladas por los mismos narcotraficantes, en aras de garantizar la seguridad en la extracción. No obstante, también se presentaron registros de extracción de alcaloides en pistas legales, controladas incluso con presencia de fuerza pública, lo cual resaltó otra vulnerabilidad en la operación y es la posibilidad de corrupción.

Cuarta, en lo referente al horario de operación de los narcotraficantes, se encontró que algunos contaban con una capacidad nocturna; pero, ellos apuntaban a llegar a sus zonas de destino en horas de la noche debido a la falta de capacidad de las fuerzas aéreas centroamericanas en materia de visión nocturna, lo cual les permitía ingresar la droga de manera segura. Quinta conclusión, para los años 2001 a 2003, los grandes volúmenes de movimientos

aéreos ilegales estaban localizados en la zona oriental de Colombia. Cabe recordar que, entre 1999 y 2002 existió la zona de distensión que el gobierno del momento creó para adelantar un proceso de negociación de paz con las Farc. Este grupo para dicha época ya ostentaba el control total de las zonas de producción de hoja de coca y de extracción de cocaína, especialmente los Frentes 1 y 16. Por lo cual, no es una coincidencia que la mayor producción de este alcaloide se diese en la zona oriental. Existían amplias zonas con presencia de vuelos ilegales en la frontera con Venezuela en los departamentos de Arauca y Vichada, de igual manera existían amplios movimientos aéreos en los departamentos de Vaupés y Guainía, en la frontera con Brasil.

Sexta, en cuanto a las otras zonas del país se presentaban movimientos aéreos ilegales en zonas fronterizas, especialmente en La Guajira, al sur del departamento del Cesar y en la parte norte del Chocó, cerca de la frontera con Panamá. Séptima, los corredores aéreos ilegales en el norte de Colombia permanentemente empleaban rutas procedentes desde Colombia hasta Centroamérica usando las aguas internacionales en el Caribe. Era muy común la ruta La Guajira-República Dominicana, La Guajira-Honduras o Guatemala, Chocó-Guatemala o México. En la zona oriental se presentaba un alto flujo de vuelos ilegales especialmente desde Vaupés entrando y saliendo hacia Brasil, y en el sector de Arauca corredores aéreos hacia Venezuela (Cajina, 2012).

Octava conclusión, desde las décadas de 1980 y 1990, el narcotráfico con sus grandes caudales de dinero había permeado grandes sectores del país como la política y las entidades gubernamentales e incluso la fuerza pública. Debido a esto, tenían la oportunidad de monitorear todos los movimientos de las Fuerzas Militares (FFMM) y de seguridad en general, por lo que la FAC no era la excepción, lo que hacía sumamente complicado desarrollar operaciones y llevarlas a buen término.

Como se puede apreciar en los puntos anteriores, el blanco al que la FAC se enfrentaba no era sencillo. Era un adversario con capacidad, recursos, presencia a lo largo y ancho del territorio nacional y que venía operando durante los últimos 20 años sin mayores inconvenientes.

Contexto Nacional (Entorno, En)

El periodo comprendido entre 2001 y 2003 se caracteriza por ser un momento de transición, al menos, en temas de lucha contra el narcotráfico. Andrés Pastrana Arango (1998-2002) fue el presidente durante la primera parte de esta transición. Dos hitos de este gobierno son la gestión y firma

del denominado Plan Colombia, y el intento fallido de proceso de paz con las Farc mediante la creación de la zona de distensión en el área del Caguán. En la segunda parte de la transición estuvo como presidente Álvaro Uribe Vélez, quien fue electo en este cargo por dos períodos consecutivos (2002-06 y 2006-10). Es recordado este gobierno, igualmente, por dos grandes temas; la Seguridad Democrática y su lucha frontal contra el narcotráfico, y el desmonte y desmovilización de las Auc.

El Plan Colombia o conocido también como Plan para la Paz y el Fortalecimiento del Estado nace como iniciativa del presidente Pastrana (1998) bajo la premisa de que los países desarrollados deberían apoyar a Colombia a combatir el narcotráfico, ya que esta actividad era un acelerante para el conflicto y representaba una amenaza de seguridad para las grandes potencias. Efectivamente el presidente Bill Clinton, en su momento, acoge la idea y se desarrolla todo un plan de ayuda económica que se apoya en el programa del gobierno de los EE. UU. llamado *Andean Counterdrug Initiative* (ACI por sus siglas en inglés) o “Iniciativa Andina Contra las Drogas”. Este último, adicionalmente, recibe asistencia del *Foreign Military Financing* (FMF por sus siglas en inglés) o “Financiación para Fuerzas Militares Extranjeras” del Departamento de Defensa de los Estados Unidos (USDOD por sus siglas en inglés) [Veillette, 2005].

El Plan Colombia es sumamente importante en la historia reciente del país. Por un lado, entre 2001 y 2016 entregó a Colombia más de \$10,000 millones de dólares en ayuda militar (Bèle, 2016). Por otro, este emerge como la solución para fortalecer el sector policial y de defensa de Colombia, posterior a los múltiples reveses recibidos durante la década de 1990 por parte de los diferentes grupos armados ilegales que operaban en el país. Cabe anotar que los herederos de todo el emporio criminal proveniente de los extintos carteles de Medellín y Cali fueron las Farc, el autodenominado Ejército de Liberación Nacional (Eln) y los grupos de autodefensas ilegales; quienes empezaron a usar el narcotráfico como un mecanismo de financiación para ampliar su capacidad militar. Adicionalmente, hay que reconocer que el Plan Colombia también aportó en el desarrollo económico y social de algunas regiones ya que varios de sus proyectos involucraban temas de infraestructura y activación económica.

El fallido proceso de paz con las Farc es el segundo hito del gobierno de Andrés Pastrana. Este proceso tuvo sus primeros acercamientos en 1997, pero inició formalmente a partir de enero de 1999 hasta febrero de 2002. La negociación se caracterizó por sus múltiples contratiempos en temas de

cumplimiento de lo acordado por ambas partes, lo cual causaría su eventual finalización. Durante esta etapa, las Farc crecieron exponencialmente en número y equipo adentrándose cada vez más en el empleo del narcotráfico como fuente de financiación con un afán de lograr beligerancia y reconocimiento internacional para afianzar el cumplimiento de su gran objetivo que es la toma del poder.

A través de la Resolución 85 del 14 de octubre de 1998 se creó la zona de distensión de El Caguán, la cual estaría ubicada al sur oriente de Bogotá entre los departamentos de Meta y Caquetá, con una extensión de 42.000 kilómetros cuadrados. Esta zona completamente desmilitarizada, teóricamente, garantizaría a los militantes de las Farc su seguridad mientras se desarrollaba el proceso de paz. Sin embargo, esta zona fue empleada como área de entrenamiento, zona de crecimiento y punto de lanzamiento de múltiples operaciones terroristas en contra de las poblaciones adyacentes, sin contar que adicionalmente era empleada para esconder personas secuestradas (Observatorio del programa presidencial de derechos humanos y DIH, 2003).

Durante esta primera etapa de transición, el gobierno nacional y las Farc emplearon paralelamente el tiempo del proceso de paz para fortalecerse de alguna manera. Por un lado, el Estado colombiano con la firma del Plan Colombia obtuvo recursos claves para consolidar a sus fuerzas militares. Por otro, las Farc desde la zona de distensión ampliaron sus áreas de presencia.

En la segunda etapa de transición, en junio de 2003 se lanza la política de Seguridad Democrática durante el primer mandato de Álvaro Uribe Vélez. Esta política reconoce que, en primera instancia, el terrorismo; el negocio de las drogas y las finanzas ilícitas; el tráfico de armas, municiones y explosivos, y el secuestro, la extorsión y el homicidio son amenazas que destruyen progresivamente al país y al Estado. Para enfrentarlas, se plantean cinco objetivos estratégicos: I) la consolidación del control estatal del territorio, II) la protección de la población, III) la eliminación del negocio de las drogas ilícitas en Colombia, IV) el mantenimiento de una capacidad disuasiva y V) la eficiencia, transparencia y rendición de cuentas (Política de Seguridad Democrática, 2003).

Esta política es significativa porque ayuda a hacer efectivos los recursos provenientes del Plan Colombia, en un momento en el que el Estado colombiano se encontraba en desventaja en la lucha contra el narcotráfico debido a los fallidos intentos de consolidar la paz con las Farc, y el crecimiento desmedido de este grupo y también del Eln y las Auc. Como se mencionó anteriormente, estos grupos armados ilegales incrementaron su accionar, en gran

medida, gracias a los recursos provenientes del narcotráfico. En resumen, con la Seguridad Democrática se puede observar una intención política para combatir el terrorismo y el narcotráfico en Colombia.

El segundo evento por resaltar durante el primer gobierno de Uribe Vélez (2002-06) fue la desarticulación y desmovilización de las Autodefensas Unidas de Colombia. El proceso de desmovilización de los diferentes frentes de este grupo inició en 2003 y terminó en 2006, en actos a lo largo y ancho del país donde un total de 30,000 combatientes dejaron las armas. Esto fue significativo en el proceso de transición en interdicción aérea porque las Auc se encontraban en pleno apogeo en temas de narcotráfico, la mayoría de sus estructuras se dedicaban al trasiego y comercialización de alcaloides, así como el contrabando y otras actividades conexas. Entre esta organización que agrupaba a más de 21 grupos de autodefensas por todo el país y las Farc se dividían casi la totalidad del proceso de producción y comercialización de cocaína en Colombia.

En resumen, la situación en Colombia era compleja. Por una parte, estaban los grupos armados ilegales en todo el país, los cuales se financiaban, en gran medida, con recursos provenientes del narcotráfico y quienes, además, controlaban vastas zonas del país por falta de presencia estatal. Entretanto, la población civil estaba en medio del conflicto, víctimas de masacres y desplazamientos forzosos. El país venía de un intento fallido de proceso de paz, con un narcotráfico atomizado inicialmente, producto de la lucha y desarticulación de los carteles de Medellín y Cali, y reagrupado nuevamente por grupos al margen de la ley como las Auc y las Farc. Por otra, se firmaron acuerdos de cooperación como el Plan Colombia y se definieron cursos de acción a través de políticas como la Seguridad Democrática que brindaron herramientas al gobierno para combatir esta problemática.

Contexto Internacional (Entorno, En)

Si la situación nacional era compleja y convulsionada, igual lo era en el ámbito internacional. En esta sección, se describirá cómo lo que ocurría en el contexto internacional afectó directa o indirectamente el desarrollo de un proceso de interdicción dentro de la FAC.

Los atentados del 9 de septiembre de 2001. A las 8:46 (UTC-4 hora local de Nueva York) del nueve de septiembre de 2001 (9-11), la Torre Norte del *World Trade Center* (WTC por sus siglas en inglés) en Nueva York fue

impactada por el vuelo secuestrado American Airlines 11 entre los pisos 90 y 99. Luego, a las 9:03 (UTC-4 hora local de Nueva York) fue impactada la Torre Sur por otra aeronave secuestrada, el vuelo American Airlines 175. Producto de los ataques y los fuertes incendios generados, tres edificios del WTC, incluidas las Torres Gemelas, colapsaron. En los atentados del 9-11, que incluyen también el avión secuestrado que impactó contra el Pentágono y el vuelo que se estrelló cerca de Shanksville en Pensilvania, murieron más de 3000 personas, una veintena desaparecieron y hubo más de 6000 heridos. Este ataque directo a los EE. UU. fue la puesta en práctica de uno de los planes más macabros que el terrorismo pondría en marcha en contra de este país, como bien lo explica en su informe de 450 páginas la Comisión del 9-11 (National Commission on Terrorist Attacks upon the United States, 2004).

A pesar de que este país del norte de América es una de las grandes potencias militares y económicas del planeta, nunca se esperó que el terrorismo emplease este tipo de mecanismos para hacer ataques de gran escala. El informe de la Comisión del 9-11 evidencia claramente que, si bien el sistema de defensa de los EE. UU. cuenta con todas las herramientas tecnológicas, protocolos establecidos, equipos y personal, no existía la preparación y alerta situacional suficiente para prever una posibilidad de ataque de estas proporciones.

Después del ataque, se evidenciaron grandes vacíos en temas de trabajo inter-agencial, en protocolos eficientes y enfocados a este tipo de situaciones. Lo anterior, incentivó a que las agencias gubernamentales norteamericanas actualizaran sus estructuras, protocolos y procedimientos para reaccionar ante otro eventual evento de estas características. Pero, tal vez el mayor de los cambios generados por estos ataques terroristas para los EE. UU. fue considerar a la aviación civil dentro del abanico de posibles elementos a usar para ser atacados. Esto abonó el terreno en muchos temas, especialmente, en el narcotráfico ya que generó la posibilidad de realizar interdicción aérea a aviones diferentes a los militares lo cual, a su vez, benefició el proceso de interdicción aérea en Colombia.

Narcotráfico Regional. La evolución del comportamiento del narcotráfico a nivel regional y de las rutas utilizadas está marcada fuertemente por la desaparición de los grandes carteles de las drogas en Colombia, producto de la aplicación de la ley durante la década de 1990 (UNODC, 2012). En los años ochenta, los carteles colombianos tenían la cadena completa de narcotráfico desde la producción hasta el transporte y la distribución en los

mercados. Por esto, las rutas de movilización de alcaloides preferidas estaban ubicadas a través del Caribe, empleando diferentes islas como República Dominicana, Haití, Las Bahamas, entre otras.

A finales de la década de 1990, en Colombia el narcotráfico experimentó una nueva reorganización. Primero, ante la inminente desaparición de los carteles de Cali y Medellín, se presentaron diferentes conflictos entre las salientes organizaciones o estructuras de los carteles y los diferentes grupos armados ilegales del país como las Farc, el Eln y las Auc. Segundo, el endurecimiento de las normas y el combate al narcotráfico en Colombia causa, por un lado, la emigración de los principales cabecillas del narcotráfico hacia otros países y, en consecuencia, por otro lado, que los grupos armados ilegales hereden el control de toda la cadena de producción del alcaloide. Consecuentemente con la fragmentación en Colombia de los carteles de Cali y Medellín en numerosos grupos de traficantes, los ya existentes carteles mexicanos de la droga progresivamente toman el control de lo que antes hacían estos y las rutas presentan cambios ante esta evolución. Aunque la cocaína de origen colombiano es distribuida en todo el planeta, su principal mercado se encuentra en los Estados Unidos; por lo cual, los traficantes de drogas centran sus esfuerzos en acceder a dicho país. Es así como los carteles mexicanos cobran importancia asumiendo el control de las rutas de distribución de la cocaína colombiana y coordinando con los grupos ilegales en Colombia quienes se encargan de la producción, en una asociación que hasta 2020 aún está vigente.

De ahí que, las rutas aéreas y legales de distribución de narcóticos que salían de Colombia, estaban enfocadas principalmente en Centroamérica. Era muy común el destino final de los vuelos ilegales a Guatemala, Honduras, Belice, Península de Yucatán entre otros. Pero, para la misma época (2001 a 2003) existían rutas consolidadas desde la alta Guajira hasta República Dominicana, así como las rutas desde el suroriente colombiano hacia Brasil con destino a África y posteriormente a Europa.

Se puede concluir entonces que, para esta época (2001-03), el narcotráfico regional estaba en transición de pasar de ser controlado por delinquentes colombianos a delinquentes de México, en una asociación de tipo comercial en la que los colombianos producían el alcaloide para que los mexicanos efectuaran su respectiva comercialización en los mercados ilegales.

Declaración de Seguridad de las Américas en 2003. El complejo escenario entre 2001 y 2003 incluía un narcotráfico exacerbado; un comportamiento aéreo ilegal desbordado y descontrolado, una situación interna

colombiana marcada por la violencia y el crecimiento desmedido de los grupos ilegales después de la transición desde los carteles de la droga tradicionales, y una situación regional convulsionada producto de los ataques de septiembre del 11-S en EE. UU y el crecimiento fuerte del tráfico de drogas y de los carteles mexicanos que afectaban la seguridad de Norteamérica. Se debe anotar que para 2003 en ciudad de México, la Organización de Estados Americanos (OEA) emite la declaración de seguridad de las Américas la cual en su preámbulo textualmente dice: “Reconociendo que los Estados del hemisferio enfrentamos tanto amenazas tradicionales a la seguridad como nuevas amenazas, preocupaciones y otros desafíos que por sus características complejas han determinado que la seguridad tenga un carácter multidimensional” (OEA, 2003).

Es decir, los Estados de América reconocían que las condiciones de seguridad de los países habían cambiado, que las posibles amenazas de tipo regular no constituían la única preocupación para la subsistencia de las naciones, que existían nuevas amenazas y preocupaciones que aquejan al continente, por lo que era conveniente tomar las acciones que permitiesen mitigar dichas amenazas. Este reconocimiento por parte de la OEA abre el espacio para ubicar una serie de amenazas a las cuales los Estados no les daban el nivel de importancia requerido, como lo son los delitos transnacionales, los desastres naturales, las migraciones, entre otras.

A manera de conclusión previa en este aparte de descripción del problema que se enfrentaba comenzando la década del 2000, se puede establecer que, si bien la situación de seguridad, política, delincuencia, entre otros, era sumamente compleja tanto en Colombia como en la región, también se encontraba abonado el terreno para efectuar los cambios que permitieran superar esta situación. Factores como el Plan Colombia, el enfoque en las políticas internas de seguridad nacional, la disposición política de los países de la región, la declaración del narcotráfico como una amenaza a la estabilidad de los países, fueron aprovechados para generar las campañas necesarias para combatir la delincuencia. Es a partir de este periodo de transición que Colombia y sus FFMM lograron los mayores resultados contra el terrorismo y contra el narcotráfico. Es, precisamente, dentro de este ámbito donde se encuentra la interdicción aérea como tal con su gran éxito.

La Interdicción Aérea Antes del Derribo de una Aeronave con Misioneros Estadounidenses en Perú

Como parte de los convenios celebrados con el gobierno de los Estados Unidos, en 2001 y años anteriores, estaban en el Comando Aéreo de Combate No. 2 en Apiay destacadas dos aeronaves tipo Cessna 550, operadas por personal norteamericano, pero controladas por controladores de armas de la FAC, específicamente del área de Defensa Aérea que volaban en su interior. Se desarrollaron innumerables misiones de vigilancia, seguimiento e interdicción de aeronaves que efectuaban vuelos ilegales a lo largo y ancho del oriente colombiano. Entre tanto, otro par de aeronaves del mismo tipo se encontraban destacadas en Iquitos, ciudad ubicada al norte de Perú y cerca de la frontera con Colombia desarrollando el mismo tipo de misiones, pero con controladores peruanos.

En ambos países se empleaban estas plataformas para la detección y seguimiento de vuelos ilegales y para los casos de interdicción se utilizaban aviones tipo A-37 en ambos países y en Colombia, adicionalmente, aeronaves tipo OV-10, AT-27 y en algunas ocasiones helicópteros artillados. Para el caso de Colombia se contaba ya por estos años con el sistema de comando y control que tenía más de 12 años de evolución, cuyo principio de funcionamiento era control centralizado y ejecución descentralizada de las operaciones, lo que hacía de alguna manera segura la aplicación de procedimientos de interdicción que estaba reglamentada e instrumentalizada desde el nivel central (ver capítulo tres). Pese a tener toda esta capacidad, la lucha contra el tráfico aéreo ilegal tendría un fuerte traspiés en abril de 2001 en la frontera Colombo-peruana.

Si Dios Eligiera... (Riesgos, R)

Es el título del libro que la autora bautista Kristen Stagg le dio a la historia autorizada de Jim y Roni Bowers (2002), en donde se narra con gran detalle la penosa tragedia que ocurrió el 20 de abril de 2001 en la Amazonía peruana, cuando en un procedimiento de interdicción aérea por error fue derribado un avión con una familia misionera a bordo, dejando dos personas fallecidas y una herida, más la destrucción de la aeronave.

Este hecho infortunado, de singular importancia para la historia de la interdicción aérea en la región, sirvió de antecedente para mejorar los procedimientos que los países como Colombia y Perú desarrollaron para la detección, seguimiento, interceptación y final neutralización de aeronaves presuntamente dedicadas al tráfico de narcóticos. Los aprendizajes a partir de los errores cometidos durante el procedimiento contra esta aeronave en el Perú fueron la base fundamental para el desarrollo del convenio *Air Bridge Denial* (ABD) entre Colombia y los Estados Unidos de América de 2001 a 2003, el cual posteriormente se replicaría en varios países de la región.

El caso fue desclasificado por el gobierno estadounidense en 2010 y ha sido ampliamente analizado en las diferentes escuelas de combate y de defensa aérea tanto en Colombia como en Perú. Con la descripción de esta operación que se hace a continuación, no se pretende indicar responsabilidades o culpables, sino analizar las diferentes acciones que condujeron al siniestro. Acciones y errores que se presentaron tanto desde el punto de vista operacional por parte de los interceptores y la plataforma de interdicción, como del piloto y el avión afectado.

La familia Bowers estaba conformada por cuatro personas, Jim Bowers, su esposa Verónica, su hijo Cory (seis años) y su hija adoptiva Charity (siete meses). Este grupo de evangelizadores estadounidenses estaba en una misión en la selva amazónica de Perú. Dado el tiempo que permanecerían en ese país, la familia Bowers necesitaba una visa de residencia para Charity. Por ello, organizaron con el piloto Kevin Donaldson una misión de vuelo para llevarlos desde Iquitos (Perú) hasta Leticia (Colombia), el lugar más cercano donde había un consulado peruano para efectuar el trámite.

El 18 de abril de 2001 el piloto de la aeronave contactó vía telefónica a la torre de Iquitos e informó de su intención de efectuar un vuelo de ida y vuelta a la población de Islandia que comenzaría al día siguiente (INL, 2001). Esta población está ubicada en el borde peruano muy cerca de la denominada triple frontera entre Colombia, Perú y Brasil. El 19 de abril, la aeronave Cessna A185E (equipada con flotadores, con matrícula OB-1408 y perteneciente a la Asociación Bautista de Evangelización Mundial) despegó desde el río Amazonas con destino a la población de Islandia llevando a bordo a la familia Bowers. Posterior al despegue, el piloto se comunicó por radio con la torre de control de Iquitos para presentar su plan de vuelo, el cual fue notificado por esta entidad a su par en Leticia (INL, 2001). Una vez realizados los trámites en Leticia (Colombia) la aeronave aterrizó en Islandia (Perú) el mismo día; a continuación, se informó del arribo a la

torre de control de Leticia y, con esto, se cerró el plan de vuelo. Después, el piloto parquéo la aeronave cerca a la población brasileña Benjamín Constant donde, según lo documenta el reporte de la investigación que se realizó posterior al siniestro, la Asociación Bautista tenía instalaciones para proteger y dar servicio a sus aeronaves, (INL, 2001).

El día del incidente, 20 de abril de 2001, a las 09:00 a.m. (hora local) despegó desde Iquitos una plataforma de interdicción aérea adscrita al convenio bilateral existente entre los Estados Unidos y Perú en temas de lucha contra el narcotráfico. La plataforma, con tripulación americana y controlador de armas peruano abordo, salió con el fin de efectuar una misión de patrulla antinarcóticos en el área de Caballococha (INL, 2001).

Paralelamente, alrededor de las 09:39 a.m., la aeronave OB-1408 despegó desde las inmediaciones de la población de Islandia rumbo hacia Iquitos siguiendo la trayectoria del río Amazonas. Sin embargo, el avión salió sin contactar a la torre de control de Leticia; por lo cual, “según las declaraciones de funcionarios de la Corporación de Aviación Civil del Perú, no se activó ningún plan de vuelo” (INL, 2001). Aunado a lo anterior, esta aeronave, por razones técnicas, sólo estaba equipada con un radio VHF y otro HF sin la posibilidad de monitorearlos al mismo tiempo. Ese día, el piloto monitoreaba únicamente las frecuencias de HF y se mantuvo así hasta que fue interceptado.

Minutos después del despegue, la aeronave fue detectada por la plataforma de interdicción la cual efectuó una identificación visual utilizando los medios técnicos de abordo, mientras se desarrollaba el proceso de identificación por parte de la Fuerza Aérea del Perú (FAP). Durante esta etapa del procedimiento, la tripulación de la plataforma decidió no acercarse a la aeronave detectada y mantener una posición lejana para no generar sospechas; por consiguiente, no fue posible obtener visualmente la matrícula de ésta. Después de 20 minutos de detectar la aeronave la FAP, utilizando los diferentes canales de comunicación y con las diferentes agencias que deberían conocer la existencia del vuelo, no había logrado la identificación de ésta, así como tampoco registró ningún tipo de comunicación por parte de la aeronave con alguna agencia de control. Por ello, el vuelo fue clasificado como “sospechoso” y, en consecuencia, se despegó un interceptor tipo A37 desde Iquitos.

Una hora después de detectar la aeronave la Fuerza Aérea del Perú aún no lograba su identificación y entre el equipo estadounidense que la reportó había dudas acerca de si ésta se ajustaba o no al perfil de un vuelo al servicio del narcotráfico (INL, 2001). Si bien, el interceptor estaba en curso hacia el

OB-1408 y el proceso operacional se había desarrollado, parcialmente, de acuerdo con lo establecido había una gran barrera idiomática entre los agentes de la CIA y los de la FAP debido a la falta de conocimiento de inglés por parte del controlador peruano y español por parte de los norteamericanos, lo cual dificultó aún más la operación y causó serios problemas que desembocaron en una toma de decisiones erradas (ver capítulo uno).

A las 10:42 a.m., el OB-1408, tiene contacto visual con el A37 que lo interceptó y, de acuerdo con lo que manifestó el piloto Donaldson, intentó comunicarse con Iquitos sin lograrlo. Durante esta etapa, los movimientos de la aeronave siguiendo la trayectoria del río fueron interpretados como maniobras evasivas, lo cual reafirmó el concepto que se tenía acerca de un posible avión del narcotráfico. Por esta razón, se dio vía libre al desarrollo de las fases establecidas para la interceptación e interdicción de aeronaves en Perú las cuales se realizaron en seis minutos (para más información ver capítulo uno). A las 10:48 a.m. la aeronave interceptada es impactada por las ráfagas del A37 en el desarrollo de la última fase o neutralización. La aeronave se incendia producto de los impactos y hace un descenso brusco impactándose posteriormente en el río. En el incidente murieron Verónica Bowers y su hija Charity, mientras el piloto Donaldson sufrió una grave herida en la pierna.

Figura 2.2

Fotografía de la aeronave OB-1408 posterior al derribo



Nota: Gobierno del Perú, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (s.f., p. 2).

Y Se Reescribe la Historia

Este evento de interdicción fallida provocó, en ese momento, la suspensión indefinida de todas las operaciones combinadas de interdicción al narcotráfico en Perú y en todos los países involucrados en procesos similares, como Colombia (ver capítulo uno). Entre 2001 y 2003 Colombia, y muy seguramente Perú, dependían enormemente del intercambio de información con los EE. UU. para la lucha contra el narcotráfico, ya que todos los sensores, el sistema de información y demás medios técnicos que se usaban eran americanos.

Pero, al margen de lo catastrófico del evento y de los efectos negativos en la operación contra el narcotráfico, durante esos meses se generaron importantes aprendizajes en el campo operacional y procedimental. Los cuales sirvieron como insumo para perfilar un procedimiento de interdicción que, en un comienzo fue complejo, pero que eventualmente garantizó el éxito del programa. Después de analizar lo ocurrido con la familia Browsers, quedaron cuatro conclusiones de porqué ocurrió este suceso. Primera, la barrera idiomática fue determinante en la comisión de errores durante el proceso. En varias oportunidades ni los controladores peruanos entendieron lo que decían los norteamericanos, ni los tripulantes norteamericanos lograron hacerse entender ni en español ni en inglés, lo cual generó una toma de decisiones erróneas.

Segunda, cada uno de los participantes dentro de la operación tenían roles definidos. Uno de los más importantes consistía en que la plataforma de interdicción era la encargada de definir sí, efectivamente, el avión interceptado era o no un avión ilegal, de tal manera que cuando el interceptor arribara ya esta etapa identificación su hubiera cumplido. En esta operación no fue así, la plataforma no determinó la legalidad del avión dejando en el interceptor la tarea de efectuar identificación visual durante el proceso de interdicción.

Tercera, a pesar de que la CIA contaba con un muy buen sistema de comunicación y comando y control para esta operación, cada participante estaba muy pendiente de sus propias coordinaciones y, por alguna razón, perdieron la alerta situacional y la perspectiva general de todo el proceso causando el desborde en la toma de decisiones.

Cuarta, la aeronave interceptada, por su parte, no cumplió con los procedimientos aeronáuticos establecidos en cuanto a la activación del plan de vuelo ni en lo referente a la comunicación en frecuencias internacionales.

Aunado a lo anterior, el tipo de aeronave, el perfil de vuelo y la zona en la que se encontraba generaron que se clasificara como un avión sospechoso.

En resumen, el derribo del OB-1408 generó una nueva doctrina y modificó los estándares operacionales involucrados en los diferentes convenios preexistentes en materia de lucha contra el narcotráfico. Estos debían ser de conocimiento y manejo por todos los participantes y, lo más importante, tenían que ser de dominio público. Bajo esta premisa, se desarrolla por lo menos para Colombia el convenio ABD, cuyo proceso de entrenamiento comenzaría desde junio de 2002 hasta septiembre de 2003, mes en el que entraría en funcionamiento nuevamente a nivel Latinoamérica todo el sistema de la lucha contra el narcotráfico, pero, ahora con nuevas reglas.

Del Air Bridge Denial Program (ABDP) al Air Bridge Denial (ABD) Segunda etapa (Medios, Me)

El *Air Bridge Denial Program* (ABDP), como se conoció en su momento, fue uno de varios planes de asistencia contra el narcotráfico desarrollado por el gobierno de los EE. UU. a principios de la década de 1990 y administrado por este para aplicarse en Colombia y Perú (primera etapa) [Roncken, 1999]. Como se explicó anteriormente, este plan fue suspendido en 2001 debido a lo ocurrido con el avión OB-1408 en Perú. La investigación posterior a este hecho encontró que en operaciones de interdicción anteriores al incidente tampoco se cumplieron a cabalidad todos los procedimientos y protocolos antes de interceptar aeronaves (ver capítulo uno) [GAO, 2005]. Adicionalmente, el ABPD tuvo bastante oposición, sobre todo en el campo político y en el campo noticioso, por la preocupación de que la información de seguimientos en las operaciones proporcionada por EE. UU. fuera utilizada erróneamente en la realización de operaciones que podían causar posibles muertes de civiles, como lo que ocurrió el 20 de abril de 2001.

Los gobiernos de Estados Unidos y Perú efectuaron una investigación de muy alto nivel que involucraría por parte del primero al Departamento de Estado y de Defensa y, por parte de Perú, al Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Defensa con el fin de analizar las causas y efectos de la fallida operación. Las pesquisas generaron un buen número de aprendizajes que posteriormente se usaron en el desarrollo de la segunda parte del ABD.

Paralelamente, de acuerdo con lo enunciado en el reporte de 2005 de la Oficina de Responsabilidad del Gobierno de los Estados Unidos:

El presidente colombiano, Álvaro Uribe Vélez, solicitó el reinicio del programa ABD para ayudar a combatir el narcotráfico. Después de las discusiones iniciales, Estados Unidos decidió ayudar a Colombia a reiniciar un programa ABD estableciendo que sería administrado por la Fuerza Aérea Colombiana y supervisado por la Oficina de Asuntos Internacionales de Narcóticos y Aplicación de la Ley Bureau of International Narcotics and Law Enforcement Affairs (INL por sus siglas en inglés) adscrita al Departamento de Estado. Además, los funcionarios estadounidenses dijeron que Colombia tenía una infraestructura existente que facilitaba el reinicio del programa, como bases aéreas y un centro nacional de comando aéreo (GAO, 2005, p. 5).

Esta solicitud se hizo a finales de 2001 y generó la iniciativa de rehacer un plan nuevo, completamente reforzado, con fondos provenientes del gobierno de los Estados Unidos, equipos, entrenamiento, logística y sobre todo con un detallado control político y operacional con el fin de reducir la posibilidad de errores. Este nuevo enfoque cambió la visión de la interdicción aérea al narcotráfico, de un enfoque militar a un enfoque más policial. Por lo anterior, los procedimientos que se desarrollaron se ajustaron a los conceptos de proporcionalidad y debido proceso, derechos humanos y, sobre todo, contemplaron diferentes mecanismos de verificación de la información en todos los campos antes de proceder a una operación.

Antes del reinicio del programa *Air Bridge Denial* en Colombia, se conformó un comité de representantes de los Departamentos de Estado, Defensa y Justicia de EE. UU., así como del gobierno colombiano, quienes desarrollaron la Carta de Acuerdo; que describe el objetivo del programa, los requisitos de seguridad, los procedimientos operativos y las responsabilidades de cada país. Esta Carta de Acuerdo, firmada en abril de 2003, estableció que el objetivo del programa era aumentar la capacidad del gobierno colombiano para detener el tráfico aéreo de drogas en Colombia. Uno de los temas más importantes que se incluyó fue el de las responsabilidades de cada una de las partes. Colombia debía suministrar el personal de tripulantes, los interceptores, crear las zonas donde el programa se aplicaría y, en general, el desarrollo de las operaciones diarias; para el gobierno de los EE. UU. se estableció que asignaría las aeronaves de vigilancia, se encargaría del entrenamiento del personal, los fondos para el funcionamiento y, lo más importante, la revisión anual del programa.

En cuanto a las responsabilidades colombianas, se seleccionaron las tripulaciones que operarían con los equipos que los EE. UU. iba a entregar a

Colombia. Para estas tripulaciones era obligatorio tener un nivel de inglés superior al 80% evaluado por el Grupo Militar de los Estados Unidos en Colombia. Los comandantes de aeronave debían ser oficiales con mucha experiencia en la parte operacional, especialmente en combate aéreo. En el caso de los operadores de equipos y Directores de Misión de defensa aérea, se requería personal con mucha experiencia en operaciones de interdicción aérea de narcotráfico. Las dos primeras tripulaciones hicieron sus cursos en la ciudad de Oklahoma durante 2002 y 2003. En cuanto a los interceptores, Colombia organizó y entrenó a todas y cada una de las tripulaciones de A-37B, OV-10, AT-27, AC-47T, KFIR y AH-60 en los procedimientos de interdicción aérea acordados en el ABD.

La creación y divulgación de las Zonas Especiales de Control Aéreo (ZECA) fue acometida antes de entrar en vigor el ABD, para lo cual, fue necesario crear publicaciones para todos los pilotos civiles de Colombia, lo que incluyó modificar el Manual de Rutas y Procedimientos ATS para Colombia, así como realizar una campaña de difusión a nivel nacional para garantizar que todos los procedimientos fueran públicos.

El nuevo ABD en Colombia inició con la dotación de dos aviones tipo Cessna 560 (OT-47B) y la modificación adicional de dos aviones C-26 Merlín, los primeros fueron asignados a la Base Aérea de Apiay en Villavicencio y los segundos a la Escuela Militar de Aviación en Cali. Originalmente, los C-560 conocidos como OT47B fueron implementados entre 1995 y 1997 como parte de las intenciones del gobierno americano de apoyar a algunos países de Suramérica en la lucha contra el narcotráfico. Esta intención, en su momento, se tradujo en fondos para modificar una aeronave conocida como T-47A, mejorando sus motores y ampliando en 20 pulgadas más su fuselaje con el fin de instalarle un radar APG-66 (V5) usado por los aviones de combate F-16, colocando en servicio cinco aviones de este tipo que fueron usados durante la década de 1990 en este rol de interdicción aérea.

Durante los meses previos a la firma y puesta en marcha del nuevo ABD, como se mencionó previamente, la Fuerza Aérea Colombiana tenía una serie de responsabilidades las cuales se desarrollaron en coordinación con organizaciones del gobierno de los Estados Unidos de América. Estas responsabilidades incluyeron un gran número de actividades preparatorias, entre las que estaban el entrenamiento de tripulaciones tanto de los aviones de seguimiento como de los de combate, la adecuación de instalaciones, el diseño de protocolos operacionales, los ajustes de comando y control, la emisión de normas de nivel nacional, realizar las campañas de difusión, entre otras.

Todas estas acciones tenían como fin abonar el ambiente para dar inicio a una de las etapas más productivas operacionalmente de la FAC en la lucha contra el narcotráfico.

En junio de 2002, cuatro Oficiales Pilotos, dentro de los cuales estaría una de las primeras pilotos operacionales de combate de la FAC, y cuatro Oficiales de Defensa Aérea conformaron lo que en su momento se denominó la Clase 1. Ellos fueron destinados en comisión por seis meses a la ciudad de Oklahoma con el fin de efectuar el *curso de operación de los equipos* de abordaje y las aeronaves. Los operadores de defensa aérea inicialmente realizaron un curso de inteligencia en la Academia Interamericana de Fuerzas Aéreas (IAAFA, por sus siglas en inglés). Posteriormente, en Oklahoma efectuaron ya con los pilotos, quienes previamente habrían efectuado los entrenamientos de simulador y curso de tierra, la parte de operación en vuelo, entrenamiento que se extendió hasta finales de noviembre de 2002. Bajo este mismo esquema se entrenaron a dos clases más en el siguiente año. Durante este período se entrenaron tanto operadores como pilotos en Colombia en su totalidad, lo cual permitió la operación de equipos dentro del programa sin mayores inconvenientes hasta la fecha de emisión de este documento (2020).

En materia de adecuación de instalaciones, con recursos del programa y de la FAC se mejoraron y construyeron instalaciones para tener operación de los aviones de seguimiento en el Comando Aéreo de Combate No. 2 en Apiay y en la Escuela Militar de Aviación en Cali. Estas adecuaciones se realizaron para el inicio del programa y posteriormente, con la evolución de la operación y de los movimientos aéreos ilegales, en el Comando Aéreo de Combate No. 3 en Barranquilla. Aunque estas eran y continúan siendo las bases de operación de los aviones de seguimiento, el rendimiento, alcance y prestaciones de éstos permitirían su recuperación en todos los rincones de Colombia donde hubiese pista y combustible. De igual manera, ocurría en la mayoría de los países de Centroamérica, las Antillas mayores y países vecinos gracias a los diferentes planes de cooperación en materia de lucha contra los vuelos ilícitos.

No obstante, tener tripulaciones entrenadas e instalaciones adecuadas era solo una parte del proceso. En este sentido, contar con los protocolos operacionales era tal vez lo más importante, ya que uno de los principales riesgos al que se enfrentaba el ABD era la posibilidad de cometer errores como el que sucedió en Perú en 2001. Afortunadamente, gracias a los procedimientos operacionales desarrollados por parte de la FAC y el Departamento de Estado de los EE. UU., sumado a los múltiples controles y al entrenamiento constante, este programa no ha cometido ningún error operacional fatal desde 2003 hasta el 2020.

Para el lanzamiento del programa oficialmente se desarrolló un procedimiento denominado “Reglamentación Interna No. 04-20-340” del comando de la FAC. Este documento establecía todas las definiciones, procedimientos, registros y controles que la interdicción aérea en Colombia debía observar en los casos operacionales contra cualquier aeronave que violara el espacio aéreo nacional y el cual estaba alineado directamente con el convenio ABD firmado con los EE. UU. el 28 de abril de 2003 en el mismo sentido. En este documento se establecieron tres fases procedimentales para la interceptación y neutralización de aeronaves. La fase 1 corresponde a la identificación visual y al establecimiento de comunicación, la etapa 2 a disparos de advertencia y la fase 3 implica la neutralización de la aeronave.

Posteriormente, en el año 2007 la RI-340 se actualizó y mejoró convirtiéndose en la RI-444. En abril de 2019, se realizó una tercera revisión y mejora que concluiría en el Procedimiento OA-JEC-PE-014. Estos procedimientos operacionales fueron y siguen siendo la columna vertebral de la interdicción aérea en Colombia, ya que no solo garantizaron la no comisión de errores, sino que también fueron transmitidos a los países que forman parte de los diferentes convenios en esta materia en Latinoamérica, convirtiéndose en un estándar operacional para la interceptación y neutralización de aeronaves del narcotráfico. Además, como parte de este proceso de preparación en materia de protocolos operacionales se efectuó la publicación en el Manual de Rutas ATS de Colombia de todo el protocolo desarrollado en pro de hacerlo público para todo el personal de pilotos no solo de Colombia sino del mundo. Es decir, con esto se transfería la responsabilidad de conocer cuáles son las acciones apropiadas por parte de las tripulaciones en caso de verse involucrados en un procedimiento de interdicción aérea.

Estas nuevas reglas operacionales obligaron a hacer ajustes en el Comando y Control con el fin de garantizar su estricto cumplimiento. El Comando y Control de la Fuerza Aérea Colombiana maneja el concepto de control centralizado y ejecución descentralizada. En otras palabras, las unidades aéreas desarrollan operaciones con alguna autonomía, pero controladas por el Centro de Comando y Control principal ubicado en Bogotá. Para el caso de las operaciones de interdicción aérea, se requirió hacer el ajuste a control total centralizado, debido a las características del procedimiento y los niveles de autorización requeridos para su desarrollo, además de requerirse de acuerdo al Convenio ABD la verificación procedimental de tres participantes dentro del protocolo desarrollado mediante listas de Chequeo: la FAC, la Fuerza Interagencial Conjunta del Sur (JIATF-S) de los EE. UU. con sede en La Florida (Zuñiga, 2011) y la plataforma

aérea de interdicción participante, unidos los tres en la práctica mediante comunicación satelital. Estos procedimientos de comando y control se vieron reflejados para la época en diferentes normas de nivel nacional, como lo fueron las normas ATS para Colombia, que no solo incluyeron la totalidad de procedimientos operacionales, sino que también reglamentaron comportamientos para las tripulaciones especialmente en zonas o espacios aéreos no controlados. En el caso colombiano, estas zonas estaban coincidentalmente ubicadas en las mismas áreas de producción de cocaína y operación de grupos como las Farc, Auc, Eln, entre otros. El Convenio ABD, como parte de sus contenidos, en este sentido creó las Zonas Especiales de Control Aéreo (ZECA). Las cuales fueron de conocimiento público y las que básicamente eran los espacios aéreos en territorio colombiano donde se podían aplicar los procedimientos ABD por parte de la FAC hasta su última consecuencia, es decir aplicación de las tres fases. Estas zonas fueron tres, denominadas por su ubicación: norte, oriente y occidente demarcadas en la figura 2.3. Existía una denominada NO ZECA que comprendía las áreas terminales de Bogotá, Villavicencio y Medellín, en donde solo se podía aplicar la Fase 1 (Aerocivil, 2013).

Figura 2.3

Mapa de las zonas especiales de control aéreo en Colombia



Nota: US Dept of State Geographer © Google 2015

Adicionalmente, en coordinación con la Policía Nacional de Colombia, a través de la Dirección de Antinarcóticos y su oficina de Control de Aviación Civil (CACIV), inició la generación de las normas que le permitirían eventualmente la incautación de aeronaves al servicio del narcotráfico. Para ese momento contaban con un marco jurídico emanado de las diferentes resoluciones que emitía el Consejo Nacional de Estupefacientes que apuntaban al control de todo lo relacionado con narcotráfico, desde precursores hasta propiedades y capitales. Estas constituyeron la base de la Resolución 024 de la Dirección Nacional de Estupefacientes del 2006, la cual a 2020 se encuentra vigente y sometió, en su momento y en adelante, a control permanente a todas las aeronaves nacionales o extranjeras de aviación no comercial que operaran en espacio aéreo colombiano y/o la infraestructura aeroportuaria controlada o no.

Finalmente, como preparativo al lanzamiento del nuevo programa, era necesario efectuar una campaña de difusión de todos los procedimientos. Lo ocurrido con el vuelo OB-1408 en 2001 en Perú alertó acerca de la importancia de que los pilotos comerciales conocieran cuál era el protocolo y los procedimientos en caso de ser interceptado dada la inexistencia, hasta ese momento, de un proceso estándar debidamente entrenado, reglamentado, en español e inglés. Para esa época todo era de carácter secreto, sumamente reservado. Dentro de esa campaña de difusión, estuvo no solo la publicación de los procedimientos si no todo un despliegue informativo a nivel de aeropuertos, escuelas de aviación y empresas aeronáuticas.

Estrategia de Interdicción Aérea (Modos, Mo)

Cuando el tema es estrategia de interdicción aérea a narcotráfico, saltan a la vista algunos conceptos claves para entender el alcance de esta: estrategia, doctrina, narcotráfico y relaciones internacionales.

El concepto de **estrategia** ha sido ampliamente definido en todas las etapas de la humanidad. Por ejemplo, la Real Academia de la Lengua Española (RAE) lo define como:

estrategia. Del latín *stratēgia* «**provincia bajo el mando de un general**, y **este del gr.** στρατηγία *stratēgia* 'oficio del general', der. de στρατηγός *stratēgós* «**general**».

1. f. Arte de dirigir las operaciones militares.

2. f. Arte, traza para dirigir un asunto.
3. f. Mat. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento (RAE, 2017).

En este contexto, pero en su definición más actual y para la FAC, la estrategia es el arte y la ciencia para emplear los recursos y capacidades con el fin de alcanzar un objetivo determinado (MABDA, 2013). De tal manera que, para el caso de interdicción aérea del más alto nivel de conducción operacional y, por lo tanto, cuando se habla de estrategia, se está conceptualizando una forma de hacer las cosas en el nivel más alto del gobierno nacional. Ahora bien, aun en este nivel, la interdicción aérea forma parte de un todo estratégico para el cual, como se verá más adelante, es fundamental estar correctamente ensamblado para lograr los resultados esperados. Son muchos los conceptos dentro de la estrategia, pero para el caso que se estudia, es importante definir el de “Divide y vencerás”, atribuido a Julio Cesar por la frase *Divide et ìmpera*, pero que Nicolás Maquiavelo reafirmaría en su libro *Del Arte de la Guerra*, en el libro V, y que también Sun Tzu en su obra *El Arte de la Guerra* mencionaría. Fragmentar al enemigo ha sido por mucho tiempo una forma de estrategia efectiva.

La **doctrina**, por su parte generalmente se define como enseñanzas, prácticas, costumbres, normas y conjunto de opiniones que, por efecto del tiempo, práctica y refinación se han convertido en un modo de funcionamiento de una comunidad o grupo humano. Existen numerosas doctrinas, entre ellas la religiosa, la política, la jurídica, entre otras. Para el caso de las operaciones militares, se reconoce como doctrina militar y es abordada de diferentes maneras dependiendo su nivel y tipo de participantes. Es así como existen en cuanto a sus niveles las doctrinas básica o estratégica, operacional y táctica, y en cuanto a los participantes existen las doctrinas militar, aérea y espacial, conjunta, combinada y coordinada (MABDA, 2013). La interdicción aérea se encuentra ubicada en la doctrina operacional y en las doctrinas conjunta, combinada y coordinada, las cuales se definirán ampliamente en el trabajo.

El tercer concepto importante de conocer es el de **narcotráfico**. El opio, la coca y la marihuana fueron elementos naturales empleados desde hace más de 6000 años con diferentes fines, entre otros medicinales, recreativos y comerciales. Las anfetaminas y las drogas de diseño fueron desarrolladas hace unos 200 años en laboratorio para los mismos fines. Sin embargo, es para los

siglos XIX y XX, que estas se convirtieron en un problema económico además de social, generando economías ilegales sumamente rentables y fuera del control de los Estados, cuyos efectos trascienden al siglo XXI (López-Muñoz, González, Serrano, Antequera & Álamo, 2011).

Una de estas economías es la de la cocaína, que ha generado durante los últimos 35 años un mercado ilegal que ha estado en continuo crecimiento y que, por razones geográficas, ha centrado su producción en países como Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia. Este mercado ilegal puede generar a nivel mundial alrededor de \$ 320,000 millones de dólares o más, lo que es equivalente al 1% del PIB mundial (OEA, 2013).

La cadena de producción de este alcaloide se divide en seis etapas. De las cuales, la comunidad internacional ha centrado sus esfuerzos en las primeras cuatro: producción, elaboración, exportación y distribución, es decir en el control de la oferta o causa. Las dos últimas etapas, que son consumo y lavado de activos (control de demanda o efecto), si bien se atacan, quedan en responsabilidad de los países consumidores (Valencia, 1999).

Con esta dinámica de combate a las drogas, centrada en el control de la oferta, se ha abierto recientemente el debate de replantear esta lucha en la comunidad internacional, ya que hasta el 2016, si bien se arrojan resultados cuantiosos en la incautación de cocaína y, en general, en los procesos de interdicción, no se aprecia una reducción del fenómeno. Por el contrario, se ha experimentado, como bien lo enuncia el Reporte Anual de Drogas de las Naciones Unidas para el 2016, un incremento considerable (ONU, 2016), por lo que en la comunidad internacional se discute la posibilidad de cambiar el enfoque de combate e irse a los efectos; es decir, al control del consumo y el combate al lavado de activos.

El último concepto por considerar es el de las *relaciones internacionales*. El Profesor Joseph Nye, uno de los estudiosos más importantes sobre el poder, se refiere al mismo como la capacidad de influir en los demás para lograr un objetivo; pero, también distingue una nueva forma que conjuga el Poder Blando (*Soft power*) y el Poder Duro (*Hard power*) empleado por los diferentes actores dentro del sistema internacional para lograr los objetivos propuestos (2009). Esa nueva forma estratégica de poder equilibra con mayor efectividad el alcance de un Actor Internacional, se trata del Poder Inteligente o *Smart Power*; equilibrando las capacidades militares con las formas amables, persuasivas y seductoras de enfrentar las diferentes problemáticas (Nye, 2009).

Esta definición de poder en el marco del Estado es importante estudiarla en función o relación directa con la política exterior del mismo. La proyección de poder permite que los Estados tengan un amplio espacio de desarrollo y protección. En un mundo donde los intereses están fundamentados en conceptos geopolíticos, el poder juega un papel importante como lo dijo Nye.

Ahora bien, generar una estrategia estándar para combatir los vuelos ilícitos requiere del conocimiento y manejo de estos conceptos. Partiendo de este preámbulo, es pertinente anotar que para el 2003, la Fuerza Aérea Colombiana contaba con un sistema de comando y control robusto, con sus componentes en un desarrollo adecuado para el control del espacio aéreo nacional, con comunicaciones, inteligencia efectiva y con muy buenos equipos de detección, sistema que venía desarrollándose desde 1989, año en el que llegan los primeros equipos al país. La parte organizativa ya se había desarrollado, la FAC contaba con una Defensa Aérea e Inteligencia Aérea funcionales que a su vez ya tenían un cúmulo amplio de información sobre aeronaves, pilotos, pistas, empresas, rutas y, en general, sobre el comportamiento del blanco aeronáutico, lo cual facilitó en gran medida, la puesta en escena del programa. A esto se le sumó, en su momento, la información y capacidad de la inteligencia norteamericana proveniente de todas las agencias participantes en la lucha contra el narcotráfico de manera global como lo son la CIA, el Buró Federal de Investigaciones (FBI por sus siglas en inglés), el Servicio de Control de Inmigración y Aduanas (ICE por sus siglas en inglés) y la Administración para el Control de las Drogas (DEA por sus siglas en inglés), entre otras.

Como se enunció previamente, la estrategia en interdicción aérea en Colombia fue una construcción progresiva basada en eventos, experiencias y la información generada por éstas. Desde 1989, año de creación de la Defensa Aérea en el país, hasta el lanzamiento del programa *Air Bridge Denial* en 2003, se presentaron un sinnúmero de operaciones en contra de aviones al servicio del narcotráfico, que fueron generando bases de datos rudimentarias y documentales archivadas en carpetas en las bases aéreas y en la misma Dirección de Defensa Aérea en Bogotá. Esta información empezó a digitalizarse y analizarse en 2000 paralelamente en el Comando Aéreo de Combate No. 2 en Apiay y en la Subdirección de Análisis y Seguimiento de la Dirección de Defensa Aérea en Bogotá. Este proceso de digitalización y análisis duró dos años y aportó las bases de la estrategia que delinearían lo que sería el blanco objeto de ésta.

Producto de la revisión minuciosa de cientos de informes y documentos que se encontraban en los archivos del Escuadrón de Defensa Aérea No. 214 del Comando Aéreo de Combate No. 2 en Apiay, se encontró que históricamente los infractores e involucrados en eventos de narcotráfico, contrabando, infracciones administrativas por incumplimiento de normas ATS, movimientos sospechosos y otros comportamientos ilegales en el oriente colombiano eran los mismos. En otras palabras, pilotos y aeronaves llegaban a presentar recurrentemente hasta cuatro y cinco informes diferentes por eventos de ilegalidad y continuaban operando normalmente. Debido a ello, se diseñó la primera base de datos de diez desarrolladas en otros temas, para compilar y hacer seguimiento a aeronaves y pilotos que presentaban comportamientos ilegales.

Conocer los antecedentes producto de los registros recopilados permitió delimitar el blanco; es decir, conocer exactamente qué era lo que se estaba combatiendo desde el punto de vista aeronáutico y cuál era su estructura. En un ejercicio de análisis en 2001 se establece en el Comando Aéreo de Combate No. 2 que el blanco que se combatía era más que simples aviones, se dedujo que el blanco era sistémico y que lo componían una serie de elementos interrelacionados que eran totalmente necesarios para su funcionamiento. Los componentes de, lo que en su momento se denominó, la estructura del “Blanco Aéreo” eran seis: pilotos, infraestructura, aeronaves, empresas, personal aeronáutico y organizaciones. Todos y cada uno de estos elementos reflejaban sus acciones en diferentes momentos en los documentos que se encontraron en archivo, el blanco aéreo no funcionaba si faltaba alguno de éstos. Al determinar que el blanco aéreo era un sistema, cuya estructura era conocida y que sus componentes eran necesarios para funcionar, se pudo establecer la primera intención estratégica.

Divide et Impera (divide y reinarás) la máxima de dudoso origen, atribuida por un lado a Filipo de Macedonia (382-336 AC) y posteriormente a Julio César (100-44 AC) (Zerpa, 2017), y que sería entronizada posteriormente por Nicolás Maquiavelo en su libro *El Príncipe* (1513) en sus numerosas aplicaciones en la maniobra política y que Napoleón Bonaparte, el Imperio Británico e incluso los Bolcheviques y otros tantos aplicarían en sus tácticas cada uno en su forma y momento; fue el principio estratégico aplicado a la primera intención estratégica. En otras palabras, el blanco aéreo, compuesto estructuralmente por seis componentes debía ser fragmentado, analizado y atacado en cada uno de estos. Estos denominados ataques por componente se denominaron *Sub-estrategias* y consistían en: fortalecimiento normativo,

alianzas inter-agenciales, análisis de comportamiento, sistema de información y cooperación internacional. Estas cinco sub-estrategias fueron usadas para atacar sistemáticamente al blanco aéreo en cada uno de sus componentes mediante la aplicación de acciones que, en su momento (2002), se tradujeron en: neutralización de aeronaves, inmovilización de aeronaves, destrucción de pistas, vigilancia de corredores aéreos, entrega de blancos e intercambio de información con otros países, acciones administrativas, identificaciones visuales, bloqueo de corredores terrestres y vinculación penal a responsables.

Sub-estrategias

Como se explicó previamente, las cinco sub-estrategias utilizadas para el ataque sistemático del blanco aéreo resultan del análisis del blanco y sus componentes, pero también de la falencia en los mismos temas a la hora de actuar contra el narcotráfico especialmente en la parte aérea. Estas cinco sub-estrategias se pueden resumir de la siguiente forma:

1. Fortalecimiento Normativo. Si bien existían normas para combatir directamente al narcotráfico tanto en lo penal como en lo administrativo y procedimental, no había normas que permitieran “*cortar las alas*” a los delincuentes. Por ende, se inició todo un proceso de generación de normativa que permitiera afectar directamente a pilotos, aviones, infraestructura y, en general, a los activos empleados para transportar no solo narcóticos sino también recursos ilegales, contrabando, armamento ilegal, entre otros. Este esfuerzo se ve cristalizado en la Resolución 0024 de 2006 expedida por la Dirección Nacional de Estupefacientes, la gestión de esta resolución fue desarrollada por la Policía Nacional.

2. Alianzas Inter-agenciales. Desde el comienzo de las operaciones contra el narcotráfico en la década de 1980, el trabajo inter-agencial fue de mucha importancia; sin embargo, fue todo un proceso de madurez (Mejía & Gaviria, 2011) lo que llegó realmente a consolidar el resultado final que hoy se conoce como operaciones conjuntas o coordinadas. El tema de roles, celos profesionales, diferencias doctrinarias y procedimentales e incluso la corrupción hicieron de esta estrategia la más difícil de acometer. En su momento, el Centro Militar de Defensa Aérea, que posteriormente se conocería como el Centro de Comando y Control de la FAC, en este tema de interdicción aérea contó con el apoyo de la Policía Nacional, no solo en la consolidación de operaciones si no que contó con un oficial destinado en comisión que tenía

puesto dentro de este centro. Pero, eventualmente, se volvió un problema por temas de filtración de información operacional al narcotráfico, por lo que la FAC determinó removerlo. A pesar de esto, en 2002 se hace la primera coordinación con la Policía Antinarcóticos en Villavicencio, con la entonces Oficial de la Policía Nacional seccional Villavicencio, quien comandaba el Grupo de Antinarcóticos en la zona. Esta gestión permitió realizar un sinnúmero de operaciones contra el narcotráfico en la parte aérea y abrió las puertas de la FAC a otras agencias como la Aeronáutica Civil y grupos y agencias que fortalecieron el ciclo operacional contra el blanco aéreo.

3. Análisis de comportamiento. Todas las aeronaves del mundo tienen un lugar de salida, un lugar de llegada, horarios de itinerario, velocidad, altura, cantidad de motores, usan una pista tanto para despegar como para aterrizar, rutas etc., datos que debidamente catalogados y analizados son una gran herramienta para deducir el comportamiento del blanco. Esta estrategia obligó a desenterrar toda la información que estuviese en archivos a lo largo y ancho del país, la cual fue sistematizada y empleada para determinar la forma de operar del blanco aéreo en Colombia. Adicionalmente, fue esta estrategia la que realmente permitió conocer en detalle todo el entramado operacional que el narcotráfico había logrado durante años en el campo aeronáutico para el transporte de narcóticos, armas, dinero, personal y logística.

4. Sistema de Información. Como se explicó previamente, en los años previos al lanzamiento del Programa ABD, la FAC por efecto de las diferentes operaciones que por décadas había realizado, tenía un cúmulo de información operacional, casi toda en documentos e informes que reposaban en las oficinas de los Grupos de Combate, la cual inicia su transición a convertirse en digital en 2005 con el lanzamiento del Sistema Integrado de Información Operacional (SIIO) iniciativa liderada por un Coronel de la institución. La información correspondiente a Defensa Aérea inicialmente se compilaría en bases de datos tipo Access y posteriormente en 2012 entraría a formar parte del sistema de información (SIIO) de la FAC donde se encuentra actualmente. Esta sub-estrategia fue sumamente importante ya que aportaba la totalidad de la información que se usaba para las operaciones de interdicción aérea, permitía la conexión y acceso en tiempo real en todo el país a los antecedentes de aeronaves, pilotos, pistas, eventos, imágenes, entre otros. Un sistema de información robusto, accesible y seguro para garantizar el éxito del planeamiento operacional.

5. Cooperación Internacional. Partiendo de la explicación sobre la globalización que realiza Aldo Ferrer:

La globalización no es un hecho nuevo, pero adquiere ahora dimensiones distintas y más complejas que en el pasado... es un proceso de largo plazo, que se acelera a partir de la difusión de la revolución industrial en el siglo XIX y que adquirió nuevo impulso en la segunda mitad del XX. (1999)

Se puede entrar a entender como este fenómeno impactó todos los ámbitos de la vida de los Estados, la economía, las comunicaciones, las relaciones entre los Estados y, por supuesto, la criminalidad que logra su máxima expansión durante el siglo XX y, en especial, durante la segunda mitad de este. Esta globalización del delito transnacional impactó a los Estados en sus economías y sus propias dinámicas de violencia interna, por lo que hizo importante conectar también los mecanismos de combate a esos delitos que nacían en un país y terminaban en otro, como claramente ocurre con el narcotráfico. La conexión de mecanismos de combate al delito forma parte de todo un universo de interacciones llamada cooperación internacional. Para 2001, y previo al relanzamiento del Programa ABD en el 2003, las actividades de cooperación entre la Fuerza Aérea Colombiana y diferentes países escenario de las actividades de narcotráfico en la región eran incipientes, en el entendido que no se tenían mecanismos de intercambio de información y mucho menos de operación en contra del narcotráfico más allá de las existentes con Estados Unidos.

Con la implementación del Programa ABD en 2003 y su consecuente “inundación” de información operativa, producto de las operaciones regionales contra los vuelos ilícitos, se ubicaron claramente los corredores aéreos ilegales empleados por el narcotráfico, lo que permitió iniciar la formulación de la sub-estrategia de cooperación internacional en materia de lucha contra los vuelos ilícitos. Así el tema, se puede establecer que la cooperación en materia de interdicción aérea, como lo enuncia la Coronel (RA) Magda Usme Riveros en su tesis de Maestría:

Comenzó en el 2003 con la implementación del Programa ABD en Colombia, [...] y con la firma en el año 2004 del primer plan de asistencia en temas de interdicción aérea entre Colombia y Brasil. El plan se llamó Plan Operativo Vigente – POV y su propósito principal fue combatir de manera conjunta los vuelos aéreos ilegales, que para la época se presentaban en el área que se denomina la “cabeza del perro”, en la frontera Colombo-Brasileña. (2013)

¿Por qué Brasil? Porque para 2004 y desde una década antes el narcotráfico había desarrollado operaciones ilegales casi exclusivamente en la zona sur oriental de Colombia en límites con Brasil, convirtiendo a todos los departamentos amazónicos y de la orinoquía colombiana en escenario y ruta de extracción de alcaloides hacia África, Europa y Suramérica, con un alto volumen de movimientos aéreos por año, causando así que la cooperación en esta materia iniciara con Brasil (Rodríguez, Itzhak & Larrea, 2013).

El éxito del convenio con Brasil causó que, luego, se hicieran procesos y ejercicios similares con Perú, República Dominicana, Honduras, Guatemala, Panamá, Ecuador y México. Convenios que permitieron una lucha eficiente en contra de los vuelos ilícitos mediante el intercambio de información, estandarización de procedimientos, entrega de vuelos sospechosos en fronteras e incluso en espacios aéreos propios y desarrollo de operaciones aéreas combinadas (COA, 2020). Aunque la sub-estrategia estaba formulada, el funcionamiento de ésta dependía del éxito del programa desarrollado y del comportamiento de los vuelos ilegales. Los diferentes POV que se firmaron están vigentes a 2020, se entrenan periódicamente y se desarrollaron cronológicamente así; con Brasil (COLBRA) en 2005, con Perú (PERCOL) en 2006, con República Dominicana (CARIBE) en 2010, con Honduras (HONCOL) en 2011, con Guatemala y Honduras en (HONCOLGUA) 2011, con Panamá (PANCOL) en 2014, con Ecuador (ANDES) en 2015 y con México (MEXCOL) en 2016.

Las cinco sub-estrategias planteadas fueron todas de vital importancia en todo el proceso de interdicción aérea en Colombia. Estas tenían como fin atacar cada una de las partes del blanco en diferente forma y su implementación se planteó con otro componente de la Estrategia de Interdicción que se denominó como “proyectos”, que eran actividades por tema que daban los insumos para desarrollar las “acciones operacionales” que correspondía al último componente de la Estrategia. Los “proyectos” fueron 14 cuyo detalle no se va a explicar pero que de su análisis salían importantes decisiones operacionales. Proyectos como “aeronaves sospechosas”, “pistas ilegales”, “corrupción”, entre otros, dieron muy buenos resultados.

Acciones Operacionales

Como se dijo, con el empleo de 14 proyectos diferentes se lograba el desarrollo de acciones que eran las que finalmente impactaban de manera directa al blanco, estas consistían en:

1. Neutralización de aeronaves. Acción encaminada a la negación del uso del espacio aéreo nacional mediante operaciones aéreas directas. Esta acción operacional es lo que se identifica más directamente como interdicción aérea.

2. Inmovilización de aeronaves. Acción encaminada a la captura de aeronaves en los aeropuertos antes de efectuar los vuelos ilícitos, mediante la aplicación de las diferentes normas de control desarrolladas y con apoyo de la Policía Nacional, Fiscalía General de la Nación, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil.

3. Destrucción de pistas. El tema de pistas ilegales es históricamente más complejo de acometer debido a varios factores: su ubicación en zonas lejanas de poco acceso, ubicación adicionalmente en zonas de complicado orden público y finalmente sin propietario alguno. Aun así, se recolectó información de un gran número de pistas ilegales para intervenir.

4. Vigilancia de corredores Aéreos. Con el análisis de los diferentes movimientos aéreos ilegales históricamente recopilados se pudo establecer cuáles eran las áreas y corredores aéreos de operación, esto combinado con el análisis de comportamiento permitía efectuar vigilancia permanente con medios aéreos de interdicción.

5. Entrega de blancos e intercambio de información con otros países. Como se manifestó previamente, con el uso de los POV se desarrollaba esta actividad operacional que complementaba el esfuerzo desarrollado en el país. La coordinación con los otros países permite el desarrollo y consolidación de las operaciones en contra del narcotráfico (Benítez, 2014).

6. Acciones administrativas. Corresponden a todas aquellas que estaban enfocadas en sancionar, restringir o prohibir la operación del blanco aéreo desde el punto de vista administrativo, lo cual permite generar información de seguimiento vital.

7. Identificaciones visuales. Acción operacional en pro de lograr la identificación de aeronaves en diferentes comportamientos, en algunas ocasiones, no reglamentarios que permitían la aplicación de las acciones administrativas.

8. Bloqueo de corredores terrestres. Acción operacional, desarrollada en coordinación y de manera conjunta con las fuerzas de superficie, tendiente a evitar la movilización de alcaloides desde las zonas de producción hasta las zonas de extracción.

9. Vinculación penal a responsables. Ésta es tal vez la acción operacional más valiosa, la vinculación penal del delincuente después de enormes

esfuerzos operacionales, esto es lo que realmente causa efecto en el narcotraficante.

Hasta este aparte se puede decir que los *Modos* de la FAC estaban listos para comenzar todo un nuevo proceso operacional en contra de los vuelos ilegales, con una estrategia que tenía identificado el blanco aéreo, que lo tenía debidamente fragmentado e identificados sus componentes, y que además tenía un abanico de sub-estrategias enfocadas en la desarticulación de éste mediante acciones operacionales. Se tenía una estrategia, medios, información, entrenamiento y voluntad política, solo faltaba comenzar nuevamente.

Un Nuevo Comienzo (Fines, F)

El objetivo principal del Programa ABD era cerrar el puente aéreo entre Colombia y Centroamérica para el transporte de drogas ilegales, dinero, armas, delincuentes y logística en general del narcotráfico. Después de casi un año de preparación en lo operacional, negociaciones en lo diplomático, jurídico y procedimental, el martes 19 de agosto de 2003 se inició el programa *Air Bridge Denial* oficialmente. En ese momento, había temores al respecto de los resultados de este nuevo proyecto; pero, también es cierto que la FAC contaba con todas las herramientas necesarias posibles, los procedimientos estaban revisados, las tripulaciones y controladores entrenados, las normas de control fueron emitidas y eran públicas, había toda una estrategia planteada, mucha información disponible, un sistema de comando y control robusto y a la vanguardia tecnológica y existía una alta expectativa en materia de resultados.

Primeros pasos

El primer resultado positivo dentro del nuevo programa ABD se dio el sábado 30 de agosto de 2003 en la pista Tío Barbas, en inmediaciones de Carurú (Vaupés) en el suroriente colombiano cerca de la frontera con Brasil, con participación de una plataforma OT47B y aviones A-37B. Si bien esta operación se desarrolla de acuerdo con lo establecido en los nuevos protocolos, no queda registro de su neutralización. Diecisiete días después de lanzado el programa ABD se presenta la segunda operación positiva de interdicción aérea en el marco del nuevo plan. Esta ocurrió el jueves 4 de septiembre de 2003 en horas de la mañana. Una particular operación que contó con varios ingredientes que la

hacen merecedora de ser recordada. La *primera de las circunstancias* corresponde al tema del cargo de Oficial Director de Misión de las aeronaves OT-47B de interdicción aérea donadas por EE. UU. y operadas por la Fuerza Aérea Colombiana dentro del convenio. La aeronave llevaba en su interior desde el comienzo una tripulación de cinco oficiales, piloto, copiloto, operador de equipos, un *Air Safety Monitor* (ASM) norteamericano y un Oficial Director de Misión (ODM), cada uno con una función diferente. Particularmente, el cargo de Oficial Director de Misión era nuevo en la FAC y, en general, ninguna aeronave para la época había operado bajo este concepto que se obtuvo al entrenar con tripulaciones y bajo el esquema norteamericano.

Este ODM era la persona que dirigía todas las acciones operacionales dentro de la misión y tomaba las decisiones necesarias dentro de la cadena de comando y control para garantizar el cumplimiento de la misión. Tarea que tradicionalmente cumplía en todas las aeronaves de la FAC el piloto comandante de **ésta**s. Todo un cambio conceptual que mereció la visita del entonces Director de Entrenamiento de Vuelo de la FAC para validar si en realidad era necesario que la aeronave llevara abordo un cargo de esta índole, ya que según visión previa el piloto comandante era quien debía ostentar este rol.

La *segunda circunstancia* era más de aspecto operacional; durante los dos días previos a esta operación, el sistema de alerta temprana (radares) había detectado en dos días consecutivos a las seis de la mañana un movimiento aéreo en el sector de Puerto Gaitán (Meta), en el oriente colombiano, tomando rumbo hacia el nororiente siguiendo la trayectoria del río Meta hasta ingresar a territorio venezolano. El entonces Subdirector de Análisis de la Dirección de Defensa Aérea contactó al comandante del Escuadrón de Defensa Aérea de la Base de Apiay, para que se programara una misión muy temprano en la mañana para verificar este sector porque había una alta posibilidad de que se repitiera el movimiento.

Bajo estas dos circunstancias se programó una misión de vigilancia el 4 de septiembre de 2003. En este vuelo iba a bordo el Director de Entrenamiento de Vuelo, Coronel Corredor, por demás un individuo alto y corpulento que se debió ubicar en el puesto más trasero del avión donde normalmente está el baño del avión, para observar desde ese lugar los procedimientos operacionales y determinar posteriormente si el cargo de ODM era necesario o no.

La misión despegó a las seis de la mañana y a las 6:10 a.m. ya tenía un contacto en radar con las características informadas, con lo que se inició la primera operación efectiva de interdicción aérea del ABD. La operación, sin entrar en detalles, duró unas tres horas de seguimiento y contó con la

participación de aeronaves tipo A-37B que efectuaron la neutralización, del personal de comando y control en el Centro de Comando y Control de la FAC en Bogotá, del personal de consolidación del Grupo Aéreo del Oriente en Marandúa (Vichada). La operación terminó con la neutralización de una aeronave monomotor, tipo Cessna 206, blanco, matrícula HK-1245P. Esta aeronave, sin sus dos ocupantes que la abandonaron y se dieron a la fuga en cercanías de La Primavera, fue destruida junto con el cargamento de cocaína que llevaba en su interior. Esta operación presentó, como todas las demás en adelante, un sinnúmero de situaciones: siete radios sonando en el interior del OT47-B, aviones de combate volando en formación, procedimientos complejos que seguir, y muchas personas queriendo saber qué estaba sucediendo tanto en Bogotá como en los Estados Unidos. Lo cual generó tres grandes resultados: I) una aeronave con su cargamento de cocaína destruida, II) un cargo de ODM aprobado sin ninguna duda y III) el primer paréntesis en el funcionamiento del programa ABD, de varios en su historia, con el propósito de analizar los pormenores de la operación, extraer los aprendizajes de esta experiencia para continuar con mayor seguridad.

Sí funciona

Bajo este esquema operacional inicia el *Air Bridge Denial* un recorrido de 17 años, lleno de éxitos y resultados tangibles. Como se enunció previamente en la descripción del problema, los números del blanco aéreo no eran halagadores y, específicamente, la eficiencia de interdicción aérea estaba centrada –y aún lo está– en la cantidad de vuelos ilegales sobre territorio nacional. En este sentido, se puede evidenciar que un efecto de la estrategia implementada fue una reducción drástica en la cantidad de vuelos ilegales en territorio colombiano; pero, al mismo tiempo un aumento de la cantidad de vuelos en corredores aéreos ilegales en países vecinos, es decir, un efecto globo. Este fenómeno es precisamente lo que generó el desarrollo de toda la sub-estrategia de cooperación internacional en la región en materia de lucha contra los vuelos ilegales.

Los resultados del ABD se encuentran relacionados en los informes anuales de gestión que publica la Fuerza Aérea Colombiana. Estos documentos sirvieron de insumo para la elaboración de la tabla 2.2. en la cual se pueden observar los resultados tangibles del ABD en términos de la cantidad de vuelos detectada por año, divididos en dos tipos de movimiento: I) traza o movimiento sospechoso territorial (TST), que corresponde a los vuelos ilegales detectados y seguidos sobre espacio aéreo territorial de Colombia; es

decir, la tierra y hasta 12 millas náuticas de mar territorial en ambas costas y II) traza o movimiento sospechoso patrimonial (TSP), correspondiente a los vuelos ilegales detectados por fuera del espacio aéreo territorial, es decir, por fuera de las fronteras terrestres y mar territorial. Esta clasificación es de suma importancia ya que muestran la importante transición que tuvo el blanco aéreo durante estos 17 años.

Tabla 2.2

Resultados del ABD.

AÑO	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
Trazas Sospechosas Territoriales	639	462	329	159	88	43	52	16	25	17	15	6	5	4	7	1	9	1877
Trazas Sospechosas Patrimoniales						76	102	145	187	138	93	53	66	68	128	224	256	1536
Aeronaves Neutralizadas	0	12	7	7	7	9	15	15	32	28	43	25	21	10	16	7	21	275
Aeronaves Inmovilizadas	24	29	12	9	13	45	77	78	60	84	113	166	156	77	153	188	58	1342
Embarcaciones Neutralizadas	6				10	23	11	12	6	3	10	22	34	16	15	16	21	205
Pistas Destruídas			4		15	5	9	17	17	16	11	3			1		5	103

Fuente: Informes de Gestión FAC - Construcción del Auror

Nota: Elaboración propia con información de los informes de gestión FAC 2003-19.

Cuando el convenio ABD inició en 2003, los sistemas detectaron 639 vuelos ilegales todos dentro del territorio nacional colombiano, esto representa casi dos vuelos ilegales por día transportando narcóticos, armas, dinero, personal y logística del narcotráfico y grupos ilegales existentes para la época (ver gráfica 2.4) [FAC, 2014a]. Todos los movimientos estaban concentrados en las zonas de producción y de mayor complejidad en materia de orden público. Si se observa la gráfica 2.5 se puede evidenciar que por efecto de las operaciones del ABD la cantidad de vuelos ilegales sobre territorio colombiano se han reducido, para 2014 hubo un 98,6% menos vuelos ilegales comparado con 2003. Aun así, el efecto fue un aumento en los vuelos ilegales en corredores aéreos ilegales en los países vecinos, como se aprecia en la gráfica 2.5 correspondiente al año 2014. En consecuencia, se desarrolló la sub-estrategia de Cooperación Internacional, en el afán de cerrar por completo la posibilidad de que el blanco opere totalmente, este es el motivo por el cual existen los POV con los países caribeños de República Dominicana, Honduras, Guatemala, Panamá y México. En este mismo sentido sucedió con Brasil y Perú durante el comienzo del ABD, se hicieron convenios y ejercicios que permitían perseguir a los delincuentes durante toda la trayectoria. Infortunadamente, las políticas internas de cada país, así como sus gobiernos de turno no siempre respondían a la necesidad de cooperación, causando que los delincuentes migraran y operaran desde sus territorios, como sucede con Venezuela.

Figura 2.4

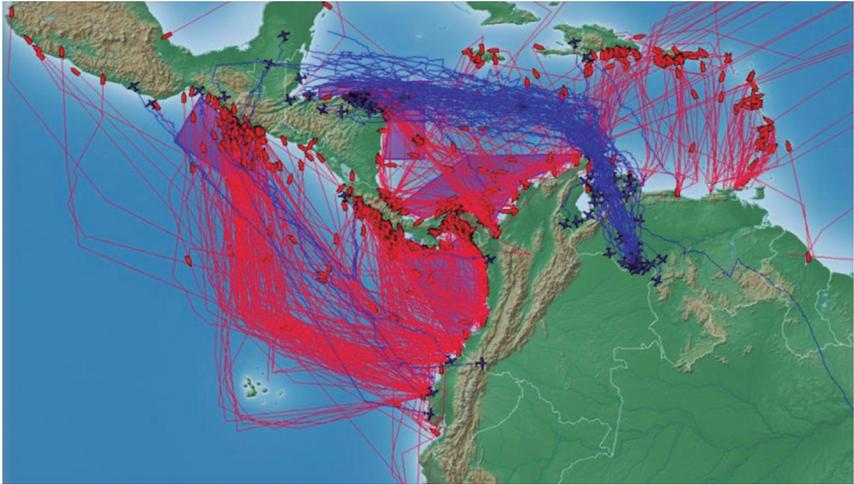
Vuelos ilegales detectados en 2003



Nota: Fuerza Aérea Colombiana (2014a, p. 12).

Figura 2.5

Vuelos ilegales detectados en 2014



Nota: Fuerza Aérea Colombiana (2014a, p. 37).

La segunda parte de la tabla 2.2 relaciona los resultados tangibles en materia de interdicción aérea en Colombia. Neutralizar 275 aeronaves del narcotráfico en 17 años requirió no solo una inversión económica alta sino de toda una combinación y alineación de actividades que lo hicieron posible, y si se pudiese convertir este número en kilos de cocaína no transportada se podría estar hablando de la misma cantidad de toneladas de producto. Ahora bien, neutralizar es en términos castizos sacar de circulación la aeronave mediante la acción armada, pero inmovilizar es todavía más importante, ya que cada aeronave o embarcación incautada o inmovilizada es en sí una central de datos de inteligencia. Mucha información a bordo de estas aeronaves o embarcaciones permite el seguimiento de personas, empresas, organizaciones y lugares, impactando más aun a los delincuentes ya que se ven expuestos a la acción de la ley. Colombia a través del ABD y en coordinación con las agencias del Estado en 17 años logró la inmovilización de 1342 aeronaves y 205 embarcaciones, muchas de estas con su cargamento ilegal abordado, lo cual causó gran impacto al narcotráfico. De manera similar sucedió con las 103 pistas ilegales destruidas durante el mismo periodo, cuyo impacto para la operación de los aviones ilegales fue total, sin contar con las afectaciones colaterales causadas por la vinculación penal a los dueños de los territorios que permitían la construcción y operación de estas.

El éxito del ABD es innegable en resultados, números y eficacia. Si se observa desde la actualidad (2020), el espacio aéreo colombiano está libre de vuelos ilegales. Razón por la cual, los delincuentes debieron considerar otros lugares o mecanismos de transporte. Pese a este éxito es innegable también que las partes restantes de la estrategia de lucha contra el narcotráfico no solo en Colombia sino en el mundo no han tenido el éxito que se esperaba. Esto debido a las fluctuantes políticas en los países en materia de control y lucha contra las drogas. En Colombia durante la etapa de lucha frontal contra el terrorismo y el narcotráfico se lograron reducciones históricas en producción de alcaloides, y por supuesto, en materia de interdicción aérea los mayores resultados. Sin embargo, con el cambio de política interna en Colombia, la falta de esfuerzos en control de oferta que se venían haciendo causó que los cultivos y la capacidad de producción potencial de cocaína se dispararan a los más altos desde la existencia del problema como se puede observar en las tablas 2.3 y 2.4 (UNODC, 2019).

Tabla 2.3*Cultivo ilícito mundial de arbusto de coca, 2007-17 (hectáreas)*

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bolivia (Estado Plurinacional de)	28.900	30.500	30.900	31.000	27.200	25.300	23.000	20.400	20.200	23.100	24.500
Colombia ^a	99.000	81.000	73.000	62.000	64.000	48.000	48.000	69.000	96.000	146.000	171.000
Perú ^b	53.700	56.100	59.900	61.200	64.400						
Perú ^c					62.500	60.400	49.800	42.900	40.300	43.900	49.900
Total	181.600	167.600	163.800	154.200	155.600^d	133.700	120.800	132.300	156.500	213.000	245.400

Nota: UNODC (2019, p. 53)

Tabla 2.5*Fabricación potencial de cocaína 100% pura, 2007-17 (toneladas)*

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bolivia (Estado Plurinacional de)	104	113	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Colombia	683	471	488	424	384	333	290	442	646	1.053	1.379
Perú	290	302	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Total sobre la base de las ratios de conversión "antiguas"^a	1.077	886	920	862	815	738	662	746	936	1.378	1.743
Total sobre la base de las ratios de conversión "nuevas"^b	1.317	1.143	1.188	1.134	1.090	997	902	943	1.124	1.586	1.976

Nota: UNODC (2019, p. 54)

Ahora bien, en el marco de la implementación del proceso de interdicción aérea en Colombia, dentro de la Fuerza Aérea Colombiana se han generado unos efectos positivos, pero también se han encontrado riesgos y limitantes que se pasarán a detallar a continuación.

Los Pro

Dentro de los resultados positivos del ABD caben destacar tres aspectos. El primero se refiere a la limpieza efectiva del espacio aéreo nacional. Como se mencionó en los apartes anteriores, todas las acciones operacionales lograron el objetivo principal para Colombia, volver más seguro el espacio aéreo nacional, mediante la reducción de los vuelos ilegales en un 98,6%. Mejorar el control del espacio aéreo fue para la FAC una de sus mejores ganancias.

El segundo aspecto está relacionado con el proceso de modernización dentro de la Fuerza Aérea. Durante lo recorrido del programa ABD la institución aérea evolucionó no solo en procedimientos operacionales, sino también en los siguientes aspectos: I) en equipos, como todo lo relacionado con aviones

no tripulados, visión nocturna, entre otros; II) en entrenamiento, como por ejemplo la transición que se hizo para adoptar los procedimientos de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y la participación en ejercicios con las Fuerzas Aéreas más poderosas del mundo, y III) en lo referente a administración, como por ejemplo, el proceso de transformación, las certificaciones en calidad, etc. Es tal vez la década de mayor evolución de la FAC en todos sus aspectos.

El último aspecto positivo se refiere al posicionamiento regional. La experiencia y éxito en interdicción aérea y, en general, en la lucha contra el terrorismo posicionó a la FAC a nivel no solo latinoamericano sino continental. La efectividad en la operación, el entrenamiento permanente, la inteligencia aérea efectiva y oportuna, y la capacidad logística hicieron que la FAC resaltara como un modelo a imitar. De ahí que se hayan logrado desarrollar nueve convenios bilaterales de interdicción aérea.

Los Contra (Riesgos, R)

Luchar contra el narcotráfico desde el punto de vista estatal trae también consigo aspectos no tan agradables que es necesario reconocer. Por un lado, está la *dependencia y control*. Parte de los motivos por los cuales EE. UU. acepta negociar el nuevo convenio ABD es para poder tener bajo control los resultados de las acciones en las que ellos depositaran recursos, equipos o personal. Aunque para 2020, Colombia tiene una relativa independencia en materia de defensa¹⁰, al tener equipos de fabricación norteamericana requiere tener unas relaciones amistosas con el país del norte para garantizar el flujo de repuestos, entrenamiento y actualizaciones. El convenio ABD se crea bajo la premisa de que los Estados Unidos de América es quien regula el comportamiento, flujo de información y acciones de los participantes, es quien certifica quiénes sí pueden o no participar en procesos de interdicción en el Caribe. Como ejemplo se puede tomar el caso de Venezuela, por un buen período de tiempo ha sido restringido el empleo de recursos del ABD financiados por los EE. UU. para hacer operaciones en contra del narcotráfico en las que se involucre el estado venezolano, cuestión de política.

10 El sistema radar que comenzó a finales de la década de 1980 dependía 100% de los Estados Unidos en cuanto a funcionamiento, logística, recursos y personal. Durante la evolución del sistema, Colombia se vio forzada a desarrollar la capacidad y autonomía para sostener su operación una vez que el gobierno norteamericano, por temas políticos y presupuestales, comenzó a reducir el apoyo en este sentido.

Por otro lado, está la *cacería de brujas*. El narcotráfico es una economía que genera enormes cantidades de recursos, cifras astronómicas que generan uno de los fenómenos más incómodos y peligrosos a la hora de combatirlo: la corrupción. La Fuerza Aérea Colombiana durante tres décadas completas tuvo que enfrentar, al igual que lo ha hecho todo el estado colombiano, los efectos y daños que causa la corrupción generada por el narcotráfico. Dados los resultados del convenio ABD y la efectividad de la estrategia de interdicción, se podría concluir que la lucha contra la corrupción al interior de la FAC, generada por los dineros provenientes del narcotráfico, ha sido muy efectiva. Muchos son los casos en los que el narcotráfico impactó las operaciones, muchas las ocasiones en las que se generaron innumerables mecanismos para burlar o malograr los esfuerzos para combatir a los narcos. Con dineros del narcotráfico lograron comprar a miembros de la FAC, en todas las áreas, las operaciones, el comando y control, la defensa aérea, la inteligencia, la logística y, por supuesto, los pilotos. Son varios los casos sonados y a la vez críticos que es conveniente reconocer en aras de la transparencia y también para analizar la complejidad de los riesgos y las amenazas que pueden destruir y aniquilar el mejor de los planeamientos.

Por ejemplo, Cúper Andrés Páez Doncel fue un oficial de grado teniente, especialidad piloto de la FAC, quien recibió entrenamiento en los equipos adscritos al Convenio ABD, más exactamente en los OT47B; él volaba como copiloto cuando fue descubierto como infiltrado del narcotráfico en Apiay, haciendo vuelos ilegales durante los fines de semana, dando instrucción a pilotos del narcotráfico y suministrando información operacional. En 2006 fue desvinculado de la FAC, mientras la Fiscalía realizaba la investigación penal pertinente, y en diciembre de 2007 él se accidentó y falleció en un vuelo del narcotráfico en un avión de matrícula venezolana frente a las costas de Honduras¹¹. Como ocurrió en dicha ocasión, la Fuerza Aérea Colombiana procesó y depuró varios casos más, permitiendo así el éxito operacional del convenio.

El narcotráfico también intento malograr operaciones en su contra, afectando las aeronaves que hacían los procesos de interdicción aérea. Por ejemplo, los A-37B, que eran empleados de manera preferencial para estos procesos, fueron afectados o sabotados en varias oportunidades durante eventos operacionales para evitar que despegaran.

11 Al respecto de la muerte de Cúper Andrés Páez se puede consultar la nota de prensa en el portal de noticias La Gente. (21 de diciembre de 2007). Honduras: era colombiano el piloto muerto en avioneta. Disponible en <http://www.radiolaprimerisima.com/noticias/resumen/23122/honduras-era-colombiano-el-piloto-muerto-en-avioneta/>

La modalidad más común de intento de filtración por parte del narcotráfico es mediante la compra de información, la cual les permitía conocer la forma de operar de los medios ABD para poder evadir las acciones de control. Los narcotraficantes pueden pagar grandes cantidades de dinero a cambio de información sobre los despegues de aviones en misiones en contra de ellos como los OT47B, A-37B, OV-10, AT27, entre otros. También compran documentos, indicativos de llamada, programaciones, listados de frecuencias, etc. La Fuerza Aérea Colombiana, en este sentido, debió desarrollar los mecanismos necesarios para evitar que estos infiltrados, que en muchos casos eran muy difíciles de identificar, lograran tener acceso a la información.

Finalmente, transportar droga a bordo de aviones militares también fue objetivo para el narcotráfico. En 1996 fueron incautados tres kilos de heroína en una aeronave que transportaría al entonces presidente Ernesto Samper. Posteriormente, en 1998 por seguimiento de la misma FAC se incautaron en un C-130 Hércules de matrícula 1005 en Fort Lauderdale (La Florida, Estados Unidos) la nada despreciable cantidad de 600 kilos de cocaína y 13 libras de heroína, lo cual le costó el cargo al comandante de la FAC y al comandante del Comando Aéreo de Transporte Militar (CATAM) con sede en Bogotá.

La corrupción es un riesgo y una amenaza que ha afectado de diferentes formas a la FAC durante los últimos 30 años. Pero, ha sido menester de los diferentes comandantes crear los mecanismos para combatirla, estudios detallados de personal en cuanto a finanzas y origen familiar, pruebas de polígrafo obligatorias para comandantes y personal en cargos y tareas sensibles, procedimientos y protocolos de seguridad en todo lo relacionado a manejo de información, investigaciones profundas con vinculación penal y expulsión de personal con dudas fundamentadas en este sentido, son algunas de las medidas existentes en la lucha contra un enemigo invisible.

Conclusiones

Han sido, entonces, 30 años de lucha contra el narcotráfico desde la perspectiva de la Defensa Aérea y Antimisil de la Fuerza Aérea Colombiana; divididos en dos partes por el convenio *Air Bridge Denial* en 2003. Analizada toda la información disponible se puede evidenciar la efectividad de la estrategia de interdicción aérea planteada por la FAC en 2003, coincidente y como parte del lanzamiento del Convenio ABD firmado en el mismo año

entre Colombia y los Estados Unidos. El ABD definitivamente cambió la forma en que la Fuerza Aérea combatía los vuelos ilegales, dando la oportunidad de liberar al país de este flagelo que no solo afectaban la seguridad aérea, sino que también permitían como parte integral del narcotráfico, la movilización de narcóticos, armas, dinero, personal y logística.

Si bien el proceso fue muy exitoso en lo meramente aéreo, es de anotar que dentro del marco del combate general del narcotráfico no impactó en gran medida el control de la oferta de drogas ilícitas, toda vez que los delinquentes migraron a otros países o a otros métodos de transporte que hicieron que la oferta de alcaloides se mantuviera. Cabe recordar que, las grandes ganancias provenientes del tráfico ilegal de drogas han incentivado a las mafias para que ante la lucha antinarcóticos busquen alternativas de choque con alto grado de adaptabilidad (ODM, s.f.). A esto hay que sumarle dos aspectos, por un lado, la política interna de Colombia especialmente durante la última década; en donde se flexibilizaron los controles a los cultivos ilícitos y a la producción de alcaloides, generando un crecimiento desbordado de la oferta, y, por otro lado, la falta de controles o permisividad por parte de los países hacia donde migró la problemática. Ahora bien, el problema mundial de las drogas requiere de un enfoque que incorpore dos perspectivas: I) el desarrollo de una estrategia desde la salud pública y la educación para desalentar, reducir y eliminar la demanda de estupefacientes (control de la demanda) y II) políticas orientadas al control efectivo de la oferta. Todo lo anterior, en pro de crear una estrategia integral que conduzca a resultados contundentes.

En temas de estrategia es claro que el modelo del ABD se aplicó conforme a la *ecuación estratégica* planteada por el TC (RA) Juan Ricardo Sánchez Hurtado en su libro *“En la Mente de los Estrategas”* (2012). El recuento histórico de los 17 años de aprendizajes del convenio, que se presenta en este capítulo, analizado a la luz de cada componente de la fórmula mencionada permite brevemente concluir lo siguiente:

1. Fines (F). Desde un comienzo la Fuerza Aérea Colombiana tenía claro cuál era el fin en materia de control del espacio aéreo en Colombia. Existía un problema grave de seguridad aérea y seguridad ciudadana que había que acometer. El fin último de toda la estrategia era el control del espacio aéreo impactando con esto aspectos tan importantes como la soberanía.

2. Medios (Me). Claramente se procuraron todos los elementos necesarios para combatir la amenaza existente, aviones, pilotos, operadores de equipos, infraestructura aeroportuaria, presupuesto y logística se evaluaron y procuraron, facilitando el inicio de la estrategia de manera efectiva.

3. Modos (Mo). La forma es, tal vez, el componente que más impactó en el desarrollo de la estrategia, dado que hubo la necesidad de desarrollar buena parte de los procedimientos, convenios, reglas, normas que le dieran la posibilidad al ABD de ser exitoso.

4. Riesgos (R). Temas como la corrupción, la falta de recursos, los aspectos relacionados con los derechos humanos y legales, en general, formaron parte de la formulación de la estrategia. La mitigación de éstos permitió la efectividad estratégica.

5. Entorno del Adversario (EA). Existía una gran cantidad de información, producto de años de labores, que debió ser agrupada, clasificada, y analizada con detalle para enfocar los recursos en pro de atacar la amenaza hábilmente.

6. Entorno (En). Todos los demás aspectos que rodeaban la situación de la interdicción aérea fueron evaluados y, sumados a los demás componentes, conformaron una estrategia bien estructurada que ha funcionado eficazmente en Colombia.

Pero, el éxito de la estrategia no reside únicamente en tener un objetivo claro, contar con los medios necesarios para su implementación, los modos adecuados de acometerla, habiendo previsto todos los riesgos que afectarían el cumplimiento de ésta, conociendo completamente al enemigo y el ambiente propio; también es necesario controlar la estrategia, medirla. En este sentido la Fuerza Aérea Colombiana y el gobierno estadounidense hicieron una labor impecable, con certificaciones semestrales y anuales, controles mensuales, registros diarios, mediciones permanentes desde la óptica de la calidad, lo cual ayudó al cumplimiento de las metas trazadas.

Finalmente, la Defensa Aérea y Antimisil de la Fuerza Aérea Colombiana debe todo su desarrollo no solo al gran talento humano que la conforma, sino también a todo el proceso histórico que la FAC enfrentó. El narcotráfico es un problema complejo que aqueja a nuestro país y al planeta, que destruye vidas, economías, que genera violencia. Por ello, en Colombia las Fuerzas Militares evolucionaron, se equiparon, se entrenaron, se transformaron y adaptaron su estrategia para poder enfrentarlo. La FAC no fue ajena al proceso y gracias a una serie de circunstancias, al apoyo del gobierno norteamericano y a la construcción de un proceso basado en la experiencia y la historia aparece la Defensa Aérea que desarrollará e implementará en su momento la estrategia de interdicción aérea más exitosa de los últimos 30 años en Colombia.

Referencias

- Bèle, L. (21 de febrero de 2016). *Lutte contre la drogue: les mensonges du Plan Colombie [en línea]*. *Le Figaro*. Recuperado de <http://blog.lefigaro.fr/amerique-latine/2016/02/lutte-contre-la-drogue-les-mensonges-du-plan-colombie.html>
- Benítez, J. (2014). Del modelo de interdicción aérea colombiana a la implementación de un sistema regional latinoamericano para la lucha contra el narcotráfico [tesis de especialización].
- Bureau of International Narcotics and Law Enforcement Affairs [INL]. (2001). *Peru Investigation Report: The April 20, 2001 Peruvian Shootdown Accident* [en línea]. U.S. Department of State. Washington, DC. Recuperado de https://fas.org/irp/news/2001/08/peru_shootdown.html
- Cajina, R. (2012). Centroamérica bajo asedio: Narcotráfico y debilidades institucionales [Boletín electrónico]. *Instituto Español de Estudios Estratégicos – IEEE*, (082). Madrid. Recuperado de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2012/DIEEEO82-2012_CentroamericaBajoAsedio_RCajina.pdf [Consultado el 26 de septiembre de 2017].
- Comando de Operaciones Aéreas [COA]. (2020). Estrategia de Lucha Contra las Drogas. *Fuerza Aérea Colombiana, Dirección Defensa Aérea y Anti-Misil*. Reservado. Bogotá D.C.
- Consejo Nacional de Estupefacientes. (2006). Resolución 0024 (julio 10): Por medio de la cual se dictan medidas tendientes al control de la aviación civil y se dictan otras disposiciones. *Diario Oficial* 46.349. Recuperado de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Resolucion/30034008>
- El Espectador. (17 de junio de 2009). Colombia y Perú realizarán ejercicios binacionales contra el narcoterrorismo [en línea]. Recuperado de <https://www.elespectador.com/noticias/judicial/colombia-y-peru-realizaran-ejercicios-binacionales-contr-el-narcoterrorismo/>
- Ferrer, A. (1999). La globalización, la crisis financiera y América Latina. En Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales [CLACSO], *Tiempos violentos. Neoliberalismo, globalización y desigualdad en América Latina* (pp. 51-65). Buenos Aires: CLACSO. Recuperado de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/gsdll/collect/clacso/index/assoc/D1061.dir/5ferrer.pdf>
- Forero-Camacho, D. (2014). *Vuelos Ilícitos, Un peligro para la aviación mundial en el Hemisferio Occidental* [plegable]. Recuperado de https://www.infodefensa.com/wp-content/uploads/plegable_vuelos_ilicitos.pdf

- Fuerza Aérea Colombiana [FAC]. (2003). *Comportamiento Aéreo Ilegal*. Dirección de Defensa Aérea, Bogotá DC., Reservado.
- Fuerza Aérea Colombiana. (2009). *Fuerzas Aéreas de Colombia y Brasil inician ejercicios para combatir el narcotráfico en frontera* [nota de prensa]. Recuperado de <https://www.fac.mil.co/fuerzas-aereas-de-colombia-y-brasil-inician-ejercicios-para-combatir-el-narcotrafico-en-frontera>
- Fuerza Aérea Colombiana. (2010). *Ejercicios de interdicción aérea entre las Fuerzas Aéreas de Colombia y República Dominicana continúa con total éxito* [nota de prensa]. Recuperado de <https://www.fac.mil.co/en/ejercicios-de-interdicion-aerea-entre-las-fuerzas-aereas-de-colombia-y-republica-dominicana>
- Fuerza Aérea Colombiana. (2011a). *Las Fuerzas Aéreas de Colombia y Honduras realizan el ejercicio de interdicción HOB COL-1* [nota de prensa]. Recuperado de <https://www.infodefensa.com/latam/2011/08/01/noticia-las-fuerzas-aereas-de-colombia-y-honduras-realizan-el-ejercicio-de-interdicion-honcol-1.html>
- Fuerza Aérea Colombiana. (2011b). *Ejercicio de Interdicción Aérea HONCOLGUA I* [nota de prensa]. Recuperado de <https://www.fac.mil.co/ejercicio-de-interdicion-aerea-honcolgua-i>
- Fuerza Aérea Colombiana [FAC]. (2014a). Lecciones Aprendidas en la Lucha contra el Narcotráfico. *OEA/Ser.L/XIV.2.56. CICAD/doc.2154/14*. Recuperado de <http://www.cicad.oas.org/apps/Document.aspx?Id=3029>
- Fuerza Aérea Colombiana. (2014b). *Colombia y Panamá realizan Ejercicio Combinado para la lucha contra el narcotráfico* [nota de prensa]. Recuperado de <https://www.fac.mil.co/colombia-y-panama-realizan-ejercicio-combinado-para-la-lucha-contra-el-narcotrafico>
- Fuerza Aérea Colombiana. (2015). *Ecuador: La FAE dio a conocer el entrenamiento Andes 1 contra el narcotráfico* [nota de prensa]. Recuperado de <https://www.fac.mil.co/ecuador-la-fae-dio-conocer-el-entrenamiento-andes-1-contra-el-narcotr%C3%A1fico>
- Global Security. (s.f.). *OT-47B Citation II (Cessna 552)*. Recuperado de <https://www.globalsecurity.org/military/systems/aircraft/ot-47b.htm>
- Gobierno del Perú, Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (s.f.). Informe Final CIAA-ACCID-002-2001, correspondiente a la investigación de accidente, ocurrido a la aeronave modelo CESSNA A-185-E, matrícula OB-1408, de la compañía Asociación Bautista Evangelización Mundial, ocurrido el 20 de abril del 2001. *Plataforma Digital Única del Estado*

- Peruano*. Recuperado de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/425448/CIAA-ACCID-002-2001__OB1408_-_20APR01_.PDF
- Grupo de Análisis de Narcotráfico, Área de Producción de Inteligencia, Dirección de Inteligencia Policial, Policía Nacional de Colombia & Centro Integrado Estadístico Antinarcóticos, Área de Erradicación de Cultivos Ilícitos, Dirección de Antinarcóticos, Policía Nacional de Colombia. (junio de 2009). Comportamiento estratégico del narcotráfico, 1998-2008. *Revista Criminalidad*, 51(1), pp. 311-322. Disponible en <http://www.scielo.org.co/pdf/crim/v51n1/v51n1a11.pdf>
- López-Muñoz, F., González, E., Serrano, M. D., Antequera, R., & Álamo, C. (2011). Una visión histórica de las drogas de abuso desde la perspectiva criminológica (Parte I). *Cuadernos de Medicina Forense*, 17(1), pp. 21-33. Recuperado de http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S1135-76062011000100005&script=sci_arttext&tlng=en
- Manual de Doctrina Básica Aérea y Espacial [MABDA]. (2013). *Manual de Doctrina Básica. Fuerza Aérea Colombiana*. Bogotá D.C. Recuperado de https://www.fac.mil.co/sites/default/files/fac_o-e_madba_cuarta_edicion.pdf
- Mejía, D., & Gaviria, A. (2011). *Políticas Antidroga en Colombia: éxitos, fracasos y extravíos*. Bogotá: Ediciones Uniandes, Bogotá, DC. Recuperado de <http://focoeconomico.org/2011/04/19/politicas-antidroga-en-colombia-exitos-fracasos-y-extravios/>
- National Commission on Terrorist Attacks upon the United States. (2004). *The 9/11 Commission report: final report of the National Commission on Terrorist Attacks upon the United States*. Authorized ed., 1st ed. New York: Norton.
- Neira, J. (s.f.) Fuerza Aérea Colombiana líder en ABD [nota de prensa]. *Portal Fuerza Aérea Colombiana*. Recuperado de <https://www.fac.mil.co/fuerza-aerea-colombiana-1%C3%ADder-en-abd>
- Nye, J. (2009). Get Smart: Combining Hard and Soft Power. *Foreign Affairs*, 88(4), pp. 160-163. Recuperado de www.jstor.org/stable/20699631
- Observatorio de Drogas de Colombia [ODC]. (2005). Colombia. Censo de cultivos ilícitos. *Naciones Unidas, Oficina contra la droga y el delito*. Recuperado de <http://www.odc.gov.co/Portals/1/publicaciones/pdf/oferta/censos/OF02012004-censo-cultivos-coca-2004-.pdf>

- Observatorio de Drogas de Colombia [ODC]. (s.f.). Mercado y Precios. Recuperado de <http://www.odc.gov.co/problematika-drogas/oferta-drogas/mercado>
- Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito [UNODC]. (2003). Global Illicit Drug Trends. Naciones Unidas: New York. Recuperado de https://www.unodc.org/pdf/trends2003_www_E.pdf
- Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito [UNODC]. (2012). Cocaína desde Suramérica a los Estados Unidos. *Delincuencia organizada transnacional en Centroamérica y el Caribe*. Recuperado de https://www.unodc.org/documents/toc/Reports/TOCTASouthAmerica/Spanish/TOCTA_CA_Caribb_cocaina_SA_US_ES.pdf
- Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito [UNODC]. (2019). Informe Mundial sobre las Drogas. *Observatorio de Drogas de Colombia*. Recuperado de http://www.odc.gov.co/Portals/1/publicaciones/pdf/internacionales/WDR2019_B1_S.pdf
- Organización de las Naciones Unidas [ONU]. (2003). COLOMBIA - Coca Survey for December 2002 & Semi-Annual Estimate for July 2003. *Oficina contra las Drogas y el Crimen* [UNODC]. New York. http://www.unodc.org/pdf/publications/colombia_report_2003-09-25.pdf
- Organización de las Naciones Unidas [ONU]. (2017). Colombia, Monitoreo de territorios afectados por cultivos ilícitos 2016. *Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito* [UNODC]. Bogotá D.C. Disponible en https://www.unodc.org/documents/colombia/2017/julio/CENSO_2017_WEB_baja.pdf
- Organización de las Naciones Unidas [ONU]. (2016). World Drug Report. *Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito* [UNODC]. Recuperado de http://www.unodc.org/doc/wdr2016/WORLD_DRUG_REPORT_2016_web.pdf
- Organización de los Estados Americanos [OEA]. (2003). Declaración sobre Seguridad en las Américas. *Conferencia Especial sobre Seguridad [CES]*, (1 de diciembre/ 03 rev. 1). Recuperado de http://www.oas.org/36AG/espanol/doc_referencia/DeclaracionMexico_Seguridad.pdf
- Organización de los Estados Americanos [OEA]. (2013). El Problema de las Drogas en las Américas: Estudios (2013). La Economía del Narcotráfico. *Organización de Estados Americanos*. Recuperado de http://www.cicad.oas.org/drogas/elinforme/informeDrogas2013/laEconomicaNarcotrafico_ESP.pdf

- Pelcastre, J. (16 de diciembre de 2016). Colombia y México fortalecen interdicción aérea contra tráfico de drogas [en línea]. *Revista Militar DIÁLOGO*. Recuperado de <https://dialogo-americas.com/es/articulos/colombia-and-mexico-enhance-air-interdiction-of-drug-trafficking/>
- Presidencia de Colombia. (2003). Política de Defensa y Seguridad Democrática. Recuperado de <https://www.oas.org/csh/spanish/documentos/Colombia.pdf>
- Real Academia Española [RAE]. (2017). Estrategia. En *Diccionario de la lengua española*. Recuperado de <http://dle.rae.es/?id=GxPofZ8>
- Robertson, G. (2002). Able to forgive, not forget, Peru Air Attack. *Washington Post*. Recuperado de <https://www.washingtonpost.com/archive/local/2002/07/06/able-to-forgive-not-forget-peru-air-attack/0bed6a2f-16b0-4a21-97d4-8cb600b1fe1d/>
- Rodríguez, F, Itzhak, M., & Larrea, L. (2013). Interdicción aérea en Brasil y Colombia y su incidencia en el tráfico aéreo ilícito asociado al narcotráfico 2001-2011: Consideraciones para Ecuador. *Instituto de Altos Estudios Nacionales*. Quito. Recuperado de <http://repositorio.iaen.edu.ec/handle/24000/3684>
- Roncken, T. (1999). Air Bridge Denial: El éxito de un fracaso. *Transnational Institute – TNI*. Amsterdam. Recuperado de https://www.tni.org/my/node/12074?content_language=es
- Sánchez-Hurtado, J. (2012). *En la Mente de los Estrategas*. Bogotá D.C.: Escuela Superior de Guerra.
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. [Aerocivil]. (2013). Interceptación de Aeronaves Civiles. Publicación de tipo público dirigida a los pilotos y personal aeronáutico. *Aeronautical Information Publication [AIP]*. Colombia. Recuperado de <http://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/Documents/13%20ENR%201.12.pdf>
- United States Government Accountability Office [GAO]. (2005). Drug Control, Air Bridge Denial Program in Colombia has implemented new safeguards, but its effect on drug trafficking is not clear. *Report to Congressional Requesters*. Recuperado de <https://www.gao.gov/assets/250/247612.pdf>
- Usme, M. (2013). *Grupo Regional de Interdicción Aérea: Una Contribución del Modelo Colombiano al Control del Tráfico Aéreo Ilegal en Centroamérica* [tesis de maestría]. Universidad Externado de Colombia, Bogotá D.C.

- Valencia, A. (1999). Las seis etapas del narcotráfico. En *El Tiempo*. Bogotá D.C. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-948277>
- Veillete, C. (2005). Plan Colombia: A Progress Report. *Analyst in Latin American Affairs, Foreign Affairs, Defense, and Trade Division*. Recuperado de <https://fas.org/sgp/crs/row/RL32774.pdf>
- Zerpa, F. (25 de abril 2017). El Origen de “Divide y Reinarás”. *Culturizando.com*. Recuperado de <https://culturizando.com/origen-divide-reinaras/>
- Zuñiga, C. (2011). JIATF-S, Ejemplo de trabajo conjunto dedicado a la interdicción de droga. *Revista de Marina de Chile. Viña del Mar*. Recuperado de <http://revistamarina.cl/revistas/2011/3/cruzat.pdf>

El narcotráfico en Colombia visto desde una cabina de vuelo

Coronel (RA) David Barrero-Barrero

“Seguramente que si hay una máxima militar cuyo valor es universal, es el presionar fuerte hasta derrotar al enemigo”

Coronel T.E. Lawrence, 1935

Introducción

El narcotráfico es, sin duda alguna, uno de los mayores problemas que enfrenta Colombia y sus efectos no se limitan a las tasas de crimen, también este genera repercusiones en la economía, la sociedad, la política y la cultura. La Fuerza Aérea Colombiana (FAC), desde la década de 1970 ha trabajado y se ha adaptado constantemente para hacerle frente a esta amenaza multidimensional. En este sentido, el propósito del presente capítulo es realizar un recuento histórico desde 1970 hasta principios del siglo XXI de cómo ha evolucionado la FAC en aras de combatir al tráfico aéreo ilegal de estupefacientes y de mantener la soberanía sobre el espacio aéreo colombiano. Cabe destacar la participación del General (RA) Édgar Alfonso Lesmes Abad, el General (RA) Flavio Enrique Ulloa Echeverry y el Mayor General (RA) Juan Carlos Ramírez Mejía, quienes contribuyeron enormemente a reconstruir muchos de los datos históricos aquí presentados, además de dar testimonio del arte y

la ciencia de la estrategia político-militar en la lucha contra el narcotráfico, así como el empleo exitoso de la institución en el cumplimiento de su misión.

El capítulo está dividido en siete secciones. En la primera, se realiza un análisis del contexto y del origen del problema: desde el tráfico que inició en la alta Guajira hasta la migración de la producción de coca desde Perú y Bolivia a Colombia, pasando por la disolución de los carteles de Cali y Medellín y la guerra de sucesión que esto desencadenó. En la segunda, se describe cómo los carteles del narcotráfico han utilizado a algunos pilotos civiles para sus fines y cómo han amenazado a algunos pilotos de la FAC. En la tercera sección, se demuestra que siempre ha existido una respuesta institucional por parte de la Fuerza Aérea, con todos los retos y limitantes que existían. En la cuarta parte del capítulo, se describe qué ocurrió con los corredores aéreos del narcotráfico del Caribe y del Pacífico. En la quinta, se detalla cuáles son las bases bajo las cuales se fundamentaba la estrategia y la legitimidad en las operaciones desarrolladas por la Fuerza Aérea durante esta época. En los dos últimos apartes del capítulo se presenta información acerca del desarrollo de la cooperación con otros países de la región para afrontar este flagelo y la importancia del comando y control como herramienta fundamental para que el Comandante en jefe de la FAC pueda estar informado y tomar decisiones en tiempo real. Finalmente, se presentan las conclusiones pertinentes.

El Origen del Problema

Algunos autores refieren la historia de la violencia en Colombia prácticamente desde el descubrimiento de América, cuando los españoles impusieron una nueva forma de vida, un nuevo sistema de creencias y comportamiento, en el marco de la colonización del continente. Otras fuentes hacen referencia a esta a partir de la época de la independencia, la inestabilidad política y las pugnas alrededor de la definición y construcción de un régimen político y los diferentes intentos por consolidar el modelo de un Estado (González, 2006, pp. 35-36). Entretanto, otros investigadores manifiestan que el despertar a la historia violenta de Colombia proviene de la década de 1950 (González, 2014, p. 44), con las diferencias entre liberales y conservadores, que sin duda abrieron uno de los capítulos más violentos para Colombia.

Pero, en lo que respecta al narcotráfico y de acuerdo con las investigaciones del Coronel José Manuel Villalobos Barradas (plasmadas en el libro *“Historia de las Fuerzas Militares de Colombia”*), concretamente, el narcotrá-

fico en Colombia tiene sus orígenes en 1970 con la producción y el envío de marihuana a los Estados Unidos (1993, p. 336). El primer epicentro de la producción y circulación hacia el exterior según el autor fue La Guajira; un lugar que fue, particularmente, estratégico durante las siguientes décadas para dicho fin. Sin embargo, en los primeros años del siglo XXI, la contundente Estrategia de las Fuerzas Militares (FFMM) y, en especial, la de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC), dio un giro a favor de la legalidad del Estado.

En palabras del General (r) Edgar Alfonso Lesmes Abad, excomandante de la FAC (2003-06):

El narcotráfico nos sorprendió en las décadas de 1970 y 1980, especialmente en La Guajira donde aterrizaban aviones de todo tipo para cargar marihuana rumbo a los Estados Unidos. La Fuerza Aérea sobrevolaba la península, donde encontraba pistas, aviones y combustible. La FAC trataba de contrarrestarlas destruyendo pistas, las cuales en el término de unas horas las volvían a arreglar. [Además, debía hacerse el traslado de] aviones viejos a nuestras bases [...] pues estos aviones para los narcotraficantes eran desechables, y el combustible que encontrábamos era destruido. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

Lo anterior, igualmente lo corrobora el General (RA) Flavio Enrique Ulloa Echeverry (ex segundo comandante y jefe del Estado Mayor Conjunto de las FFMM), por cuanto:

Al finalizar la década de 1970 y al inicio de la década 1980, Colombia se convirtió en un centro importante de producción de marihuana, en regiones como La Guajira y posteriormente los llanos orientales. Aeronaves provenientes de los Estados Unidos utilizaban innumerable cantidad de pistas clandestinas que se construían de una manera rudimentaria y muy rápidamente, en áreas de poco o ningún control estatal. Teniendo en cuenta el poco peso de la marihuana y su volumen, corrientemente usaban aviones de tamaño considerable, como DC-3, DC-4, Curtis C-46 e incluso DC-6 y DC-7; sin embargo, también utilizaba aviones bimotores y monomotores pequeños.

Cuando el Gobierno Nacional empieza a darse cuenta del auge de este tráfico ilegal, genera los planes para contrarrestarlo. El primero es el Plan Fulminante que se desarrolla en el norte del país en la costa del mar caribe, que incluye los departamentos de La Guajira, Magdalena, Cesar,

Bolívar, Atlántico, Sucre y Córdoba. Finalizando la década de 1970 la Fuerza Aérea Colombiana crea el Grupo Aéreo del Norte, en el aeropuerto de Barranquilla. La FAC asigna aviones de transporte, combate (T-33) y helicópteros, con el propósito de darle cumplimiento al Plan Fulminante. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

Igualmente, el General Ulloa, afirma que, al comienzo de la década de 1980 aparece la cocaína como el nuevo problema que planteaba el narcotráfico. En un comienzo “no era mayormente producida en Colombia; [por el contrario,] la mayoría de los cultivos de coca estaban ubicados en Perú y Bolivia, con una producción marginal en nuestro país” (entrevista estructurada, diciembre de 2019); pero con el transcurrir del tiempo, “Colombia se convierte rápidamente en el trampolín para exportar la cocaína a los Estados Unidos” (diciembre de 2019).

El proceso consistía, según el General (RA), en la producción en Bolivia y Perú de la base de coca, que luego era “transportada por avión a nuestro país, donde era procesada para convertirla en clorhidrato de cocaína y, posteriormente, transportarla por el caribe y Centroamérica a los Estados Unidos” (entrevista estructurada, diciembre de 2019).

Precisamente, las décadas de 1980 y 1990 tienen una especial significancia, por la múltiple combinación de las nuevas amenazas como el narcotráfico y sus carteles, la guerrilla, el paramilitarismo, las huelgas (Del Río, 2015, p. 221) y la corrupción en las esferas políticas y económicas del país que, a pesar de haberse venido gestando desde años anteriores, logró consolidarse no solamente en Colombia, sino en el mundo entero, debido a una demanda creciente y a la conformación de estructuras criminales con el poder de transportar hasta por vía aérea, narcóticos gracias a la conectividad de la globalización desviada¹² (Álvarez & Zambrano, 2017).

Lo anterior representó para la criminalidad una ventana de oportunidad para abrirse espacios y consolidarse en el país a través de estructuras ilícitas y criminales, dedicadas a la comercialización de la droga con organización y *links* para sus actividades. Además, la asociación de grupos guerrilleros y paramili-

12 Entendida la globalización desviada como: Redes económicas ilegales transfronterizas que producen, mueven y consumen productos y servicios tan variados como narcóticos, faunas en vías de extinción, mercancías falsificadas, dinero sucio, residuos tóxicos, armas ilícitas, así como seres humanos indocumentados en busca de oportunidades laborales y actividades sexuales poco ortodoxas. Esta amplia y próspera gama de servicios e industrias ilícitas se lleva a cabo en sombras de la economía global formal y lícita, y su rápido crecimiento está desafiando las nociones tradicionales de riqueza, desarrollo y poder (p. 276).

tares que necesitaban recursos para aumentar su tamaño y capacidad; por lo cual, incorporaron el negocio de las drogas como parte de su infraestructura económica y de apoyo en sus fines y propósitos criminales. Como lo menciona el General (RA) Ulloa:

Las zonas más apetecidas por los carteles de la droga para realizar esta actividad fueron la amazonía, en especial los departamentos de Caquetá y Guaviare (allí se localizaba la famosa pista de Tranquilandia), los llanos orientales, los departamentos de Meta y Vichada (famosa el área de Vista Hermosa, Rio Manacacías y la Raya en el Vichada), el Magdalena Medio (hacienda Nápoles y otras pistas) y la costa Atlántica. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

Por otra parte, el narcotráfico hoy por hoy, se ha constituido en uno de los mayores problemas que Colombia enfrenta, al punto de llegar a ocupar desprestigiados primeros lugares en el mundo en producción de cocaína, así como comercialización y exportación de la misma, gracias a “la humanidad del mal” (Morin, 2006, p. 210) que tristemente ha escrito uno de los capítulos más vergonzosos para Colombia y que, sin duda alguna, no refleja lo que el país es en realidad.

En lo que respecta a esta historia violenta a partir del narcotráfico en Colombia, la Fuerza Aérea Colombiana ha estado a la par con las demás instituciones de la Fuerza Pública (Ejército, Armada y Policía), trabajando en equipo a pesar de tener ocasionalmente muchas diferencias operacionales, doctrinarias, de liderazgo y hasta intereses en los resultados, pero siempre listas a neutralizar la criminalidad del narcotráfico y los delitos conexos que esto ha generado en el país. En algunos momentos críticos la FAC ha sido reactiva o ha estado adelante de las acciones del narcotráfico, pero siempre presta a luchar contra este delito.

Por otra parte, de la marihuana se sabe y se ha escrito desde hace más de un siglo; sin embargo, el desarrollo en firme del consumo y tráfico de ésta puede asociarse al crecimiento en la demanda en los Estados Unidos, en particular, después de la guerra de Vietnam (1955-75). En este país asiático los cultivos de opio se desarrollaban en sus zonas selváticas desde muchos años antes de iniciarse la guerra. Colombia, por tener unas características similares y una ubicación estratégica en el hemisferio americano, se vio como un productor próspero de la marihuana ante la creciente demanda. Con el incremento del negocio del narcotráfico en el país, el interés de muchos no

se hizo esperar, hubo en la década de 1980 los llamados “patrones”, que se encargaron de iniciar el desafortunado negocio que tanto desprestigio y vidas le ha costado a Colombia (Cuerpo de Generales y Almirantes en Retiro de las Fuerzas Militares, 2002, p. 41).

Pronto, el flagelo de las drogas fomentó la organización de los primeros carteles liderados por individuos que rápidamente montaron estructuras criminales, que más adelante hicieron alianzas con la guerrilla, sectores políticos y crearon vínculos en el exterior, además de crear mecanismos para penetrar algunas instituciones.

Detrás de todo lo anterior, “en 1980, Colombia ya surtía el 80 por ciento del mercado del norte. Al principio utilizaban los canales abiertos por traficantes de marihuana, sus conexiones y rutas, hasta penetrar el mercado norteamericano por el sur de Florida” (Pardo, 2004, p. 572). En lo que respecta a la Fuerza Aérea Colombiana, el Mayor General (r) Juan Carlos Ramírez (Ex Jefe de Estado Mayor Aéreo y Segundo Comandante de esta institución) manifiesta:

Los años ochenta fueron de aprendizaje; se operaba con aviones T-33 y T-37 desde Barranquilla, posteriormente CACOM-3, haciendo patrullajes sobre La Guajira buscando interceptar aeronaves que despegaban con marihuana hacia los Estados Unidos. No teníamos radares. La capacidad operacional y de inteligencia era bastante limitadas. Sin embargo, a mediados de los años ochenta la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF, por sus siglas en inglés), en convenio con la FAC instaló radares tácticos en Palanquero, Leticia y Araracuara.

Esta capacidad totalmente nueva nos permitió descubrir que desde pistas cercanas a Palanquero¹³ estaban despegando aeronaves con cocaína, cuyo valor en el mercado americano era sorprendentemente más alto que el de la marihuana. Por esos días, algunos pilotos de la Fuerza Aérea activos y retirados se prestaron para hacer vuelos de narcotráfico. Algunos consiguieron dinero fácil, otros no lograron sobrevivir en el primer intento. Fue una época muy difícil para el país. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

13 Tradicionalmente así de llama al Comando Aéreo de Combate No.1 ubicado en Puerto Salgar Cundinamarca.

Lo anterior sin duda, generaba un inmenso reto institucional para hacer frente al problema que se había gestado en el territorio colombiano, aunque sin duda, para el estado colombiano el reto era quizá mayor: combatir en todos los frentes el mismo problema.

De hecho, desde aquella época ya se presentaban ciertas limitaciones estratégicas, que en palabras del señor General (RA) Ulloa, las agrupa y analiza desde los aspectos político, militar y operacional de la siguiente manera:

En lo político:

1. La falta de leyes y normas que permitieran combatir el fenómeno nuevo del narcotráfico.
2. La falta de entendimiento de la sociedad sobre este fenómeno criminal.
3. La falta de políticas de gobierno consistentes. Por ejemplo, el estatuto de seguridad es el primer documento que da instrucciones, de este se deriva el Plan Fulminante.
4. No existía conciencia en los países, incluyendo a Estados Unidos, del crecimiento acelerado del narcotráfico. Por lo tanto, las medidas eran insuficientes para controlarlo.

En lo militar:

1. Falta de definición de una estrategia para combatir el narcotráfico.
2. Limitación en la cobertura de las comunicaciones.
3. Aunque el plan Fulminante fue de alguna manera un plan conjunto, la organización era todavía muy incipiente.
4. Los esfuerzos de las diferentes fuerzas eran aislados

En lo operacional:

1. La Fuerza Aérea carecía de una organización apropiada para hacerle frente al fenómeno, los esfuerzos eran aislados y no se había establecido una doctrina para operar adecuadamente.
2. Los medios aéreos eran insuficientes.
3. Falta de un sistema de defensa aérea y de vigilancia del espacio aéreo. (Para esa época solo existía el radar de Bogotá y posteriormente el de Barranquilla)
4. Falta de un sistema de Comando y Control Centralizado.
5. No existían medios de coordinación con la Fuerza Aérea de los Estados Unidos para desarrollar operaciones combinadas.

6. La operación nocturna era casi que inexistente.
7. La coordinación con la Aerocivil era muy precaria.
8. No existía suficiente información de inteligencia. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

Por un lado, en la década de 1990, los carteles de narcotráfico y las agrupaciones guerrilleras que también lo usaban como fuente de financiación como las autodenominadas Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (Farc), ya habían sufrido la transformación estratégica necesaria para su negocio, de acuerdo con sus planes y las oportunidades criminales que les ofrecía el tráfico ilícito de las drogas.

Por otra parte, comenzaba a vivirse la decadencia de los partidos tradicionales y se abrían diferentes rutas cardinales para participar en un nuevo escenario político (Del Río, 2015, p. 435), pero ahora más polarizado. También esta época se caracterizó por los acercamientos y diálogos de paz con el Movimiento 19 de abril (M-19), el Partido Revolucionario de los Trabajadores (Prt), el Ejército Popular de Liberación (Epl) y el Quintín Lame. Además, la llamada “séptima papeleta”¹⁴ logró la instalación de la Asamblea Nacional Constituyente con más de dos millones de votos, la cual fue convocada con el fin de promulgar la nueva Constitución Política de Colombia (1991).

En lo que respecta al negocio de la coca y sus similares, dados los altos ingresos que genera, se han constituido organizaciones criminales y terroristas en cuyas fuentes de financiamiento, además del narcotráfico, están la extorsión, el secuestro y la minería ilegal, por citar algunas de las muchas formas de lucro económico de la convergencia ilícita.

Adicionalmente, “el gran salto que dieron las Farc en el terreno militar se dio a mediados de la década de 1990, cuando Colombia se convirtió en el primer productor de hoja de coca del planeta” (Pardo, 2004, p. 531), lo que fue fundamental para sus planes, en un momento crítico para el país.

Entretanto, las FFMM, incluida la Fuerza Aérea Colombiana, llegaron a encontrarse frente a varios escenarios complejos por la rapidez de la mutación de la situación geopolítica, por lo que era necesario direccionar varios planes para contener las diferentes situaciones que se estaban presentando.

La inteligencia global para combatir las amenazas multidimensionales (OEA, 2003), en las dos últimas décadas del siglo XX, no lograron adaptarse

14 La Séptima papeleta fue un grupo estudiantil que logró en las elecciones de 1989 impulsar la Nueva Constituyente.

a la velocidad con la que ocurrieron los cambios posteriores a la caída del muro de Berlín y la nueva globalización que abría un nuevo escenario para el mundo.

Las amenazas tradicionales, como las guerras entre los Estados, y en el caso colombiano las tensiones en las relaciones con Venezuela obligaban a la necesidad de un fortalecimiento de las capacidades externas de los dos países con la adquisición de aviones Kfir y F-16, respectivamente. Lo anterior generó una revisión y reestructuración de los planes de guerra, mientras se mantenía la alerta frente al escenario externo. De ahí que, la defensa aérea, como capacidad de la Fuerza Aérea, comenzaba a trabajar no solo en la limitada vigilancia por mantener el control del espacio aéreo en las fronteras, sino también en la supervisión de este frente al incremento progresivo de vuelos ilegales provenientes de países vecinos que también producían cocaína y pasta de coca, así como los vuelos y movimientos ilegales internos.

Por ello, comenzó a generarse una nueva doctrina de la defensa aérea frente al narcotráfico, con las llamadas trazas¹⁵ provenientes del sur hacia las áreas de la Amazonía y Orinoquía colombiana, que comenzaron a visualizarse en los radares de la FAC. En respuesta la institución lanzaba aeronaves hacia las posiciones de detección o última aparición en las pantallas de los radares. En algunos casos se encontraban las aeronaves en el aire y se perseguían, en otros, se detectaban en tierra y los protocolos de inutilización no estaban regidos completamente, por lo que las dudas llevaron a la necesidad de la implementación de procedimientos para su neutralización.

Además de lo anterior, comenzó a visualizarse un nuevo escenario en el país con la creación improvisada de campos para aterrizar en diferentes lugares de la geografía por parte de los narcotraficantes. Lo cual generaba un mayor obstáculo porque había una dificultad para su visualización por el alcance de los radares y la limitada información proporcionada a los aviones en la búsqueda.

En otros frentes, también, el Poder Aéreo se había puesto a prueba en operaciones significativas de carácter humanitario como la desarrollada en Armero a raíz de la erupción del Nevado del Ruíz (1985) y, por otra parte,

15 Traza se refiere a la trayectoria de vuelo que una aeronave mostrada en las pantallas de los radares. La diferencia con los vuelos legales es que estos transmiten su información de posición y altura especialmente, mediante equipos a bordo. Los vuelos ilegales mantienen estos equipos apagados por lo cual no transmiten ninguna información y por lo tanto, la detección en radares de estos vuelos permite evidenciar alguna anomalía que debe evidenciarse o verificarse y que al confirmar que la ejecución de algunos de estos vuelos no se encuentra establecida mediante un plan de vuelo legal con una entidad aeronáutica, se constituye en un vuelo ilegal.

la década cerraba con las operaciones al Estado Mayor del Bloque Oriental (Embo) y la Operación de Casaverde (1990). A pesar de la fuga de información en esta última, el Estado logró sacar de su santuario a los máximos cabecillas de las Farc y a cientos de hombres y mujeres en armas al servicio de las diferentes estructuras. Sin duda, un paso político a favor del Estado, posterior a los intentos fracasados por alcanzar una solución negociada al conflicto.

Por otra parte, “finalizando la década de 1980 la FAC elabora la primera orden de operaciones para interceptar, obligar a aterrizar o neutralizar aeronaves del narcotráfico”, esa orden de operaciones fue, en palabras del Mayor General (r) Ramírez, “audaz” (entrevista estructurada, diciembre de 2019). Debido a lo anterior, y más que evidenciado el compromiso del Estado colombiano y para el caso, representado en la Fuerza Aérea, el propio Ramírez afirma que:

Los americanos le dieron un voto de confianza a la FAC permitiendo que controladores colombianos volaran en sus aeronaves E-3 y P-3. Los protocolos de interceptación estaban mejorando día a día con resultados espectaculares, sorprendiendo a los mandos de la USAF por la calidad en el manejo de comunicaciones y en la interceptación de aeronaves del narcotráfico. La frase “*end game*” (misión cumplida) para los americanos tenía un valor muy grande y el prestigio de nuestra Fuerza cada día era mejor. De hecho, en toda la historia de las operaciones contra el narcotráfico nuestro personal nunca ha cometido un solo error. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

Ya en la década de 1990, se continuó con el desarrollo de otras operaciones significativas contra el narcotráfico como la desarrollada en el área del Yarí (Caquetá) a principios de la década, de forma conjunta con el Ejército Nacional y coordinada con la Policía Nacional. Durante esta operación se localizaron y neutralizaron algunos laboratorios y pistas de aterrizaje clandestinas. En el desarrollo de las operaciones, por ejemplo, un AC-47T pudo observar en su *flir*, como un avión bimotor que, al ser detectado, iniciaba carrera de decolaje en una pista denominada “la Y” solo con uno de sus dos motores a potencia máxima mientras, en la maniobra misma, el “intrépido”¹⁶ piloto encendía el segundo motor que terminó de

16 Se dice intrépido en todo sentido negativo: un piloto al servicio del narcotráfico, despegue con un solo motor puede conllevar a un accidente trágico, prender un motor mientras se está en carrera de decolaje es algo difícil, absurdo, peligroso e irresponsable de hacer.

arrancar prácticamente en el aire. Ya en vuelo, la nubosidad lo ocultó de la persecución del avión militar.

La consolidación de la Fuerza Pública en las pistas del Yarí, permitió entre otras cosas, visualizar la logística y la infraestructura en tierra que tenían estas organizaciones del narcotráfico. En toda la zona se pudo contar más de veinte campos improvisados para la operación. Algunas instalaciones ofrecían el acondicionamiento básico para recibir y despachar vuelos; además, fue decomisado material de uso de estos delincuentes, como luces improvisadas para la adecuación nocturna de las pistas ilegales, también elementos para realizar algún mantenimiento imprevisto a las aeronaves y lógicamente se decomisaron alcaloides y algunas personas fueron detenidas. Pronto, según el mayor General (r) Ramírez, los resultados comenzaron a verse y cuantificarse, pese a las dificultades tecnológicas de aquella época:

Sin embargo, algo sucedió empezando la década de 1990. Oficiales y suboficiales fueron enviados a los Estados Unidos para hacer curso de radares y controladores de radares. Se estaba creando la Dirección de Defensa Aérea en la Fuerza, de la que podemos decir con orgullo que desde el comienzo nació muy bien. A mediados de 1990 los americanos empiezan a instalar radares en La Guajira, San Andrés, Marandúa, San José del Guaviare, Tres Esquinas y Leticia. Estaba naciendo el *Air Bridge Denial Program* (ABDP)¹⁷ cuyo plan de interdicción diseñado por la USAF, apoyada por diferentes agencias de los Estados Unidos, la Fuerza Aérea Colombiana y la Policía Nacional, se convirtió con los años en el ejercicio más exitoso en las operaciones contra el narcotráfico. Por esos días, el 95% de la cocaína era transportada en aeronaves hacia Centroamérica y los Estados Unidos, saliendo de diferentes lugares de Colombia. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

17 *Air Bridge Denial* (Negación del Puente Aéreo). Este tema es tratado en detalle en los capítulos uno y dos de este libro. En resumen, este programa permitió y contribuyó de manera efectiva a consolidar una estrategia de interdicción contra el tráfico ilegal, junto con los Estados Unidos y otros países asociados en la lucha contra el narcotráfico. La versión inicial de este programa fue actualizada en 2003 con el *Air Bridge Denial* (ABD). La vigencia hasta el día de hoy del programa ABD ha permitido neutralizar aeronaves del narcotráfico, llevar a la cárcel a mafiosos, pilotos e individuos parte de las estructuras criminales, además de la destrucción de laboratorios clandestinos, fortalecimiento de la doctrina operacional; no sólo de la Fuerza Aérea colombiana sino de las demás fuerzas militares que manera conjunta y coordinada son partícipes de los éxitos, así como de otras fuerzas de países vecinos que se han sumado a la lucha contra el narcotráfico de manera mancomunada solidaria y decidida.

Poco a poco se fueron dando éxitos acordes a las capacidades y limitaciones de la Fuerza Pública, que de alguna manera mostraba la contundencia y la decisión del Estado por frenar el avance del narcotráfico. En este sentido, una de las dificultades, que se añadían a la operación contra los grupos criminales, radicaba en contener la infiltración y penetración de estas estructuras no solo al interior de la política, sino entre las FFMM y de Policía. La estrategia de estos grupos consiste en tratar de llegar a los miembros que conforman estas entidades, para obtener de ellos inteligencia, capacidad de sabotaje y retraso de las operaciones contra sus estructuras y cabecillas.

Por fortuna, al interior de las Fuerzas Militares y, particularmente, de la Fuerza Aérea Colombiana, la contrainteligencia siempre ha intentado estar un paso adelante de las organizaciones criminales. Adicionalmente, las políticas de los comandantes parecen ser efectivas para disuadir la corrupción en esta columna vertebral del Estado. La anticipación en todos los frentes ha permitido detectar a tiempo los posibles casos, tomar acciones y permitir el normal desempeño legítimo de las operaciones contra el narcotráfico.

Retomando la operatividad de la Fuerza Aérea en los diferentes escenarios de seguridad y defensa, uno de los hechos trascendentales ocurrió al comienzo de los noventa, durante las operaciones que se realizaban contra la guerrilla y el narcotráfico. Durante el primero de los intentos golpistas en Venezuela, hubo una alerta por una posible incursión de aeronaves a Colombia, por lo que la Defensa Aérea dobló esfuerzos en la vigilancia del espacio aéreo frente a una posible amenaza externa, mientras seguía atenta a perseguir los vuelos del narcotráfico al interior. En 1992, durante el mencionado intento por derrocar al presidente Carlos Andrés Pérez (1989-93) y debido a la información que se dio a conocer, se generó una alerta para las Fuerzas Militares y principalmente para la FAC.

Los pilotos de los aviones de combate estuvieron preparados para en cinco minutos reaccionar hacia la frontera. La inteligencia hablaba del caso de un Hércules C-130 que mantuvo en alerta a los pilotos de A-37 en Barranquilla, así como los Mirage-5 y *Kfir* en Palanquero, hasta el punto de estar “amarrados” dentro de las aeronaves por cuanto se desconocía el paradero de la aeronave militar venezolana, que después de un tiempo se supo que había aterrizado en Perú con militares golpistas que habían huido de su país. El avión venezolano, al parecer nunca ingresó al espacio aéreo colombiano: voló por el borde de la frontera, pasó a Brasil y aterrizó en territorio peruano.

La experiencia en la interceptación de aeronaves sería probada en otra misión real, pero de mayor trascendencia, por cuanto implicaría llegar a una aeronave de otro país y obligarla a retirarse del territorio colombiano u obligarla a aterrizar. Podría entenderse como algo simple de hacer, no obstante, de enormes repercusiones en caso de hostilidad de los aviones vecinos. Para este momento, como parte de la madurez operacional de la institución, ya se había establecido una doctrina operacional y jurídica que entregaba resultados, entre los que se podrían contar esas maniobras para obligar a aterrizar los aviones e incluso la destrucción de éstos, en caso de incumplimiento del protocolo de aquellas consideradas hostiles a la soberanía del territorio colombiano.

El incidente no pasó de una falsa alarma, porque la aeronave venezolana no ingresó al espacio aéreo colombiano y, por ende, los aviones interceptores colombianos tampoco salieron a vuelo. Sin embargo, esta alerta fue significativa en su momento porque demostró el potencial de respuesta del Sistema de Defensa Aérea Nacional; no solo frente a las amenazas externas, sino también hacia las operaciones internas, respecto a las violaciones del espacio aéreo colombiano. De hecho, la interceptación de aeronaves ilegales al servicio del narcotráfico comenzó a ser el día a día de las operaciones de la Fuerza Aérea. Por ello, se necesitaba desplegar estratégicamente los medios aéreos para realizar una defensa efectiva del espacio aéreo colombiano.

Las bases aéreas ubicadas en Barranquilla (Atlántico), Apiay (Meta), Cali (Valle del Cauca), Tres Esquinas (Caquetá) y Marandúa (Vichada), especialmente, se convirtieron en unidades de lanzamiento para las operaciones contra la guerrilla y el narcotráfico. Por su parte, las bases aéreas de Melgar (Tolima) y Rionegro (Antioquia) tuvieron que desplegar igualmente sus helicópteros a instalaciones militares del Ejército y, desde allí, participar en la movilidad y operaciones contra la guerrilla, permitiendo multiplicar la operatividad, no sólo de la Fuerza Aérea sino de las demás instituciones de la Fuerza Pública.

Estos despliegues de helicópteros, a lo largo del territorio nacional, fueron conocidos como Agrupaciones Aerotácticas (AGAT), ejecutadas por pilotos y tripulantes a bordo de sus aeronaves, quienes a partir de esa época planificaron una descentralización de los medios helicoportados. Ellos han recorrido el territorio nacional, llevando el poder de la Fuerza Aérea y de la institución militar a los campamentos, laboratorios de droga y lugares donde los diferentes grupos armados y narcotraficantes han establecido lugares de retaguardia para la producción de pasta de coca, logística y permanente reorganización criminal.

El incremento en el número de operaciones exigió la búsqueda de alianzas internacionales, lo que condujo a la creación del Plan Colombia¹⁸, para el fortalecimiento de las capacidades militares en procura de resultados, no solo en Colombia, sino en el exterior, así como el *Air Bridge Denial Program* (ABDP) para la interceptación de aeronaves (ver capítulo dos).

Más allá de la tempestiva situación interna de Colombia, las instituciones militares debieron fortalecerse y dar respuesta inmediata; no solamente al narcotráfico y sus carteles, sino también a la toma y ataques a poblaciones, a instalaciones militares y de policía, como las sucedidas en Las Delicias (Putumayo) y la toma de Mitú (capital del departamento de Vaupés).

Durante estos periodos, la Fuerza Aérea contaba con una extraordinaria plataforma de ataque, comando y control, inteligencia y reconocimiento: el AC-47T “Fantasma”¹⁹. Un avión reconfigurado: desde el C-47 de transporte a una aeronave multipropósito, especialmente el de ataque. Gracias a la colaboración y participación de los EE. UU. se logró la transformación y modificación de estos equipos a una versión de combate con mira para disparo, equipo de navegación, *flir*, además de personal capacitado y especializado para operar las 24 horas en misiones de largo alcance y larga duración.

Esto condujo a obtener mejores capacidades nocturnas por las que la institución se volcó en un esfuerzo general, el cual se consolidó unos pocos años después en todos sus escuadrones. En su momento, la operación nocturna, a pesar de ser limitada, podía desarrollarse a través del uso de bengalas para la iluminación de los escenarios donde deberían operar las aeronaves. Por consiguiente, apareció un nuevo concepto doctrinario, el de Controlador Aéreo Avanzado (CAA)²⁰ (Fuerza Aérea Colombiana, 2019). Este fue

18 El Plan Colombia era una inversión de 7.5 billones de dólares, entre los gobiernos de los Estados Unidos y Colombia. 3.5 billones era el aporte americano y los 4 millones restantes serán asumidos por Colombia. El plan implicaba la creación de batallones de erradicación de cultivos batallones antinarcóticos reestructuración para afrontar el reto del narcotráfico (Pardo, 2004, p. 656).

19 Las aeronaves militares, tradicionalmente y además de su designación militar, son bautizadas y reconocidas con algún nombre. En el caso de *Fantasma*, su designación como tal se hizo para resaltar las cualidades que un fantasma posee como aparecer de un momento a otro, causar impresión y generar incertidumbre, especialmente hacia el enemigo. Además, al interior de la institución, volar esta aeronave se convertía en todo un honor por las capacidades que poseía y de las cuales se hacía alarde en el tema de resultados.

20 “Esta operación se enfoca en el control de entrega de armas en apoyo aéreo cercano (CAS). Puede realizarse tanto desde aeronaves de ala fija como de ala rotatoria, pero por su especialización requiere plataformas aptas para la observación del terreno, sistemas de comunicación conjuntos e interoperables y sistemas de marcación de blancos” (Fuerza Aérea Colombiana, 2019, p. 111).

realizado, inicialmente, por aeronaves como el *Fantasma*, que disponían de bengalas para iluminar el cielo, dirigir sus propios ataques o los ataques de otras aeronaves y pronto, con la operación nocturna de los helicópteros, se fue incrementando la operatividad institucional.

El concepto del Controlador Aéreo Avanzado (CAA) se desarrolló tanto, que ha hecho todo un arte y ciencia de las operaciones de la FAC, por lo que hoy en día, prácticamente desde cualquier aeronave se puede desempeñar tan importante operación, a través de una disciplinada capacitación académica y un completo entrenamiento de tripulaciones ante la necesidad de avanzar con éxito en las operaciones.

Junto con el CAA las operaciones se extendieron a todo tiempo. Simbología, cartografía, uso de mapas, fraseología, procedimientos de entrada y salida de las áreas objetivo, correlación de información, patrones de disparo, comunicaciones seguras con las otras Fuerzas, seguridad y obediencia a las instrucciones con disciplina, hicieron a la Fuerza Aérea mucho más contundente en todas sus operaciones. Al final, superar la noche fue el resultado de un profesionalismo exitoso de todos los escuadrones. Al llegar a los objetivos, el *Fantasma* lanzaba una bengala que iluminada el área y a partir de allí, lo que seguía era una serie de instrucciones claras y concretas hasta que los pilotos de los aviones de combate o helicópteros confirmaban el 100% del objetivo militar a la vista, para actuar con las armas de ser necesario.

Más adelante, otras aeronaves adquirirían la capacidad de iluminar la noche para ejecutar las operaciones y con ello se logró llegar a los campamentos y bases logísticas de la guerrilla y el narcotráfico, permitiendo neutralizar al enemigo, retardar su capacidad operativa y consolidar áreas que se encontraban bajo la influencia del crimen.

La preparación de los pilotos implicó una mayor disponibilidad de tripulaciones para los equipos de vuelo, por lo que fue necesario revisar las tripulaciones requeridas por aeronave en cada Escuadrón, así como el factor de fatiga. Adicionalmente, la sorpresa se tornó en un elemento a favor de la FAC. Al iluminar un objetivo, en el caso del narcotráfico, debajo de ella aparecían las aeronaves ilegales aterrizadas en los campos preparados para la operación del narcotráfico, lo que permitió una mayor eficacia y eficiencia de los medios contra los carteles que pretendían mantener una libertad de acción delictiva continuada en el territorio nacional.

Además, las bengalas no solamente se utilizaban para la iluminación. También se usaban como punto de referencia cuando se lanzaban intencionalmente al terreno y a partir de allí, se daban las instrucciones para realizar

las maniobras contra la guerrilla o el narcotráfico. Años más tarde, los beneficios de esta experiencia facilitaron la transición al vuelo con visores nocturnos y uso de bengalas IR²¹, lo que nuevamente revolucionó la capacidad de la Fuerza Aérea y por consiguiente su efectividad.

Toda la capacidad de la Fuerza Aérea se debió involucrar en las operaciones de contención de la violencia de la década de 1990 y la primera del siglo XXI. Hasta los aviones T-27 “Tucano” y T-37C “Tweet”, dedicados al entrenamiento de pilotos de combate y que tenían capacidad de disparo, fueron integrados a las operaciones de ataque también.

Paralelo al esfuerzo del Estado, la década de 1980 concluyó con los asesinatos de diferentes servidores y figuras públicas, como el Ministro de Justicia Rodrigo Lara Bonilla (1984), el director del Espectador Guillermo Cano Isaza (1986) y el Procurador Carlos Mauro Hoyos (1988); la captura y extradición de Carlos Lehder (1987), cofundador del cartel de Medellín; el “Plan Pistola” de Pablo Escobar quien, junto con el grupo de los llamados “extraditables”, ofrecía dos millones de pesos de la época por la muerte de un policía colombiano, y el atentado terrorista con carro bomba al edificio del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) que produjo la muerte a 63 personas y dejó unos 600 heridos (1989).

En la década de 1990, a pesar del incremento de la violencia, la fuerza pública había logrado la neutralización de Pablo Escobar (1993); la captura de los hermanos Rodríguez Orejuela (1995), fundadores del cartel de Cali, y la clasificación de grupos guerrilleros como las Farc bajo el rótulo de narcoguerrillas. Lo anterior se dio porque este grupo financiaba sus actividades delictivas con vacunas, “impuestos revolucionarios” como ellos mismos lo mencionaban, y también con recursos provenientes del negocio del narcotráfico. Esto representó un golpe político e internacional a las estructuras criminales de las Farc.

También en esta última década, llegó el equipo de aviones OV-10 “Bronco” para la Fuerza Aérea, lo que implicaba un nuevo incremento de las capacidades de operación de esta institución para enfrentar el conflicto interno y contribuir al mantenimiento del orden interno.

21 Infrarrojo, lo que permite no ser visto por el ojo humano sin el uso de equipos de visión nocturna.

Los Carteles del Narcotráfico a la Cacería de Miembros de la FAC

A un Estado como el colombiano, con dificultades de seguridad, se sumaba la problemática de no solo uno, sino de varios carteles del narcotráfico operando en su territorio con un alto grado de poder y una capacidad considerable de acción. En este sentido, el reclutamiento de pilotos con o sin experiencia en aviación, comenzó a evidenciarse en el círculo de aviadores de Colombia.

Pilotos que han sido convencidos u obligados por carteles y grupos terroristas a lo largo de la historia para volar aeronaves robadas, en algunos casos, sin información de antecedentes tecno-mecánicos e inclusive, desconocidas y que jamás han tripulado. De ahí que, varios de ellos hayan perecido en vuelos al servicio de organizaciones criminales; otros, simplemente han desaparecido en las selvas suramericanas, de Centroamérica o en el mar, y quizá, algunos también han quedado en el olvido en alguna fosa común ajusticiados por sus jefes.

La noble profesión del aviador terminó convirtiéndose para algunos, en una tarea criminal al servicio del narcotráfico. Aquellos que vendían su alma, pretendiendo alcanzar fortuna y gloria, pronto encontrarían la realidad de una cárcel sin rejas ni barrotes de la cual, una vez adentro ya no podrían salir jamás, por cuanto es de dominio público que quien ingresa a las filas y la nómina del narcotráfico jamás puede salirse sin que le cueste la vida.

Las estructuras criminales también han tratado de reclutar al interior de la Fuerza Aérea a pilotos para sus operaciones. No obstante, como se mencionó con anterioridad, la inteligencia ha permitido mantener neutralizada esta intención. Aunque se debe reconocer que, dada la cantidad de dinero con la cual cuentan estas organizaciones delincuenciales, varias instituciones públicas han sido infiltradas por los narcotraficantes.

Otra de las amenazas y riesgos para los miembros de la Fuerza Pública radica en la persecución y los intentos de asesinato en su contra. Situaciones en las cuales, pilotos de la FAC que han cumplido con éxito sus misiones, luego han sufrido persecución y atentados. Ese fue el caso del Capitán Raúl Castañeda (q.e.p.d.) quien, unos meses después de participar en las operaciones de Casaverde contra las Farc, fue desaparecido y luego asesinado (1991).

Situaciones como estas, son motivaciones para que la Fuerza Aérea Colombiana continúe con su labor, bajo la convicción de ayudar en la construcción de un país mejor. Lo que si es cierto es que las amenazas y los riesgos que

enfrenta la FAC en su lucha contra el narcotráfico han obligado a la entidad a adoptar nuevas estrategias, como, por ejemplo, el secreto de las operaciones y un mayor control y supervisión de los miembros de la institución y sus familias a fin de reducir los riesgos a su vida.

Siempre ha Habido Respuesta Institucional

El Grupo Aéreo del Norte (GANOR) – hoy Comando Aéreo de Combate No. 3 (CACOM-3)

En los años setenta, la Fuerza Aérea Colombiana contaba con el equipo T-33 “*Silver Star*”, cuya llegada al país (1954) se dio como resultado de su compra a los Estados Unidos. Este equipo prestó un honorable servicio a Colombia que se extendió hasta 1990, cuando salió de servicio (Fuerza Aérea Colombiana, 2019). Además, contaba también con el equipo T-37C “*Tweet*” que llegó en 1968 para el entrenamiento avanzado de pilotos, pero que poseían capacidad de ataque.

Los T-33, cuya base era el Comando Aéreo de Combate No. 2 con sede en Apiay (Meta), eran destacados para misiones de interceptación de aeronaves ilegales en el Grupo Aéreo del Norte (GANOR) ubicado en el aeropuerto de Barranquilla, hoy en día conocido como Comando Aéreo de Combate No. 3 Base Aérea “MG. Alberto Pauwels Rodríguez”²² (Fuerza Aérea Colombiana, 2019). La jurisdicción de esta base desde ese entonces ha abarcado “la zona continental norte de Colombia, el área insular del Archipiélago de San Andrés y Providencia y las aguas jurisdiccionales del Mar Caribe” (Fuerza Aérea Colombiana, 2019).

De acuerdo con lo anterior y debido a la necesidad de realizar operaciones en el Caribe, el GANOR comenzó a gestarse en la década de 1970, bajo el comando de la Fuerza a cargo del General Alfonso Rodríguez Rubiano. Él comenzó a gestionar el proyecto en 1976, que fue consolidado en 1977 con la Disposición 7077 del Ministerio de Defensa que dio paso al GANOR, cuya inauguración se dio en 1978 (Fuerza Aérea Colombiana, 2019). Lo anterior, gracias a la visión del General Rodríguez, la cual era la de “negar el tráfico aéreo y marítimo de marihuana que procedía desde La Guajira hacia los EE. UU.” (Fuerza Aérea Colombiana, 2019).

22 También conocido como CACOM-3.

Adicionalmente, en la misma década, llegaron las dos primeras aeronaves A-37B “*Dragonfly*”²³, como refuerzo operacional para la FAC a partir de 1978 (Fuerza Aérea Colombiana, 2019). La entrega final se dio hasta 1989, con lo cual se completó una flota total de 30 aeronaves (Fuerza Aérea Colombiana, 2019). A partir de entonces, su servicio se ha extendido hasta la época contemporánea, siendo indudablemente uno de los equipos longevos en la institución, pero de una trayectoria indudablemente prestigiosa, así como lo fue el T-33.

La llegada de los A-37 fue el producto de la necesidad de aumentar la capacidad contra el narcotráfico y las operaciones contra la insurgencia, además de una disuasión externa creíble, en la que estos aviones de alta maniobrabilidad y buena velocidad encajaban muy bien con los planes de defensa nacional. En la estrategia contra el narcotráfico específicamente y por ser bimotor, se adquiría una mayor garantía en seguridad para la operación en el mar (Fuerza Aérea Colombiana, 2019), extendiendo las condiciones de vuelo seguro a todo tiempo.

Ambos equipos, sin duda alguna, han escrito una larga lista de éxitos estratégicos y operacionales para la patria y han sido muchos los pilotos y tripulantes quienes han tenido el honor de haber volado y volar en la actualidad alguno de estos dos aviones de combate.

En la península, el movimiento ilegal del narcotráfico se hacía desde campos no preparados. Diferentes tipos de aeronave llegaban, cargaban y salían hacia los Estados Unidos, principalmente, en diferentes rutas a través de Centroamérica o por el Caribe. Algunas de estas aeronaves como lo relata Villalobos, quedaban accidentadas y abandonadas en diferentes lugares de la península (1993, p. 336), por múltiples circunstancias como: I) las características del terrero inapropiado para la operación de aviones, II) la fragilidad del tren de aterrizaje de muchos de estos aparatos, III) posiblemente la falta de experiencia de los pilotos para operar en estas circunstancias, incluidos vuelos nocturnos, y IV) una logística poco preparada para las eventualidades tecno-mecánicas de los aviones.

Además, muchas veces por el afán de aterrizar cuando se era perseguido por una aeronave del Estado, las condiciones en que se daba esta maniobra no facilitaban hacerlo de manera segura. Era evidente que los pilotos debían realizarlo de la forma más rápida posible para evadir la acción militar. Desde la cabina de los aviones se podía apreciar muchas veces cómo una carrera al

23 Tradicionalmente han sido conocidos como Los Dragones.

servicio de la delincuencia en la clandestinidad terminaba en algunos casos en accidente fatal.

Por otra parte, las operaciones contra el narcotráfico desde aquellas épocas requerían de un trabajo en equipo entre la Fuerza Aérea Colombiana y la Armada Nacional, especialmente, en la jurisdicción marítima en toda la costa del Caribe. El área desde La Guajira hasta el Urabá, ha sido también objeto de lucha contra el narcotráfico. Los traficantes de drogas se las han ingeniado para lanzar sus lanchas rápidas por diferentes rutas, por lo que el trabajo en equipo ha sido indispensable en la lucha contra el narcotráfico. Por lo cual, los recursos de la Fuerza Aérea se han puesto al servicio de la Armada para contrarrestar el narcotráfico marítimo y, en otras circunstancias, la Armada ha acompañado a la FAC para cierres, rescates y consolidación de playas, cuando las aeronaves ilegales han llegado a costas o simplemente no han alcanzado estas, quedando accidentadas en el camino. En algunas operaciones también se ha vinculado a la DEA de los Estados Unidos, la cual ha contribuido a la captura de personal vinculado a las mafias de la droga, así como la incautación de los estupefacientes y el material involucrado.

El Grupo Aéreo del Caribe (GACAR)

En 1981, y poco después del GANOR, se vio la necesidad de constituir una base aérea en la isla de San Andrés. Esta base ayudaría para: I) salvaguardar el espacio aéreo, II) asistir en la protección marítima en el Caribe colombiano, III) hacer frente al narcotráfico y IV) afrontar una posible amenaza proveniente de Nicaragua y su reclamo sobre la soberanía de San Andrés y Providencia. La capacidad de despliegue y lanzamiento de operaciones desde el GACAR, también denominado “Teniente Coronel Benjamín Méndez Rey”, representó el poder de disuasión externo e interno frente a los dos polos de amenaza.

San Andrés ha sido considerado por el narcotráfico como un punto estratégico para lanzar aeronaves y lanchas desde y hacia Colombia. De ahí que, en diferentes oportunidades, el aeropuerto internacional ubicado en esta isla llegó a ser utilizado por la clandestinidad como zona de tránsito de drogas y también para realizar vuelos ilegales, que de un momento a otro llegaban y salían en un silencio de radios, a espaldas de las autoridades aeronáuticas y seguridad aeroportuaria y con la complicidad de otros.

El archipiélago se constituyó, por su ubicación geoestratégica, en punto logístico y de transición entre droga y dólares producto del negocio del narco-

tráfico. Por otra parte, la penetración de las estructuras criminales promovió el reclutamiento de personal en la isla que se fue vinculando y facilitando sus lanchas al servicio criminal. Muchos de estos individuos provenían de diferentes partes de Colombia buscando instalarse en la isla para sus fines lucrativos en asocio con la mafia.

Pero, con el tiempo, las autoridades pusieron en marcha diferentes planes a fin de contrarrestar el narcotráfico y las estructuras criminales, así como de la contención en el uso de aguas y espacio aéreo. En el caso de la Fuerza Aérea, esta debió activar en plan para blindar a todos sus miembros de la influencia del narcotráfico y las vulnerabilidades de sus consecuencias, generando confianza y seguridad hacia el interior de la institución. Además, los resultados de las operaciones que se desarrollaron de forma autónoma o en conjunto con la Armada, el Ejército y coordinada con la Policía, permitieron garantizar la solidez institucional para reducir el problema.

Hoy por hoy, es evidente que los resultados a través de los años han visto un mayor progreso con respecto a la disminución de la influencia del narcotráfico en el Caribe colombiano; sin embargo, se requiere de constante trabajo y de apoyo de las autoridades de otros países, en pro de consolidar un escenario más seguro y alejado del tráfico ilegal de estupefacientes.

Además, con la instalación de un radar por parte de la Fuerza Aérea, esta institución ha contribuido no solamente a la detección del narcotráfico sino al control aeronáutico civil que sirve Al aeropuerto de San Andrés, por lo que la construcción y puesta en funcionamiento de una base aérea ha ayudado en el fortalecimiento operacional de las FFMM en esta región del país.

El Grupo Aéreo del Sur (GASUR) – hoy Comando Aéreo de Combate No. 6 (CACOM-6)

Esta unidad de combate de la Fuerza Aérea denominada también como base aérea “Capitán Ernesto Esguerra Cubides”, es una de las más antiguas; su existencia data de 1933 y fue creada “con el propósito fundamental de conducir operaciones ofensivas de contra guerrilla y control del narcotráfico en el área total de 190.362 km² comprendida por los departamentos del Caquetá, Putumayo, Meta y Guaviare” (Fuerza Aérea Colombiana, 2019).

Desde esta base aérea, se han lanzado operaciones de todo tipo como las ejecutadas en la guerra contra Perú (1932-33), así como la ejecución de operaciones contra el terrorismo en Colombia y sus cabecillas. También, esta unidad ha sido fundamental para llevar a cabo, a lo largo de muchos años,

misiones contra los corredores del narcotráfico que provienen del sur del país u otros corredores hacia el Pacífico colombiano, además de bases campamentarias y laboratorios. En síntesis, el conflicto con Perú permitió la creación de esta base aérea para el desarrollo de las operaciones en un territorio complejo, difícil y con grandes limitaciones de soporte logístico para toda la institución militar, precisamente, por la característica selvática de la zona. Desde allí se realizan operaciones hacia toda la amazonia colombiana.

Cuando el narcotráfico volaba sin mayores dificultades por toda esta región, lo hacía empleando campos de aterrizaje, que fueron descubiertos por la Fuerza Aérea después de labores de inteligencia, vuelos de reconocimiento y un gran esfuerzo de búsqueda. La FAC llegó a los sitios como la pista de Tío Barbas, en el área de Carurú (Vaupés) y Yucinas (Amazonas) entre muchas más; ubicadas en la selva o en territorios de difícil acceso. También en Puerto Gaitán (Meta) y Nueva Antioquia (Vichada) justo en la frontera con Venezuela, donde las distancias a partir de los Comandos Aéreos de Combate No. 2 de Apiay (Villavicencio) y 6 en Tres Esquinas (Caquetá) dificultaban la consolidación de la institución frente a la lucha contra el narcotráfico.

Estrategia de la neutralización y destrucción de pistas

El paso posterior a la localización del punto de partida de los vuelos ilegales es la neutralización y la interdicción, tanto de los sitios como de las rutas. Frente a la cantidad de pistas y campos de aterrizaje organizados y adecuados por el narcotráfico para sus actividades ilegales, la Fuerza Pública reconoció la necesidad de combatir paralelamente la logística y la infraestructura de las redes criminales.

Una estrategia que se implementó fue la de destruir e inutilizar estos campos de aterrizaje. En algunos casos, las capacidades de la Fuerza Pública no permitían llegar hasta esas pistas clandestinas para consolidarlas, por lo que se planearon alternativas para cumplir los objetivos y las órdenes superiores. De ahí que, la Fuerza Aérea organizó un plan para neutralizar aquellos lugares distantes y lejanos del alcance de las fuerzas estatales, para lo cual hizo uso de armamento especial que permitiera penetrar lo suficiente en el terreno e inutilizarlo definitivamente o, por lo menos, retardar significativamente la operación del narcotráfico desde estos lugares.

Por otra parte, la Dirección Antinarcóticos de la Policía Nacional haría un trabajo similar en tierra, en aquellos campos de aterrizaje en donde se pudiera hacer una consolidación que permitiera de forma segura la destrucción

de estas pistas ilegales empleadas por el narcotráfico. Este trabajo en equipo permitió en gran parte la neutralización del tráfico aéreo ilegal en Colombia, obligando al narcotráfico a operar fuera del territorio nacional, lo que implicó que el Estado estableciera acuerdos regionales para combatir al narcotráfico.

Además de lo anterior, estas misiones permitieron fortalecer la doctrina institucional, por cuanto era necesario una precisión lo más cercana a la perfección, por los altos costos que representaba el empleo de armamento y horas de vuelo invertidas para tal fin. La entrega de las armas, en estos objetivos requiere mucho entrenamiento previo y hasta la selección de las tripulaciones más experimentadas. Una pista clandestina se atacaba prácticamente sobre el eje de la trayectoria de esta, evitando cualquier influencia como la del viento o cualquier pequeño error durante el disparo, para evitar que el armamento no cayera en el centro, puesto que el ancho de esas pistas clandestinas podría tener un promedio de cinco metros. A pesar de las dificultades, gracias al gran esfuerzo de la FAC, se logró el objetivo de bloquear poco a poco el uso del territorio colombiano para los vuelos ilegales.

No fueron pocos, por el contrario, fueron muchos los lugares donde se debió interdicar al narcotráfico. Negar el uso del espacio aéreo para el tráfico de pasta de coca hacia el exterior y/o el regreso con dinero, fruto de la entrega en Centroamérica o el Caribe, implicaba atacar la infraestructura y la logística del crimen. Como se mencionó anteriormente, en la medida en que las operaciones fueron exitosas en Colombia, las estructuras criminales fueron abriendo otros escenarios fuera de la frontera colombiana.

Una de las misiones más complejas fue llegar a Yucinas en la Amazonía, en cercanías a la frontera con Brasil, a través del reabastecimiento de combustible en vuelo por parte de los *Kfir* desde Palanquero (Puerto Salgar, Cundinamarca). En esta tarea se neutralizaron dos pistas ubicadas en ese lugar bajo mínimas condiciones meteorológicas, con lluvia y baja visibilidad, las cuales condujeron a perder el contacto visual entre aviones, obligando a ejecutar la maniobra de ataque a baja altura y con la máxima coordinación de radio posible. El éxito de esta misión, por el tiempo de vuelo realizado y la distancia recorrida para una misión de ataque real, se constituyó en su momento en un récord operacional de la Fuerza Aérea Colombiana (Barrero & González, 2004). Como la anterior, fueron muchas las operaciones de destrucción de pistas y campos ilegales, en las que la Fuerza Pública invirtió su potencial y capacidades en la guerra contra el narcotráfico; no solamente al sur del país, sino en diferentes lugares del territorio colombiano, en donde la inteligencia marcó los lugares en los cuales el narcotráfico violaba la soberanía nacional.

Es de resaltar el trabajo en equipo alcanzado al final de la década de 1990 y a comienzos del siglo XXI, puesto que esta capacidad de ataque e integración con la inteligencia permitió incrementar la efectividad en las operaciones. Por ejemplo, este fue el caso en la retoma de la Zona de Distensión en 2002, cuando fueron suspendidos los diálogos de paz con las Farc a raíz de los incumplimientos con lo pactado y de las acciones ilegales del grupo armado en esta región. La suspensión de los diálogos y posterior retoma de la zona de despeje de San Vicente del Caguán constituyó en un tercer golpe político muy contundente en contra de esta organización.

En resumen, se trabajaba, como se ha mencionado, de forma conjunta, coordinada y hasta de manera interagencial y combinada para enfrentar el narcotráfico. Como lo menciona el señor General (r) Lesmes,

[con la información de] inteligencia para destruir laboratorios dedicados al procesamiento de la cocaína en todo el territorio nacional se inició el control del Espacio Aéreo con el uso de los radares militares y civiles y, posteriormente, con los aviones de inteligencia AWACS de los Estados Unidos para evitar que aviones dedicados al transporte de los narcóticos utilizaran nuestro espacio aéreo. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

El Comando Sur de los Estados Unidos

Parafraseando al señor Mayor General (r) Juan Carlos Ramírez, Oficiales seleccionados por la propia Fuerza Aérea, bajo ciertos requisitos especiales de liderazgo, mando, proyección institucional y hoja de vida, han sido enviados desde hace más de dos décadas en Comisión a los Estados Unidos como Oficiales de Enlace asignados a la Joint Interagency Task Force South (JIATF-S por sus siglas en inglés) del Southcom o Comando Sur de los Estados Unidos en Key West, Florida, igualmente, Ramírez sostiene que allí, se tiene:

La oportunidad de conocer los enlaces de diferentes agencias de los Estados Unidos como la DEA, el FBI, la Aduana, USAF, el cuerpo de marines (USMC, por sus siglas en inglés), el ejército de este país y la Armada (USN, por sus siglas en inglés), además de oficiales de enlace de casi todos los países latinoamericanos y algunos europeos. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

Precisamente, el señor Mayor General (RA) relata su experiencia como representante, no solo de la FAC, sino del Estado colombiano, en una agencia hemisférica en la que varios países tenían los mismos intereses de combatir entre muchos problemas multidimensionales, en especial, el narcotráfico, así como intercambiar inteligencia, entrenamiento y realizar ejercicios multinacionales contra el crimen y el delito:

No puedo decir que me sentía bien en ese cargo porque sabíamos que el problema era Colombia, pero eso hacía más retador mi trabajo. Era el único enlace que tenía permiso para entrar al Centro de Comando y Control (CDOCC) del JIATF-S y de esta manera analizar cómo trabajaban la inteligencia, las comunicaciones, el control y el comando como un solo equipo para producir resultados, en donde los protagonistas eran los controladores colombianos a bordo de las plataformas americanas dirigiendo con precisión milimétrica las aeronaves de la Fuerza Aérea contra los aviones del narcotráfico. Esta fue una oportunidad única y a pesar de saber que el problema por esos días era Colombia, los americanos se admiraban de nuestra capacidad operacional. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

Por otra parte y de acuerdo con el señor General (RA) Lesmes, excomandante de la FAC, la “alianza con los Estados Unidos [a través del] ABD; [los acuerdos] con países de Centro América para intercambiar información sobre vuelos ilícitos; así como con Perú y Brasil, con quienes se hicieron ejercicios en las fronteras para coordinar interceptaciones de estos vuelos,” (2019), representaron un salto operacional de algunas Fuerzas Aéreas del hemisferio, así como de las otras Fuerzas, encargadas de hacer su aporte a la consolidación de la estrategia aérea, además de las agencias de inteligencia. En este sentido, el General Lesmes considera que

Estas alianzas fueron muy efectivas, pues con el trascurso del tiempo se fueron reduciendo las trazas detectadas en el comienzo del siglo y para el año 2006 ya prácticamente las trazas detectadas por todos nuestros medios y los de los Estados Unidos habían desaparecido de nuestro espacio aéreo. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

Adicionalmente, él menciona que debido a esta estrategia regional y de efectos globales, los vuelos ilegales del narcotráfico se comenzaron “a ver en

el espacio aéreo venezolano, y en el Pacífico las lanchas *go-fast*²⁴ y sumergibles, los narcotraficantes cambiaron su modalidad de transporte debido a la efectividad del control del espacio aéreo por parte de la Fuerza Aérea” (2009).

Los Primeros Corredores del Narcotráfico

Organización criminal

Para el 2000, las Farc, el autodenominado Ejército de Liberación Nacional (Eln) y los grupos paramilitares estaban organizados y, además de una larga lista de delitos y de acciones terroristas, utilizaban el narcotráfico como una fuente de financiación. Según el libro *Esquilando lobos. La dimensión desconocida del conflicto colombiano*, escrito por el Cuerpo de Generales en Retiro de las Fuerzas Militares (2002), para aquella época “las Farc contaban con 40 de sus 64 frentes dedicados al narcotráfico; el Eln, con siete de sus 42 unidades, y los paramilitares, [...] con nueve de sus 21 compañías” (2002, p. 38). Con unos ingresos, resultado del narcotráfico, de “\$1.111.000 millones” (2002, p. 38), el panorama era muy complejo no solamente para la Fuerza Aérea, sino para todo un país que sufriría las acciones terroristas de estos grupos y de los carteles de la droga.

Para ese entonces, los grupos alzados en armas habían pasado de ser cuidadores de cultivos y cobradores de vacunas²⁵ en los pasos de tránsito de los lugares de producción a los sitios de embarque y distribución, a ser “empresarios” del narcotráfico. Ellos destinaron estructuras completas a todos los procesos del narcotráfico, desde los cultivos y el procesamiento en laboratorios clandestinos propios, ubicados debajo del follaje de las selvas colombianas,

24 Las conocidas pangas para la pesca tradicional son acondicionadas hasta con motores de alta velocidad y dotadas de GPS, lentes de visión nocturna y comunicación satelital. Las lanchas rápidas, más conocidas en el mundo del narcotráfico como *go-fast*, fueron puestas al servicio el contrabando del narcotráfico para burlar a las autoridades y reducir rápidamente las distancias en el mar y reducir los tiempos de traspaso de drogas y dinero en el mar. Los dueños de estas embarcaciones al servicio del narcotráfico han sabido dificultar en ocasiones el accionar de las instituciones estatales, como pintar el interior de estas de azul o verde para ser poco detectadas desde el aire, así como cubrir los motores con lonas del mismo color y apagarlos, cuando detectan una aeronave encima, que pueda descubrirlos con medios ópticos o detectores de calor.

25 Se hace referencia al llamado por el terrorismo “impuesto revolucionario”, que consistía en un cobro extorsivo sin importar a quien hacerlo, pero qué implicaba el recaudar fondos para el sostenimiento de las estructuras criminales.

peruanas y bolivianos principalmente, hasta la negociación y el establecimiento de alianzas con carteles en exterior. Cabe recordar algunas de esas estructuras como el Frente 16 de las Farc, cuyo cabecilla alias “Negro Acasio” se hizo famoso por ser quien manejaba el narcotráfico de este grupo en Vichada y Guainía, especialmente. Además, entre Nariño, Putumayo y Cauca, se repartían el trabajo de cultivar, producir y exportar, los frentes 2, 48, 29, 32, 60 y 64, y en el Caribe los frentes 59, 41 y 19.

Entrando en el siglo XXI, los corredores del narcotráfico que tradicionalmente han existido son los del Pacífico y el Caribe. Este último, alimentado especialmente por los otros corredores que provenían del sur de Colombia hacia las selvas y que conectan con otros corredores hacia el norte colombiano o por el norte de Venezuela. Este tránsito pudo ser combatido por las fuerzas del Estado al punto de eliminarlo del territorio nacional, logrando con esto, que las redes del narcotráfico migraran su corredor por el oriente del país. En ambos, la delincuencia de los carteles lanzaba sus vuelos con aeronaves de todo tipo; tanto bimotores como monomotores, legales o ilegales, robadas o provenientes de otros países, con o sin matrícula de alguna nacionalidad, por nombrar tan solo algunas características del origen de una capacidad aérea que han tratado de mantener. De lo anterior y según el señor Mayor General (RA) Ramírez, se puede mencionar que normalmente “la Fuerza Aérea interceptaba aeronaves tipo C-206, B-80, C-90 y Turbocomander con aeronaves A-37. En ocasiones participaban los AC-47 cuando el objetivo era interceptado en tierra” (Entrevista estructurada, diciembre de 2019).

El corredor del Pacífico

En el Occidente colombiano, las pistas clandestinas o campos preparados para despegue y aterrizaje ilegal fueron acondicionadas desde el Urabá hasta Nariño, siendo Chocó y el Bajo Cauca quizá el área de mayor operación clandestina. En las playas chocoanas las pistas eran poco detectables desde el aire, por su adecuación propia para una operación simple o por el camuflaje con vegetación. Además, poco a poco el mismo narcotráfico, fue acondicionando sus operaciones nocturnas con iluminación instalada a pocos minutos de la llegada de los aviones.

Esta región de Colombia, a pesar de tener menor influencia, si ha tenido otras características que el narcotráfico ha explotado en su beneficio. Además de los vuelos ilegales, la fabricación de semisumergibles ha sido una de esas capacidades que han desarrollado traficantes de sustancias psicotrópicas.

El despliegue operacional de la FAC desde la base aérea de Cali, por ejemplo, ha permitido de manera conjunta con la Armada, el Ejército y la Policía, desarrollar operaciones a partir de la unificación de una inteligencia de combate que ha logrado neutralizar la fabricación de estas naves, así como su interdicción en el mar en colaboración, en algunas operaciones, con los Estados Unidos.

El corredor del Caribe

La misma capacidad para la distribución y, en general, la instalación de puntos estratégicos para el negocio de las drogas se dio para el Caribe en donde se acondicionaron pistas para de llegada y salida de aeronaves. Las características del terreno facilitaban la adecuación de éstas, además, la lejanía con respecto a unidades militares favorecía el proceso; así la alta Guajira se conectaba con los Llanos Orientales y la Amazonía. En la península, hubo varias pistas cuyos nombres eran reconocidos por la Fuerza Aérea a la hora de lanzar las aeronaves para la interceptación. *La Internacional* o *Las Paralelas* eran las más comunes para la operación rápida de los carteles, cuya logística para el arribo y despacho de sus aviones llegó a ser más veloz que la capacidad de reacción de la Fuerza Pública, debido a que las bases de lanzamiento de la Fuerza Aérea estaban ubicadas a una distancia considerable.

Por un lado, en la década de 1990 y los primeros años del nuevo siglo, y a pesar de poseer aeronaves rápidas como los A-37, la distancia desde Barranquilla hasta el extremo norte de La Guajira implicaba mucho tiempo de vuelo y poca capacidad de sostenimiento y hasta persecución de las aeronaves ilícitas. Una situación que poco a poco fue mejorando con nuevas estrategias, inteligencia y alianzas internacionales que se mencionaran más adelante. Para dicho momento, solo se contaba con un radar que cumplía la misión de hacer seguimiento y lanzar las aeronaves, sin mayores garantías de éxito. La inteligencia estaba reorientando sus esfuerzos a las nuevas amenazas de la seguridad multidimensional (OEA, 2003); un escenario, en general, nuevo para la política, la estrategia, la inteligencia y la táctica, puesto que las amenazas tradicionales (OEA, 2003) siempre apuntaron a los objetivos externos del país principalmente, a pesar de que el combate contra los grupos guerrilleros era otro frente de contención interno.

Por otra parte, en el oriente y en la selva colombiana el narcotráfico desplegó capacidades de operación fuera del rango de alcance de la detección de los radares y menos aún de la capacidad y alcance de los aviones. Pistas

como la denominada *Tío Barbas*, al occidente de la ciudad de Mitú (Vaupés), representó por mucho tiempo un lugar estratégico para la llegada y salida de aeronaves al servicio del narcotráfico sin mayores complicaciones de detección o persecución de la Fuerza Aérea. Lo anterior ocurrió debido, en principio, a la distancia y el alcance de los aviones y por su logística de despacho rápido, lo que la convertía sin duda en un punto de movimiento aéreo ilegal de narcóticos y dólares.

La Ejecución de las Operaciones desde la Cabina

Durante las décadas de 1980 y 1990, las unidades aéreas recibían la información y procedían a lanzar los aviones para complementar la búsqueda de una aeronave en el aire, la cual según el estimado de personal de radares se encontraría en un área general que bien podría tener un radio de cualquier cantidad de millas. Poco a poco la experiencia, el entrenamiento, el cálculo de mejores estimados y la propia inteligencia, fueron recortando tiempos y distancias para interceptar las aeronaves que violaban el espacio aéreo nacional.

Los procedimientos para estas misiones de interceptación han sido establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los cuales fueron desde un principio la normatividad legal bajo la cual se interceptaban aeronaves ilícitas y sobre la base de ésta se llegaba inclusive al derribo. En muchas ocasiones, las aeronaves civiles intentaban burlar la maniobrabilidad de los aviones, procurando volar lento y a ras de piso, pero, terminaban accidentadas en las selvas a consecuencia de las maniobras que realizaban, como se dijo, a baja altura y velocidad.

Lo característico era intentar alejar a los interceptores de las bases de lanzamiento, afectando su autonomía de vuelo y alcance para continuar la persecución o buscar la manera de ocasionar un accidente por volar a baja altura. En interceptaciones sobre el mar sucedía lo mismo; de hecho, esto beneficiaba al infractor, cuando las autorizaciones de disparo para el derribo demoraban en llegar a través de la frecuencia de radio, por lo que las aeronaves ilegales optaban por regresar y/o alejarse de los aeropuertos en donde pudieran ser obligadas a aterrizar, además de dificultar los tiempos de vuelo de los interceptores.

Otra forma de obstaculizar la acción legítima de la Fuerza Aérea consistía en permanecer o mantenerse 200 millas fuera la costa, lo que hacía

jurisdiccionalmente complicado perseguirlos. Lo anterior condujo a nuevos procedimientos y acuerdos con otros países para sobrevuelos y entrega a esos países de las trazas para su autónoma operación, así como el intercambio de inteligencia y seguimiento del accionar delictivo en sus lugares de operación.

El Problema de Disparar

Parte de la misión de una Fuerza Aérea es mantener en nombre del Estado la “soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado su territorio”, conforme al artículo 1º del convenio de Chicago sobre aviación civil internacional (2006, p. 2). Las infracciones a esta soberanía se consideran violación de espacio aéreo, que “concorre cuando éste se vuela sin someterse a las restricciones que el Estado detentador de su soberanía ha establecido legítimamente” (Mapelli, 2019, p. 12) haciendo “uso indebido de la aviación civil” (Mapelli, 2019, p. 13).

Por lo anterior, la responsabilidad por mantener íntegro el territorio Nacional, así como la soberanía e independencia, como aquellos documentos diseñados por la ONU sobre el uso de las armas por las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley, genera suficientes argumentos legales y constitucionales para que los Estados determinen las acciones a tomar. El uso ilegal del espacio aéreo por parte del narcotráfico se constituye claramente en una violación. La preparación en este sentido de las tripulaciones siempre ha sido en pro de dar todas las garantías y respaldo a la hora de realizar las misiones de interceptación de aeronaves ilegales al espacio aéreo colombiano. El respeto por los derechos humanos siempre ha sido una norma de adopción de estas maniobras.

A la hora de hacer cumplir lo establecido y mantener la soberanía, el piloto y su aeronave, se convierten en el medio y modo de hacer la tarea impuesta a toda una institución. De hecho, la OACI a través del Anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Volumen I (2006), y por otra parte la Aerocivil han incorporado los mencionados procedimientos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (2020), como autoridades aeronáuticas mundial y nacional, tienen establecido los procedimientos para la interceptación de aeronaves civiles.

Además de lo anterior, la FAC, en cooperación con los Estados Unidos y acuerdos como el ABD, ha fortalecido estos procesos, a fin de hacerlos más rigurosos, legales y con un fuerte componente disuasivo, además de humanitario; al prever y planificar todo un protocolo y ponerlo en marcha, en caso

de disparar. Este proceso se debió, entre otras razones, a posibles casos de corrupción, por lo que los procedimientos debieron ser protocolizados en toda la institución.

Ahora bien, desde la cabina de un avión interceptor, recibir la burla del delincuente; bien fuera por gestos o por la frecuencia es algo difícil de describir por la impotencia de no poder hacer nada. La legitimidad, representada por un piloto y un avión haciendo la tarea de salvaguardar la integridad del espacio aéreo, se convirtió en un hecho que puso en riesgo la seguridad nacional.

La impotencia y la frustración para la Fuerza Aérea fueron grandes en los casos en los cuales no era posible realizar los procedimientos para interceptar una aeronave que posiblemente estuviese a las órdenes del tráfico aéreo ilegal. La burla del narcotráfico hacía que la rentabilidad de ese negocio estuviera por encima de la legalidad de un Estado. En ocasiones, sus aeronaves eran interceptadas 200 millas náuticas mar adentro y volaban hacia el continente con total tranquilidad, hasta el punto de suspender el aterrizaje y regresar hacia las aguas internacionales²⁶, donde el alcance de los aviones de combate se restringía, por lo que para esas operaciones se lanzaban hasta cuatro aeronaves para la persecución, pero cómo se mencionó anteriormente sin ningún resultado.

Las operaciones que concluían en algunas ocasiones con el derribo de aeronaves ilegales permitían no solamente el mantener la soberanía, sino también neutralizar la distribución de narcóticos en otros países. Ante esto, y pocos años después, se comenzó a operar con plataformas de seguimiento de los Estados Unidos, con las cuales se establecieron procedimientos y directamente en las operaciones se fue ajustando la doctrina y protocolos, con la participación de la Defensa Aérea colombiana. Las aeronaves americanas eran *Cessna Citation 550*, cuyo *call sign*²⁷ era Gaucho, y con estas empezó a verse un nuevo panorama menos complejo y con resultados. A partir de ese momento, las trazas podían perseguirse por los diferentes países por los que ilegalmente volaran, lo que permitía al Gaucho, establecer comunicación con la defensa aérea de cada país para actuar.

26 Esto ocasionalmente sucedía porque evidenciaban que al aterrizar serían capturados. Estos aviones estaban dotados con radios satelitales que les avisaban la situación para aterrizar en el destino planeado, por lo que era de esperar que la infiltración en muchos lugares era de seguro.

27 Indicativo de llamado. Es la forma de distinguir específicamente un vuelo militar. A cambio de utilizar el número de la matrícula del avión, se utiliza una designación de un nombre. En la doctrina y la mística se refiere a nombres que tiene relación con la aviación como Halcón, Cóndor, etcétera.

Pronto se generó información de los resultados de las capturas de estas tripulaciones ilegales en Centroamérica, así como del material incautado o los accidentes mar adentro o en las costas. Esto permitió seguir avanzando en la ejecución de operaciones con los Gauchos y miembros de la Aduana de los Estados Unidos. De igual forma, llegaron las fotografías y los vídeos de los resultados, en los que se especificaba en concreto algo más allá de la inteligencia que se conocía, como la matrícula de la aeronave, la procedencia, el destino y, en otras ocasiones, hasta los individuos capturados o los cuerpos recuperados tras los accidentes. También, se llegó a recibir reporte de qué tan bien estaba operando la Fuerza Aérea, su grado de efectividad, así como las medidas que debían tomarse para mejorar los resultados. Lo que se conoce como Lecciones Aprendidas²⁸.

A bordo de los aviones interceptores, debían acatarse todas las instrucciones de rumbo, altura y velocidad a volar durante las maniobras. Se aprendió que debía repetirse la instrucción dada y su ejecución debía hacerse de manera oportuna, por cuanto unos pocos grados en altas velocidades hacia una interceptación podrían representar desvíos en la ruta y pérdida de tiempo y combustible innecesariamente tratando de resarcirse de los errores cometidos. Cuando era inminente la proximidad al objetivo del interceptor a la traza, y ante la necesidad de concentrar la atención en la maniobra, solamente se comunicaba por la frecuencia quién estaba en la pantalla radar guiando el interceptor hacia la traza. La tarea de este interceptor era la de ser preciso y oportuno ante las demandas de rumbo, altura y velocidad.

En el control cerrado de la interceptación, quién dirigía la maniobra de interceptación frente al radar llegaba a un nivel de precisión de decir “tiene el objetivo delante suyo” acompañado de la distancia en metros y la posterior solicitud de confirmación de ese contacto visual del piloto al objetivo. El piloto, al levantar la vista de sus instrumentos debía tener el objetivo a su alcance visual o, por lo menos, al alcance de las armas y debía, en este punto, reportar ese contacto visual. El vocablo *Tally-ho*²⁹ era el llamado que el piloto

28 Las Lecciones Aprendidas han sido una de las bases para la generación de doctrina y el fortalecimiento de esta. La experiencia plasmada en estos documentos ha servido para medir el alcance efectivo de las aeronaves y Escuadrones de la Fuerza Aérea durante las distintas misiones y operaciones que desarrolla. Las lecciones aprendidas no son punitivas; por el contrario, plasman aquellos puntos donde hubo fortalezas que mantenerse, así como las debilidades y fallas que deben subsanarse, con un plan de mejora que permita también medirse para evaluar el resultado obtenido.

29 Es una expresión de origen británico que proviene de la Segunda Guerra Mundial, que significa tener al enemigo o al objetivo a la vista.

hacía cuando por sus propios ojos veían al objetivo y aun así continuaba el silencio de radio hasta la entrega de la traza al piloto, donde comenzaban los llamados o señales visuales para comunicarse con la aeronave infractora que estaba siendo interceptada³⁰.

Anterior a estos procedimientos, la defensa aérea, que había detectado la traza con anterioridad al lanzamiento de los aviones, trabajaba con otras estaciones radar y aliados en la región para identificar la traza antes de declararla ilegal, para el envío de aviones para la interceptación. Cuando ya era considerada ilegal, y sigue siendo igual en la actualidad, se enviaban los aviones para interceptarla. Lo que seguía de ahí en adelante era buscar la manera de que esa traza aterrizara de acuerdo con las instrucciones para ser sometida a las autoridades en tierra o, por el contrario, hacer uso de las armas cuando estas aeronaves llegan al nivel de hostiles y los protocolos obligaban a autorización de disparo.

La primera misión de interceptación efectiva era motivo de júbilo para un piloto, por lo que representaba un éxito personal, profesional e institucional. Neutralizar una aeronave no solamente es la demostración de lealtad para con su misión, representa quizás salvar muchas vidas en peligro por culpa del narcotráfico. Las tripulaciones que obtenían estos resultados eran ocasionalmente motivo de asecho criminal, por lo que era necesario tomar todas las precauciones dentro y fuera de la institución.

Por todo lo anterior, la doctrina de la FAC tuvo mejoras significativas que a futuro se fueron evidenciando, gracias a los esfuerzos de pilotos, controladores de defensa aérea, tránsito aéreo y comandantes que, desde su posición, fueron aportando conocimientos y experiencia para la formulación y generación de la doctrina robusta que hoy en día posee la institución.

Posterior a los Gauchos y gracias a los resultados obtenidos, se fortaleció la confianza entre Colombia y EE. UU., lo cual permitió que en 2003 la FAC recibiera los primeros Cessna 560³¹ cuya misión específica era la de complementar y fortalecer los avances de las misiones contra el narcotráfico. Dichas aeronaves serían operadas directamente por personal de la Fuerza Aérea, cuyo entrenamiento duró varios meses antes de lanzar operaciones reales en el territorio nacional. Como parte de este proceso se crearon nuevos cargos a bordo de estas aeronaves, como el de Director de Misión (ODM); algo novedoso,

30 Este procedimiento sigue vigente hoy en día.

31 Con denominación militar de SR-560.

que implicaba un salto enorme hacia el mando y control en la ejecución de operaciones directamente sobre las áreas donde estas se desarrollan.

Además, con la creación oficial de un Escuadrón de Defensa Aérea en las bases aéreas, llegó también una organización robusta tanto en los radares como en la lucha contra el narcotráfico. No demoró en escribirse una nueva doctrina que permitió reducir significativamente la cantidad de vuelos ilegales en el territorio colombiano. Las capacidades técnicas de las aeronaves adquiridas permitían hasta hacer registros de embarcaciones sobre el mar, así como ampliar las capacidades de visualización para la detección e identificación de las naves ilegales. Con los registros fílmicos y fotográficos, para las acciones legales tanto en Colombia como en otros países donde por cooperación entre Estados esta información se requiriera, se podía realizar la judicialización de los individuos y estructuras dedicadas al tráfico de drogas.

En la actualidad, a bordo de los SR-560 vuela un personal altamente calificado y a partir del Director de Misión, todas las operaciones son altamente eficaces y eficientes, puesto que el ODM es quién dirige el escenario desde lo legal, operacional y doctrinario. Este cargo se distingue entre los demás, por cuanto el actuar de estas aeronaves y el de los interceptores es sometido en todo tiempo al acuerdo protocolizado con los Estados Unidos, así como los demás que existan con otros países; pero, sobre todo, enmarca a la FAC en la legalidad y la precisión de sus operaciones.

No quiere decir lo anterior, que en épocas anteriores a lo relatado esto no se hiciera. Por el contrario, la institución siempre ha actuado en el marco de la legalidad y respeto de los derechos humanos. Sin embargo, la misma legalidad exige permanentemente tomar medidas y ejecutar acciones que fortalezcan la institucionalidad a los ojos del derecho, la doctrina, el honor militar y la ética. Por lo anterior, neutralizar una aeronave ilegal, significa también lograr que ésta aterrice para su posterior captura. Este siempre ha sido un afán desde la cabina de los aviones interceptores, cuyos éxitos individuales siempre se han constituido en logros institucionales, en beneficio de la reducción de la oferta de estupefacientes disponibles en las calles.

El efecto y el Impacto de Neutralizar Narcoterroristas

En el desarrollo de operaciones militares, se hizo necesario fortalecer la ofensiva contra las estructuras en general. Una de ellas fue precisamente la del frente 16, bajo el mando de Tomás Medina Caracas conocido con el alias del “Negro Acacio”. Él potenció en el oriente colombiano el negocio del narco-

tráfico y de las armas, como fuente de financiamiento para las Farc, convirtiéndose en un objetivo a neutralizar³² por parte de las Fuerzas del Estado. Finalmente, el 2 de septiembre de 2007 y después de varias operaciones dirigidas contra este individuo, alias el Negro Acacio fue neutralizado durante la Operación “*Sol naciente*”, llevada a cabo por la Fuerza Aérea Colombiana. De acuerdo con el análisis del señor General (RA) Flavio Ulloa:

El impacto de la neutralización de Acacio fue importante en lo operacional, en cuanto que afectó la capacidad de las Farc para comercializar la cocaína por el oriente del país hacia Venezuela, Surinam y Paraguay. Pero, antes de la neutralización de Acacio, en lo referente del control del espacio aéreo se había neutralizado el tráfico de cocaína por vía aérea. La recuperación del control territorial en el sur oriente del país, el incremento en la cobertura del espacio aéreo con los radares de Marandúa, San José del Guaviare, Leticia y Tres Esquinas; sumados a las operaciones con los AWACS de los Estados Unidos, además de una inteligencia regional mayormente eficaz y al despliegue de aviones de seguimiento e interceptores por parte de la FAC en diferentes Bases Aéreas, prácticamente eliminó las rutas en el sur oriente del país (el área del departamento del Vaupés y Amazonas, conocida como la Cabeza de Perro y en los departamentos de Meta y Vichada), obligando a los narcoterroristas a operar desde Venezuela con la anuencia de las autoridades de ese país.

Ahora bien, para las Farc fue un duro golpe la pérdida del terrorista Acacio, por el liderazgo que ejercía en el oriente del país a lo largo del río Guaviare y por los contactos que tenía para el negocio, además de haber sido el primer cabecilla que perdían las Farc en un ataque aéreo contundente por parte de la FAC. Este ataque se vuelve emblemático por ser, tal vez, el primer ataque de alta precisión que se ejecuta y el inicio de una seguidilla de ataques que fueron poco a poco acabando con los cabecillas de este grupo narcoterrorista. Regionalmente tuvo efectos en cuanto que demostró que no había una guarida segura para las Farc, que permitió afinar el dúo Inteligencia-Operaciones y además que se empezó a utilizar *HiTech* en los ataques aéreos, convirtiendo la operación de ataque aéreo en el esfuerzo principal, en muchos de las operaciones conjuntas.

32 El concepto de neutralizar en el Derecho Operacional implica en su orden: someter a la justicia por entrega voluntaria, capturar y como último recurso dar de baja por efecto de operaciones militares, cuando las dos anteriores no se pueden cumplir, en especial, por la oposición consciente del criminal.

Se puede decir que la guerra contra el narcotráfico hasta el año 2015 se estaba ganando. Una serie de acciones que desde lo estratégico se plasmaron en los diferentes planes de guerra, en lo operacional en los planes de campaña de las Fuerzas y desde lo táctico con las diferentes acciones en todo el país permitieron que la producción de cocaína en el país se haya reducido en más del 60% y los cultivos ilícitos se hayan reducidos de 180.000 hectáreas a cerca de 45.000 hectáreas con un vector importante. La neutralización de capos y cabecillas, la contención de la capacidad criminal de las Farc, el Eln y los denominados grupos paramilitares, la aspersión aérea, la destrucción de laboratorios, la interdicción aérea, terrestre y marítima y la incautación de droga, entre otros, fueron elementos claves de la estrategia para derrotar el narcoterrorismo. Si los esfuerzos del país hubieran continuado hoy tal vez la historia que estamos viviendo sería otra y de seguro muchísimo mejor. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

Este, como muchos otros efectos, se han venido dando a favor de la institucionalidad del Estado colombiano en la lucha, no solo contra el narcotráfico y sus delitos conexos, sino contra el terrorismo que en un momento de la historia del país logró afectar la tranquilidad de éste. En este sentido, la estrategia político-militar puso a prueba las capacidades como Estado de recomponer el orden democrático en el país. Sin duda alguna, la Fuerza Aérea Colombiana marcó la diferencia en esta tarea, al punto de negar y reducir estadísticamente el uso del espacio aéreo con fines ilegales, contribuyendo a la reducción de esta amenaza, además de operar conjunta y coordinadamente con toda la Fuerza Pública en esta importante misión.

La Operación de la Fuerza Aérea más allá de sus Fronteras

La estrategia con los aviones plataforma de vigilancia y seguimiento SR-560, permitió no solamente ampliar la cobertura del espacio aéreo nacional, sino crear oportunidades concretas para reducir significativamente la operación del narcotráfico en Colombia. La combinación de aeronaves de reconocimiento y vigilancia con tecnología de punta y alta velocidad, junto a los aviones interceptores ha contribuido significativamente a alcanzar logros en materia de lucha contra el narcotráfico; no solamente en Colombia sí no en la región hemisférica con consecuencias globales.

La operación de estas aeronaves junto con las armas³³ se volvió eficaz en el escenario nacional, logrando alcanzar una reducción tan significativa de trazas por debajo del uno por ciento anual en el 2012 aproximadamente, a diferencia de quince años atrás, cuyos porcentajes eran del orden del 98% de violación del espacio aéreo por tráficos ilegales.

Esta estrategia condujo a la creación de alianzas con los países alrededor de Colombia, así como en el Caribe, Centroamérica y Norteamérica, como las alcanzadas con los Estados Unidos, Honduras, Ecuador, Perú, Brasil y República Dominicana, entre otros. En estos acuerdos el marcado liderazgo del país y sus Fuerzas Militares y de Policía se evidenciaron en la exportación de capacidades más allá de las fronteras. Por ejemplo, la Fuerza Aérea Colombiana ha contribuido desde entonces a la reducción del narcotráfico; tanto en el propio país como en los mencionados anteriormente. En estos últimos, a pesar de persistir la amenaza, el intercambio operacional y hasta el permiso de sobrevuelo y uso de las bases militares para ampliar la cobertura de las aeronaves colombianas, ha significado un progreso de trascendencia mundial, donde países como los Estados Unidos han aportado a los propósitos y al liderazgo colombiano en la región.

Internamente, también se abrieron nuevas posibilidades para el despliegue operacional de manera rápida y oportuna; tanto de plataformas de vigilancia, así como de aviones de combate con el uso de bases militares y aeropuertos civiles. Esto último fue fundamental en la lucha contra el narcotráfico, por cuanto incrementó la respuesta de la Fuerza Aérea, en comparación con la década de 1980, marcó una gran diferencia y aumentó la credibilidad del Estado colombiano en la lucha contra las drogas.

Paralelamente, las Fuerzas terrestres y de superficie han cumplido la tarea en su jurisdicción territorial y son partícipes de los éxitos y logros alcanzados en la interdicción aérea y lucha contra el narcotráfico desde el aire, realizado por la Fuerza Aérea. Lo cual le ha permitido al país y al Gobierno colombiano mostrar una significativa reducción del tráfico de estupefacientes en los corredores desde el Pacífico y el Caribe hacia Centroamérica y los Estados Unidos. De hecho, es necesario resaltar que las capacidades de la FAC han contribuido a la operación conjunta en ambos mares junto con la Armada Nacional³⁴. Estas dos instituciones han trabajado en la interceptación de lanchas rápidas denominadas “*go-fast*” y sumergibles, pertenecientes a las estructuras criminales, así como en la consolidación en el terreno, de acuerdo con el programa ABD.

33 En doctrina aérea, armas se refiere a aviones con capacidad de disparo.

34 Misiones ASTIM.

Aunado a lo anterior, la integración de radares civiles y militares y la adquisición de otros más durante los últimos años han ampliado la capacidad de cobertura del espacio aéreo y la negación de este a vuelos ilegales sobre el territorio nacional. Complementando esta capacidad está el estricto cumplimiento de los acuerdos y protocolos en las misiones que concluyen con la neutralización de aeronaves ilegales, tanto en el aire como en tierra, ejecutados por aeronaves con capacidad de ataque de la FAC. Por lo anterior, es de resaltar que, en estos protocolos se incluyó desde hace muchos años la consideración de los derechos humanos en misiones que concluían en fase de derribo, a fin de garantizar el rescate de tripulantes del narcotráfico. Si bien ellos estaban delinquirando, eran reconocidos dentro de los protocolos en los que prima el respeto por la vida, en los casos en los que fueren derribados o neutralizados.

Por otra parte, y retomando el caso de la exportación de conocimientos y capacidades a otros países, se puede citar el caso con Honduras. En 2011, algunos oficiales de la Fuerza Aérea Colombiana viajaron al país centroamericano para invitar a la Fuerza Aérea Hondureña (FAH) a formar parte del plan contra el narcotráfico que venía desarrollando Colombia en la región. Fue interesante poder apreciar el entusiasmo y el profesionalismo con el cual los oficiales colombianos fueron recibidos, atendidos y escuchados por la contraparte hondureña, la cual se mostró entusiasta y deseosa de oficializar un acuerdo que contribuyera a su país a reducir el narcotráfico.

En ese país, existe un departamento llamado Gracias a Dios, ubicado en el extremo oriental de Honduras, el cual ha representado históricamente el punto de convergencia del narcotráfico, desde y hacia el país. Su ubicación estratégica, además de su poca densidad poblacional y vulnerabilidad, lo ha convertido en un escenario propicio para las acciones ilegales del narcotráfico. Al poco tiempo de entrar en vigor el acuerdo de interdicción aérea entre Colombia y Honduras, comenzaron los formalismos de escribir los procedimientos que llevarían a ambos países a fortalecer la lucha contra el narcotráfico, en el que incluiría, intercambio información, transferencia de entrenamiento y conocimientos, estandarización en procedimientos de interceptación, inteligencia, aerofotografía, así como de los permisos de sobrevuelo entre ambos países en persecución en caliente de aeronaves sospechosas.

Lo anterior, se hacía y se continúa haciendo dentro del marco de la legitimidad soberana y autónoma de cada país conforme a las leyes internas; es decir, respetando la mutua soberanía, pero trabajando mancomunadamente contra un enemigo común. De ahí que, una vez realizados los entrenamientos

y la capacitación del personal hondureño, llegó el momento de evidenciar los alcances del acuerdo, que permitiría materializar resultados en beneficio común.

Con el equipo *flir* de las aeronaves, se pudo confirmar cómo las trazas que llegaban y posteriormente salían en el departamento Gracias a Dios eran recibidas y despachadas por un gran número de personas, quizá pobladores. Ellos acudían rápidamente a descargarlas una vez que llegaban para que la aeronave regresara al punto de salida, ubicado normalmente al oriente de Colombia.

Dado que se comenzaron a tener algunos resultados satisfactorios, se logró apoyo adicional como el de los EE. UU. para afrontar con mayores capacidades el narcotráfico en Honduras, lo que beneficiaba no solo a éste, sino también, eventualmente, a los demás acuerdos en la región. Es de resaltar a lo anterior, el incremento en las capacidades operacionales de la Fuerza Aérea Hondureña y un mejor alistamiento de aeronaves para combatir el crimen de las drogas, en su país y en la vecindad. De igual forma el Comando y Control en Honduras se vio fortalecido, integrándose con de los otros países, con los cuales se compartía información. Paralelamente, se mantenía comunicación permanente y se hacía transferencia de los tráficos ilegales volando entre Suramérica, el Caribe y Centroamérica.

Además de todo lo anterior, también hubo posibilidad de reducir considerablemente el tráfico ilegal marítimo hacia el mismo puerto en Honduras, donde las islas colombianas de San Andrés y Providencia, se consideraban puente logístico hacia el Caribe de embarcaciones que salían entre otros de puertos como Cartagena.

Detrás de toda esta infraestructura, ha estado la inteligencia humana y la técnica trabajando de forma sobresaliente, anticipando muchas veces los movimientos de estas estructuras criminales, así como de las redes de cooperación.

Comando y Control: La Herramienta para un Comandante Informado en Tiempo Real

El Concepto de Comando y Control desde entonces y como principio del Poder Aéreo (Fuerza Aérea Colombiana, 2019, p. 57), permite en la actualidad, mantener el mando, la autoridad y dirección de todas las operaciones aéreas, así como el seguimiento de éstas en cualquier parte del mundo.

La Fuerza Aérea Colombiana fue desarrollando esta capacidad hasta establecer el direccionamiento y la supervisión de todas sus aeronaves en tiempo real donde quiera que se encuentren.

Anteriormente, este era un servicio asumido por un oficial de grado Coronel, con la concurrencia de un Capitán o de un Mayor, así como de algunos suboficiales que trabajan en las comunicaciones aeronáuticas. El control de las operaciones se ejercía a través de la información que las unidades aéreas reportan de la ejecución de éstas y, por lo tanto, el oficial del Centro de Operaciones Fuerza Aérea (COFA), simplemente tomaba y posteriormente hacía un resumen de lo sucedido al comandante de la Fuerza Aérea. Además, se hacía un control del alistamiento de aeronaves por bases aéreas, donde se podía apreciar su ubicación, como en el caso de los helicópteros desplegados por los AGAT.

Además, el oficial COFA no tenía la autoridad potestativa del comandante para dirigir en su nombre las operaciones aéreas. Por el contrario, se limitaba a conocerlas, hacer el resumen que era presentado al comandante de la Fuerza Aérea y enviado también al Comando General de las Fuerzas Militares. Inclusive este Coronel no necesariamente era piloto, un requisito indispensable que se tiene hoy en día para el direccionamiento de las operaciones aéreas.

Ante la dificultad de la información, la Fuerza Aérea debió hacer una reingeniería de las operaciones finalizando la década de 1990, para entrar en los primeros años del 2000 con una infraestructura tanto de instalaciones como organizacional compleja. El ideal era a partir de allí, alcanzar el nivel de velocidad de la información tan rápida como la velocidad de los aviones en el desarrollo de las operaciones, siendo esto una “solución del poder aéreo” (Hinote, 2009, p. 1), para las necesidades que enfrentaba el país, por cuanto las FFMM en su operación conjunta y coordinada con la Policía debían integrarse. Además, y en palabras del Mayor General (RA) Ramírez:

Finalizando la década de 1990 la Fuerza Aérea inició un proceso de transformación en el que participaron muchos oficiales. El comandante era el señor General Héctor Fabio Velasco y el oficial encargado de llevarnos al siglo XXI, el señor coronel Reynaldo Aragón Llanos (q.e.p.d.). Oficial de escuela, ingeniero, con una trayectoria muy brillante y con conceptos que para esa época se salían de la doctrina militar tradicional en las operaciones de orden público, así como contra el narcotráfico. Las zonas en donde

operaba la guerrilla eran las mismas desde donde salía la droga. Era la narco guerrilla, y la droga les permitía crecer en personal y armas. Con el señor coronel Aragón se encontraba trabajando el coronel Diego Suarez, oficial piloto del curso 55. Ellos consiguieron que en un salón trabajaran unidos los controladores de radares de la Dirección de Defensa Aérea (DIDAR), los controladores de las consolas de la Dirección de Comunicaciones (DICOM) y el personal de inteligencia, todos bajo la dirección de un oficial superior altamente entrenado en el arte y ciencia de la guerra. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

Pronto, se logró que desde ese nuevo Centro de Comando y Control (CCOFA), se establecieran comunicaciones directas con las aeronaves en operación; así como, puente y enlace de éstas con las tropas de superficie lo que multiplicó las capacidades institucionales en la lucha contra el terrorismo y el narcotráfico.

A mediados del año 2000 se efectuó el nombramiento del Coronel Juan Carlos Mejía (citado en el presente capítulo como Mayor General) como el primer Director del CCOFA, al que le “correspondió implementar los procesos para que una Fuerza Aérea pequeña pareciera bastante grande. Por esos años no tuvimos los equipos con los que actualmente contamos y la guerrilla se encontraba en ofensiva permanente” (Entrevista estructurada, diciembre de 2019).

El proceso de transformación fue difícil y complejo, pero contó con el respaldo del mando de la FAC. En palabras del Mayor General (RA) Ramírez Mejía:

Con los oficiales y suboficiales del nuevo CCOFA trabajamos para “reducir procesos y generar confianza”. El comienzo fue bastante difícil porque el CCOFA debía tomar aeronaves de diferentes unidades de la Fuerza y los comandantes de esas unidades se enojaban porque para ellos las aeronaves eran de ellos y no de la Fuerza. Al final todos entendimos que el CCOFA tenía una fotografía en tiempo real de todo lo que estaba sucediendo en Colombia. Se estaba afianzando el concepto de “mando centralizado y ejecución descentralizada” tan difícil de entender. Poco a poco los resultados se dieron. Debo resaltar el apoyo del alto mando al recién creado CCOFA. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

Posteriormente, el cargo de Director del CCOFA fue entregado al señor Coronel Flavio Ulloa (citado en el presente capítulo como General) quien

también había sido asignado como Oficial de Enlace en JIATF-S en Key West. Debido a esa experiencia inter-agencial y el liderazgo del comando de la Fuerza se dio una transformación doctrinal hacia las operaciones combinadas contra el narcotráfico. Un salto estratégico que ha permitido desde entonces generar la sinergia de los países de la región en la lucha contra el problema mundial de las drogas. Debido a lo anterior y en palabras del Mayor General (RA) Ramírez, “gracias al excelente trabajo de nuestra Fuerza Aérea los americanos nos apoyaron en la arquitectura, diseño e implementación de un CCOFA completamente nuevo. No tenía nada que envidiarle al que [había] en Key West. Quedó simplemente espectacular” (2019).

Internamente, a partir de la culminación de la reestructuración que impulsó el Coronel Ulloa (mencionado en el presente capítulo como General) hacia una mejor “capacidad operacional e innovación, trabajando con sus subalternos y los comandantes de todas las unidades aéreas, se alcanzaron resultados excepcionales en la lucha contra el narcotráfico y la guerrilla”, según palabras del Mayor General Ramírez (2019).

Por lo anteriormente descrito, el eslabón conductor en todo este proceso es el del comandante de Fuerza Aérea, quien por ser responsable en primera instancia de la lucha contra el narcotráfico³⁵, debe estar siempre informado en tiempo real y con la capacidad de conducir sus operaciones a través de un Centro de Comando y Control. A partir de dicha información, él podrá tomar decisiones como en el caso del derribo de aeronaves ilegales, cuya potestad es exclusiva de su investidura como comandante. Es decir, el piloto de una aeronave recibe la autorización de disparo directamente del comandante a través del CCOFA. Esto permitió avanzar nueva y significativamente en la ejecución de las operaciones, cuando estas se ejecutaban en la selva o mar adentro, durante la persecución o seguimiento de las trazas ilegales. Todo lo anterior como parte del proceso de modernización y transformación a una Fuerza altamente operativa.

Ante la necesidad de saber en tiempo real lo que estaba sucediendo en las operaciones, el señor Mayor General (RA) Juan Carlos Ramírez comenta que:

El proceso de preparación de la Fuerza para enfrentar a un mismo enemigo se dio de manera ordenada. Las unidades aéreas iniciaron un proceso de mejoramiento de la capacidad a mediados 1990 para operar las 24

35 Es claro que el comandante de la Fuerza Aérea es el responsable por mucho más. De lo que se está hablando aquí es tan solo una de esas responsabilidades como es la de combatir el tráfico ilegal de drogas en Colombia.

horas del día, consiguiendo mantener en jaque a los narcoterroristas de las Farc y el Eln. El gobierno entendió que el factor decisivo para acabar la guerra se encontraba en la Fuerza Aérea. Empezando el año 2002 se inicia un plan de fortalecimiento con la adquisición de los aviones Supertucano y el mejoramiento de las capacidades de los helicópteros de combate. Se puede decir con mucho orgullo que las aeronaves dotaron la Fuerza, pero fueron sus hombres lo encargados de operarlas y alcanzar resultados operacionales que hoy son valorados por las mejores Fuerzas Aéreas del mundo. (Entrevista estructurada, diciembre de 2019)

Debido a lo anterior y dejando claras las responsabilidades, es de entender que se hizo deducible que los comandantes apliquen en todo momento su mejor juicio y criterio para dejar claras las relaciones críticas de mando para impulsar la razón de ser de las operaciones aéreas (Hinote, 2009, p. 58). Estas últimas deben estar por encima de todo y ser acordes con la constitución y la ley, dejando ver a través de ellas el respeto por el orden jurídico del Estado. Además, en un país como Colombia cuya condición de país en desarrollo y limitaciones presupuestales para adquirir o mantener volando una Fuerza Aérea, por ejemplo, es de suponer que “siempre que haya recursos limitados, debe haber algún grado de comando y control centralizado”³⁶ (Hinote, 2009, p. 69).

Por lo tanto y como se ha venido explicando, “el control del poder aéreo [...] debe estar centralizado y el comando debe ejercerse a través del comandante de la Fuerza Aérea [con la] flexibilidad inherente y la capacidad de dar un golpe decisivo”³⁷ (Hinote, 2009, p. 58), al terrorismo, al crimen organizado transnacional y las insurgencias que tanto daño han causado al pueblo colombiano, en cumplimiento de una misión asignada mediante la Constitución en su artículo 217 (Constitución Política de Colombia, 1991).

Cuando por razones propias de su cargo llega el momento decisivo de un comandante el de autorizar o no el derribo de una aeronave, es de entender que: I) el avión ilegal llegó a ser considerado hostil conforme a los protocolos del programa ABD, II) este no se sujetó a las órdenes e instrucciones del piloto quien ayuda en el proceso de identificación e interceptación como una aeronave ilegal, y III) el sistema de defensa aérea nacional ha reconocido que éste se encuentra violando el espacio aéreo colombiano. Es muy posible que el

36 Traducción del autor.

37 Traducción del autor.

comandante de la Fuerza Aérea haya vivido esta experiencia como piloto que es, por lo que sabe que debe tomar la mejor decisión en pro de mantener el orden constitucional y responder ante su piloto, su sistema de defensa aérea y su país por la soberanía e integridad del espacio aéreo.

Como se mencionó con anterioridad, para llegar a este nivel de decisión en manos de un comandante, ha habido la previa declaratoria de la aeronave de ilegal a hostil, se ha hecho caso omiso de órdenes e instrucciones del sistema de defensa aérea y, se deduce que, se sabe del hecho de estar cometiendo una infracción y que asume de igual forma la responsabilidad de su accionar y las consecuencias del mismo, frente a la acción legítima de un Estado a través de sus Fuerzas Militares.

Hoy en día, el ABD ofrece todas las garantías posibles en derechos humanos, legalidad y doctrina, para hacer de la lucha contra el narcotráfico un programa exitoso para el país y el mundo. Sin embargo y a pesar del gran éxito del ABD, el Mayor General Ramírez afirma “que los comandantes hemos sido tímidos en mostrar esos resultados operacionales. Los americanos lo saben y por eso tienen un aprecio muy grande por la capacidad operacional de la Fuerza Aérea Colombiana” (Entrevista estructurada, diciembre de 2019).

Afortunadamente a esta estrategia se sumaron varios países del hemisferio como ya se había mencionado. Con el liderazgo de Colombia ha sido posible reducir a través de la legitimidad el problema de las drogas a nivel global, a pesar de que el enemigo ha llegado a ser poderoso económicamente, de alcances transnacionales y de convicciones por fuera la ética y la moral, las cuales son uno de los fundamentos por los que un país como Colombia tiene políticas de Estado de luchar permanentemente contra este flagelo.

Por lo anterior, cuando un comandante decide es porque el poder aéreo debe aplicarse directamente sobre objetivos ilegales, que concluyan en el resultado y los efectos operacionales y estratégicos que se esperan (Hinote, 2009, p. 69), a fin de contribuir desde la esquina de la Fuerza Pública, en el mantenimiento de un Estado social de derecho.

Estos antecedentes se constituyen, hoy en día, en una ventaja operacional enorme que la Fuerza Aérea le brinda al país, por cuanto la institución, a través de acuerdos multilaterales ha logrado afianzar su lucha contra el narcotráfico. El Centro de Comando y Control de la FAC es una estructura sólida, compleja y capaz de brindar la garantía del control centralizado de las operaciones que el comandante tiene en todo momento, así como la ejecución descentralizada de las mismas, conforme a las misiones de cada una de

las unidades aéreas, la asignación estratégica de medios aéreos y las políticas de comando.

El comandante tiene a su alcance la libertad de la conducción de las operaciones a través de un blindaje doctrinario y legal, cuyo fundamento constitucional le permite la toma de decisiones en los momentos críticos, aún más en las misiones y operaciones contra el narcotráfico, las cuales requieren de una contundencia por parte del Estado para evitar en todo momento el accionar del crimen organizado transnacional. Como piloto, este comandante sabe a lo que se enfrenta; no sólo en su decisión, sino en cómo decir a ese piloto que se encuentra en una persecución, que haga lo que debe hacer cuando se le imparte una orden o decisión tomada, con la tranquilidad que siempre sabrá que ésta se ajusta al estricto orden de la legalidad, por lo cual, queda en evidencia, que el blindaje operacional se encuentra en toda la línea de mando, dirección, control y ejecución de las operaciones.

Finalmente, y desde la visión de un comandante, el General (RA) Edgar Lesmes, “se requiere estar monitoreando permanentemente las actividades de los narcos, mejorar nuestros sistemas de detección, inteligencia para detectar y destruir laboratorios, contrainteligencia para evitar ser infiltrados” (2019).

Además, y en lo referente al control de costas y su proyección en el escenario marítimo, así como la complejidad terrestre del territorio nacional, se hace necesario continuar el esfuerzo en la destrucción de cultivos, retomando con la fumigación aérea. Sin embargo, menciona el General que aun “es mucho lo que falta por hacer” (2019).

Conclusiones

En el caso puntual de la lucha contra el narcotráfico, la Fuerza Aérea Colombiana ha realizado desde la década de 1970 un esfuerzo monumental por adaptarse para hacerle frente a esta amenaza multidimensional. Como se ha intentado mostrar con este recuento histórico, en la medida en que la FAC, en varias ocasiones de la mano con otras instituciones de la Fuerza Pública e incluso con entidades de otros países, ha combatido al tráfico aéreo ilegal, las mafias has ajustado sus estrategias. Por ejemplo, trasladando sus operaciones o migrando sus cabecillas a países vecinos.

Por otro lado, con este recuento histórico se busca demostrar que, en la trayectoria de la FAC, se encuentran una serie de éxitos y también fracasos que le han permitido acumular una experiencia única en la lucha contra el

tráfico aéreo ilegal. Experiencias que la han llevado a la consolidación de la doctrina sobre la que hoy enmarca su actuar. Antes del *Air Bridge Denial* (2003) y de las herramientas que este acuerdo ha provisto, como se ha tratado de detallar a lo largo del capítulo, la Fuerza Aérea ya realizaba esfuerzos por mantener la soberanía sobre el espacio aéreo colombiano y negar el puente aéreo a los vuelos ilegales. Hoy en día, la FAC se ha consolidado como un referente regional en la lucha contra el narcotráfico y en un exportador de conocimientos y experiencias a sus pares de otros países. Para llegar a este punto, se ha requerido de más de cuatro décadas de trabajo constante y de la labor de muchas personas que han entregado lo mejor de sí para salvaguardar la soberanía del espacio aéreo colombiano.

Referencias

- Álvarez, C. y Zambrano, J. (2017). Globalización desviada: plataforma de convergencia criminal. En Y. Ramírez, C. Álvarez, D. Ruiz, N. Rosanía (Ed.), *Escenarios y desafíos de la seguridad multidimensional* (pp. 249-306). Bogotá: Ediciones Escuela Superior de Guerra. <https://doi.org/10.25062/9789585652835.04>
- Barrero D., y González Á. (2004). Ningún lugar está demasiado lejos. *Asorfac*, pp. 24-27.
- Cuerpo de Generales y Almirantes en Retiro de las Fuerzas Militares. (2002). *Esquilando al lobo. La dimensión desconocida del conflicto colombiano*. Colombia: Panamericana Formas e Impresos S. A.
- Del Río, C. M. (2015). *Colombia siglo XX: Desde la guerra de los mil días hasta la elección de Álvaro Uribe*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana. <https://doi.org/10.2307/j.ctv893gth>
- Fuerza Aérea Colombiana. (15 de diciembre de 2019). *Hitos en la historia de Palanquero*. Recuperado de <https://www.fac.mil.co/cacom1%5Chitos-en-la-historia-de-palanquero>
- Fuerza Aérea Colombiana. (2013). *Manual doctrina básica aérea, espacial y ciberespacial Fuerza Aérea Colombiana FAC-0-8*. Bogotá: Jefatura de Educación Aeronáutica.
- Fuerza Aérea Colombiana. (6 de diciembre de 2019). *Reseña Histórica CACOM-3*. Recuperado de <https://www.fac.mil.co/cacom3/Rese%C3%B1a%20Hist%C3%B3rica%20Cacom%203>

- Fuerza Aérea Colombiana. (s.f.). *Reseña Histórica Cacom-6*. Obtenido de Fuerza Aérea Colombiana: <https://www.fac.mil.co/CACOM6/reseña-histórica-5>
- Fuerza Aérea Colombiana. (19 de diciembre de 2019). *Reseña Histórica Gacar*. Recuperado de <https://www.fac.mil.co/gacar/Rese%C3%B1a%20Hist%C3%B3rica%20Gacar>
- González, F. (2006). Guerras civiles y construcción el Estado en el siglo XIX colombiano. Una propuesta de interpretación sobre su sentido político. *Boletín de Historia y Antigüedades* (832). Bogotá: Academia Colombiana de Historia.
- González, F. E. (2014). *Poder y violencia en Colombia*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Hinote, C. (2009). *Centralized Control and Decentralized Execution. A Catchphrase in crisis?* Alabama: Air Force Research Institute.
- ICAO. (2006). *Convenio sobre Aviación Civil Internacional Doc 73Q019* (novena ed.). Chicago: ICAO.
- Mapelli, E. (23 de diciembre de 2019). *Violación del espacio aéreo e intercepción de aeronaves*. Obtenido de Boletín de información del Ministerio de Justicia de España: https://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/Portal/1292344059520?blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=Content-Disposition&blobheadername2=EstudioDoctrinal&blobheadervalue1=attachment%3B+filename%3D1984_1355.pdf&blobheadervalue2=1288776688281
- Morin, E. (2006). *El método 6: ética*. Madrid: Cátedra.
- OEA. (2003). *Declaración sobre Seguridad en las Américas*. México: OEA. Disponible en http://www.oas.org/36AG/espanol/doc_referencia/DeclaracionMexico_Seguridad.pdf
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2006). *Anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Telecomunicaciones Aeronáuticas (Volumen I Radioayudas para la navegación)* (Sexta ed.). Organización de Aviación Civil Internacional.
- Pardo, R. (2004). *La historia de las Guerras*. Ediciones B Colombia S. A.
- República de Colombia. (1991). Constitución Política de Colombia. Recuperado de www.registraduria.gov.co/IMG/pdf/constitucion-politica-colombia-1991.pdf

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Oficina de Transporte Aéreo - Grupo de Normas Aeronáuticas. (4 de junio de 2020). *RAC 91*. Recuperado de Reglamentos Aeronáuticos de Colombia: <http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC/RAC%20%2091%20-%20Reglas%20Generales%20de%20Vuelo%20y%20Operaci%C3%B3n.pdf>

Villalobos, J. (1993). *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia. Fuerza Aérea Colombiana*. Santa fé de Bogotá: Planeta Colombiana Editorial S. A.

Comparativo de los Marcos Normativos para Operaciones de Interceptación de Aeronaves Civiles en Bolivia, Colombia, Perú y México

Alfredo Fernández de Lara Gaitán y Rodrigo Mezú

Introducción

Entre los países de América Latina que cuentan con legislaciones que permiten el derribo de aviones se encuentran Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Honduras, Perú y Venezuela. En contraste, un país como México, donde operan poderosos cárteles del narcotráfico y que además comparte una frontera de más de tres mil kilómetros con los Estados Unidos de América, no permite el derribo de aeronaves ilícitas.

En esta sección del libro, se tiene como objetivo realizar un análisis, en perspectiva comparada, de cuatro casos regionales que disponen de procedimientos en la implementación de operaciones de interdicción aérea. En el análisis comparado, se evidencia que los casos descritos presentan similitudes y diferencias jurídicas y en los alcances que pueden tener las operaciones de interdicción aérea.

Por un lado, se encuentra el caso de Colombia como un país pionero, junto con Perú, en la implementación, a mediados de la década de 1990, de operaciones de interdicción de aeronaves ilegales con el *Air Bridge Denial Program* (ABDP), el cual contó con la asesoría de agencias estadounidenses.

Sin embargo, Colombia no posee una legislación nacional referente al tema y hay una cierta ambigüedad sobre el origen del sustento jurídico que permite las operaciones de interdicción aérea en el país. No obstante, desde 1993, mediante un Acta de un Consejo de Seguridad se han realizado operaciones de interceptación de aeronaves hostiles e incluso la neutralización de éstas, tanto en aire como en tierra. En el caso colombiano se permite la “neutralización” e “inutilización” de la aeronave hostil; es decir, el uso de la fuerza para minimizar o evitar la amenaza presentada. De hecho, Colombia se ubica como un país con un fuerte liderazgo regional en operaciones de interdicción aérea; tanto, que se ha convertido en un exportador de experiencias mediante la cooperación sur-sur con diversos países de la región andina, de Centroamérica y Norteamérica.

En el caso de México, desde la segunda mitad de la década de 1990, se realizan operaciones de interceptación aérea contra aeronaves ilícitas rebeldes. Estas operaciones consisten en hacerlas aterrizar o en seguirlas hasta su destino, pero sin la posibilidad de derribarlas o hacer uso de armas de fuego, salvo que sea un acto defensivo y siempre como última opción. La reglamentación aplicable para la interceptación de aeronaves civiles es parte del marco normativo de la Agencia Federal de Aviación Civil, antes Dirección General de Aeronáutica Civil.

Por otro lado, en lo referente a Bolivia y Perú, ambos países andinos disponen de legislaciones nacionales específicas para la vigilancia, el control y la defensa del espacio aéreo nacional, las comúnmente denominadas “leyes de derribo”. Ambas legislaciones son relativamente recientes y han sido ratificadas por los legislativos de esos países.

En resumen, el panorama jurídico y, por ende, los lineamientos, procedimientos y alcances de las operaciones de interdicción aérea presentan variaciones en algunos países de la región, como se detallará a continuación.

Perú

Como se ha señalado, Perú y Colombia fueron Estados pioneros en la región en lo que respecta a las labores de interdicción aérea. Como parte de la lucha contra las drogas se implementó el *Air Bridge Denial Program* (ABDP), el cual era operado conjuntamente con la Agencia Central de Inteligencia de los Estados Unidos (CIA, por sus siglas en inglés). El principal objetivo del

ABDP consistía en reducir el transporte de precursores químicos³⁸ y de narcóticos por vía aérea haciendo operaciones de interdicción aérea con la posibilidad de hacer uso de fuerza letal; es decir, derribar las aeronaves consideradas sospechosas y declaradas como hostiles. Sin embargo, en 2001, después de un incidente en el que un avión de la Fuerza Aérea del Perú (FAP), en una operación llevada a cabo en cooperación con la CIA, derribó un avión que transportaba a misioneros estadounidenses³⁹ las operaciones de interdicción aérea en el espacio aéreo de Perú se detuvieron (ver capítulos uno y dos).

No obstante, en agosto de 2015, el Congreso de ese país aprobó una legislación que establece las consideraciones y procedimientos bajo los cuales se permite el derribo de aeronaves hostiles. En esta legislación se hace una conceptualización explícita de las definiciones relacionadas con el objeto de la Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional (Ley 30339, 2015). En el artículo 3 se define al espacio aéreo nacional⁴⁰ y en el artículo 5 se establece que, en caso de violación del espacio aéreo nacional con fines ilícitos por parte de una aeronave se entenderá dicha acción como un acto hostil. También se consideran actos hostiles:

La amenaza contra instalaciones estratégicas para el funcionamiento del país, servicios públicos esenciales, la población, sus recursos, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú; así como cualquier maniobra que atente contra la aeronave interceptora durante los procedimientos de interceptación o el reiterado e injustificado desatento a las instrucciones de la tripulación de la aeronave interceptora. (Ley 30339, 2015)

En la citada legislación peruana se establecen las situaciones que serán consideradas como actos hostiles, entre los cuales se encuentran los siguientes:

a) Aeronave que ingrese al espacio aéreo nacional y no se identifique, ignorando los requerimientos de las autoridades aéreas civiles o militares.

38 Los precursores químicos son sustancias y productos químicos esenciales que pueden ser utilizados por la industria, las farmacéuticas y con fines científicos; no obstante, también dadas sus características y componentes, con frecuencia se utilizan en la elaboración de estupefacientes (Subsecretaría de lucha contra el Narcotráfico, 2016).

39 ABC News. (3 de febrero de 2010). *Mother and Infant Shot Out of the Sky* [Archivo de vídeo]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=XgOU6MtTbIA>

40 En el artículo 3 se define al espacio aéreo como “aquel ubicado sobre el suelo, aguas continentales, aguas interiores y mar adyacente que se encuentra bajo la soberanía y jurisdicción del Estado peruano” (Ley 30339, 2015).

- b) Aeronave que no exhiba de manera visible en su exterior los distintivos de su nacionalidad y matrícula o en la que estos sean falsos o adulterados.
- c) Aeronave que fuese sorprendida arrojando elementos dentro del territorio del Perú contraviniendo la normativa nacional.
- d) Aeronave que realice vuelos en el espacio aéreo nacional infringiendo la normativa nacional o internacional aplicable al Estado peruano, relativa a la circulación aérea.
- e) Aeronave que ingrese sin autorización a una zona prohibida o zona restringida.
- f) Aeronave que no respete los corredores establecidos por las autoridades aeronáuticas civiles o militares.
- g) Aeronave que esté volando sin autorización a una altura menor de tres mil (3000) pies.
- h) Aeronave que opere en pista no autorizada o sin plan de vuelo.
- i) Aeronave respecto de la cual exista evidencia o sospecha razonable de que esté siendo utilizada con el propósito de causar la muerte, lesiones graves a las personas, o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- j) Aeronave respecto de la cual exista evidencia o sospecha razonable de que esté siendo utilizada para la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas.
- k) Aeronave respecto de la cual exista evidencia o sospecha razonable de que esté transportando ilícitamente: 1) Bombas, armas, armas de fuego, armas de fuego artesanales, municiones, materiales explosivos, inflamables, asfixiantes, tóxicos, sustancias o materiales destinados para su preparación. 2) Minas antipersonales o minas antipersonales artesanales.
- l) Aeronave que, una vez interceptada, no acate las instrucciones de la tripulación de la aeronave interceptora; registre una actitud evasiva; o intente darse a la fuga.
- m) Aeronave desde la cual, una vez interceptada, se arrojen elementos fuera de esta.
- n) Aeronave desde la cual, una vez interceptada, se efectúen maniobras, actos o amenazas contra la seguridad de la aeronave interceptora.
- o) Aeronave que, sin contar con la autorización de las autoridades aeronáuticas civiles o militares, se encuentre en un aeródromo no autorizado, en un aeródromo no controlado, fuera de un aeródromo o en un cuerpo de agua. (2015)

La aeronave que incurra en alguna de las situaciones arriba señaladas podrá ser declarada como hostil por el comandante del Comando Operacional de Defensa Aérea, lo que implica que se considere una amenaza a la seguridad y una violación a la soberanía peruana.

El procedimiento hacia una aeronave declarada como hostil consiste en que la tripulación de la aeronave interceptora busca comunicar a la tripulación de la otra aeronave que ésta ha sido declarada como “hostil” y, por lo tanto, se podrá proceder a su neutralización mediante el uso de la fuerza. La comunicación hacia la nave hostil se hará mediante un mensaje de radiotelefonía en español e inglés.

Una vez seguidos los principios, lineamientos y procedimientos de interceptación establecidos en la legislación (artículos 6, 9, 10, 11 y 12), si la aeronave declarada hostil ignora y/o desacata las instrucciones de las aeronaves de la FAP asignadas para su interceptación, el Comando Operacional de Defensa Aérea, autorizará “el empleo de la fuerza para minimizar o evitar la amenaza” (Ley 30339, 2015).

De particular interés resulta el artículo 11, ya que en este se indican los lineamientos generales para los procedimientos de interceptación de una aeronave en vuelo. En estos se indican las medidas a seguir, tales como la identificación, la intervención, la persuasión y, en última medida, la neutralización de la aeronave declarada como hostil. De acuerdo con el artículo 11 esas medidas consisten en lo siguiente:

11.2 Las medidas de identificación tienen por finalidad determinar o confirmar la identidad de una aeronave o vigilar su comportamiento. Tales medidas incluyen el reconocimiento a distancia, la confirmación de la matrícula, la aproximación de la aeronave interceptora a la aeronave interceptada para efectuar el interrogatorio por medio de mensajes de radiotelefonía y la realización de señales visuales, de conformidad con las reglas internacionales aeronáuticas.

11.3 Las medidas de intervención se efectúan a continuación de las medidas de identificación, en caso de que estas últimas no hayan tenido éxito. Consisten en indicar a la aeronave interceptada que regrese a su derrota planeada, que se dirija más allá de los límites del espacio aéreo nacional, que salga de una zona prohibida, restringida o peligrosa u obligarla a aterrizar en el aeródromo que le fuera determinado, para ser sometida a medidas de control, incluyendo el guiado de la aeronave interceptada para los efectos antes señalados realizado por la aeronave interceptora.

11.4 Las medidas de persuasión se efectúan a continuación de las medidas de intervención, en caso de que estas últimas no hayan tenido éxito. Consisten en el disparo de ráfagas de advertencia con munición trazadora por la aeronave interceptora, de manera que puedan ser observadas por la tripulación. (Ley 30339, 2015)

En el artículo 12 se establecen los lineamientos y procedimientos de interceptación para aeronaves que se encuentren en tierra; es decir, en un aeródromo no autorizado, en un aeródromo no controlado o en un cuerpo de agua. También se incluyen medidas progresivas de identificación, intervención, persuasión y neutralización a cargo de la FAP.

Según lo establecido en el artículo 14 de la mencionada ley, los procedimientos de interceptación a aeronaves tienen que quedar bajo registro por medios audiovisuales o algún otro medio viable. Esto con el objetivo de evidenciar que se cumplió con los lineamientos y procedimientos establecidos en la legislación.

Colombia

Desde mediados de la década de 1990, Estados Unidos comenzó a trabajar simultáneamente con Colombia y Perú en operaciones de interdicción aérea de vuelos ilegales con el objetivo de frenar el trasiego de narcóticos desde Sudamérica hacia ese país. Las operaciones conjuntas consistían en compartir inteligencia, recursos como aviones y radares, y la capacitación de personal militar colombiano y peruano para las operaciones de intercepción de aeronaves sospechosas y, en su caso, el derribo de aeronaves que se negaran a aterrizar y fueran declaradas una amenaza.

Sin embargo, el 20 de abril de 2001, el incidente ocurrido en Perú (el derribo, por parte de la FAP, de una aeronave en la cual viajaban cinco ciudadanos estadounidenses, dos de los cuales fallecieron) llevó a la suspensión de la colaboración estadounidense con ese país y con Colombia⁴¹ (ver capítulos uno y dos). Este incidente, que se produjo en una operación de interdicción de la Fuerza Aérea de Perú que contaba con apoyo de inteligencia de una aeronave P-3 Orión de la CIA⁴², puso en evidencia una cadena de errores y

41 Gómez, S. (26 de abril de 2001). E.U. suspende interceptación aérea. *El Tiempo* [en línea]. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-541122>

42 Páez, A. (9 de febrero de 2010). Perú: CIA y militares discrepan en caso de avión de mi-

mostró las vulnerabilidades que se podían producir durante el proceso de interdicción de aeronaves civiles. Por ejemplo, las limitaciones en el manejo del idioma inglés que tenían los pilotos peruanos encargados de la intercepción de la aeronave. En consecuencia, estos acontecimientos, llevaron a que se replantearan y se implementaran mejoras en los protocolos y procedimientos de interdicción aérea.

De hecho, las operaciones de interdicción aérea entre Colombia y EE. UU. se reactivaron poco más de dos años después del lamentable derribo de la aeronave civil en Perú. Sin embargo, una externalidad positiva de esta situación consistió en que Colombia amplió su autonomía y sus capacidades en materia de interdicción aérea. En otras palabras, se pasó de solo ejecutar la interdicción con aeronaves de la FAC a realizar el seguimiento mediante aviones con radares, entretanto EE. UU. continuó dando las alertas con sus plataformas⁴³.

Ahora bien, en el caso colombiano no se dispone de una legislación nacional para el derribo de aeronaves ilícitas, aunque, desde 1993, se habilitó este procedimiento mediante un Acta de un Consejo de Seguridad. Sin embargo, lineamientos más precisos se pueden encontrar en los Reglamentos Aero-náuticos de Colombia (RAC), específicamente en el apéndice D y Adjunto 1 del apéndice D del Reglamento del Aire, RAC 5, en los que se encuentran diversas disposiciones, entre ellas las relacionadas con los procedimientos para la interceptación de aeronaves civiles.

En el numeral 2 del Adjunto 1 del apéndice D indica que “la interceptación de aeronaves civiles se emprenderá como último recurso”, privilegiando que “las dependencias de control de interceptación hagan todo lo posible para asegurar la identificación de cualquier aeronave que pueda ser una aeronave civil” y haciendo “todo lo posible para garantizar la coordinación entre las dependencias de tierra y los pilotos de que se trate” (UAEAC, s.f., p. 3).

En esta normativa se establece que los pilotos de las aeronaves interceptoras deben estar al tanto de las limitaciones generales y de la posibilidad de que la aeronave en seguimiento pueda encontrarse en una situación de emergencia o con fallas técnicas. Para reducir la posibilidad de errores en el citado adjunto 1 del apéndice del RAC 5, numeral 3, se establecen detalladamente

sioneros. *Inter Press Service* [en línea]. Recuperado de <http://www.ipsnoticias.net/2010/02/peru-cia-y-militares-discrepan-en-caso-de-avion-de-misioneros/>

43 Colprensa. (3 de septiembre de 2002). Comandante de la FAC revela avances del proceso de interdicción “vamos a usar radares propios con radares. *El País*. C12, B91.

las previsiones que se tienen que tomar en las maniobras de interceptación; por ejemplo, el procedimiento de tres fases a seguir para la identificación visual, a fin de no poner en riesgo innecesario a la aeronave civil en proceso de ser interceptada.

En esta normativa también se establece que la nave interceptora buscará entablar comunicación por radio con la aeronave declarada ilícita y se disponen explícitamente un compendio de frases, incluidas las pronunciaciones, que deben seguirse. También se indican las señales visuales que se utilizan en caso de interceptación.

Las decisiones que se pueden seguir son: la permisión (se autoriza a la aeronave interceptada continuar su vuelo, una vez aclarada su situación), la rendición, la inmovilización o la neutralización de las aeronaves por parte de la Fuerza Aérea Colombiana. En el caso específico de la “rendición” esta consiste en que la aeronave interceptada obedezca las indicaciones y proceda a dirigirse a aterrizar donde le sea indicado y quede bajo control de las fuerzas públicas en la superficie. La “inmovilización” se refiere a “impedir la movilización de un aeronave después de aterrizar, hasta el momento en que se haga presente una autoridad judicial competente con el fin de ponerla en conocimiento de los hechos y a órdenes de la misma” (UAEAC, s.f., p. 77).

Según el numeral 11.3. de esta normativa, una aeronave será considerada como “hostil” cuando haya registro de una violación al espacio aéreo de Colombia.

Por parte de una aeronave con fines presuntamente ilícitos o la indicación de una amenaza contra instalaciones gubernamentales, centros vitales de la Nación, la población, sus recursos y la Fuerza Pública, así como también cualquier maniobra que atente contra la aeronave interceptora dentro de un proceso de interceptación o el reiterado e injustificado desacato de las instrucciones. (UAEAC, s.f., p. 78)

Una vez la aeronave es declarada como hostil deja de ser considerada como una aeronave civil, por lo que se permite “la aplicación de la fuerza para minimizar o evitar la amenaza” (s.f). En el citado numeral también se especifican cuáles son las situaciones para considerar la existencia de una amenaza⁴⁴.

44 En el Reglamento Aeronautico de Colombia Rac 5, “se considera que existe una amenaza frente a los siguientes casos: 1) Una aeronave que ingrese a una Zona Prohibida, sin autorización. 2) Una aeronave que esté volando a una altura menor de 3000 pies en un radio de 40 millas náuticas de una cabeza radar y/o de una Unidad Militar, sin identificarse. 3) Aeronave militar

La “inutilización” consiste en la aplicación de la fuerza para dejar inoperativa la aeronave declarada hostil. Por su parte, la “neutralización” se define como la “acción de impedir que una aeronave catalogada como hostil cumpla la amenaza presentada con la violación del espacio aéreo. La neutralización abarca desde la desviación, la inmovilización hasta la inutilización preferiblemente en tierra” (s.f., p. 78). Esta declaratoria y la orden de neutralización puede ser emitida únicamente por el Comandante de la FAC.

El procedimiento indica cinco fases para la neutralización de las aeronaves. Las fases I, II y III son las fases de “interceptación”. Este proceso incluye los intentos por establecer contacto por radio y/o mediante señales visuales para establecer la identidad de la aeronave y del piloto de la aeronave en proceso de interceptación. Si el piloto de la aeronave interceptada procede a cumplir con las indicaciones de la aeronave interceptora de la FAC y acepta la guía para aterrizar en el campo designado, se culmina con estas fases. En caso contrario, cuando el piloto de la aeronave interceptada se niega a cumplir con las indicaciones realizadas por la aeronave interceptora, la primera podrá ser clasificada como “hostil” y se procederá con la fase IV, denominada como “advertencia”. En este punto, cuando el piloto de la aeronave interceptada persiste en mantener silencio o hacer caso omiso de las señales visuales, el piloto de la aeronave interceptora se ubicará lateral de la primera con el objetivo de que el piloto interceptado:

extranjera que ingrese al espacio aéreo de Colombia sin autorización. 4) La aeronave que una vez interceptada no atiende las instrucciones del interceptor ó registre una actitud evasiva, de agresión o ataque. 5) Aeronave que se encuentre aterrizada en un aeródromo ilegal, sin autorización de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil UAEAC o acuatizada en lugar no autorizado por dicha autoridad. 6) Aeronave en operación nocturna desde pistas no autorizadas o sin plan de vuelo. 7) Aeronave que una vez interceptada, arroje objetos o elementos fuera de esta y que de forma sistemática desatienda las instrucciones de la aeronave interceptora. 8) Aeronave que sobrevuele sin autorización a una altura inferior a 3.000 pies cualquier instalación militar. 9) Aeronave que no ostente ningún distintivo de nacionalidad y matrícula o que estos sean falsos. 10) Aeronave desde la cual, una vez interceptada se efectúan actos de agresión o amenaza contra la interceptora” (UAEAC, s.f., pp. 78-79).

Según el reglamento antes mencionado, “no se aceptará la declaración por parte del piloto de la aeronave interceptada, en situación de emergencia por interferencia ilícita (secuestro) o por motivos técnicos, después de realizada una interceptación, con el fin de evitar el cumplimiento de las órdenes emitidas por el interceptor, cuando no haya sido reportada esta situación como tal a la autoridad ATS competente oportunamente y antes de iniciarse la interceptación” (UAEAC, s.f., p. 79).

Pueda observar las ráfagas de advertencia con trazadora, mientras por frecuencia de emergencia se enuncia que en el momento se están realizando disparos disuasivos y que si no se atienden las instrucciones la aeronave será considerada hostil y como tal, podría ser inutilizada. (UAEAC, s.f., p. 80)

Finalmente, la Fase V se implementa cuando “se registra una respuesta negativa o agresiones de la aeronave interceptada, una vez considerada hostil podría ser necesario inutilizarla”⁴⁵.

Bolivia

El 22 de abril de 2014, el entonces presidente Evo Morales promulgó la Ley 521 de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo. De acuerdo con el artículo 1, el objeto de esta ley es “establecer y regular medidas, acciones y procedimientos para el control, vigilancia y defensa del espacio aéreo del Estado Plurinacional de Bolivia en ejercicio de su soberanía” (Ley 521, 2014). Y es aplicable a “los objetos, aparatos y aeronaves civiles, nacionales y/o extranjeras que se encuentren operando en territorio y espacio aéreo del Estado Plurinacional de Bolivia” (2014, p. 1). En esta ley se establecen “los procedimientos de interceptación de aeronaves civiles y el empleo de la fuerza contra aeronaves declaradas infractoras, ilícitas u hostiles” (2014, p. 1).

La legislación boliviana (artículo 6) define tres tipos de aeronaves susceptibles de ser obligadas a aterrizar o a ser derribadas: las aeronaves infractoras, ilícitas y/u hostiles. Las aeronaves infractoras:

Son aquellas que, por su conducta voluntaria o involuntaria, modifican su plan de vuelo original sin notificar al control de tránsito aéreo; vulneran

45 Según el Reglamento Aeronáutico de Colombia Rac 5, “la Fuerza Aérea Colombiana no hará uso de la fuerza contra aeronaves hostiles cuando se presenten las siguientes situaciones: a) Cuando se encuentren sobrevolando una concentración de personas o edificaciones y que afecten a la población civil, excepto cuando el centro urbano haya sido declarado zona prohibida por razones de seguridad o cuando se presente una amenaza de daño físico al personal, o a centros vitales, o a las instalaciones del Gobierno de la República de Colombia. b) Cuando existan fundadas razones para considerar que a bordo de la aeronave viajan personas ajenas a la operación hostil en desarrollo de un vuelo comercial o no. c) Cuando existan fundadas razones para considerar que la aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita o se encuentra en una situación de emergencia, siempre y cuando tales situaciones hayan sido reportadas antes de la declaratoria de aeronave hostil”. (UAEAC, s.f., pp. 90-81).

o no cumplen las reglamentaciones aeronáuticas; o incumplen órdenes y disposiciones de los controladores aéreos. Estas pueden ser obligadas a aterrizar mediante órdenes o interceptación, de acuerdo con procedimientos establecidos en la reglamentación aeronáutica correspondiente. (Ley 521, 2014, p. 2)

Las aeronaves ilícitas, por su parte:

Son aquellas aeronaves que, en tierra o vuelo, realizan actividades con propósitos incompatibles a las normas de aviación civil internacional: violación del espacio aéreo o actividad delincuencia. Estas aeronaves podrán ser obligadas a aterrizar mediante órdenes o interceptación con el fin de llevarse a cabo los procesos judiciales correspondientes. Las aeronaves infractoras, podrán ser declaradas ilícitas cuando se nieguen a cumplir órdenes y disposiciones reglamentarias. (2014, p. 2)

Por último, las aeronaves hostiles “son aquellas aeronaves que muestran evidentes acciones de agresión, amenaza o intento de fuga. Asimismo, aquellas aeronaves que siendo declaradas ilícitas se nieguen a aterrizar o a cumplir órdenes o disposiciones” (2014, p. 2). Los vuelos hostiles son calificados como una amenaza y una vulneración a la soberanía y seguridad nacional de Bolivia.

En la legislación boliviana, el Sistema Integral de Vigilancia, Control y Defensa del Espacio Aéreo se asigna al Comando de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo y, el Comandante de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo es la máxima autoridad para autorizar el uso de la fuerza o represión en contra de aeronaves que hayan sido declaradas hostiles.

Según el artículo 9, “los procedimientos de interceptación de una aeronave civil se ejecutarán con el propósito de identificarla, brindarle ayuda, obligarla a retornar a su ruta u obligarla a aterrizar, según corresponda, de acuerdo con lo establecido en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana correspondiente” (2014, p. 3). Para Bolivia las acciones “preventivas, disuasivas, coercitivas y reactivas” que sean aplicadas son consideradas como “legítima defensa”, por lo que, según el artículo 11, una vez agotadas las acciones preventivas, disuasivas y coercitivas sobre aeronaves declaradas hostiles, hecha previa advertencia, se procederá a acciones reactivas de empleo de la fuerza “cuyo resultado puede manifestarse en daños, derribo o destrucción de la aeronave” (2014, p. 3). Lo anterior invocando el derecho a la legítima defensa del Estado.

En el artículo 13 se establece el caso específico del procedimiento a seguir con las aeronaves civiles involucradas en actividades relacionadas con el narcotráfico. Al respecto se señala que las aeronaves civiles que sean “sorprendidas en actividades de narcotráfico, serán incautadas directamente a favor de las Fuerzas Armadas; de la misma manera a las que fueran detenidas y se establezca su vinculación con el narcotráfico, determinado por autoridad competente, previos procesos legales” (2014, p. 4).

Sumado al proceso de modernización legal y con el fin de dotar de más capacidades al Sistema Integral de Vigilancia, Control y Defensa del Espacio Aéreo, en noviembre de 2015, el Ministerio de Defensa de Bolivia suscribió un contrato con la empresa francesa *Thales Air Systems* para el suministro de un sistema integrado de defensa y control de tráfico aéreo, con un costo estimado de 225,1 millones de dólares. El contrato incluye 13 radares, cuatro de defensa aérea, un radar primario de vigilancia Star2000, dos radares Trac de aproximación y seis radares civiles RS970⁴⁶.

México

Desde las décadas de 1980 y, en particular, a partir de 1990 se hizo evidente que el espacio aéreo de México era ampliamente vulnerable al tráfico aéreo ilegal, ya fuera por falta de capacidades o por omisión (ver capítulo cinco). La Fuerza Aérea Mexicana (FAM) no dispuso, al menos hasta la primera mitad de los años noventa, de las herramientas legales, ni de las capacidades humanas y materiales para vigilar el espacio aéreo mexicano en contra de incursiones de aeronaves sospechosas, ilegales o ilícitas.

Fue durante la administración del presidente Ernesto Zedillo (1994-2000) que se ordenó a la FAM que procediera a rastrear y, en su caso, interceptar vuelos ilegales y a aquellos que estuvieran realizando operaciones de contrabando de narcóticos. Sin embargo, México no adoptó una ley de derribo; por lo cual, sólo se podían interceptar e intimidar vuelos ilegales para que aterrizaran o para rastrearlos y coordinarlos con los activos terrestres para detenerlos una vez que habían aterrizado (Guevara, 2016).

A la fecha se mantienen estas restricciones para el derribo de aeronaves declaradas ilícitas o rebeldes (según la terminología de la FAM), tal y como

46 Hernández, C. (24 de mayo de 2018). Bolivia presume de comprar los radares más avanzados de la región. *Infodefensa.com* [en línea]. Recuperado de <https://www.infodefensa.com/latam/2018/05/24/noticia-bolivia-presume-comprar-radares-avanzados-region.html>

lo evidencia la respuesta que la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) dio a la solicitud de información con número de folio: 0000700063320. En dicha solicitud se preguntó, entre otras cuestiones, lo siguiente: ¿la legislación mexicana permite derribar la aeronave ilícita rebelde? A lo que la SEDENA respondió “Se hace de su conocimiento que actualmente la legislación mexicana no permite derribar aeronaves ilícitas rebeldes” (2019). Es decir, si bien se permite el rastreo, la interceptación de los vuelos y el seguimiento para obligarlos a aterrizar; no se permite el uso de la fuerza para el derribo de las aeronaves ilícitas declaradas como rebeldes.

En lo que respecta a la normatividad bajo la que actualmente se sustenta la interceptación de aeronaves civiles, en dicha solicitud de información se señaló que:

En México, únicamente se dispone de la normatividad que establece la publicación de información aeronáutica (P.I.A), en su párrafo 1.12 “Interceptación de aeronaves civiles” (Procedimiento Sistemático de Operación para la Interceptación de Aeronaves Ilícitas), el cual en su numeral 7.5 menciona lo siguiente: “...si la aeronave interceptada continua con su trayectoria de vuelo o con la ruta de vuelo establecida y no da señal alguna de pretender seguir las instrucciones recibidas, será declarada por el C.M.C. SIVA (SEDENA/FAM) como aeronave ilícita rebelde y se vigilará y seguirá hasta su aterrizaje, actuando conforme a lo descrito en el numeral 9...”. (SEDENA, 2019)

En el Manual de Publicación de Información Aeronáutica AIP de México, con fecha del 10 de octubre de 2019, en la sección 1.12 “Interceptación de Aeronaves Civiles” se detalla el procedimiento sistemático de operación para la interceptación de aeronaves ilícitas. En dicho documento se señala que:

Los Estados Unidos Mexicanos tienen derecho, en el ejercicio de su soberanía a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado a una aeronave civil que sobrevuela su territorio sin estar facultada para ello o si se tienen motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los convenios internacionales.

Lo anterior con fundamento en el artículo 42 fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y conforme al inciso B del

artículo 3 BIS del Protocolo de Montreal de 1984⁴⁷. Este protocolo forma parte de la reglamentación del espacio aéreo internacional y surge como consecuencia de un lamentable incidente, el derribo de una aeronave civil de pasajeros de *Korean Airlines* en septiembre de 1983 y en el cual fallecieron 269 personas. En consecuencia, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se enfocó en una reglamentación que conjugara los intereses del Estado y el ejercicio de su soberanía en el espacio aéreo sin menoscabo de la seguridad de la aviación civil (Moyano, 1993).

En el citado documento se señala que la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, la Policía Federal y la Guardia Nacional son las dependencias del gobierno mexicano responsables jurídicamente del combate al narcotráfico y otras actividades que puedan realizarse por la vía aérea. Las fuerzas armadas coadyuvan con la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, la Policía Federal y la Guardia Nacional en estas labores.

El Centro de Mando y Control del Sistema Integral de Vigilancia Aérea del Estado Mayor de la Defensa Nacional (CMC.SIVA SEDENA/FAM) está encargado de la vigilancia del espacio aéreo mexicano y, en su caso, de la identificación y seguimiento de aeronaves sospechosas o no identificadas que sean declaradas como aeronaves ilícitas. En el caso que corresponda, éste comunicará la información para que se asignen las directrices y se proceda al despegue de las aeronaves encargadas de la interceptación de la aeronave.

En el Manual de Publicación de Información Aeronáutica AIP de México se establece que la nave interceptora buscará entablar comunicación por radio con la aeronave declarada ilícita y se dispone de un compendio de frases y pronunciaciones que deben seguirse (esto de manera similar a lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), Apéndice D y Adjunto 1 del Apéndice D del Reglamento del Aire RAC 5).

También se indican las señales visuales que se utilizan en caso de interceptación. Por ejemplo, para indicar “Usted ha sido interceptado. Sígame” se procederá a:

47 El artículo 3 bis del Protocolo de Montreal de 1984 establece que: “a) Los Estados contratantes reconocen que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas. La presente disposición no se I. Asuntos constitucionales y de política general I-11 interpretará en el sentido de que modifica en modo alguno los derechos y las obligaciones de los Estados estipulados en la Carta de las Naciones Unidas. b) Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene derecho, en el ejercicio de su soberanía, a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para

Alabear la aeronave y encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares (y luces de aterrizaje en el caso de un helicóptero) desde una posición ligeramente por encima y por delante y, normalmente, a la izquierda de la aeronave interceptada (o a la derecha si la aeronave interceptada es un helicóptero) y, después de recibir respuesta, efectuar un viraje lento, normalmente a la izquierda (o a la derecha en el caso de un helicóptero) hacia el rumbo deseado. (s.f., p. 48)

La respuesta positiva (“comprendido lo cumpliré”) de la aeronave en proceso de intercepción consistirá en “alabear la aeronave, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares, y seguir la nave interceptora” (s.f., p. 48).

Las maniobras para la identificación visual por parte de la aeronave interceptora están comprendidas por tres fases cuyo objetivo principal es la identificación de la aeronave en seguimiento. Es importante que el piloto de la aeronave interceptora este seguro de que ha sido visualizado y sus señales han sido reconocidas por parte del piloto de la aeronave interceptada. Incluso pueden utilizarse para ese fin “otros métodos de señalización, incluso como último recurso el efecto visual del post quemador a reserva de que no se plantee una situación peligrosa para la aeronave interceptada” (s.f. p. 84). Cuando se logró establecer contacto por radio con la aeronave interceptada “se proporcionará por radiotelefonía, la guía de navegación y la información correspondiente” (p. 85) para que aterrice en un aeropuerto cercano al área de interceptación y las fuerzas terrestres correspondientes procedan al aseguramiento “mientras las autoridades correspondientes efectúan su revisión para proceder como legítimamente corresponda” (p. 85).

llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio; asimismo puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación. A tales efectos, los Estados contratantes podrán recurrir a todos los medios apropiados compatibles con los preceptos pertinentes del derecho internacional, comprendidas las disposiciones pertinentes del presente Convenio y, específicamente, con a) del presente Artículo. Cada Estado contratante conviene en publicar sus reglamentos vigentes en materia de interceptación de aeronaves civiles. c) Toda aeronave civil acatará una orden dada de conformidad con b) del presente Artículo. A este fin, cada Estado contratante incorporará en su legislación o reglamentación todas las disposiciones necesarias para que toda aeronave civil matriculada en él o explotada por un explotador cuya oficina principal o residencia permanente se encuentre en su territorio, tenga la obligación de acatar dicha orden. Cada Estado contratante tomará las disposiciones necesarias para que toda violación de esas leyes o reglamentos aplicables se castigue con sanciones severas, y someterá el caso a sus autoridades competentes de conformidad con las leyes nacionales”. (OACI, 2016, p. I-11)

Si seguidos los procedimientos anteriores la aeronave ignora los señalamientos y continúa con su ruta de vuelo “y no da señal de pretender seguir las instrucciones recibidas, serán declaradas por el Centro de Mando y Control del Sistema Integral de Vigilancia Aérea del Estado Mayor de la Defensa Nacional (CMC.SIVA SEDENA/FAM) como “aeronave ilícita rebelde”, se le vigilará y seguirá hasta su aterrizaje, coordinando la interceptación terrestre con las unidades operativas (Secretaría de la Defensa Nacional, Secretaría de Marina, Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, la Policía Federal y la Guardia Nacional, y/o fuerzas de seguridad públicas estatales).

La normativa citada para el caso mexicano contempla el uso de armas de fuego solo como el último recurso. En el numeral 8 titulado “Política para el uso de armamento con que está dotado el material de vuelo” se menciona bajo qué condiciones se puede aplicar el uso de la fuerza. En el numeral 8.1 se señala:

Si el o las aeronaves interceptor(as) durante el desarrollo de sus actividades es (son) agredido(s) con armas de fuego desde la aeronave ilícita, cuando esta(s) va(n) en vuelo, procederá(n) a repeler la agresión utilizando el armamento con que está dotado(s). Dentro de las posibilidades de maniobra, desempeño y armamento con el cual esté dotado el equipo de vuelo interceptor se deberá mantener como prioridad no dañar, destruir, o inhabilitar una aeronave en servicio.

Por lo tanto, mientras las aeronaves interceptoras no sean agredidas por la aeronave ilícita con armas de fuego no podrán hacer uso de fuerza letal.

Cuando la interceptación se haga en espacio aéreo mexicano se proporcionará a la Fiscalía General de la República la información, registros audiovisuales, imágenes y comunicaciones relacionadas de los Centros de Control Regional y de las aeronaves de vigilancia, seguimiento e interceptación que correspondan a “la vigilancia, seguimiento, identificación, interceptación, aterrizaje y las acciones que realicen los probables delincuentes en el área de aterrizaje y vías de escape, siempre que estén equipadas con estos sistemas”, con el objetivo de realizar las posibles investigaciones y judicializaciones.

Desde el 2007, en el marco de un proyecto para modernizar las capacidades de detección del SIVA, se identificó que los radares aéreos eran efectivos, pero los radares terrestres estaban significativamente desactualizados. En el documento Directiva Integral para el Combate al Narcotráfico (SEDENA)

se describe que las capacidades de detección y seguimiento de los tres radares terrestres Westinghouse TPS-70 3-D (Guevara, 2011), que habían estado en uso desde enero de 1989, no estaban operando al 100%. El documento mencionado establece que los radares sólo funcionan en modo secundario. En otras palabras, los radares podían proporcionar datos para los controladores de tránsito aéreo, pero eran ineficaces para detectar vuelos de baja altura. Después de considerar varios tipos de radares, la FAM seleccionó el AN / TPS-78 y realizó un pedido de USD 118 millones en 2010, los cuales comenzaron a ser entregados en 2011 (Guevara, 2016, p. 45-46).

Conclusiones

En la revisión que se hizo se encuentra que dos de los países estudiados, Perú y Bolivia, disponen de legislaciones nacionales en las que se autoriza el derribo de aeronaves consideradas hostiles o una amenaza para la soberanía y la seguridad nacional. También se encontró que la legislación nacional peruana destaca por lo explícito de las definiciones, principios, lineamientos y procedimientos que se implementan para el proceso de interceptación de una aeronave hostil. Este detalle en la legislación puede ser el resultado de la lamentable situación que se presentó en 2001 cuando, una serie de errores llevaron a que, una aeronave civil que no se encontraba en una actividad ilegal fuera derribada por aviones de la FAP (ver capítulos uno y dos).

En el caso de Colombia y México, estos países no cuentan con una legislación nacional o federal, a diferencia de Perú y Bolivia, sino con una reglamentación que explica bajo qué principios, lineamientos, procedimientos y fases se procederá a la interceptación de una aeronave declarada hostil o ilícita rebelde. Sin embargo, una diferencia sustancial entre el caso colombiano y mexicano consiste en que, en el segundo caso, no se tiene contemplado el uso de la fuerza y abrir fuego para la inutilización o derribo de la aeronave declarada como ilícita rebelde. En contraste, en el caso de Colombia, sí se permite proceder al uso de fuerza letal en aire y/o tierra para aquellas aeronaves hostiles que omitan las indicaciones y/o abran fuego contra la aeronave interceptora de la Fuerza Aérea Colombiana.

Por tanto, un hallazgo de este estudio es que la normatividad aplicable para operaciones de interdicción aérea contra aeronaves ilícitas u hostiles en América Latina presenta variaciones en los alcances jurídicos y en los procedi-

mientos disponibles. En tres de los casos analizados se autoriza el derribo de la aeronave declarada hostil; sin embargo, en el caso mexicano no se contempla el derribo de la aeronave ilícita rebelde.

Referencias

- ABC News. (3 de febrero de 2010). *Mother and Infant Shot Out of the Sky* [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=XgOU6MtTbIA>
- Colprensa. (3 de septiembre de 2002). Comandante de la FAC revela avances del proceso de interdicción “vamos a usar radares propios con radares. *El País*. C12, B91.
- Gómez, S. (26 de abril de 2001). E.U. suspende interceptación aérea. *El Tiempo* [en línea]. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-541122>
- Guevara, I. (2016). A Bond Worth Strengthening. Understanding the Mexican Military and U.S.-Mexican Military Cooperation. *Wilson Center*. Mexico Institute. United States of America.
- Guevara, I. (2011). Adapting, transforming and modernizing under fire: the mexican military 2006-2011. Strategic Studies Institute. U.S. Army War College, Carlisle, PA. *The Lefort Papers*. United States of America.
- Hernández, C. (24 de mayo de 2018). Bolivia presume de comprar los radares más avanzados de la región. *Infodefensa.com* [en línea]. Recuperado de <https://www.infodefensa.com/latam/2018/05/24/noticia-bolivia-presume-comprar-radares-avanzados-region.html>
- Ley 30339, 2015 (29 de agosto) Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional. *Diario Oficial de la República del Perú* No. 13377.
- Ley 521, 2014 (22 de abril) Ley de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo. *Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia*.
- Moyano, C. (1993). El protocolo de Montreal de 1984 y la violación del espacio aéreo por aeronaves civiles. *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, 1 (76).
- Organización de Aviación Civil Internacional [OACI]. (2016). Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016). Recuperado de https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/10075_es.pdf

- Páez, A. (9 de febrero de 2010). Perú: CIA y militares discrepan en caso de avión de misioneros. *Inter Press Service* [en línea]. Recuperado de <http://www.ipsnoticias.net/2010/02/peru-cia-y-militares-discrepan-en-caso-de-avion-de-misioneros/>
- Respuesta por parte de la SEDENA a la solicitud de información (folio 0000700063320) realizada a través de la Plataforma Nacional de Transparencia.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2019). Manual de Publicación de Información Aeronáutica AIP de México (2019). Extracto de la sección 1.12 relativa a “Interceptación de Aeronaves Civiles”.
- Subsecretaría de Lucha contra el Narcotráfico. (2016). Manual Básico de Precursores Químicos. Recuperado de <https://www.mpf.gob.ar/procunar/files/2016/11/PRECURSORES-QUÍMICOS-Manual-básico.pdf>
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil [UAEAC]. (s.f.). Rac 5. Reglamento del Aire. Recuperado de <http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/VERSION%20OCT%2015%202015/RAC%20%205%20-%20Reglamento%20del%20Aire.pdf>

La Fuerza Aérea Mexicana y su Papel en la Lucha Contra el Tráfico Aéreo Ilegal de Narcóticos

Alfredo Fernández de Lara

Introducción

El presente capítulo tiene como objetivo analizar el papel que ha desempeñado, sobre todo en las últimas dos décadas, la Fuerza Aérea Mexicana (FAM) en la lucha contra el tráfico aéreo ilegal de narcóticos. Con este fin, en la primera parte del capítulo se realiza una breve contextualización histórica de la evolución que se ha presentado en el combate al tráfico de drogas por parte de las Fuerzas Armadas Mexicanas. Posteriormente, se analiza la evolución que ha tenido la FAM y, en especial, el surgimiento y desarrollo que ha tenido el Sistema de Vigilancia Aérea de México (SIVA) y el proceso que se ha seguido para proveer a la FAM de las capacidades necesarias para la implementación de operaciones de interdicción aérea. Finalmente, desde una perspectiva de política comparada, se hace un recuento de la estrecha cooperación bilateral que existe entre la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) y la Fuerza Aérea Mexicana para hacer frente al crimen transnacional y las operaciones aéreas ilegales.

Antecedentes

El origen de la Fuerza Aérea Mexicana (FAM) se remonta a la época de la Revolución mexicana. Específicamente data del 5 de febrero de 1915 cuando el Jefe del Ejército Constitucionalista, Venustiano Carranza, expidió en Faros (Veracruz) el decreto por el que se creaba la denominada arma de Aeronáutica Militar. Ésta quedó bajo el mando del entonces Mayor del Estado Mayor Alberto Salinas Carranza, pero no fue sino hasta mayo del mismo año que se iniciaron los trabajos de organización del arma debido a la situación que vivía el país (SEDENA, 2015).

Entre los años cuarenta y los ochenta, la FAM se desarrolló bajo la hipótesis de combate a una guerra externa. En los años cuarenta, en el contexto de la Segunda Guerra Mundial, y en los ochenta, ante el incremento de las tensiones en algunos países de Centroamérica. Desde la década de 1990 la doctrina de guerra aérea se replanteó para misiones internas y los helicópteros se volvieron un instrumento clave, tanto para transporte de personal como para la lucha contra las drogas, contrainsurgencia, rescate de la población y entrenamiento de fuerzas especiales (CIEPAC & CENCOS, 2000). Desde los años noventa del siglo pasado hasta la actualidad la prioridad de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) y de la FAM ha sido hacer frente al crimen organizado y al tráfico de drogas y, más recientemente, al robo masivo de combustible conocido en México como *huachicoleo*⁴⁸.

Entre la Segunda Guerra Mundial y los años ochenta el equipo y las aeronaves de la FAM no se sometieron a un proceso amplio de modernización. Sería hasta los años ochenta que se adquirieron 12 aviones F-5E y F-5F supersónicos (diez de una plaza y dos de dos plazas) pertenecientes al Escuadrón Aéreo de Defensa 401, con sede en la Base Aérea de Santa Lucía (Ruiz, 2014). Como parte de este proceso de renovación en 1981 se incorporaron cinco helicópteros Bell 212 y en 1989 se adquirieron 18 unidades más Bell 212 y dos Bell 206L, las cuales se incorporaron al Escuadrón Aéreo de Operaciones Especiales 215 para combate al narcotráfico (Ruiz, 2014).

48 El Presidente de la República instruyó a la Secretaría de la Defensa Nacional para que mediante el Sistema Integral de Vigilancia Aérea, se materialice el concepto operativo para la vigilancia de los ductos de la empresa de Petróleos Mexicanos (PEMEX), empleando Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia de la SEDENA, SEMAR, el Centro Nacional de Inteligencia (CNI), la Fiscalía General de la República (FGR), la Policía Federal (PF) y PEMEX, para combatir el robo de hidrocarburos llevando a cabo del 1 de diciembre de 2018 al 31 de julio de 2019, 272 misiones de vigilancia, con un total de 842:45 horas de vuelo (SEDENA, 2020a).

Hasta el año 2000 el equipo de la FAM se dividía en: aviones de combate, de reconocimiento, de transporte y carga, de entrenamiento y la fuerza transportada vía helicóptero, integrándose como puede observarse en la tabla 5.1:

Tabla 5.1

Recuento del equipo de la FAM en 2000

Cantidad	Tipo de aeronave	Cantidad	Tipo de aeronave
2	F27	2	King executive aircraft
40	F33	11	CT-134 A
27	T-33-A para contrainsurgencia	74	PC- fighter trainers
14	Commander 500s	20	CAP-10 maneuver trainers
1	SA 1-37-A	5	T-39
9	C-130 Hércules	27	Aviones helibaldes
2	UH-60 Black Hawk blindados para transporte y combate	5	Bell 205 Huey II helicópteros artillados de transporte
12	C-47	4	C-26
1	C-54	27	Bell 206
10	C-118	25	Bell 212 helicópteros de ataque
2	BN-2	3	SA-332 helicópteros de transporte
5	Commander 500	6	S-70-A de transporte
1	Commander 650	22	MD-530F (Sikorsky)
5	DC-6	10	MI-8
5	Boeing 727	6	MI 17
12	IAI-201	20	UH-
8	F-5 supersónicos de una plaza	2	F-5 supersónicos de dos plaza

Nota: Elaboración propia basado en CIEPAC & CENCOS, 2000.

Sin embargo, durante la presidencia de Felipe Calderón Hinojosa (2006-12), y dada su declaración de guerra en contra del crimen organizado, se presentó un notorio incremento en la inseguridad y la violencia generada por los cárteles del narcotráfico, tanto en contra del Estado como de la población civil. En ese contexto se impulsó la modernización de los cuerpos de seguridad pública y de las Fuerza Armadas (Guevara, 2011), las cuales tuvieron un incremento en su participación en labores de seguridad

interna. La Fuerza Aérea Mexicana no fue ajena al involucramiento de las Fuerzas Armadas en la lucha contra el narcotráfico y se incrementó notoriamente su participación en operaciones de erradicación de cultivos (aspersión aérea y traslado de tropas) y de vigilancia aérea. En este escenario se impulsó una mayor modernización de las aeronaves de ala fija y rotatoria de las que disponía la Fuerza Aérea. Esta modernización continuó durante la administración del presidente Enrique Peña Nieto (2012-18), también en un contexto de violencia desbordada.

En opinión del analista Iñigo Guevara, la guerra contra el narcotráfico ha tenido una gran influencia en la modernización de las fuerzas armadas mexicanas, incluida la FAM. La guerra entre el Estado y grupos no estatales, más que entre Estados, se ha vuelto una constante en muchas regiones: “los teatros de operaciones también han variado, desde las selvas de Colombia, a las montañas de Afganistán, la costa de Somalia hasta el ciberespacio” (Guevara, 2011). La forma de hacer frente a esas amenazas, tanto internas como externas, también ha vivido una constante evolución hacia el uso de nuevas tecnologías como el combate aéreo no tripulado o los ataques cibernéticos.

En el caso de América Latina, la principal amenaza no proviene de otros actores estatales, la principal amenaza es de orden interno y transnacional, en especial el crimen organizado y el narcotráfico. Este último genera un desafío transnacional que pone en riesgo la seguridad interna y regional. En el caso de Colombia y México, las actividades de las organizaciones criminales y grupos armados al margen de la ley han incidido en la interdependencia que se presenta entre estos países, entendida ésta como “situaciones caracterizadas por efectos recíprocos entre países o entre actores en diferentes países” (Keohane y Nye, 2005). Las relaciones interdependientes siempre implican costos para las partes, aunque no necesariamente son un juego de suma cero (Keohane y Nye, 2005).

De hecho, la interdependencia militar puede ser un juego cooperativo, pues, en realidad los aliados militares procuran que la interdependencia proporcione un aumento de la seguridad para todos (Keohane y Nye, 2005). En el caso del combate al narcotráfico las relaciones bilaterales entre Colombia y México se han centrado en relaciones de cooperación que buscan la solución a problemas comunes, por ejemplo, el tráfico aéreo ilegal de narcóticos. Precisamente, el objetivo de esta investigación busca exponer ¿cuál es el papel de la Fuerza Aérea Mexicana en materia de combate al tráfico aéreo ilegal? ¿de qué capacidades dispone en esta materia? y ¿cuál es la relación de cooperación en esta materia con Colombia?

Breve Recuento del Narcotráfico en México

En México, el origen del narcotráfico se remonta a la década de 1930, particularmente en entidades federativas como Baja California, Sinaloa y Jalisco. Sin embargo, fue en la década de 1950 que se generó una paulatina centralización en el control de este mercado mediante la colusión entre traficantes y políticos (Astorga, 2016, 2007, Hernández, 2014). Más adelante, por la década de 1980, la lucha contra el narcotráfico comenzó a destacarse en la agenda pública como efecto de los cambios en la política antidrogas en Estados Unidos y de las presiones ejercidas por este país en contra del gobierno mexicano, especialmente, a mediados de los años ochenta después del asesinato de Enrique Camarena, agente de la DEA.

Diversos autores han señalado que en las administraciones federales de los años ochenta y noventa hubo una especie de pacto entre autoridades de gobierno de distintos niveles y los narcotraficantes mediante el cual “la autoridad se encargó de gestionar la organización eficiente y pacífica del mercado, a cambio de la aceptación de impuestos extraídos de la actividad criminal y de la sujeción de las organizaciones criminales a reglas debidamente acordadas” (Palacios y Serrano, 2010, p. 117).

Esta relación de complicidad entre política, fuerzas de seguridad y organizaciones criminales prácticamente se tejió a lo largo del siglo XX, como lo evidencia Luis Astorga (2005), quien respecto al vínculo entre autoridades gubernamentales de todos los niveles y traficantes señala lo siguiente:

Desde los inicios de la formación del campo del tráfico de drogas en México, éste adquirió características particulares, pues nació a la sombra de intereses del campo político y supeditado a él. Así continuó durante décadas. Lo que se modificó con el tiempo fue la mediación entre el campo político y el del tráfico de drogas. El resquebrajamiento progresivo del sistema político posrevolucionario basado en el presidencialismo y en el partido de Estado, el avance de la oposición política en el Congreso y en los gobiernos estatales y, finalmente, la alternancia en el poder, que implicó el desplazamiento de ese partido (PRI) el poder ejecutivo federal mediante elecciones democráticas en el año 2000, crearon por primera vez en México las condiciones de posibilidad para una mayor autonomía relativa del campo del tráfico de drogas respecto al poder político: de allí el recurso a las medidas de excepción actuales, desesperadas, como el uso creciente de las fuerzas armadas, para intentar recuperar los mecanismos

de contención y control relativo del negocio del tráfico de drogas que habían operado durante años. (2005, pp. 161-162)

En 1988 el presidente Carlos Salinas de Gortari declaró que el combate a las drogas se elevaba a asunto de seguridad nacional. Sin embargo, en la década de 1990, varios casos evidenciaron (vg. el general Jesús Gutiérrez Rebollo, zar antidrogas encarcelado por cooperar con la delincuencia organizada) el alto grado de permeabilidad que la corrupción había generado en las instituciones, generando que para principios del siglo XXI el Estado mexicano se vea envuelto en una “paradójica batalla que no se puede ganar, perder ni dejar de combatir” (Chabat, 2000).

En mayo de 1998, durante la administración del presidente Ernesto Zedillo (1994-2000) y en gran parte debido a las presiones estadounidenses, se anunció un plan para sellar las fronteras norte y sur de México. Para cumplir con dicha labor 16.300 personas, 980 vehículos, 42 aviones, 50 barcos y 23 helicópteros fueron empleados. Sin embargo, la estrategia, implementada conjuntamente con los Estados Unidos, no tuvo efectos significativos en el flujo de drogas hacia los EE. UU., ni afectó la fortaleza de los cárteles (Astorga, 2007).

A partir del año 2000, con la llegada a la presidencia de Vicente Fox (primer presidente de un partido distinto al PRI) el problema del narcotráfico ya era ampliamente visible; sin embargo, aún no se presentaban las tasas de homicidio y la violencia desbordada que México vive desde el 2008 hasta la actualidad. Durante la administración del presidente Fox se implementó una política de blancos prioritarios enfocada a capturar o dar de baja a los líderes de las principales organizaciones criminales. En opinión de Astorga:

Con las capturas de traficantes importantes en el gobierno de Vicente Fox (Benjamín Arellano, la Rana, el June, Albino Quintero Meraz, el Metro, por ejemplo) el Estado logró, en parte, hacer cumplir las leyes vigentes e imponer su autoridad. Esos hechos contribuyeron en su momento a reducir los márgenes de impunidad y de corrupción asociados al negocio de las drogas, y a modificar las percepciones acerca del poder real de dichas organizaciones y la falta de voluntad política –u otro tipo de razones, como la convivencia y la corrupción de alto nivel- para enfrentarlas. (2007, p. 95)

No obstante, el impacto efectivo de estas capturas fue mínimo y en cambio generó desbalances en la correlación de fuerzas entre los cárteles de

Sinaloa, Tijuana, Juárez y el Golfo. Estas organizaciones se adaptaron a las nuevas circunstancias y continuaron la penetración de las instituciones de seguridad. Incluso algunos analistas alertaron respecto a que esta estrategia beneficiaba las operaciones ilegales de algunos cárteles sobre otros, en especial se señaló como beneficiario al cártel de Sinaloa, liderado por Joaquín Guzmán Loera.

Además de evidenciar la larga y fuerte conexión entre la clase política, cuerpos de seguridad (vg. la extinta Dirección Federal de Seguridad) y narcotraficantes, Astorga (2007, 2016) plantea una de las explicaciones que más fuerza ha cobrado para entender las causas de la escalada de violencia en la última década y media, la fragmentación del poder político y el control social que durante décadas concentró el PRI. Tal parece que la transición política en México tuvo entre sus efectos no deseados un desajuste en las redes de corrupción y complicidad existentes, lo cual gestó las condiciones para el aumento de la autonomía de estas organizaciones criminales, la competencia entre estas y la escalada en la violencia del crimen organizado para hacer frente a la nueva coyuntura política.

Desde la alternancia política en México (2000), las organizaciones criminales mutaron, diversificaron sus actividades ilícitas y se adecuaron a la nueva coyuntura de fragmentación del poder político a nivel local, estatal y federal, reorganizando sus redes de apoyo a nivel federal y subnacional. En lo que respecta a la estrategia de capturar a los principales líderes de los cárteles, ésta no contribuyó a reducir sus actividades ni la violencia que generan, sólo modificó momentáneamente la estructura de algunas organizaciones, los obligó a buscar nuevas estrategias y a replegarse por algún tiempo (Astorga, 2007).

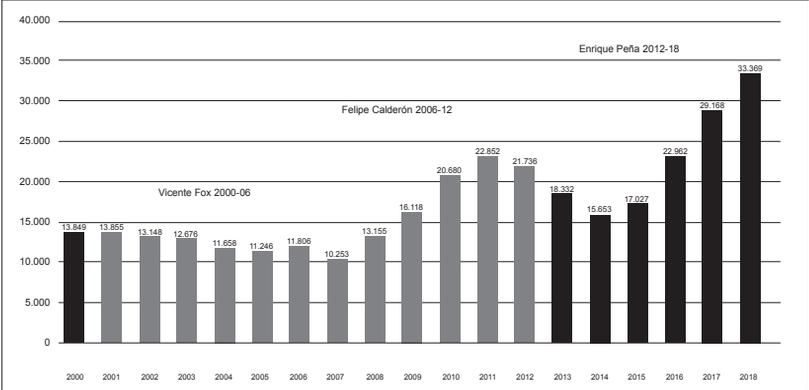
Si bien es cierto que las actividades del narcotráfico en México no son una cuestión nueva, desde el año 2008 se presentó una escalada en la frecuencia y visibilidad de la violencia (expresada en el incremento del número de homicidios atribuidos al crimen organizado) como resultado de la guerra contra el narcotráfico (Márquez y Meyer, 2010) declarada por el presidente Felipe Calderón⁴⁹. Esta violencia continuó en la presidencia de Enrique Peña Nieto (2012-18) y en la del presidente Andrés Manuel López Obrador (2018-24)

49 “La guerra de Calderón” —como se le llama por simplificar aquello— sumió regiones enteras del país en dinámicas de violencia y descomposición extremas, con miles de muertos, desaparecidos (Márquez & Meyer, 2010). La declaración de guerra de Calderón, la cual, según coinciden la mayoría de los autores, se realizó de manera improvisada, ya que no delineó una auténtica política de prevención del crimen organizado, ni se definió cuando los militares retornarán a los cuarteles (Guerrero, 2011; Crisis Group, 2013).

incluso se ha llegado a un número de homicidios dolosos de 35,588 personas en 2019, tal y como se evidencia en la figura 5.1.

Figura 5.1

Histórico de homicidios dolosos en México, 2000-19



Nota: Elaboración propia a partir de datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública

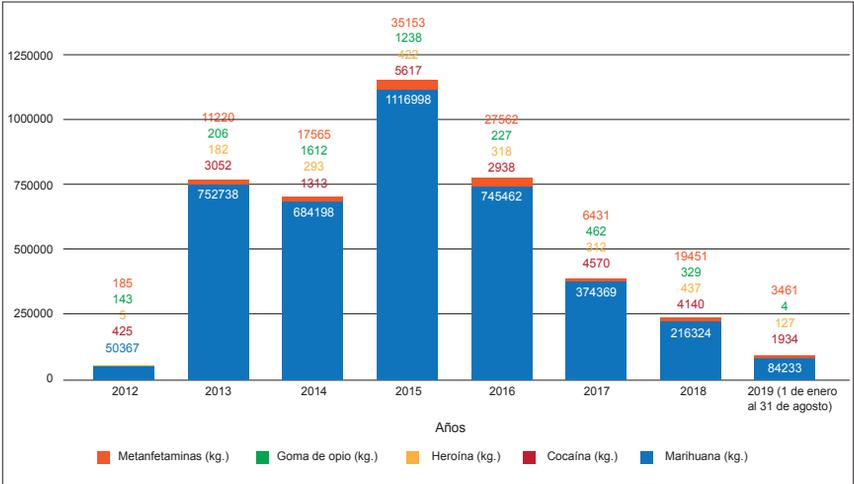
Desde comienzos del siglo XXI, las organizaciones del narcotráfico más poderosas habían acumulado tantos miembros, armamento, movilidad y liderazgo como para estar en capacidad de desafiar e intimidar a las fuerzas policiales municipales y estatales, sobre todo en zonas de producción de drogas y a lo largo de las principales rutas de contrabando en los estados del norte del país. La ominosa novedad era que algunas organizaciones de traficantes de drogas se mostraban cada vez más dispuestas a retar al Ejército, último muro de protección del Estado mexicano (Bailey, 2014, p. 16). El tráfico de armas provenientes de EE. UU. ha incidido en que las organizaciones criminales dispongan de un fuerte poder de fuego para hacer frente al Estado. Además, se ha identificado que algunas organizaciones criminales mexicanas han recibido asesoría en técnicas de combate, secuestro y tortura por parte de organizaciones criminales de Colombia, incluso se determinó que integrantes del cártel Jalisco Nueva Generación recibieron entrenamiento por parte de las Farc en Colombia⁵⁰. A su vez, se ha identificado la presencia de organizaciones criminales mexicanas en territorio colombiano.

50 Semana. (8 de noviembre de 2018). Los narcomercenarios colombianos en México. *SEMANA*. Recuperado de <https://www.semana.com/nacion/articulo/mercenarios-colombianos-entrenan-integrantes-de-carteles-mexicanos/579046>.

La situación geopolítica de México también incide en el problema, ya que el compartir frontera con un país que históricamente ha sido el principal mercado para drogas ilegales, dado el gran número de consumidores⁵¹ de marihuana, cocaína, fentanilo⁵², drogas sintéticas, entre otros narcóticos, hace que los incentivos que tienen los cárteles de tráfico de drogas para continuar sus actividades ilícitas transnacionales sean altos. En el caso de México, según cifras de la SEDENA, la marihuana fue la droga ilícita más asegurada o incautada entre 2012 y 2019, seguida de la metanfetamina y cocaína, como lo muestra la figura 5.2.

Figura 5.2

Incautaciones de drogas ilícitas reportadas por la SEDENA, 2012-19



Nota: Datos Abiertos Secretaría de la Defensa Nacional, 2019. Resultados de las operaciones en atención al Narcotráfico.

51 “Se calcula que, en el 2011, unos 22.5 millones de personas en los Estados Unidos de 12 años de edad o mayores usaron alguna droga ilícita o abusaron de medicamentos psicoterapéuticos (como analgésicos, estimulantes o tranquilizantes) en el mes anterior a la encuesta. Esto equivale al 8.7 por ciento de la población, mientras que en el 2002, el porcentaje fue del 8.3 por ciento. El incremento refleja principalmente un aumento reciente en el consumo de la marihuana, la droga ilícita que se consume con más frecuencia”. (National Institute of Drug Abuse, 2013).

52 “En la actualidad los opioides sintéticos —incluido el fentanilo— son las drogas más comúnmente asociadas con las muertes por sobredosis en Estados Unidos. En 2017, el fentanilo fue parte del 59.8 % de las muertes relacionadas con opioides, comparado con el 14.3 % en 2010”. (National Institute of Drug Abuse, 2019).

Entre las cifras proporcionadas por la SEDENA, como parte de los resultados en operaciones contra el narcotráfico, se muestra que entre 2012 y 2019 se han asegurado 139 aeronaves por actividades relacionadas con el tráfico de drogas y se han localizado 1638 pistas de aterrizaje, datos discriminados en la tabla 5.2. Esto indica que el espacio aéreo mexicano presenta una alta actividad de aeronaves dedicadas al trasiego ilegal de narcóticos, tanto al interior del país como hacia los Estados Unidos de América.

Tabla 5.2

Vehículos asegurados y pistas clandestinas de aterrizaje localizadas por la SEDENA 2012-19

Años	Terrestres	Aeronaves	Embarcaciones	Pistas clandestinas de aterrizaje²
2012	879	4	3	19
2013	8876	19	20	188
2014	8141	14	8	354
2015	9035	22	8	446
2016	5973	30	14	326
2017	11802	19	16	142
2018	10868	12	6	105
2019 (1 enero al 31 de agosto)	6	19	4	58
Total	55580	139	79	1638

Nota: Datos Abiertos Secretaría de la Defensa Nacional, 2019. Resultados de las operaciones en atención al Narcotráfico.

El Rol de la Fuerza Aérea Mexicana en el Combate al Narcotráfico

Según afirman fuentes oficiales estadounidenses, ese país es el mayor consumidor mundial de cocaína, por lo que el tráfico hacia ese país se ha presentado a través de diversas rutas. Sin embargo, con las operaciones de interdicción aérea realizadas en el Caribe, desde mediados de los años ochenta, México se convirtió en el principal país de tránsito utilizado por los traficantes.

tes para transportar cocaína producida en América del Sur con destino a los EE. UU. (GAO, 1993), lo cual afianzó la relación entre los cárteles colombianos y mexicanos, aunque en sus orígenes se presentaba una relación subordinada de las organizaciones mexicanas hacia las organizaciones colombianas.

Desde los años ochenta, la FAM participa en operaciones de “alto impacto” enfocadas a la erradicación de cultivos ilícitos de amapola y marihuana. No obstante, en los últimos años esas actividades se han extendido a la vigilancia aérea, marítima y terrestre para hacer frente al tráfico de narcóticos. Durante la presidencia de Felipe Calderón (2006-12), según se estableció en la Directiva para el Combate Integral del Narcotráfico 2007-12, aeronaves y helicópteros fueron desplegados y asignados directamente a las zonas regionales para hacer frente al narcotráfico. De hecho, la FAM actualmente tiene como principal misión el “combate frontal al narcotráfico y otras expresiones del crimen organizado”. Entre los objetivos establecidos en la citada Directiva están los siguientes: I) hacer más eficiente la operatividad del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, aumentando a seis horas de vuelo de adiestramiento mensual por piloto aviador; II) garantizar la Defensa Nacional y respaldar la política exterior del Estado Mexicano, incrementando en un 30% las actividades de cobertura, protección y vigilancia del espacio aéreo nacional, y III) apoyar las políticas en materia de seguridad interior, en un marco de respeto al Estado de Derecho, disminuyendo el área de siembra de enervantes en un 70% y el combate a la delincuencia organizada en áreas específicas del país.

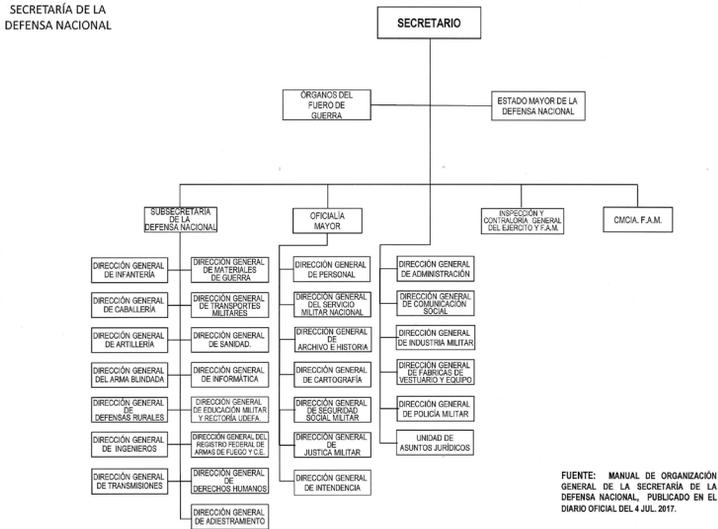
Entre las prioridades que la SEDENA y la FAM han señalado está el fortalecimiento del Sistema de Vigilancia Aérea de México (SIVA). Sin embargo, como se muestra a continuación aún son varios los retos que la FAM enfrenta al respecto.

El Sistema de Vigilancia Aérea de México (SIVA)

Las fuerzas armadas mexicanas se componen de dos instituciones independientes: la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), la cual incluye al Ejército y la FAM, y la Secretaría de Marina (SEMAR), comprendida por la Armada, la cual incluye a su vez a la flota, la fuerza aérea naval y el cuerpo de infantería de marina. Sus estructuras internas pueden verse en las figuras 5.3 y 5.4. El Ejecutivo es el comandante en jefe y tiene control directo sobre las fuerzas armadas a través de la SEDENA y la SEMAR (Guevara, 2011).

Figura 5.3

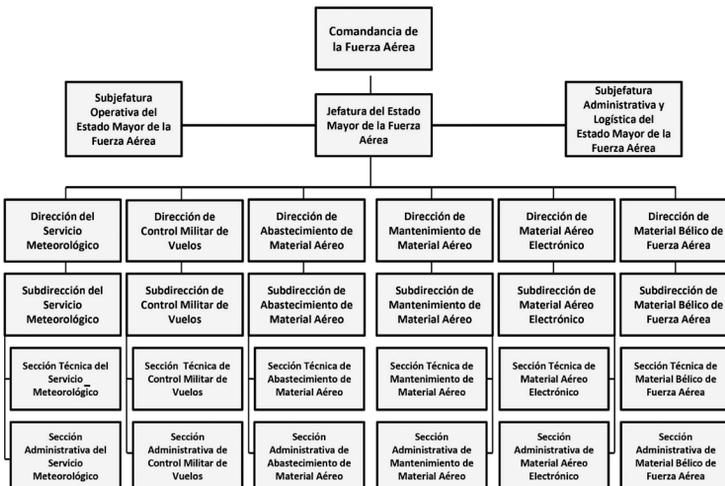
Organigrama de la Secretaría de la Defensa Nacional de México



Nota: Organigrama de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA, 2020b).

Figura 5.4

Organigrama de la Comandancia de la Fuerza Aérea Mexicana.



Nota: Organigrama de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA, 2020b).

En lo que respecta a la vigilancia del espacio aéreo mexicano durante la administración federal del presidente Vicente Fox (2000-06), específicamente en el año 2004, se creó el Centro de Mando y Control del SIVA con la finalidad de mejorar las capacidades de vigilancia y control del espacio aéreo mexicano, con especial énfasis en la lucha al tráfico aéreo ilegal de narcóticos. Sin embargo, desde la década de 1990 había un interés por parte del gobierno de EE. UU. en sobrevolar espacio aéreo mexicano para operaciones de interdicción aérea.

Desde mediados de la década de los años ochenta, las señales de desgaste de la Unión Soviética, tanto en su política interna (expresada en la implementación de reformas como la Glasnot y la Perestroika) como en su poderío militar en el exterior (v.g. Afganistán) evidenciaban la cercanía del fin de la Guerra Fría. Ante la debacle de la “amenaza rusa”, EE. UU. comenzó a poner mayor atención en la construcción ideológica y la justificación para hacer frente a la “nueva amenaza” que enfrentaban: las drogas ilegales. Amenaza que en realidad no era tan nueva y que en algunos momentos fue auspiciada y utilizada para los fines estadounidenses, tal y como lo demostró el caso Irán-Contras y la presunta colaboración entre la Central de Inteligencia Americana y el Cártel de Guadalajara⁵³ o el respaldo que recibió Manuel Noriega, antes de la invasión a Panamá y su encarcelamiento acusado de narcotráfico.

En mayo de 1988, aún en un contexto de Guerra Fría, el presidente Ronald Reagan declaró ‘emergencia nacional’ la guerra contra el narcotráfico calificándola como el enemigo público número uno de los Estados Unidos⁵⁴. Como parte de esa declaración la administración Reagan lanzó una campaña de advertencia a la sociedad estadounidense en la que se afirmaba que la competitividad de la economía de ese país se encontraba amenazada por una nueva epidemia en el consumo de drogas (Valdés, 2013).

Para 1990, agencias y fuerzas militares estadounidenses comenzaron a impulsar la creación de una fuerza conjunta para operaciones de interdicción aérea en la frontera México-EE. UU. e incluso buscaban ir más allá y planteaban la necesidad de una fuerza regional de interdicción de drogas en otros países latinoamericanos. No obstante, ellos reconocían que tanto en México

53 Semana. (20 de agosto de 1990). Narcotráfico y CIA. *SEMANA*. Recuperado de <https://www.semana.com/mundo/articulo/narcotrafico-cia/13757-3>

54 El País. (20 de mayo de 1988). Reagan declara la lucha contra la droga “emergencia nacional”. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/diario/1988/05/20/portada/580082404_850215.html

como en otros países se podrían “encontrar obstáculos significativos, incluyendo problemas relacionados con la soberanía y con la coordinación que se requiere antes y durante una operación de interdicción” (GAO, 1993).

Según se establece en un documento titulado *Drug Control: Revised Drug Interdiction Approach is Needed in México* (1993), generado por la General Accounting Office, en 1990 EE. UU. y México crearon el programa: Fuerza de Respuesta de la Frontera del Norte⁵⁵ para interceptar a los narcotraficantes en el aire y eliminar el uso del norte de México como área de preparación para los envíos de cocaína con destino a los Estados Unidos. Desde ese momento hasta la fecha del reporte (1993) EE. UU. había proporcionado \$38.9 millones en asistencia directa para el programa. Según se señala en el mismo documento, entre los objetivos del programa estaban los siguientes: proporcionar en arrendamiento 21 helicópteros UH1H⁵⁶ para los equipos de interdicción; crear siete bases de operaciones móviles; detectar aeronaves cargadas de drogas, interceptar las aeronaves mientras aterrizan en México, arrestar a los traficantes, incautar aeronaves y narcóticos, y realizar investigaciones de seguimiento para recolectar evidencia que pueda usarse para dismantelar organizaciones criminales (GAO, 1993). Sin embargo, este programa piloto no fructificó como se esperaba, pues se enfrentó a factores como las reticencias y la cautela por parte del gobierno de México y la sensibilidad respecto al tema de la soberanía. En lo que respecta a los EE. UU. la aprobación de la entrega de helicópteros se enfrentó a dificultades debido al conflicto con Irak.

55 Estados Unidos y México establecieron conjuntamente el programa Fuerza Fronteriza de Respuesta de la Frontera Norte (NBRF, por sus siglas en inglés) en 1990. Este programa implica el uso de activos de radar de EE. UU. para detectar y monitorear aviones sospechosos provenientes de Colombia, rastrear aviones sospechosos con aviones especialmente equipados desde el momento en que ingresan a espacio aéreo mexicano hasta que aterrizan, arrestan a los traficantes y se apoderan de sus cargas, y realizan investigaciones de seguimiento para recolectar evidencia que pueda usarse para dismantelar los grupos de traficantes. El Departamento de Estado y el Departamento de Defensa (DOD), la DEA y el Servicio de Aduanas de EE. UU. trabajan con la Procuraduría General de la República para lograr estos objetivos (GAO, 1993).

56 El Departamento de Estado y el Departamento de Defensa determinaron que Estados Unidos podría proporcionar 21 helicópteros UH-1H del Ejército de los EE. UU. al gobierno de México a través de la sección 606 (a) (2) de la Ley de Asistencia Extranjera. La Embajada de los Estados Unidos propuso que Estados Unidos arrendara los 21 Helicópteros UH-1H a México, además de proporcionar los repuestos necesarios y los servicios y equipos de apoyo relacionados. El presidente Bush aprobó esta solicitud en julio de 1990. Los helicópteros UH-1H se entregaron en dos envíos. El primer envío de 9 helicópteros se entregó en noviembre de 1990, y el segundo envío de 12 helicópteros se entregó en marzo de 1992 (GAO, 1993).

La implementación de este programa tuvo algunos éxitos iniciales⁵⁷ en suprimir los vuelos de aeronaves ilegales en la frontera norte de México; no obstante, entre las externalidades generadas estuvo la rápida capacidad de adaptación de los cárteles del narcotráfico, los cuales buscaron nuevas rutas hacia los EE. UU. desde el centro y el sur de México, y Guatemala. Un detallado recuento de la historia del surgimiento de Vigilancia Aérea en México es el realizado por Iñigo Guevara, quien documenta que:

En julio de 1990 una misión especial de EE. UU. informó al presidente Carlos Salinas sobre las intenciones de EE. UU. de mejorar la interdicción en el Caribe, América Central y el Pacífico Oriental y ofreció proporcionar helicópteros y continuar compartiendo información con México el 9 de julio de 1990. La misión también solicitó permiso para sobrevolar territorio mexicano con vigilancia Lockheed P-3 Orion aviones para que puedan mejorar la detección de las rutas de tráfico de narcóticos utilizadas para ingresar a los Estados Unidos. El plan de los Estados Unidos era tener tripulaciones aéreas estadounidenses y mexicanas conjuntas para el P-3 Oriones. La oferta fue rechazada por el presidente Salinas de Gortari quien respondió que los Oriones P-3 tendrían que ser entregados a la FAM si iban a operar sobre México y que uno o dos observadores estadounidenses tendrían permitido participar como parte de la tripulación. El gobierno mexicano ofreció arrendar uno o varios P-3 y anunció que tendría tripulaciones listas para ser entrenadas dentro de las 24 horas de aceptación. El rechazo fue un claro manifiesto de que la cooperación con los Estados Unidos todavía estaba limitado por las sensibilidades de la soberanía de México. (2016, p. 34)

Aunque esta sensibilidad se redujo considerablemente en las últimas dos décadas, sobre todo con el Plan Mérida y la cercanía que Calderón mantuvo con agencias federales estadounidenses, la presencia de agencias estadounidenses aún es vista con recelo por ciertos sectores de la clase política y de la sociedad mexicana que apelan a mantener la soberanía en asuntos internos.

57 La incautación más exitosa ocurrió el 14 de octubre de 1990, el día en que el programa comenzó a funcionar. En esta fecha el programa Fuerza Fronteriza de Respuesta de la Frontera Norte respondió a la información desarrollada por los activos de vigilancia de los EE. UU. e interceptó a siete aviones procedentes de Colombia cuando aterrizaron en un camino de tierra en el centro norte de México. Cinco de los aviones quedaron atrapados en el suelo y fueron incautados o destruidos. Esta operación también resultó en la incautación de más de nueve y media toneladas métricas de cocaína y el arresto de varios pilotos colombianos (GAO, 1993).

Durante la administración de Ernesto Zedillo (1994-2000) se ordenó a la FAM que interceptara vuelos ilegales y rastrear vuelos que estuvieran realizando operaciones de contrabando de narcóticos. Sin embargo, México no adoptó una ley de derribo por lo que sólo se podían interceptar e intimidar vuelos ilegales para aterrizar o rastrearlos y coordinarlos con los activos terrestres para interceptarlos una vez que habían aterrizado (Guevara, 2016). Desde los años noventa era evidente que el espacio aéreo de México era ampliamente vulnerable al tráfico aéreo ilegal y, al mismo tiempo, que la FAM no disponía de las herramientas legales, ni de las capacidades humanas y materiales para vigilar el espacio aéreo en contra de incursiones de aeronaves sospechosas, ilegales o ilícitas.

En octubre de 1998, representantes del Ministerio del Interior de México (SEGOB), el Centro de Investigación de Seguridad (CISEN) y la Oficina de Asuntos Especiales de la Embajada de México en Washington D.C. presentaron ante la SEDENA un proyecto para el establecimiento de una red de vigilancia del espacio aéreo para fortalecer la estrategia del gobierno en contra de vuelos ilegales, en especial para contrarrestar el tráfico de narcóticos (Guevara, 2016). A partir de entonces se empezaron a analizar los sistemas de vigilancia aérea existentes en diverso países de la región.

La SEDENA tuvo entre sus referentes iniciales al Sistema Integrado de Vigilancia Amazónica de Brasil (SIVAM). Esa influencia se tradujo en la adquisición de un Embraer brasileño EMB-145AEW & C y dos aviones de patrulla marítima EMB-145MP en 2001 (Guevara, 2016). De hecho, esas aeronaves son las plataformas aéreas de las que actualmente dispone la FAM como parte del SIVA. Según información de la SEDENA el SIVA es:

Un organismo técnico-operativo que administra los medios de detección, enlace e intercepción aéreos y terrestres pertenecientes a la SEDENA, encaminados a la protección y vigilancia del espacio aéreo mexicano. Tiene como objetivo primordial, garantizar la soberanía nacional mediante el planeamiento, organización, control y supervisión de operaciones aéreas y terrestres orientadas a prevenir amenazas a la seguridad nacional, como es el tráfico de drogas en sus modalidades aérea y marítima, entre otras. Lo anterior, a través del empleo de medios de detección terrestres y aéreos, complementados con los demás medios aéreos, terrestres y anfíbios desplegados en el territorio del país, que contribuyen a generar y difundir en tiempo real, la información de valor militar que contribuya al seguimiento

de los blancos aéreos y su posterior interceptación y aseguramiento. Este sistema dispone del apoyo de otras instituciones nacionales y extranjeras, mediante el intercambio de información respecto al seguimiento de blancos aéreos sospechosos o ilícitos, provenientes de otros países y fuera del alcance de nuestros medios de detección, lo que representa un valioso aspecto para la adecuada toma de decisiones, una vez que la amenaza ingrese a territorio nacional. (2007)

Para cumplir con su misión, el SIVA está organizado con cinco componentes como se puede observar en detalle en la tabla 5.3:

Tabla 5.3

Componentes del Centro de Mando y Control del Sistema Integral de Vigilancia Aérea

Componentes del SIVA	Funciones
1. De mando y control	Lo constituye el Centro de Mando y Control del SIVA, que coordina los medios de enlace e información para el planeamiento y supervisión de las misiones de vigilancia aérea.
2. De detección	Constituido por radares terrestres y radares aerotransportados instalados en las plataformas aéreas de la Fuerza Aérea Mexicana.
3. De interceptación	Se integra con aviones y helicópteros de la Fuerza Aérea Mexicana, así como las tropas terrestres y anfibas del Ejército desplegadas estratégicamente en todo el territorio nacional.
4. De adiestramiento	Constituido por un Centro de Simulación y Adiestramiento, cuya función consiste en crear escenarios de operación a todo el personal que participa en el seguimiento de blancos ilícitos.
5. Infraestructura de apoyo	Integrado con tres hangares de alta seguridad, mantenimiento y apoyo a las operaciones de las plataformas de vigilancia aérea, sistemas de comunicaciones de la SEDENA e información radar de agencias gubernamentales nacionales y extranjeras.

Nota: Elaboración propia con información de la Secretaría de la Defensa Nacional, 2007a.

Como se ha expuesto, la FAM ha cobrado un papel de gran relevancia en las actividades de combate al narcotráfico y combate al crimen organizado. Como parte del proceso de modernización y mejora de capacidades se adquirieron 80 aeronaves y helicópteros, ocho de los cuales fueron proporcionados por los EE. UU. a través de la Iniciativa Mérida (Guevara, 2011). Entre 2007-12 la SEDENA amplió la vigilancia del espacio aéreo mediante la adquisición de un sistema de radares y la compra de sistemas aéreos no tripulados, helicópteros B-412, EC-275 Cougar, aviones CASA C-295M, C-27J Spartan y aviones T-6c Texano⁵⁸.

En 2008 también se adquirieron Vehículos Aéreos No Tripulados⁵⁹, comúnmente conocidos como drones, los cuales comenzaron a operar en abril del 2009. Se dispone de sistemas Elbit Hermes 450 (Guevara, 2011) y en mayo de 2009, la FAM creó un Escuadrón de Sistemas Aéreos No Tripulados (ESANT). Este grupo fue transferido al Centro de Mando y Control del SIVA de la SEDENA, en junio de 2010 (Guevara, 2015).

Como parte de esta investigación se hizo una solicitud de información (folio No. 0000700266319) a la SEDENA, sobre “el número de drones de los que dispone actualmente la Secretaría de la Defensa Nacional para tareas de vigilancia aérea”, a lo que se respondió que “la cantidad de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) con que cuenta la SEDENA, se encuentra clasificada como reservada” por motivos de seguridad nacional. Sin embargo, se indicó que se cuenta con las siguientes aeronaves pilotadas a distancia: Hermes 450, S-4 Ehécatl y Baalam S-45.

En el libro blanco *Fortalecimiento de la Fuerza Aérea Mexicana (2012-2018)* se señala que en el 2016 se adquirieron tres sistemas aéreos no tripulados a la empresa Hydra Technologies de México con un costo de \$ 309.933.281,25 pesos mexicanos. Dicha empresa produce el dron denominado dron S4 Ehécatl⁶⁰. De acuerdo con documentos oficiales de la SEDENA,

58 Castillo, G. y Murillo, E. (2 de febrero de 2020). La FAM consolidará este año la vigilancia del espacio aéreo nacional. *La Jornada*. Recuperado de <https://www.jornada.com.mx/2020/02/02/politica/007n1pol>

59 Dependencias militares también le entraron al juego de los “drones”. En julio de 2008, la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) firmó un contrato de 25 millones de dólares con Elbit Systems por la compra de un UAS Hermes 450 y tres mini UAS Skylark I. El Hermes 450, de tamaño mediano, tiene un alcance de 200 kilómetros y 18 horas de duración, mientras que el Skylark I, un UAS que se lanza con la mano, tiene un alcance de 15 kilómetros y 3 horas de duración (Guevara, 2015).

60 Guevara, I. (11 de julio de 2015). Los drones de México: quién los utiliza y por qué. *Animal Político*. Recuperado de <https://www.animalpolitico.com/2015/07/los-drones-de-mexico->

Hydra Technologies donó un S4 Ehécatl y un UAS G1 Guerrero en julio de 2012. Estos “drones” fueron integrados al ESANT para operar junto con el Hermes 450. La SEDENA utiliza las aeronaves no tripuladas para labores de inteligencia contra organizaciones criminales, para patrulla en zonas fronterizas y para la vigilancia de instalaciones estratégicas (Guevara, 2015).

Varias de las fuentes consultadas para esta investigación coinciden en indicar que la cobertura que tiene la FAM del espacio aéreo mexicano ha sido y continúa siendo bastante limitada, lo cual se presenta como una ventana de vulnerabilidad para la seguridad nacional de México. De hecho, esto ha sido reconocido en diversos documentos emanados de la Secretaría de la Defensa Nacional. Concretamente se ha llamado la atención sobre la necesidad de incrementar la cobertura de radar, ya que actualmente es de alrededor de 32%⁶¹. También se ha planteado la necesidad de actualizar y mejorar las capacidades del SIVA, cuestión que a la fecha no ha sucedido. Es decir, en el período 2007-19 la cobertura del espacio aéreo nacional no se incrementó⁶², esto pese a que era uno de los objetivos prioritarios establecidos por la SEDENA.

Para reducir esta clara vulnerabilidad, como se señaló anteriormente, a principios del siglo XXI se adquirieron aeronaves Embraer EMB-145 RS&MP y Embraer 145MCSA-AEWC de alerta temprana. Estas aeronaves son empleadas para la vigilancia aérea y estratégica contra incursiones ilegales y en seguimiento a vuelos ilegales⁶³; sin embargo, requieren modernizarse y sumar otras plataformas aéreas para mejorar el control del espacio aéreo mexicano.

quien-los-utiliza-y-por-que/

- 61 Otras fuentes señalan que “mediante el empleo de las 6 plataformas aéreas, se logró un promedio de cobertura radar del 48 por ciento del territorio nacional, enfocando esta vigilancia hacia aquellas áreas con mayor incidencia en el tráfico ilícito de drogas vía aérea, principalmente en las regiones sureste y noroeste del país, logrando con ello, un efecto disuasivo en la realización de estas actividades ilícitas y con lo cual ha decrecido sensiblemente la ocurrencia de aeronaves sospechosas procedentes de Centro y Sudamérica” (SEDENA, 2007a).
- 62 SEDENA (2020a). Primer Informe de Labores 2018-2019. *SEDENA*. Recuperado de http://www.sedena.gob.mx/pdf/informes/primer_informe_labores.pdf
- 63 Medellín, A. (1 de junio de 2018). Los Embraer 145 de la Fuerza Aérea Mexicana en la última etapa de overhaul. *Defensa.com* Recuperado de <https://www.defensa.com/mexico/embraer-145-fuerza-aerea-mexicana-ultima-etapa-overhaul> [Consultada el 26 de noviembre de 2019].

Avances y Retos que Enfrenta el Proceso de Modernización de la Fuerza Aérea Mexicana

Según se establece en el Libro Blanco de Fortalecimiento de la FAM (LB-03), entre 2012-18, se adquirieron 143 aeronaves nuevas (102 aviones y 41 helicópteros) y tres sistemas aéreos no tripulados equipados con tecnología de vanguardia (SEDENA, 2018). Además, según lo señalado por el Informe de Rendición de Cuentas de Conclusión de la Administración 2012-18 (SEDENA, 2018), durante la administración del presidente Enrique Peña Nieto se ejecutaron diversas acciones relacionadas con la FAM, entre las que se relacionan con esta investigación se pueden resaltar las siguientes nueve. Primero, se mantuvo un porcentaje operacional del total de aeronaves de la FAM superior al 80%, manteniendo un promedio mensual de 6 horas y 30 minutos de vuelo por piloto aviador (SEDENA, 2018, p. 4). Con lo anterior se cumplió con la meta que se había establecido desde 2007. Segundo, 1556 elementos de la FAM, realizaron adiestramientos recurrentes y 3816 ingresaron a los diferentes planteles de educación militar de la Fuerza Aérea. Personal de la FAM realizó 589 cursos en el extranjero (SEDENA, 2018, p. 4). Tercero, se realizaron 11 reuniones para el intercambio de experiencias y seminarios con los organismos de inteligencia de las Fuerzas Armadas de Colombia y Nicaragua (SEDENA, 2018, p. 7). Cuarto, se suscribieron cuatro Memorandos en materia de intercambio de información con los países de Colombia, Guatemala, Nicaragua y el Reino de España (SEDENA, 2018, p. 7). Quinto, personal de las diferentes especialidades de la FAM realizaron 111 cursos en el extranjero (SEDENA, 2018: 16), incluida Colombia. Sexto, para incrementar y renovar la infraestructura de la FAM se destinaron un total de \$16.074 millones de pesos mexicanos, correspondientes al presupuesto de la SEDENA y \$3214 millones de pesos mexicanos, provenientes de Arrendamientos Financieros autorizados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). El presupuesto señalado permitió implementar la adquisición de 100 aeronaves de ala fija, 41 de ala rotativa, radares, equipo meteorológico, entre otros equipos (SEDENA, 2018, p. 29). Séptimo, se hizo mantenimiento y reparación de componentes del Sistema de Radar ERINEYE, incluyendo la administración de datos C-2 instalados en la plataforma de vigilancia aérea EMB-145 Mat. 4101⁶⁴ (SEDENA, 2018, p. 37). Octavo, se realizaron 374, 714:09 horas

64 La FAM cuenta con tres plataformas aéreas Embraer 145 MCSA-AEWC adquiridas en 2003, durante la presidencia de Vicente Fox y equipados con la versión P99 que posee un radar

de vuelo, para garantizar la vigilancia del espacio aéreo nacional (SEDENA, 2018, p. 31). Noveno, se obtuvo un 70% de avance en la reestructuración de los Centros de Mando y Control del SIVA⁶⁵ (SEDENA, 2018, p. 31).

En cuanto a los aspectos que quedaron pendientes, según lo que se señala en el Programa Sectorial de Defensa Nacional 2013-2018, se puede destacar que se había establecido el objetivo de incrementar la cobertura del espacio aéreo mexicano a un 72%; pero, se mantuvo la cobertura en un 32%, debido a que únicamente se logró adquirir un Centro de Mando y Control, tres sistemas aéreos no tripulados y la asignación de 12 aeronaves de ala fija para el SIVA para su seguimiento e intercepción.

En lo que se refiere a los radares al servicio de la SEDENA, desde 2007, en el marco de un proyecto para modernizar las capacidades de detección de SIVA, se identificó que los radares aéreos eran efectivos, pero los radares terrestres estaban significativamente desactualizados. En el documento *Directiva Integral para el Combate al Narcotráfico* se describe que las capacidades de detección y seguimiento de los tres radares terrestres Westinghouse TPS-70 3-D (Guevara, 2011), que habían estado en uso desde enero de 1989, no estaban operando al 100%. El documento mencionado establece que los radares sólo funcionan en modo secundario, pudiendo proporcionar datos para los controladores de tránsito aéreo pero ineficaz detectar vuelos de baja altura. Después de considerar varios tipos de radares, la FAM seleccionó el AN / TPS-78 y realizó un pedido de USD 118 millones en 2010, los cuales comenzaron a ser entregados en 2011 (Guevara, 2016, pp. 45-46).

Además, los componentes del SIVA tienen más de una década de servicio, por lo que se requiere su modernización y renovación para aumentar la cobertura del espacio aéreo nacional. También quedó pendiente la actualización de los sensores de tres plataformas aéreas; la adquisición de una plataforma de vigilancia aérea y alerta temprana, cinco radares de largo alcance y tres sistemas aerotransportados (plataformas) [SEDENA, 2018, p. 33]. La SEDENA señaló que este objetivo no se cumplió debido a insuficiencia presupuestaria (SEDENA, 2018, p. 48).

sueco Ericsson Erieye (Medellín, 2018).

65 En el ejercicio fiscal 2015 se gastaron \$633,705,063 millones de pesos para la instalación y operación de un nuevo Centro de Mando y Control del Sistema de Vigilancia Aérea, fase 1 (diseño y desarrollo de la arquitectura del sistema, capacitación técnica y operacional); implementación de un Sistema de Enlace de Datos Táctico para el Sistema Integral de Vigilancia Aérea (SIVA) [SEDENA, 2018, pp. 36-37].

Otro objetivo era incrementar en un 50% la movilidad estratégica (172 aeronaves y tres Sistemas No Tripulados). Se logró este objetivo en un 40.98%, ya que se adquirieron 141 aeronaves (100 aviones y 41 helicópteros) y tres Sistemas No Tripulados, quedando pendiente la adquisición de 31 aeronaves (SEDENA, 2018, p. 34).

Si bien se cumplió con el objetivo de incrementar las horas de vuelo este aumentó en 47% de las horas de vuelo, entre 2012-18, ha incidido en el desgaste de aeronaves y material aéreo, lo cual derivó en que se procediera a tramitar la baja de 66 aeronaves con más de dos décadas de uso, cuyo mantenimiento no era redituable, ni garantizaban condiciones de seguridad (C.G. Fuerza Aérea Mexicana, 2018).

Para el período comprendido entre 2013-30 se tenía proyectado un proceso, comprendido en tres fases, con el objetivo de modernizar las aeronaves de la FAM. La intención principal era sustituir y renovar gradualmente el equipo aéreo más que incrementarlo. Este proceso de modernización se proyectó como se puede observar en la tabla 5.4.

Tabla 5.4
Proceso de modernización de las aeronaves de la Fuerza Aérea Mexicana 2013-30

Primera fase 2013-18	Segunda fase 2019-24	Tercera fase 2025-30
24 helicópteros UH-60.	24 helicópteros UH-60.	24 aviones interceptores
24 helicópteros MI-17.	24 helicópteros MI-17.	3 aviones K.A. 350 con
36 helicópteros B-407AH.	12 helicópteros B-407AH.	sensores de vigilancia
48 aviones T-6C+.	30 aviones T-6C+.	3 EMB-145
1 avión Grunmman	7 aviones C-235.	con radar aéreo.
Gulfstream.	3 aviones C-130J.	
8 aviones K.A. 350	4 aviones B737-700.	
ambulancia/tppte. pnal./I.S.R.		

Nota: Comando General de la Fuerza Aérea Mexicana. En: Ricardo Sodí (coordinador) [2018]. La Fuerza Aérea en la Defensa del Estado. Editorial Porrúa. México.

Aunque, desde 1929, las Fuerzas Armadas mexicanas han mantenido un alto grado de institucionalidad hacia el Estado mexicano, independientemente de quien ocupe el Ejecutivo Federal⁶⁶, esto no evita que estas se ven afecta-

66 En 1940, durante la presidencia del general Manuel Ávila Camacho, el sector militar ligado al Partido Revolucionario Mexicano (posteriormente PRI) desapareció definitivamente. Fue una prueba simbólica de la profesionalización alcanzada por el ejército revolucionario y de su

das por los vaivenes y externalidades del cambio político que se ha presentado en México desde el año 2000, cuando por primera vez en 71 años el Partido Revolucionario Institucional (PRI) perdió la presidencia frente al candidato del Partido Acción Nacional (PAN), partido que logró mantener la presidencia de México entre 2000-12, para luego perderla nuevamente frente al PRI entre 2012-18.

Ejemplo de la influencia que tuvo el cambio político sobre las Fuerzas Armadas se hizo evidente durante el período del presidente Felipe Calderón (2006-12), y en un contexto en el que el presidente declaró una guerra en contra del crimen organizado, cuando las Fuerzas Armadas mexicanas se vieron insertas en un contexto que abrió una ventana de oportunidad que les permitió mejorar sus condiciones laborales y salariales. Al mismo tiempo, éstas iniciaron un proceso de adaptación, transformación y modernización, sobre todo para responder a los retos que la inseguridad y la violencia generada por el crimen organizado han producido en México en las últimas dos décadas. Aunque en el 2012 el PRI regresó a la presidencia con Enrique Peña Nieto se mantuvo el respaldo al proceso de modernización de las Fuerzas Armadas que se venía gestando desde la administración anterior.

En las elecciones presidenciales de 2018 resultó electo Andrés Manuel López Obrador también conocido como AMLO, fundador y candidato del partido Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA), quien ha hecho del combate a la corrupción y de la austeridad de la administración federal dos de sus principales ejes de gobierno. Aunque AMLO ha mantenido una inesperada cercanía con las Fuerzas Armadas, la política de austeridad podría afectar el proceso de modernización de la FAM proyectado hacia el 2030.

Tener en cuenta lo anterior resulta pertinente, dado que, entre los recortes administrativos o las políticas de austeridad se han puesto a la venta aeronaves adscritas a distintas dependencias federales, incluidas la SEDENA y la SEMAR. De acuerdo con la información disponible en la página web del Gobierno de México “catálogo de aeronaves susceptibles de venta”, publicada el 22 de abril de 2019, la venta de aeronaves se sustenta en lo siguiente:

Atendiendo a los principios de responsabilidad y uso eficiente de los recursos públicos, el Presidente de la República anunció la enajenación del denominado avión presidencial (TP01, José María Morelos y Pavón) e

subordinación institucional al jefe del poder ejecutivo, una tendencia que habría de volverse realidad política permanente a partir de 1946, con la elección del primer presidente civil. Tradición que se ha mantenido ininterrumpida hasta la actualidad. (Aguilar & Meyer, 1991).

instruyó identificar todas aquellas aeronaves que cumplieran con dos criterios básicos: 1) Aeronaves cuyo uso estuviera dedicado a la transportación ejecutiva de servidores públicos, que no cumplieran funciones directamente relacionadas con los programas y acciones de las dependencias, y que no tuvieran una función clara en beneficio de la ciudadanía. 2) Aeronaves que por sus características no estuvieran en servicio y generen gastos derivados del resguardo, mantenimiento y operación⁶⁷.

De tal manera, con la llegada de la administración federal (2018-24) se vislumbra un escenario complejo para poder continuar con el proceso de sustitución y modernización de aeronaves y del SIVA emprendido por la FAM en 2013. Cabe aclarar que, el problema no es la política de austeridad sino que ésta no responda a criterios de racionalidad y eficiencia en el cumplimiento de los objetivos planteados para mejorar la capacidad de los recursos humanos y materiales de la FAM y salvaguardar al Estado y sociedad mexicanos de las amenazas externas e internas, en específico la vulnerabilidad que desde hace décadas presenta el espacio aéreo mexicano y, específicamente, la amenaza que presenta el tráfico aéreo ilegal de narcóticos.

El Tráfico Aéreo Ilegal de Narcóticos como Amenaza al Espacio Aéreo Mexicano

En México se tiene la cobertura de radares civiles, pero estos están enfocados únicamente a ciertas elevaciones que cubren las rutas en las que opera la aviación comercial. Sin embargo, no se cuenta con una cobertura aérea completa ni con la cobertura de radares civiles, ni tampoco con la de radares militares (González, 2018). De hecho, como ya se ha mencionado, la SEDENA ha reconocido que sólo se dispone de una cobertura de alrededor del 32% del espacio aéreo mexicano.

Esa vulnerabilidad ha sido aprovechada por los narcotraficantes, destacando el caso de Amado Carrillo Fuentes, cuyo alias “el señor de los cielos” se debía a los grandes embarques de narcóticos que trasladaba por vía aérea con aviones LearJet e incluso con Boeing 727 desde México hacia Estados

67 Gobierno de México. (22 de abril de 2019). Catálogo de aeronaves susceptible de venta. Disponible en: <https://www.gob.mx/banobras/documentos/catalogo-de-aeronaves-susceptibles-de-venta>

Unidos. El cártel de Juárez, organización de Amado Carrillo, que, según el ex tesorero del grupo de Cali, Guillermo Palomari, había iniciado negocios con Miguel Rodríguez Orejuela, se colocó a la cabeza de la estructura oligopólica en el tráfico de cocaína. El trato consistía en la mitad para el cártel de Cali y la otra para el cártel de Juárez liderado por Carrillo, quien se comprometía a pasar la droga hacia EE. UU. (Astorga, 2016). La historia en torno a Amado Carrillo Fuentes es ilustrativa de las dimensiones que adquirió el tráfico aéreo ilegal de narcóticos a través del espacio aéreo mexicano⁶⁸.

En México ocurren innumerables ingresos aéreos ilícitos a territorio nacional por parte de aeronaves que transportan estupefacientes. Aunque en algún momento el Estado mexicano tuvo control del espacio aéreo, con los años este disminuyó (González, 2018). Es el caso de la frontera sur de México, que desde hace décadas es una de las principales puertas de acceso para el tráfico aéreo y marítimo ilegal proveniente de Sudamérica y Centroamérica. Así lo ilustra la notoria vulnerabilidad aérea que se presenta en la frontera entre el estado de Quintana Roo (México) y el norte de Belice y Guatemala.

Esta zona se ha convertido en un espacio propicio para los vuelos ilegales de aeronaves provenientes de Colombia, Venezuela⁶⁹ y Bolivia. Desde hace décadas organizaciones mexicanas y colombianas utilizan el territorio de Belice, su espacio aéreo, terrestre y marítimo, para transportar cocaína hacia México y luego introducirla a los Estados Unidos. En el caso de Guatemala

68 “Transportar estupefacientes por vía aérea no fue un invento de Carrillo, pues de los años cincuenta lo hacían los sinaloenses; lo que aportó fue la magnitud y la eficacia que utilizó. Su flota de aviones pequeños, Lear Jet fue incrementada cuando salió del reclusorio sur en junio de 1990; incluso llegó a experimentar con aviones más grandes. En San Diego compró un jet Boeing 727 usado, en 300 mil dólares para transportar cinco toneladas de cocaína en un viaje; después adquirió otros dos aviones del mismo modelo, pero el experimento no funcionó por lo viejo de las aeronaves - con frecuencia tenían que aterrizar de emergencia- y los problemas de mantenimiento correspondientes, por lo que retomaron los aviones pequeños que transportaban media tonelada de cocaína por viaje. Algunas estimaciones de autoridades estadounidenses señalan que la organización de Juárez transportaba por lo menos 60 toneladas de cocaína al año, lo que significaba 120 vuelos, uno cada tercer día. La droga se la llevaban las organizaciones colombianas a la península de Yucatán (vía algunos países centroamericanos desde donde la transportaban por vía marítima a Chetumal, Cancún o alguna playa de la Riviera Maya); desde allí la trasladaban a Guadalajara, Torreón y Hermosillo por vía aérea donde tenían almacenes de depósito; luego la acercaban hasta Chihuahua, a un rancho de su propiedad cercano a la frontera de Estados Unidos”. (Valdés, 2013, p. 243).

69 Patón, N., Gallón, N., y Castrillón, D. (17 de abril de 2019). La corrupción en Venezuela ha creado una superautopista de cocaína a EE. UU. *CNN en español*. Recuperado de <https://cnnespanol.cnn.com/2019/04/17/la-corrupcion-en-venezuela-ha-creado-una-superautopista-de-cocaina-a-ee-uu/>

se tiene evidencia de que los cárteles mexicanos, sobre todo el de Sinaloa y el Golfo, tienen presencia en ese país (Astorga, 2007). Aunado a esto, la porosidad de la frontera sur de México (Chiapas, Campeche y Quintana Roo) y la corrupción de autoridades aduanales y migratorias ha hecho que el trasiego aéreo, marítimo y terrestre de narcóticos por esos estados sea una constante desde hace décadas. El corredor centroamericano se ha sumado al tráfico ilegal de narcóticos por el Pacífico y por el Caribe.

Evidencia de la alta porosidad de la frontera sur de México y de la relevancia que ha adquirido esta ruta lo ilustra la situación de pequeñas poblaciones como Xcalak (Quintana Roo). Desde hace tres décadas es un secreto a voces la gran actividad de aeronaves que bombardean en el caribe mexicano narcóticos para que estos sean recogidos en lanchas o para deshacerse de la mercancía cuando están huyendo de alguna persecución⁷⁰. El estado de Quintana Roo, el cual tiene frontera terrestre con Guatemala y frontera terrestre y marítima con Belice es un espacio altamente cotizado por los cárteles mexicanos. Es tal la importancia geográfica que tiene Quintana Roo para las rutas del narcotráfico procedente de Sudamérica y Centroamérica que el poder corruptor del narcotráfico permeó a la clase política local del más alto nivel, un ejemplo de esto es el encarcelamiento en los EE. UU. del ex gobernador Mario Villanueva Madrid, quien fue acusado de coludir con el Cártel de Juárez, liderado por “el señor de los cielos”. Pese a que estuvo en una prisión estadounidense Villanueva ha señalado que fue una venganza política en su contra⁷¹.

De hecho, desde principios de 2020, la vulnerabilidad del espacio aéreo mexicano de la frontera sur quedó ampliamente evidenciada con el aterrizaje de una aeronave en una de las principales vías de comunicación terrestre de la zona la carretera Bacalar-Mérida y otra en Mahahual, ambas cargadas con cocaína. En el caso de la primer aeronave, ésta aterrizó en plena carretera automovilística y cuando acudieron militares a inspeccionar la nave fueron recibidos con disparos, incluso un militar resultó herido y otro falleció.

70 “La mercancía que sale de Xcalak se entrega en Chetumal y de ahí viaja hacia el norte o a Cancún, la tercera ciudad donde más cocaína se consume del país, según la encuesta nacional de adicciones. En la otra dirección, por una buena carretera, desde la capital de Quintana Roo se tarda unas 12 horas a Veracruz y otras tantas a Bronswille. En solo 24 horas ese kilo deja de valer 10.000 dólares en Xcalak y pasa a costar 60.000 en Texas” (García, 2019).

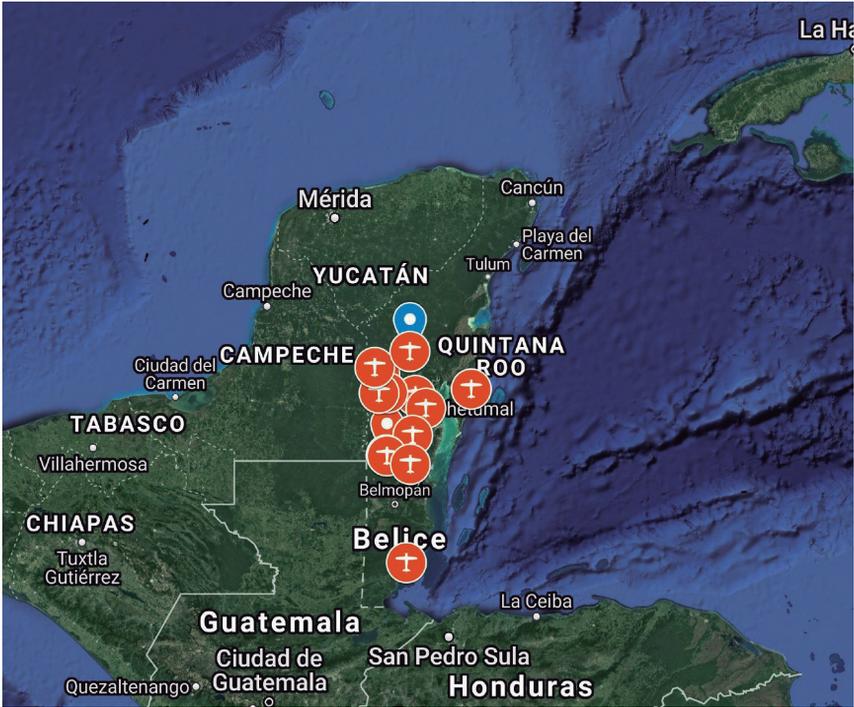
71 Ahrens, J. M. (23 de diciembre de 2016). Vuelve a México el gobernador del PRI al que compró el Señor de los Cielos. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/internacional/2016/12/23/mexico/1482454032_605894.html?rel=mas

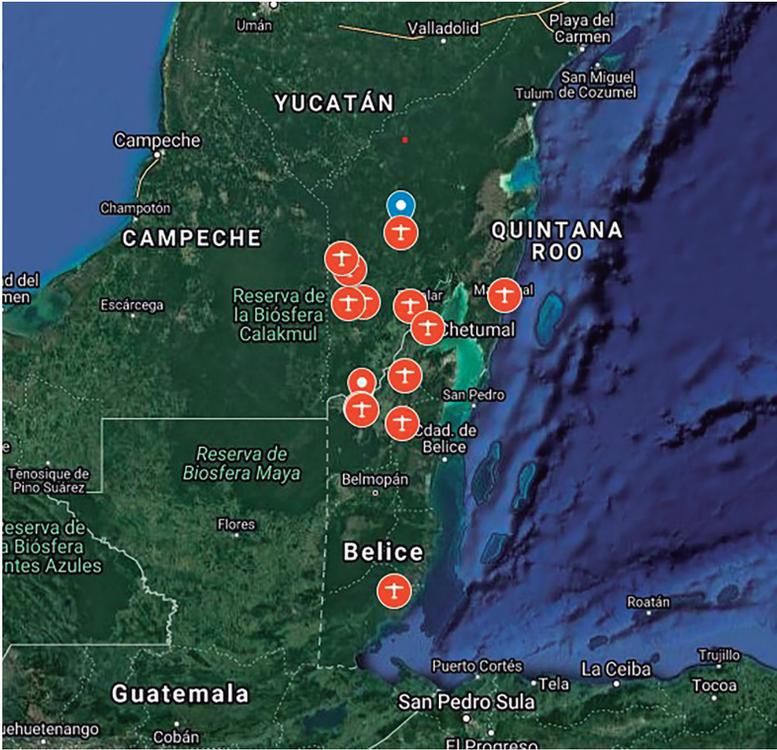
A los pocos días una aeronave procedente de Argentina con destino a la isla de Cozumel fue identificada y obligada a aterrizar en el aeródromo de Mahahual (Quintana Roo) por aviones de la FAM.

Otra evidencia de esta vulnerabilidad es que en el último lustro diversas aeronaves han sido encontradas en territorio de Quintana Roo (México) o del vecino país de Belice. Algunas han sido halladas abandonadas, quemadas, otras se han estrellado, en tanto hay casos de aeronaves que incluso han aterrizado en el aeropuerto de Chetumal (capital administrativa de ese estado) y han sido abandonadas con cargamentos de cocaína. En los mapas de la figura 5.5, se muestra la presencia de aeronaves ilegales en la frontera entre México y Belice, estas son algunas aeronaves que han sido encontradas abandonadas, quemadas o que han tenido que realizar aterrizajes forzosos entre el 2013-20.

Figura 5.5

Aeronaves encontradas y usadas para el trasiego de drogas en la frontera México-Belice-Guatemala





Nota: Elaboración propia a partir de diversas fuentes periódicas.

En octubre de 2019 mediante una solicitud de información (folio 0000700266419) realizada a través de la Plataforma Nacional de Transparencia se solicitó la siguiente información: 1) número de aeronaves ilícitas detectadas por la SEDENA entre 2000 y 2019 desglosadas por cada año; 2) número de aeronaves ilícitas interceptadas por la SEDENA entre 2000 y 2019 desglosadas por cada año; 3) número de aeronaves no identificadas detectadas por la SEDENA entre 2000 y 2019 desglosadas por cada año; 4) número de aeronaves ilícitas rebeldes detectadas por la SEDENA entre 2000 y 2019 desglosadas por cada año; 5) número de aeronaves sospechosas identificadas por la SEDENA entre 2000 y 2019 desglosadas por cada año; 6) número de aeronaves ilícitas derribadas por la SEDENA entre 2000 y 2019 desglosadas por cada año; 7) número de aeronaves ilícitas identificadas por la SEDENA en el estado de Quintana Roo, entre 2000 y 2019, desglosadas por cada año, y 8) número de aeronaves ilícitas derribadas por la SEDENA en el estado de Quintana Roo, entre 2000 y 2019, desglosadas por cada año.

La SEDENA respondió a los requerimientos 1, 2, 3, 5 y 7, respecto a los puntos 4, 6 y 8 se señaló que no se localizó registro o documento que dé respuesta a esos requerimientos. La información localizada se encuentra sintetizada en la tabla 5.5. Es pertinente destacar que las definiciones empleadas para solicitar dicha información son parte de la terminología oficial usada por la Fuerza Aérea Mexicana⁷².

Aeronave ilícita se refiere a toda aquella aeronave nacional o extranjera que habiendo sido considerada como sospechosa se interne a territorio nacional y que muestre además alguno de los siguientes indicios o condiciones: no contar con plan de vuelo, no reportarse a las autoridades aeronáuticas correspondientes, volar en espacios aéreos controlados sin autorización, no ajustarse a las altitudes mínimas establecidas, aeronaves con matrícula falsificada, cuando arroje cualquier objeto, cuando se declara rebelde a la aeronave y/o no tener activo código transponder.

La respuesta a la solicitud en torno a las aeronaves ilícitas detectadas y las aeronaves ilícitas interceptadas se presenta en la tabla 5.6.

Tabla 5.5

Número de aeronaves ilícitas detectadas y aeronaves ilícitas interceptadas entre 2001 y octubre de 2019

Año	Aeronaves ilícitas detectadas	Aeronaves ilícitas interceptadas
2001	7	5
2002	16	4
2003	236	11
2004	58	15
2005	13	3
2006	6	1
2007	10	2
2008	5	0
2009	0	0
2010	0	0
2011	0	0
2012	2	1
2013	2	2

72 Lo anterior con base en el Anexo del Memorándum de Entendimiento entre la SEDENA de México y el MINDEFENSA de Colombia para el intercambio de información y capacitación en materia de interdicción/interceptación aérea (2015).

Año	Aeronaves ilícitas detectadas	Aeronaves ilícitas interceptadas
2014	5	3
2015	8	2
2016	11	6
2017	10	4
2018	4	2
2019 (octubre)	22	17

Nota: Respuesta por parte de la SEDENA a la solicitud de información (folio 0000700266419) realizada a través de la Plataforma Nacional de Transparencia.

Aeronave no identificada se refiere a “toda aquella aeronave nacional o extranjera que origina su vuelo en territorio nacional y que sobrevuela el espacio aéreo mexicano, sin conocimiento de las autoridades aeronáuticas responsables”. La respuesta a la solicitud en torno a las aeronaves no identificadas se presenta en la tabla 5.7. Lo cual indica que entre el 2001 y el 2019 se han detectado un total de 4,898 aeronaves no identificadas sobrevolando espacio aéreo mexicano.

Tabla 5.6

Número de aeronaves no identificadas detectadas entre 2001 y octubre de 2019

Año	Aeronaves no identificadas
2001	570
2002	525
2003	280
2004	215
2005	208
2006	232
2007	187
2008	220
2009	268
2010	282
2011	166
2012	293
2013	542

Año	Aeronaves no identificadas
2014	390
2015	216
2016	85
2017	53
2018	108
2019 (octubre)	58

Nota: Respuesta por parte de la SEDENA a la solicitud de información (folio 0000700266419) realizada a través de la Plataforma Nacional de Transparencia.

Aeronave sospechosas se refiere a “toda aeronave nacional o extranjera procedente del exterior del país y que se dirija hacia territorio mexicano sin datos de plan de vuelo. Una aeronave adquiere el carácter de sospechosa, cuando no se apega a la reglamentación internacional, infringiendo uno de los siguientes puntos: no activar su código transponder, encender sus luces de navegación, no contar con plan de vuelo, no reportarse con las autoridades aeronáuticas correspondientes, volar en espacios aéreos controlados sin autorización y/o no ajustarse a las altitudes mínimas establecidas. La respuesta a la solicitud en torno a las aeronaves sospechosas identificadas se presenta en la tabla 5.8. Lo cual indica que entre el 2001 y el 2019 se han detectado un total de 1,598 aeronaves no identificadas sobrevolando espacio aéreo mexicano.

Tabla 5.7

Número de aeronaves sospechosas identificadas entre 2001 y octubre de 2019

Año	Aeronaves sospechosas identificadas
2001	15
2002	68
2003	434
2004	104
2005	49
2006	30
2007	36
2008	56
2009	87
2010	89

Año	Aeronaves sospechosas identificadas
2011	113
2012	82
2013	53
2014	27
2015	42
2016	38
2017	86
2018	95
2019 (octubre)	94

Nota: Respuesta por parte de la SEDENA a la solicitud de información (folio 0000700266419) realizada a través de la Plataforma Nacional de Transparencia.

En el caso de la frontera sur de México, específicamente del estado de Quintana Roo, se solicitó el número de Aeronaves ilícitas identificadas. La respuesta a esa solicitud de información se expresa en la tabla 5.9. Según la información proporcionada, entre 2001 y octubre de 2019 solamente se han identificado siete aeronaves ilícitas en Quintana Roo. Dicha información contrasta con el número de aeronaves que se han encontrado abandonadas, se han estrellado, han sido quemadas u obligadas a aterrizar por distintas cuestiones. Siete aeronaves ilícitas identificadas en 19 años, resulta una cifra cuestionable si se triangula con la enorme actividad aérea ilegal que según otras de las fuentes empleadas en esta investigación se presenta a través de la frontera sur de México y concretamente en el estado de Quintana Roo.

Tabla 5.8

Aeronaves ilícitas identificadas en el estado de Quintana Roo

Año	Aeronaves ilícitas identificadas en el estado de Quintana Roo
2001	0
2002	0
2003	0
2004	0
2005	0
2006	0

Año	Aeronaves ilícitas identificadas en el estado de Quintana Roo
2007	1
2008	1
2009	0
2010	0
2011	0
2012	0
2013	1
2014	1
2015	0
2016	0
2017	0
2018	2
2019	1

Nota: Respuesta por parte de la SEDENA a la solicitud de información (folio 0000700266419) realizada a través de la Plataforma Nacional de Transparencia.

Peor aún, la falta de correspondencia entre la actividad ilegal documentada con fuentes periodísticas y la información oficial, serían una muestra de que esas aeronaves no fueron detectadas al momento de ingresar a espacio aéreo mexicano y, en consecuencia, no fueron catalogadas como aeronaves ilícitas identificadas.

Frente a la actividad de aeronaves ilegales que se hizo pública en diversos noticieros mexicanos a principios del 2020, la SEDENA ha insistido en publicitar, en diversos medios de comunicación, que la FAM dispone de un sistema de vigilancia que ha permitido identificar las trazas sospechosas. Sin embargo, esta información contrasta, incluso se contrapone, con el reconocimiento que la propia FAM ha hecho de la vulnerabilidad y la falta de capacidades para controlar más de dos terceras partes del espacio aéreo mexicano, lo que ha hecho de la frontera sur de México se haya convertido en una zona ideal para el tráfico aéreo ilegal de drogas provenientes de Sudamérica.

Las condiciones geográficas de la zona hacen que acceder a este espacio, desde Colombia o Venezuela, sea bastante factible tanto por vía aérea como por vía marítima, ya sea en lanchas rápidas o en sumergibles. Para acceder por vía aérea se están usando aeronaves de turbina tipo Gulfstream y Learjet a fin

de reducir el tiempo de viaje. El negocio es tan rentable que muchas de estas aeronaves terminan abandonadas o quemadas una vez el producto ilícito que transportan ha sido desembarcado.

También se ha publicitado, a través de diversas notas periodísticas e incluso de videos grabados por la SEDENA, el SIVA calificándolo como “el sofisticado sistema del ejército mexicano para cazar narcoavionetas”, el cual dispone de 80 elementos que operan el sistema de control, cómputo, comunicaciones, inteligencia y reconocimiento con el objetivo de detectar a las aeronaves que sobrevuelan el país y sean sospechosas de actividades ilegales⁷³. En un conocido noticiero mexicano (En Punto-Televisa) se hizo público el video de la aeronave que aterrizó en la carretera Bacalar-Mérida y que según se señala en dicho material videográfico había sido identificada previo a su ingreso a espacio aéreo mexicano⁷⁴.

Por otra parte, según una nota periodística publicada recientemente en La Jornada (2 de febrero de 2020) se señala que “La FAM consolidará este año la vigilancia del espacio aéreo nacional”⁷⁵. Según esta nota esa consolidación se va a lograr a través del mantenimiento a las plataformas aéreas Embraer⁷⁶ y mediante la probable instalación de dos nuevos sistemas de radar en el sureste del país (su concreción depende del apoyo que se brinde por autoridades de EE. UU.). La actualización de los sensores de los tres sensores de las plataformas aéreas Embraer permitiría mejorar la precisión en determinar la altura del blanco y en la localización de blancos aéreos y marítimos. Se pasaría de una distancia de detección de 200 a 450 kilómetros y la capacidad de monitoreo pasaría de 300 a 500 trazas (C.G FAM, 2018, p. 120). Para lograr

73 Infobae. (1 de febrero de 2020). SIVA: así funciona el sofisticado sistema del ejército mexicano para cazar narco avionetas. *Infobae*. Recuperado de <https://www.infobae.com/america/mexico/2020/02/01/siva-asi-funciona-el-sofisticado-sistema-del-ejercito-mexicano-para-cazar-narco-avionetas/>

74 Noticieros Televisa. (10 de febrero de 2020). *SEDENA interceptó avioneta con droga en la carretera Bacalar – Mérida* [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=yM7Y8R49jj0>

75 Castillo, G. y Murillo, E. (2 de febrero de 2020). La FAM consolidará este año la vigilancia del espacio aéreo nacional. *La Jornada*. Recuperado de <https://www.jornada.com.mx/2020/02/02/politica/007n1pol>

76 La FAM licitó el mantenimiento especializado de las tres plataformas EMB-145 para dotarlas paulatinamente de sistemas avanzados ERIEYE y FLIR para potenciar sus capacidades. En junio de 2018 las plataformas fueron sometidas a mantenimiento mayor. El servicio incluyó la reparación y corrección de errores y desgaste en los sensores de los aparatos. El mantenimiento a los sensores en las plataformas EMB-145 es el más costoso al que se ha sometido a las aeronaves de la FAM, ya que significa una inversión de 4,752,7 millones de pesos (unos 224 millones de euros) que comenzó hace tres años y deberá concluir en 2020 (Medellín, 2019).

una mayor efectividad en la detección de vuelos sospechosos y/o ilegales el SIVA mantiene comunicación constante con sus contrapartes de EE. UU., Colombia, Brasil, Perú, Panamá y Guatemala.

Como se ha evidenciado, la vía aérea ha sido una de las más utilizadas por el crimen transnacional para el tráfico de narcóticos y/o de precursores químicos⁷⁷. Sin embargo, está no se circunscribe a aeronaves y vuelos ilegales. Hay información que evidencia que algunas aerolíneas, pilotos, sobrecargos, agentes aduanales, personal aeroportuario y agentes policíacos han estado involucrados en actividades ilegales relacionadas con el narcotráfico. En el caso mexicano, incluso se ha identificado que los principales aeropuertos del país sirven para estas operaciones y son un espacio controlado por las mafias del narcotráfico (Ravelo, 2016). Aeropuertos como el de Ciudad de México, Cancún (Quintana Roo) y Tijuana (Baja California) están entre los que mayor presencia de narcóticos ha sido identificada⁷⁸.

La Cooperación Bilateral México y Colombia

Además de los fuertes lazos históricos, sociales y culturales que comparten Colombia y México, ambos países comparten amenazas y desafíos en común, entre ellos los representados por grupos transnacionales del crimen organizado, en especial los que se dedican a la producción y tráfico ilícito de narcóticos y armas. Para el caso de esta investigación concretamente se hace énfasis en la amenaza que representa el trasiego de droga por vía aérea y la forma en que la Fuerza Aérea de Colombia (FAC) y la FAM hacen frente a este desafío transnacional, tanto a nivel nacional, como en materia de la cooperación binacional que se ha venido desarrollando en los últimos años entre ambos países.

Lo anterior se ve ilustrado por la formalización y el aumento de la cooperación militar y policial entre Colombia y México. Es de destacar el papel que Colombia ha adquirido en los últimos años como un país que, a través

77 Los precursores químicos son sustancias y productos químicos esenciales que pueden ser utilizados por la industria, las farmacéuticas y con fines científicos; no obstante, también dadas sus características y componentes, con frecuencia se utilizan en la elaboración de estupefacientes (Subsecretaría de lucha contra el Narcotráfico, 2016).

78 García, J. (22 de junio de 2019). El Caribe turbio. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/internacional/2019/06/18/actualidad/1560851881_870643.html

de la cooperación bilateral y multilateral, es exportador de aprendizajes y de buenas prácticas en materia de seguridad y combate al crimen organizado. En opinión de Arlene Tickner, los mecanismos de cooperación Sur-Sur y triangulada que ha desarrollado Colombia, de la mano de los EE. UU., se expresan en la exportación de la experticia policial y militar, lo cual también se ha convertido en una pieza central por ganar reconocimiento regional e internacional como un hacedor de seguridad (Tickner, 2016).

En las últimas dos décadas la cooperación en el área de seguridad entre Colombia y México se ha venido afianzando gradualmente. Sin embargo, esta cooperación se incrementó y visibilizó notoriamente durante el mandato presidencial de Felipe Calderón Hinojosa (2006-12), cuyo mandato coincidió temporalmente con el del presidente colombiano Álvaro Uribe Vélez (2006-10) y su política de *Seguridad Democrática*. Esta cooperación se reflejó en la capacitación de policías federales y de militares mexicanos por sus contrapartes de Colombia. La participación de Colombia como exportador de seguridad no sólo ha incentivado la cooperación bilateral, sino la cooperación triangular (Estados Unidos, Colombia y México) y de una emergente cooperación cuatripartita (Estados Unidos, Colombia, México y Guatemala) [Tickner, 2016].

Aunque los círculos de seguridad mexicana se han caracterizado por su recelo a la intervención de otros países en asuntos de seguridad interna, en las últimas tres décadas el vínculo con Washington se ha hecho mucho más estrecho y visible en materia de seguridad, enmarcado en la “lucha contra las drogas”. Desde 1995 se dio un notorio acercamiento entre los ejércitos de EE. UU. y de México para cooperar en programas de entrenamiento de militares para contrainsurgencia y narcotráfico y un programa piloto de combate a las drogas en Chihuahua. Sin embargo, en 1997 es detenido el general Jesús Gutiérrez Rebollo, encargado del Instituto Nacional de Combate a las Drogas (INCD), por sus vínculos con Amada Carrillo Fuentes (Astorga, 2016), lo cual evidenció el alto grado de penetración que las organizaciones criminales tenían sobre las instituciones encargadas de hacerles frente⁷⁹. Pese a estos episodios de desconfianza, EE. UU. ha mantenido la cooperación con México y este país, a su vez, ha reducido su margen de

79 En opinión de Luis Astorga “Los militares no tienen el poder mágico de controlar la demanda en Estados Unidos, en México, ni en cualquier otro lugar. Las fuerzas armadas corren evidentemente el riesgo de ver incrementados los niveles de corrupción en sus filas, y en el peor de los casos de ser el espacio de articulación de fuertes intereses relacionados con el tráfico de drogas, que desplazaría su centro de gravedad del campo de la vieja estructura política hacia las fuerzas

autonomía frente a las demandas estadounidenses de aumentar los esfuerzos en la lucha contra las drogas, a tal grado que durante la presidencia de Vicente Fox se mantuvo la militarización de la seguridad pública, la SEDENA incrementó su participación en actividades de combate al narcotráfico y se inició la implementación gradual de una estrategia de captura de blancos prioritarios.

En el caso de Colombia, la cooperación entre agencias de seguridad mexicanas y colombianas se ha venido haciendo más estrecha, ya que las organizaciones de seguridad colombianas son vistas como un interlocutor con experiencia y vistos con menos recelo que la contraparte estadounidense, ya que no se considera que la cooperación colombiana tenga fines intervencionistas en la política interna de México.

Además, indiscutiblemente, en materia de vigilancia e interdicción aérea la FAC ha desarrollado unas capacidades y experiencias que la ubican como un referente regional en operaciones aéreas en contra del narcotráfico. En el caso colombiano desde la década de 1990 se encuentran los primeros antecedentes en materia de vigilancia aérea (ver capítulo tres). Para reducir el tráfico aéreo ilegal de cocaína EE. UU. comenzó a operar, en 1990, el *Air Bridge Denial Program* (ABDP) en Colombia y Perú. Este programa tenía como objetivo identificar aeronaves sospechosas de tráfico de drogas y obligarlas a aterrizar, incluso usando fuerza letal de ser necesario (GAO, 2005).

Con el citado apoyo estadounidense se iniciaron vuelos de aeronaves AWACS de la USAF, P-3 y C-550 de US CUSTOMS, con operadores de la defensa aérea de Colombia, Ecuador y Perú, cuyo objetivo era hacer frente a las actividades aéreas ilegales de trasiego de narcóticos. Como parte del estrecho vínculo de cooperación militar entre EE. UU. y Colombia se instalaron radares TPS 43 y TPS 70 en Puerto Salgar, en 1989, en Villavicencio y Barranquilla, en 1990, cuya operación de vigilancia y seguimiento estaba a cargo de la FAC (Quintero, 2018).

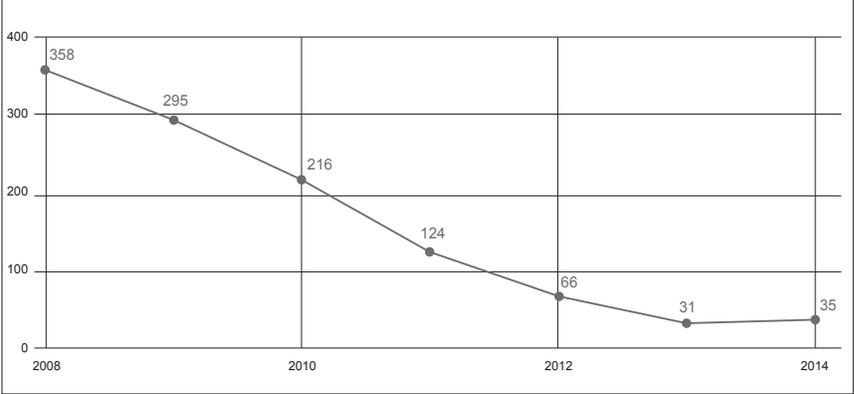
En 1991 se implementa la operación andina “Plan Águila”, cuyo propósito primordial era el control de vuelos ilegales desde Ecuador, Perú y Colombia. Para ello se instalaron, con apoyo estadounidense, radares en Colombia en Tres Esquinas, Larandía y Araracuara (Caquetá), también en Leticia (Amazonas); en Iquitos (Perú) y Lago Agrio (Ecuador), con el objetivo de hacer interdicción a los vuelos ilegales (Quintero, 2018). Sin embargo, este

armadas y otros aparatos de seguridad integrados especialmente por militares” (2016, p. 223).

programa junto con el ABDP, se suspendieron en abril de 2001 después de que un avión civil legítimo fue derribado en Perú, matando a dos ciudadanos estadounidenses (ver capítulos uno y dos). En agosto de 2003, Colombia y EE. UU. iniciaron las operaciones del *Air Bridge Denial* (ABD) en Colombia luego de firmar un Acuerdo delineando las responsabilidades y medidas de seguridad (GAO, 2005). Las operaciones del ABD redujeron las trazas de interés desconocida (TID) observadas fuera del espacio aéreo colombiano y las Trazas Sospechosas (TS) en el espacio aéreo colombiano, como se evidencia en las gráficas 5.6 y 5.7.

Gráfica 5.6

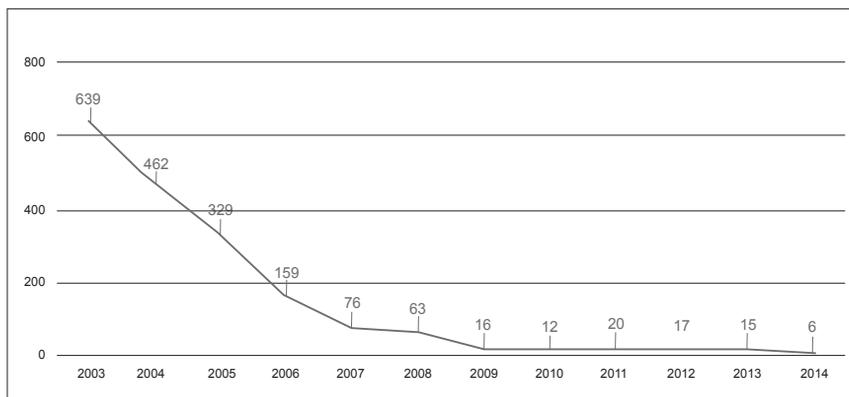
Trazas de interés desconocidas identificadas por la Fuerza Aérea Colombiana entre 2008 y 2014.



Nota: Organización de Estados Americanos (2014). Lecciones Aprendidas en la lucha contra el Narcotráfico Fuerza Aérea Colombiana. Comisión Interamericana para el Control del Abuso de las Drogas. Quincuagésimo Sexto Período Ordinario de Sesiones. 19 al 21 de noviembre de 2014. Guatemala.

Gráfica 5.7

Vuelos ilegales sobre territorio colombiano detectados por la Fuerza Aérea Colombiana entre 2003 y 2014.



Nota: Organización de Estados Americanos (2014). Lecciones Aprendidas en la lucha contra el Narcotráfico Fuerza Aérea Colombiana. Comisión Interamericana para el Control del Abuso de las Drogas. Quincuagésimo Sexto Período Ordinario de Sesiones. 19 al 21 de noviembre de 2014. Guatemala.

En materia de cooperación internacional la FAC realiza actividades de entrenamiento, operaciones combinadas, entrega de objetivos a otros países e intercambio de cooperación. Cabe destacar que también ha establecido vínculos con diversos países de la región andina, de Centroamérica y recientemente con México (ver capítulo dos). Como parte de este incremento en la cooperación en materia de seguridad entre Colombia y México, se puede destacar que recientemente estos países suscribieron el Memorándum de Entendimiento sobre Cooperación Mutua en Materias de Seguridad y Defensa entre las Secretaría de la Defensa Nacional y la Secretaría de Marina de los Estados Unidos Mexicanos y el Ministerio de Defensa Nacional de la República de Colombia⁸⁰ para fortalecer la cooperación en seguridad y defensa, el cual se firmó en julio de 2015. Según lo establecido en este documento se tiene como objetivo “establecer las bases mediante las cuales los Participantes harán sus mejores esfuerzos para llevar a cabo el intercambio de información, experiencias y capacitación en materias de seguridad y defensa”.

80 Documento obtenido a través de una solicitud de acceso a la información con número de folio 000050072319 presentada a través de la Plataforma Nacional de Transparencia México.

Además, como parte del fortalecimiento de la cooperación entre ambos países, el 27 de septiembre de 2015, se firmó el Memorándum de Entendimiento entre la Secretaría de la Defensa Nacional de los Estados Unidos Mexicanos y el Ministerio de Defensa Nacional de la República de Colombia para el Intercambio de Información y Capacitación en Materia de Interdicción/Intercepción Aérea⁸¹. En el documento se establece que “tiene como objetivo establecer los procedimientos con base en los cuales las Partes llevarán a cabo el intercambio de información y la capacitación del personal en materia de interdicción/ interceptación aérea, sobre la base de equidad y beneficio mutuo”. Según lo establecido en el Artículo III del citado Memorándum las modalidades de cooperación son las siguientes:

- Intercambio de información y experiencias en diversos ámbitos relacionados con la interdicción/ interceptación de aeronaves;
- Intercambio de documentación y de material de interés común para las Partes;
- Participación de personal militar en cursos de capacitación, seminarios, conferencias y simposios;
- Participación de observadores militares en ejercicios de interdicción/ interceptación de aeronaves y
- Cualquier otra modalidad que las partes acuerden.

En el artículo V se establece el procedimiento para llevar a cabo el proceso de interdicción/intercepción. Dicho procedimiento consiste en lo siguiente:

Inicio cita

En caso de que una de las Partes detecte una aeronave proveniente de los Estados Unidos Mexicanos o de la República de Colombia, sospechosa de ser empleada en actividades ilícitas, que sobrevuele el espacio aéreo de alguno de esos Estados o cuyo rumbo de vuelo proyecte ingresar a su espacio aéreo, lo informará de inmediato a la otra parte, a través de sus autoridades responsables.

Cuando para el seguimiento de una aeronave sospechosa las autoridades responsables de cada parte hayan intercambiado información, estas elaborarán un informe con el fin de evaluar los aspectos positivos, negativos, resultados

81 Respuesta a solicitud de acceso a la información con número de folio 000050072319 presentada a través de la Plataforma Nacional de Transparencia México.

obtenidos recomendaciones para futuras coordinaciones en el intercambio de información.

Las Partes deberán observar en todo momento lo dispuesto en las Convenciones Internacionales aplicables de las que los Estados Unidos Mexicanos y la República de Colombia son parte, particularmente lo dispuesto en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944.

Fin cita

Las Partes, siempre que lo estimen pertinente y de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, podrán compartir información proporcionada por terceros Estados, relacionada con el objetivo del presente Memorandum.

La materialización de esta cooperación se ha reflejado en intercambios de experiencias en capacidades aéreas. Por sólo citar un ejemplo, en diciembre de 2010, la FAM envió a un grupo de 24 pilotos para recibir entrenamiento de la FAC en la escuela de helicópteros ubicada en Melgar (Guevara, 2011). Otro ejemplo de cooperación son los ejercicios binacionales entre la FAC y la FAM como el denominado “MEXCOL I”, realizado del 21 al 25 de noviembre de 2016⁸². Este es un ejercicio con la final de realizar actividades de control del espacio aéreo sobre TS mediante ejercicios de simulación virtual para entrenar y aplicar los procedimientos que permitan una mayor eficacia para combatir los tráficó ilícitos transnacionales⁸³. Posteriormente, del 22 al 26 de mayo de 2017, en Tuxtla Gutiérrez (México) se realizó otro ejercicio conjunto “MEXCOL II”⁸⁴ sobre TS simulados en los espacios aéreos de México y Colombia, por medio de ejercicios simulados para mejorar la coordinación operacional entre los centros de operaciones de ambos países, haciendo uso de los medios de detección, identificación, seguimiento e interceptación del tráfico ilícito transnacional⁸⁵.

82 Ministerio de Defensa Nacional. (22 de noviembre de 2016). Fuerza Aérea Colombiana. Inicio del ejercicio binacional simulado de interdicción aérea. Recuperado de <https://www.fac.mil.co/inicio-del-ejercicio-binacional-simulado-de-interdicci%C3%B3n-a%C3%A9rea-mexcol-i>

83 Ministerio de Defensa Nacional. Fuerza Aérea Colombiana (2018). Logros FAC 2006-2018 y Retos FAC 2018. Recuperado de https://www.justiciamilitar.gov.co/irj/go/km/docs/Min-defensa/Documentos/descargas/Sobre_el_Ministerio/RendicionCuentas/2018/FAC/Logros-FAC2018.pdf

84 Webinfomil. (28 de mayo de 2017). Fuerzas Aéreas de Colombia y México realizaron ejercicio simulado de interdicción Mexcol II. Recuperado de <http://www.webinfomil.com/2017/05/fuerzas-aereas-de-colombia-y-mexico.html>

85 Ministerio de Defensa Nacional. Fuerza Aérea Colombiana (2018). Logros FAC 2006-2018

Durante la administración del presidente Andrés Manuel López Obrador (2018-24), se ha continuado con la cooperación bilateral con Colombia. Por ejemplo, del 6 de mayo al 7 de junio de 2019, seis Oficiales mexicanos realizaron un curso de Inteligencia Aérea en Colombia. Además, desde el 6 de julio de 2019 hasta el 27 de marzo de 2020, cuatro Oficiales realizan el curso de Entrenamiento Inicial de Ala Rotativa (IERW-CN-1004)” en Melgar, Colombia⁸⁶.

Según información que la SEDENA ha hecho pública en los últimos seis años se detectaron en espacio aéreo mexicano 1356 vuelos relacionados con actividades de narcotráfico. En 92 de los casos se detectó cocaína, metanfetamina, marihuana y heroína. Durante la administración del presidente AMLO, se han detectado 630 vuelos sospechosos, de los cuales 80 eran ilícitos⁸⁷. Estas cifras indican que las actividades de aeronaves ilegales se mantienen como un desafío para la seguridad nacional mexicana y un problema transnacional compartido con Colombia y con otros países de Sudamérica y Centroamérica. Por lo tanto, es de esperar que en los próximos años la cooperación bilateral entre México y Colombia en materia de vigilancia e interdicción aérea continúe y se haga más estrecha. La experiencia de Colombia en esta materia seguirá siendo muy importante para el fortalecimiento de las capacidades de interdicción aérea de otros países de la región, entre ellos México.

Conclusiones

Con el final de la Guerra Fría y la redefinición de la agenda de seguridad de EE. UU. el combate al tráfico de narcóticos se colocó en el top de la agenda. Esto tuvo repercusiones inmediatas en diversos países de la región, en especial en los países de la zona andina, en Centroamérica y en México,

y Retos FAC 2018. Recuperado de https://www.justiciamilitar.gov.co/irj/go/km/docs/Min-defensa/Documentos/descargas/Sobre_el_Ministerio/RendicionCuentas/2018/FAC/Logros-FAC2018.pdf

86 Secretaría de la Defensa Nacional [SEDENA]. (2020a). Primer Informe de Labores 2018-2019. México. Recuperado de http://www.sedena.gob.mx/pdf/informes/primer_informe_labores.pdf

87 Infobae (1 de febrero de 2020). SIVA: así funciona el sofisticado sistema del ejército mexicano para cazar narco avionetas. *Infobae*. Recuperado de <https://www.infobae.com/america/mexico/2020/02/01/siva-asi-funciona-el-sofisticado-sistema-del-ejercito-mexicano-para-cazar-narco-avionetas/>

ya que estos países eran origen y tránsito del tráfico de narcóticos, en especial de la cocaína que presentaba altos niveles de consumo y demanda entre la sociedad estadounidense.

En ese contexto de “guerra contra las drogas”, desde los EE. UU. comienza a impulsarse el desarrollo de capacidades para que países como Colombia, Ecuador, Perú y México comencarán a hacer frente a la producción y trasiego de narcóticos. Una de las áreas donde se puso mayor atención fue en el tráfico que se realizaba por vía aérea a través de diversas rutas (Caribe, Pacífico, Centroamérica, México).

Las primeras operaciones de interdicción aérea en países como Colombia, Perú, Ecuador y México tienen sus orígenes en la década de 1990. Si bien en un primer momento el gobierno estadounidense trató de implementar la interdicción aérea como un proyecto regional, la reticencia que enfrentaron en varios países estas operaciones por cuestiones de soberanía derivó en que estas se fueran implementando gradualmente y de manera bilateral o multilateral. Lo que se encuentra es que los países latinoamericanos que más acogida dieron inicialmente a la cooperación estadounidense en materia de interdicción aérea fueron Colombia y Perú. Aunque se profundizó y desarrolló más ampliamente en Colombia.

El proceso de aprendizaje y especialización que ha desarrollado Colombia en materia de interdicción aérea, lo llevaron a posicionarse como un referente para la región y como un país exportador de conocimientos y capacidades en esta materia. En contraste, México, pese a ser el principal país de tránsito terrestre y aéreo de narcóticos hacia los EE. UU., no tiene un control pleno de su espacio aéreo. De hecho, México solo tiene una cobertura del 32% del espacio aéreo nacional, lo cual, se ha presentado como una ventana de oportunidad para que las organizaciones criminales se arriesguen a hacer uso ilegal del espacio aéreo mexicano, mediante aeronaves procedentes de Sudamérica y Centroamérica.

Esta vulnerabilidad ha sido reconocida por el gobierno mexicano y por la propia Secretaría de la Defensa Nacional y la Secretaría de Marina. Ante este escenario, conocido por las autoridades estadounidenses y mexicanas desde la década de 1990, surgieron los primeros intentos para la realización de operaciones de vigilancia y control aéreo. Sin embargo, estos no comenzaron a fructificar tan rápido como en Colombia, en parte debido a las reservas que la clase política y las fuerzas armadas mexicanas tienen hacia Estados Unidos. Fue casi una década después de este primer antecedente, que en 2004, se creó el Centro de Mando y Control del Sistema Integral de Vigilancia Aérea con la

finalidad de mejorar las capacidades de vigilancia y control del espacio aéreo mexicano. Aunque el proceso de implementación fue más lento que el que se presentó en otros países, esto permitió que el SIVA dispusiera de mayor autonomía, sin dejar de reconocer la relevancia que tiene la cooperación con otros países, respecto a la propuesta inicial hecha en los años noventa donde los EE. UU. podría tener una injerencia más marcada.

Con el aumento del poder de los cárteles mexicanos, las disputas entre éstos por el control del tráfico de drogas aumentaron, con la consecuente exacerbación de la violencia que se generó y que se visibilizó ampliamente desde el 2008 hasta la fecha. Con la llegada de Felipe Calderón a la presidencia de México (2006-12) el ejecutivo declaró una guerra contra el crimen organizado; en consecuencia, se dio un mayor involucramiento de las fuerzas armadas en labores de seguridad pública. Esto, a su vez, propició una ventana de oportunidad para modernizar los recursos, infraestructura y presupuesto de las fuerzas armadas, entre ellas la Fuerza Aérea Mexicana. En los últimos 16 años la FAM ha incrementado sus capacidades en materia de vigilancia, control e interdicción aérea, mediante la modernización de sus aeronaves de ala fija y rotatorias, la creación de un escuadrón de Sistemas Aéreos No Tripulados, el aumento en las horas de vuelo y la capacitación de su personal a través de convenios de colaboración con diversos países, entre los que destacan EE. UU., Colombia y Brasil. No obstante, este proceso de modernización no ha sido culminado y se tienen varios procesos pendientes para poder mejorar cuestiones como aumentar la cobertura del espacio aéreo mexicano, incrementar el número de plataformas aéreas y actualizar los radares de los que se dispone actualmente.

Hay evidencia de que el trasiego de drogas por vía aérea procedente de Venezuela, Colombia, Bolivia y Perú, se mantiene aprovechando la ventana de oportunidad que se presenta para hacer uso del espacio aéreo de países como Belice, Guatemala, El Salvador y Honduras, como puente para hacer llegar la droga hacia México y posteriormente hacia Estados Unidos. De hecho, la frontera sur de México presenta una alta porosidad para el tráfico de narcóticos por vía terrestre y marítima, pero tal parece que también por la vía aérea, ya que el análisis de diversas fuentes consultadas evidencia que desde los años noventa se ha presentado una gran actividad de vuelos ilegales procedentes de Centroamérica y Sudamérica que ingresan al espacio aéreo mexicano. Esto sumado al uso que los cárteles mexicanos hacen del espacio aéreo mexicano para el traslado de narcóticos desde el sur, el centro y el norte del país hacia Estados Unidos.

El contexto descrito indicaría que continuar con el proceso de modernización del personal e infraestructura de FAM, así como con el aumento de las capacidades del SIVA, tendría que ser una prioridad para el Estado mexicano, independientemente del partido que esté en el poder. Sin embargo, con la llegada de AMLO a la presidencia de México aún no es del todo claro si se mantendrá este proceso de modernización de la FAM, ya que uno de los principales ejes de la retórica del nuevo gobierno es el de la austeridad. Una señal positiva es que el presidente López Obrador ha mantenido hasta ahora una buena relación con el Ejército mexicano, al cual ha reconocido públicamente por su lealtad a las instituciones y su respaldo a las acciones de su gobierno. Además, durante el primer año de su gestión se han mantenido las relaciones de cooperación entre la FAM y la FAC, lo cual indica que la relación de cooperación que se ha venido construyendo entre estos países se mantendrá y se seguirá afianzando, sobre todo porque los efectos negativos que genera el narcotráfico son de carácter transnacional y, por tanto, se requiere de esfuerzos conjuntos para hacer frente a la amenaza a la seguridad y paz interior que representan las organizaciones criminales de México y Colombia.

Referencias

- Aguilar, H. y Meyer, L. (1991). *A la sombra de la revolución mexicana*. México: Editorial Cal y Arena.
- Ahrens, J. M. (23 de diciembre de 2016). Vuelve a México el gobernador del PRI al que compró el Señor de los Cielos. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/internacional/2016/12/23/mexico/1482454032_605894.html?rel=mas
- Astorga, L. (2005). *El siglo de las drogas: El narcotráfico del Porfiriato al nuevo milenio*. México: Plaza & Janes.
- Astorga, L. (2007). *Seguridad, traficantes y militares: el poder y la sombra*. México: Tusquets Editores.
- Astorga, L. (2016). *El siglo de las drogas. Del porfiriato al nuevo milenio*. México: Penguin Random House Debolsillo.
- Bailey, J. (2014). *Crimen e impunidad. Las trampas de la seguridad en México*. México: Debate
- Castillo, G. y Murillo, E. (2 de febrero de 2020). La FAM consolidará este año la vigilancia del espacio aéreo nacional. *La Jornada*. Recuperado de <https://www.jornada.com.mx/2020/02/02/politica/007n1pol>

- Chabat, J. (2000, 31 de marzo). La guerra imposible. *Letras Libres*. Recuperado de <http://www.letraslibres.com/revista/convivio/la-guerra-imposible>
- Centro de Investigaciones Económicas y Políticas de Acción Comunitaria [CIEPAC], Centro Nacional de Comunicación Social [CENCOS] (comps). [2002]. *Siempre cerca, siempre lejos: Las Fuerzas Armadas en México*. Ed. Global Exchange, CIEPAC, CENCOS. México.
- Comando General de la Fuerza Aérea Mexicana [CG FAM]. (2018). En: R. Sodi (coordinador), *La Fuerza Aérea en la Defensa del Estado*. México: Editorial Porrúa.
- García, D. (27 de diciembre de 2017). Así operan los cárteles colombianos y mexicanos en aeropuertos. *El Universal*. Recuperado de <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/seguridad/de-alto-vuelo-las-redes-del-narco-en-aeropuertos>
- García, J. (22 de junio de 2019). El Caribe turbio. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/internacional/2019/06/18/actualidad/1560851881_870643.html
- General Accountability Office [GAO]. (2005). *Drug Control: Air Bridge Denial Program in Colombia Has Implemented New Safeguards, but Its Effect on Drug Trafficking Is Not Clear. United States of America*. Recuperado de <https://www.gao.gov/products/gao-05-970>
- General Accountability Office [GAO]. (1993). *Drug Control. Revised Drug Interdiction Approach is Needed in México United States of America*. Recuperado de <https://www.gao.gov/products/NSIAD-93-152>
- Gobierno de México. (22 de abril de 2019). Catálogo de aeronaves susceptible de venta. Recuperado de <https://www.gob.mx/banobras/documentos/catalogo-de-aeronaves-susceptibles-de-venta>
- González, L. (2018). El poder aéreo. En: R. Sodi (coordinador), *La Fuerza Aérea en la Defensa del Estado* (pp. 51-56). México: Editorial Porrúa.
- Guerrero, E. (1 de junio de 2011). La raíz de la violencia. *Revista Nexos*. México. Disponible en <http://www.nexos.com.mx/?p=14318>
- Guevara, I. (2011). Adapting, transforming and modernizing under fire: the mexican military 2006-2011. *Strategic Studies Institute*. U.S. Army War College, Carlisle, PA. *The Lefort Papers*. United States of America.
- Guevara, I. (11 de julio de 2015). Los drones de México: quién los utiliza y por qué. *Animal Político*. Recuperado de <https://www.animalpolitico.com/2015/07/los-drones-de-mexico-quien-los-utiliza-y-por-que/>

- Guevara, I. (2016). A Bond Worth Strengthening. Understanding the Mexican Military and U.S.-Mexican Military Cooperation. *Wilson Center. Mexico Institute*. United States of America.
- Hernández, A. (2014). *Los señores del narco*. México: Grijalbo.
- Infobae (1 de febrero de 2020). SIVA: así funciona el sofisticado sistema del ejército mexicano para cazar narco avionetas. *Infobae*. Recuperado de <https://www.infobae.com/america/mexico/2020/02/01/siva-asi-funciona-el-sofisticado-sistema-del-ejercito-mexicano-para-cazar-narco-avionetas/>
- International Crisis Group (2013). Peña Nieto's Challenge: Criminal Cartels and Rule of Law in México. *Latin America Report* (48). Bélgica
- Keohane, R y Nye J. (2005). Poder, interdependencia y globalismo. En Borja A. (compilador), *Interdependencia, cooperación y globalismo. Ensayos escogidos de Robert Keohane* (pp. 373-452). México: Centro de Investigación y Docencia Económicas.
- Márquez, G., y Meyer, L. (2010). Del autoritarismo a la democracia frágil, 1985-2010. En *Nueva Historia General de México* (pp. 747-792). México: El Colegio de México.
- Medellín, A. (1 de junio de 2018). Los Embraer 145 de la Fuerza Aérea Mexicana en la última etapa de overhaul. *Defensa.com*. Recuperado de <https://www.defensa.com/mexico/embraer-145-fuerza-aerea-mexicana-ultima-etapa-overhaul>
- Medellín, J. (31 de octubre de 2019). La nueva estrategia de vigilancia e interceptación de la Fuerza Aérea Mexicana. *Defensa.com*. Recuperado de <https://www.defensa.com/mexico/nueva-estrategia-vigilancia-intercepcion-fuerza-aerea-mexicana>
- Memorándum de Entendimiento entre la SEDENA de México y el MINDEFENSA de Colombia para el intercambio de información y capacitación en materia de interdicción/interceptación aérea (2015).
- Ministerio de Defensa Nacional. (22 de noviembre de 2016). Fuerza Aérea Colombiana. Inicio del ejercicio binacional simulado de interdicción aérea. Recuperado de <https://www.fac.mil.co/inicio-del-ejercicio-binacional-simulado-de-interdiccion-aerea-mexcol-i>
- Ministerio de Defensa Nacional. Fuerza Aérea Colombiana (2018). Logros FAC 2006-2018 y Retos FAC 2018. Recuperado de https://www.justiciamilitar.gov.co/irj/go/km/docs/Mindefensa/Documentos/descargas/Sobre_el_Ministerio/RendicionCuentas/2018/FAC/LogrosFAC2018.pdf

- National Institute of Drug Abuse. (2013). Tendencias nacionales. Encuesta Nacional sobre el Uso de Drogas y la Salud. Recuperado de <https://www.drugabuse.gov/es/publicaciones/drugfacts/tendencias-nacionales>
- National Institute of Drug Abuse. (2019). DrugFacts: El fentanilo. Recuperado de <https://www.drugabuse.gov/es/publicaciones/drugfacts/el-fentanilo>
- Noticieros Televisa. (10 de febrero de 2020). *SEDENA interceptó avioneta con droga en la carretera Bacalar – Mérida* [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=yM7Y8R49ji0>
- Organización de Estados Americanos [OEA]. (2014). Lecciones Aprendidas en la lucha contra el Narcotráfico Fuerza Aérea Colombiana. *Comisión Interamericana para el Control del Abuso de las Drogas*. Quincuagésimo Secto Período Ordinario de Sesiones. 19 al 21 de noviembre de 2014. Guatemala.
- Palacios, M., y Serrano, M. (2010). Colombia y México: Las violencias del narcotráfico. En: A. Alvarado, y M. Serrano (coordinadores), *Los grandes problemas de México (XV). Seguridad nacional y seguridad interior* (pp. 105-154). México: El Colegio de México. Recuperado de [http://cei.colmex.mx/Estudios%20Violencia%20México%20Materiales%20recibidos/Grandes%20problemas/Cap%C3%ADtulo%204%20\(Serrano%20y%20Palacios\).pdf](http://cei.colmex.mx/Estudios%20Violencia%20México%20Materiales%20recibidos/Grandes%20problemas/Cap%C3%ADtulo%204%20(Serrano%20y%20Palacios).pdf)
- Patón, N., Gallón, N., y Castrillón, D. (17 de abril de 2019). La corrupción en Venezuela ha creado una superautopista de cocaína a EE. UU. *CNN en español*. Recuperado de <https://cnnespanol.cnn.com/2019/04/17/la-corrupcion-en-venezuela-ha-creado-una-superautopista-de-cocaina-a-ee-uu/>
- Pérez, A. L. (2015). *Mares de cocaína. Las rutas náuticas del narcotráfico*. México: Grijalbo.
- Quintero, H. (2018). Las fronteras no adyacentes, como solución al tráfico aéreo ilegal. En Fuerza Aérea Colombiana, *Victorias desde el aire. La Fuerza Aérea Colombiana y el termino del conflicto armado* (pp. 183-201). Volumen I. Bogotá.
- Ravelo, R. (2016). *En manos del narco. El nuevo rostro del crimen y su relación con el poder*. México: Ediciones B.
- Ruiz, M. (2014). Modernización de la Fuerza Aérea Mexicana (1980-2000). En: LXII Legislatura Cámara de Diputados y Secretaría de la Defensa Nacional. Fuerza Aérea Mexicana. *La Aviación Militar un Siglo de Historia (1915-2015)*. México.

- Secretaría de la Defensa Nacional [SEDENA]. (2007a). Primer Informe de Labores. Recuperado de http://www.sedena.gob.mx/pdf/informes/primer_informe_labores.pdf
- Secretaría de la Defensa Nacional [SEDENA]. (2007b). *Directiva para el Combate Integral del Narcotráfico 2007-2012*. SEDENA. México.
- Secretaría de la Defensa Nacional [SEDENA]. (2015). *Manual de Organización y Funcionamiento del Cuartel General de la Fuerza Aérea Mexicana*. México: SEDENA.
- Secretaría de la Defensa Nacional. [SEDENA]. (2018). *Informe de Rendición de Cuentas de la Conclusión de la Administración 2012-2018*. México: SEDENA.
- Secretaría de la Defensa Nacional [SEDENA]. (2019). *Datos Abiertos. Resultados de las operaciones en atención al Narcotráfico*. México.
- Secretaría de la Defensa Nacional [SEDENA]. (2020a). *Primer Informe de Labores 2018-2019*. México. Recuperado de http://www.sedena.gob.mx/pdf/informes/primer_informe_labores.pdf
- Secretaría de la Defensa Nacional [SEDENA]. (2020b). Organigrama de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA). *Plataforma Nacional de Transparencia*. Recuperado de <https://consultapublicamx.inai.org.mx/vut-web/faces/view/consultaPublica.xhtml#tarjetaInformativa>
- Semana. (20 de agosto de 1990). Narcotráfico y CIA. *SEMANA*. Recuperado de <https://www.semana.com/mundo/articulo/narcotrafico-cia/13757-3>
- Semana. (8 de noviembre de 2018). Los narcomercenarios colombianos en México. *SEMANA*. Disponible en: <https://www.semana.com/nacion/articulo/mercenarios-colombianos-entrenan-integrantes-de-carteles-mexicanos/579046>
- Subsecretaría de Lucha contra el Narcotráfico. (2016). Manual Básico de Precursores Químicos. Recuperado de <https://www.mpf.gob.ar/procurar/files/2016/11/PRECURSORES-QUÍMICOS-Manual-básico.pdf>
- Tickner, A. (2016). Exportación de la seguridad y política exterior de Colombia. *Friedrich Ebert Stiftung*. Colombia.
- Valdés, G. (2013). *Historia del narcotráfico en México*. México: Aguilar.
- Webinfomil. (28 de mayo de 2017). Fuerzas Aéreas de Colombia y México realizaron ejercicio simulado de interdicción Mexcol II. Recuperado de <http://www.webinfomil.com/2017/05/fuerzas-aereas-de-colombia-y-mexico.html>

Construyendo Capacidades para que la Fuerza Aérea Pueda Combatir más Efectivamente al Tráfico Aéreo Ilegal de Narcóticos

El narcotráfico es un problema multidimensional y transnacional que afecta no solo a los países consumidores, sino particularmente a los países productores. En el marco de la lucha contra el tráfico aéreo ilegal de drogas la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) se ha destacado por su rol de liderazgo y por lograr acuerdos de cooperación bilateral y multilateral norte-sur y sur-sur en interdicción aérea. De ahí que, hoy en día se considera a la FAC como un difusor y exportador de buenas prácticas en interdicción aérea en la región. Precisamente, este libro pretende ofrecer la oportunidad de entender el origen, la institucionalización y la evolución que han tenido los procesos de interdicción aérea por parte de la FAC, además del desarrollo normativo y operacional de las Fuerzas Aéreas de Bolivia, Perú y México en materia de interdicción aérea. Cabe aclarar que, como se ha relatado a lo largo del libro, en el proceso de fortalecimiento de la FAC para luchar contra el narcotráfico, no solo han influido las experiencias propias, sino también las experiencias de otros países. En particular, se resaltan las modificaciones que se realizaron a los protocolos y al programa *Air Bridge Denial* (ABD) después del derribo de un avión con civiles estadounidenses a bordo en un proceso fallido de interdicción en Perú, hace dos décadas.

Este libro busca llenar un vacío en la literatura sobre la historia de la participación de la Fuerza Aérea Colombiana en la lucha contra el tráfico

aéreo ilegal de drogas. Por un lado, este documento ha sido preparado considerando, especialmente, a los oficiales de la Fuerza Aérea Colombiana y a sus pares en otros países, para que a partir de la experiencia de la FAC en la lucha contra el tráfico aéreo ilegal se pueda abrir la discusión acerca de los procesos de interdicción aérea y su efectividad para disuadir a las mafias del uso del espacio aéreo nacional. En este sentido, uno de los mayores aportes que se presenta, además de la revisión bibliográfica, es la recopilación de los testimonios de oficiales directamente involucrados en la planeación, desarrollo, operación y evaluación de misiones de interdicción aérea y, en general, del programa *Air Bridge Denial*. Fuentes orales que contribuyen a comprender en profundidad el arduo y complejo proceso que ha atravesado la FAC en los últimos 30 años. Por otro lado, esta investigación también es de utilidad para los diseñadores de políticas públicas de seguridad y/o enfocadas en la lucha contra el narcotráfico en la región. Al respecto, cabe mencionar que, si bien este libro se centra en el desarrollo del programa de interdicción aérea en Colombia, en éste también se realiza un análisis comparativo de los marcos normativos en Perú, Bolivia y México, con respecto a la autorización o no del derribo de aviones, los cuales difieren, no solo en el alcance, sino también en la especificidad de los protocolos. Adicionalmente, se dedica un capítulo a analizar la política de interdicción aérea en México y se compara con el caso colombiano.

El libro está dividido en cinco capítulos. En el primero de los cuales, el Teniente Coronel Rodrigo Mezú y el Brigadier General Eliot Gerardo Benavides analizan el rol de las Fuerzas Aéreas de Colombia y Perú como precursoras en América Latina en operaciones de interdicción aérea gracias a un acuerdo de cooperación con los Estados Unidos. Programa que inició en la década de 1990 y que fue suspendido en 2001, después del derribo de un avión con una familia de misioneros estadounidenses a bordo, en una operación fallida de interdicción sobre suelo peruano. Precisamente, los autores reconstruyen a partir de fuentes documentales y de entrevistas a personas cercanas a este evento, cuál fue la cadena de hechos que derivó en el derribo del avión y cómo, a partir de este suceso, en Colombia se dio un proceso de reingeniería de todo el programa de interdicción aérea para evitar que en un futuro se presentaran eventos similares. Adicionalmente, ellos resaltan que el replanteamiento de la estrategia también condujo a un cambio en la balanza de poderes, en el sentido en que la Fuerza Aérea Colombiana adquirió gradualmente mayor autonomía y experiencia en el marco del *Air Bridge Denial* (ABD). En este capítulo, también, se demuestra cómo la FAC ha logrado

reducir considerablemente el uso del espacio aéreo nacional por parte de vuelos ilícitos. Finalmente, los autores resaltan que las mafias, entretanto, han desarrollado alternativas de choque con alto grado de adaptabilidad, que les han permitido en muchas ocasiones evadir las acciones estatales; por lo cual, es fundamental contar con estrategias de cooperación que les permitan a los Estados hacer frente a estos grupos transnacionales.

En el segundo capítulo el Coronel (RA) Juan Hernández realiza un recuento histórico de la experiencia de la FAC a partir de 2001, haciendo hincapié en los eventos que condujeron al desarrollo del *Air Bridge Denial* (2003) y cómo se puede analizar la formulación, implementación y resultados del ABD a la luz de la *ecuación estratégica* planteada en 2012 por el TC (RA) Juan Ricardo Sánchez Hurtado en su libro titulado *En la Mente de los Estrategas*, publicado por la Escuela Superior de Guerra de Colombia. En esta sección del libro, en coherencia con lo descrito en el primer capítulo, también se analiza cómo el derribo por error de una aeronave con misioneros estadounidenses abordo en Perú, contribuyó a que el gobierno de Colombia a través de la Fuerza Aérea Colombiana mejorara los protocolos y procedimientos para diseñar, en conjunto con el gobierno de los Estados Unidos, el convenio *Air Bridge Denial*, cuyo objetivo es reducir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicos en Colombia y la región Caribe. El autor resalta que el éxito del ABD ha llevado a que hoy en día la FAC sea considerada como un líder en la lucha contra el tráfico aéreo ilegal y un exportador de experiencias y conocimiento a sus pares de la región. Precisamente, el autor resalta la cooperación que se ha dado con otros países de Suramérica y Centro América por medio del intercambio de información para detectar, detener o perseguir vuelos que salen del espacio aéreo colombiano, además de ejercicios conjuntos para cerrar los corredores aéreos ilegales usados por las organizaciones criminales.

“El narcotráfico visto desde una cabina de vuelo” es el tercer capítulo y es de la autoría del Coronel (RA) David Barrero Barrero. En esta sección del libro se presenta un recuento histórico a partir de una investigación cualitativa acerca de cómo la Fuerza Aérea Colombiana desde la década de 1970 trabajó en la salvaguarda del espacio aéreo colombiano, en una lucha frontal contra el tráfico aéreo ilegal. En este capítulo, se resaltan las dificultades que enfrentó la FAC en el desarrollo de sus tareas, su proceso de modernización y de adaptación. El autor destaca cómo los carteles de droga de Cali y Medellín, que en un principio manejaban el negocio y el tráfico hacia los EE. UU., fueron desplazados por grupos al margen de la ley que utilizaron el narcotráfico

como una fuente de financiación para sus propósitos belicistas. Precisamente, uno de los grandes retos consiste en que los dineros del narcotráfico han permeado diferentes esferas de la sociedad e incluso instituciones relacionadas con la seguridad nacional, con lo cual se requería de una FAC fortalecida para enfrentar el tráfico aéreo ilegal en los diferentes corredores aéreos utilizados para tal fin. Uno de los puntos de modernización que más resalta el autor es la mejora en las capacidades de Centro de Mando y Control, que permitió tener una supervisión constante y eficiente de las operaciones. Lo cual, sin duda alguna, ayudaría a construir confianza en las capacidades de la FAC y permitiría que Colombia recibiera, vía el ABD, apoyo y recursos desde los Estados Unidos para combatir el narcotráfico.

El cuarto capítulo, escrito por Alfredo Fernández de Lara Gaitán y Rodrigo Mezú, se titula “Comparativo de los marcos normativos para operaciones de interceptación de aeronaves civiles en Bolivia, Colombia, Perú y México”. En este se exploran y analizan, en un trabajo comparativo, los marcos legales vigentes en Colombia, Perú, Bolivia y México que autorizan a las Fuerza Aéreas de sus respectivos países para realizar o no tareas de interdicción aérea. En este análisis comparado, los autores detallan hasta qué punto, cada uno de estos países cuenta o no con una normativa referente al tema y cuáles son los alcances de ésta. A partir de la información recolectada, los autores han logrado concluir que Perú y Bolivia tienen legislaciones nacionales específicas en las cuales se establecen las condiciones que deben presentarse para autorizar el derribo de una aeronave. Colombia, por su parte, si bien no tiene una legislación nacional específica, en el marco de los procedimientos de la FAC se contempla cuál es el procedimiento frente a una aeronave que realiza un vuelo ilegal y que hace caso omiso a las indicaciones de la Fuerza Aérea. Precisamente, Colombia se ha destacado por implementar una política de interdicción aérea efectiva. En el otro lado del espectro se encuentra México, país en cuya normativa no se contempla el derribo de aviones civiles que realicen vuelos ilegales, a menos que estos últimos hayan disparado a la Fuerza Aérea Mexicana (FAM).

En el quinto capítulo de este libro, “La Fuerza Aérea Mexicana y su papel en la lucha contra el tráfico aéreo ilegal de narcóticos”, Alfredo Fernández de Lara Gaitán analiza el contexto y el papel que ha desempeñado la Fuerza Aérea Mexicana en la lucha contra el tráfico aéreo ilegal de narcóticos. Como se menciona en el cuarto capítulo, la FAM no está autorizada para realizar el derribo de aeronaves de las cuales se sospeche que trabajan para las mafias, a menos que éstas previamente hayan usado armas contra la FAM. En

este sentido, el autor destaca que la falta de mecanismos disuasivos, como lo es la amenaza del derribo, sumado a la falta de radares para controlar todo el espacio aéreo nacional, ha llevado a que los vuelos ilegales provenientes de Suramérica u otros países de Centroamérica al servicio del narcotráfico sean una constante. En esta sección del libro también se analiza el origen y evolución que ha tenido el Sistema de Vigilancia Aérea de México (SIVA) en el desarrollo de capacidades de interdicción aérea. Finalmente, se destaca la cooperación bilateral entre México y Colombia en lo referente a entrenamiento, operaciones conjuntas e intercambio de información, en un proceso de cooperación sur-sur.

Finalmente, cabe mencionar que uno de los logros más importantes de la Fuerza Aérea Colombiana radica en los diferentes acuerdos de cooperación que ha logrado desarrollar con otros países de la región en lo referente a interdicción aérea. Como se resalta a lo largo de este volumen, el hecho de que Colombia sea quien lidere el tema, ayuda a que otros países de Latinoamérica valoren la importancia de estas tareas, dado que la información y el conocimiento proviene de un país que enfrenta similares circunstancias. Este grado de aceptación y colaboración no se daría si la información o formación viniese de un país como los EE. UU., dado que genera cierto grado de duda por temas de soberanía y control. Esta cooperación norte-sur y sur-sur que ha logrado Colombia, sin duda alguna ha ayudado a combatir el tráfico aéreo ilegal en la región. Ahora bien, reconstruir la historia del proceso de interdicción aérea en Colombia y su evolución, pasando por el análisis del programa de interdicción antes de 2001 y el ABD, además de ser necesario para entender la complejidad de toda la labor desarrollada por la FAC desde la década de 1980 en la lucha contra el tráfico aéreo ilegal, es un ejercicio que permite analizar cuál es el siguiente paso en esta tarea. Este análisis también abre la puerta para reflexionar acerca de las políticas prohibicionistas implementadas y centradas en la reducción de la oferta de las drogas que han imperado en el marco de la lucha contra el narcotráfico.

Notas sobre los contribuyentes

Alfredo Fernández de Lara Gaitán es candidato a Doctor en Ciencia Política por la Universidad de los Andes, Colombia. Maestro en Políticas Públicas Comparadas por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO-México), cuenta con una especialización en Ciencia Política por la Universidad de Salamanca, España y es Licenciado en Relaciones Internacionales por la Universidad de Quintana Roo, México.

David Barrero-Barrero es Coronel de la Reserva Activa de la Fuerza Aérea Colombiana, Piloto y Administrador Aeronáutico. Tiene un Master of Science in Inter-American Defense and Security del Colegio Interamericano de Defensa (Washington, Estados Unidos). Doctorando en Bioética de la Universidad Militar Nueva Granada en Bogotá, Colombia. Docente e Investigador de la Escuela Superior de Guerra en las cátedras de Fundamentos de Lógica estratégica al Curso de Altos Estudios Militares y Doctrina y Operaciones Aéreas a los Cursos de Estado Mayor de la Escuela Superior de Guerra. Igualmente, docente en la Especialización de Administración Aeronáutica de la Universidad Militar Nueva Granada. Email: davidbarrerob@gmail.com

Eliot Gerardo Benavides González es Brigadier General de la Fuerza Aérea Colombiana. Es Administrador Aeronáutico de la Escuela Militar de Aviación y Administrador de Empresas de la EAN, tiene dos maestrías en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra, y en Análisis de Problemas Políticos, Económicos e Internacionales Contemporáneos de la Universidad Externado de Colombia.

Juan C. Hernández G. es Coronel de la Reserva Activa de la Fuerza Aérea Colombiana, con Especialización en Relaciones Internacionales y Especialización en Administración Pública de la Escuela Superior de Guerra de Colombia y Maestría en Defensa y Seguridad Hemisférica del Colegio Interamericano de Defensa de la OEA.

Rodrigo Mezú es oficial de la Fuerza Aérea Colombiana en servicio de actividad, exbecario de la fundación Fulbright con maestría en Estudios Internacionales aplicado a los Conflictos y la Cooperación de la Universidad Old Dominion, Norfolk, Virginia; Maestría en Ciencia Política de la Universidad de los Andes, Bogotá – Colombia y, actualmente, es candidato a doctor en Ciencia Política de la Universidad de los Andes.

El Halcón Peregrino (*Falco Peregrinus*) es un ave que alcanza velocidades de vuelo superiores a los 320 Km/h en acciones de cacería. Desde un puesto de observación, en vuelo de altura o rasante, este rapaz identifica presas potenciales a las que persigue para alimentarse. Su caza consiste en un ejercicio de interceptación en el aire para neutralizar y después conducir sus presas a tierra. La observación, la sorpresa, la velocidad de desplazamiento y la fuerza de interceptación son determinantes para esta ave a la hora de alimentarse.

Los programas de interdicción aérea contra el narcotráfico tienen una impresionante similitud con la cacería del Halcón Peregrino. En la práctica, estos son ejercicios operacionales que integran actividades de inteligencia, vigilancia, interceptación, control, captura y –en casos particulares– abatimiento de aeronaves involucradas en actividades ilícitas, así como el bloqueo de rutas aéreas ilegales que hacen uso abusivo del espacio aéreo soberano de los países.

CÉSAR ANDRÉS RESTREPO FLÓREZ

 Planeta

