

Capítulo 3

Seguridad integrada y responsabilidad compartida en la cooperación entre agencias: los desafíos para la protección y vigilancia de la Amazonía

Dr. Eduardo Sol Oliveira da Silva*

Dr. Flavio Neri Hadmann Jasper**

Daniel Costa Sampaio de Araujo***

* Doctor y magíster en Geografía. Profesor e investigador de la Universidad de la Fuerza Aérea de Brasil. Correo electrónico: eduardoesos@fab.mil.br

** Doctor y magíster en Ciencias Aeroespaciales. Profesor e investigador de la Universidad de la Fuerza Aérea de Brasil. Correo electrónico: fnhjasper@gmail.com

*** Especialista en Ciencias Políticas. Estudiante del Máster en Ciencias Aeroespaciales de la Universidad de la Fuerza Aérea de Brasil. Correo electrónico: danielcostasampaio@gmail.com

CÓMO CITAR

Oliveira da Silva, E. S., Hadmann Jasper, F. N. y Sampaio de Araujo, D. C. (2022). Seguridad integrada y responsabilidad compartida en la cooperación entre agencias: los desafíos para la protección y vigilancia de la Amazonía. En *Poder multidominio y el sistema de vigilancia y protección de la Amazonía colombiana* (pp. 73-102). Escuela de Postgrados de la FAC.

Colección Ciencia y Poder Aéreo N.º 18

**PODER MULTIDOMINIO Y EL SISTEMA DE VIGILANCIA
Y PROTECCIÓN DE LA AMAZONÍA COLOMBIANA**

CAPÍTULO 3.

**Seguridad integrada y responsabilidad compartida
en la cooperación entre agencias: los desafíos
para la protección y vigilancia de la Amazonía**

ISBN: 978-958-53696-5-8

E-ISBN: 978-958-53696-6-5

<https://doi.org/10.18667/9789585369658.03>

Bogotá, Colombia

Octubre, 2022

Introducción

Anteriormente, la diplomacia podía reservarse a los temas clásicos de la guerra y la paz entre naciones. Las cuestiones que antes se limitaban al ámbito doméstico se han internacionalizado, y las cancillerías han tenido que ampliar cada vez más su ámbito de actuación, diversificar sus conocimientos y establecer asociaciones con nuevos interlocutores en cada momento.

El objeto de este estudio pasa por estas múltiples dimensiones, en las que consideramos los retos de la protección y vigilancia de la Amazonía para combatir las redes ilícitas de delincuencia en el contexto de las relaciones internacionales. La investigación se inserta en el ámbito del problema de las drogas al discutir las redes ilícitas creadas por el narcotráfico en el mundo contemporáneo, específicamente en Sudamérica, y la cooperación interinstitucional para combatirlo.

A partir de la década de 1990, Brasil y otros países sudamericanos empezaron a afrontar la cuestión de las redes ilícitas desde una perspectiva regional. Aun así, el crecimiento vertiginoso de las últimas décadas demuestra en la realidad de cada país el potencial de desorden que puede causar el crimen organizado, basado en el delito del narcotráfico, con la Amazonía como principal vía de paso.

En muchas ciudades de Sudamérica, las regiones están dominadas por grupos de narcotraficantes que se equipan con armas altamente letales para asegurar el control de la red ilícita de drogas. Millones de personas viven bajo las Constituciones de sus países, pero también están bajo el yugo de los toques de queda impuestos por grupos de narcotraficantes y no tienen derecho a la libre circulación.

Este trabajo observa el narcotráfico transnacional y su proceso multiescalar, ya que es una red que se establece en múltiples territorios asociada a una red ilícita y compleja. Esta multiescalaridad arroja luz sobre el hecho de que no es solo la cuestión de las drogas; las redes ilícitas formadas propician la creación de organizaciones criminales con instrumentos capaces de poner en jaque la garantía de la ley y el orden en estos países e incluso su soberanía nacional.

Así, el objetivo de esta investigación es analizar los impactos de la cooperación regional sudamericana en el desmantelamiento de las redes ilícitas de narcotráfico, a la luz de la perspectiva de la seguridad integrada y la responsabilidad compartida en este breve siglo XXI. Es necesario identificar

las acciones de cooperación interinstitucional para entender el proceso de lucha contra las redes ilícitas del narcotráfico. En este caso, entendemos que las principales agencias brasileñas involucradas en estas acciones son la Policía Federal, el Ministerio de Defensa (a través de las fuerzas armadas) y el Ministerio de Relaciones Exteriores (a través de la promoción de acuerdos de cooperación y las fuerzas auxiliares de seguridad pública).

En el caso específico de la Fuerza Aérea Brasileña (FAB), la investigación buscará destacar las acciones, de acuerdo con su misión, que tienen como objetivo el control, la integración y la defensa del territorio, entre ellas el monitoreo de las rutas del narcotráfico que transitan por la Amazonía¹.

Con este análisis, se pretende comprender el nivel de cooperación institucional en Sudamérica para la construcción de una seguridad integral a través del principio de responsabilidad compartida en el desmantelamiento de las redes ilícitas transnacionales del narcotráfico.

La Amazonía brasileña y sus principales amenazas

La Amazonía brasileña siempre ha reclamado la atención del Estado. Entre los temas más importantes se encuentra la preservación de la riqueza natural, la biodiversidad, las tribus indígenas y los factores naturales que dificultan el control de la frontera. El último elemento, en particular, nos lleva al principal desafío brasileño en la Amazonía, es decir, el control territorial y la restricción de la entrada del tráfico de drogas, armas y personas a través de las fronteras. Es un problema que pone en riesgo la integridad y la soberanía de Brasil sobre su territorio y que afecta a las poblaciones de las grandes metrópolis, debido a la estructura de las organizaciones criminales que ejercen el poder territorial en zonas de vulnerabilidad social.

Por muy ostentosa que sea la presencia de las fuerzas armadas brasileñas en las zonas fronterizas, las organizaciones criminales encuentran una forma de subvertir o burlar sus barreras y coacciones.

1 En el caso de Brasil, la Fuerza Armada, según el artículo 142 de la Constitución Federal de 1988, es la Aeronáutica. Sin embargo, su brazo operativo, la Fuerza Aérea, se ha convertido en la sigla más conocida. Por lo tanto, en algunos fragmentos del texto se pueden utilizar ambas expresiones.

Las organizaciones criminales actualmente mueven un mercado de alrededor de 900 000 millones de dólares al año, lo que equivale al 35 % del PIB brasileño o al 1,5 % del PIB mundial. Este dato demuestra el poder del crimen organizado que, entre otras actividades como el tráfico de armas, órganos y personas, el contrabando, la prostitución, el blanqueo de dinero y la corrupción, en conjunto mueven cerca de 2 billones de dólares, es decir, el 3,6 % de toda la riqueza que se produce en el planeta (Carnaúba y Cocolo, 2016).

Por lo tanto, el monitoreo del territorio brasileño ya era una preocupación del Estado a través del Ministerio de Aeronáutica que, en la década de 1970, como parte del proyecto para el control del espacio aéreo, diseñó e implementó el Sistema Integrado de Defensa Aérea y Control de Tráfico Aéreo o SISDACTA (Moreira, 2004). La concepción de este sistema puede verse en la Figura 1.



Figura 1. Concepción del SISDACTA

Fuente: adaptado de presentación del COMDABRA en el GITE (15/01/2008)².

2 Comando de Defensa Aeroespacial (COMDABRA). Grupo de Instrucción Táctica Especializada (GITE), actualmente con sede en el Ala 10, Natal-RN. Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA).

Se puede notar que uno de los puntos principales de la concepción era la integración de los medios; es decir que la infraestructura operativa de visualización (radares), comunicación, *software* (de la Defensa Aérea y del Control de Tráfico Aéreo) y recursos humanos para apoyar y operar el sistema estaba bajo la competencia de un solo organismo. Esa integración puede ser notada en la Figura 2. Como organismos ejecutivos de ese sistema, se crearon los Centros Integrados de Defensa Aérea y Control de Tráfico Aéreo (CINDACTA), con su área de actuación dividida como se muestra en la Figura 1 (Moreira, 2004).

El país se dividió en cuatro regiones de Defensa Aérea y Control de Tráfico Aéreo. En la Figura 1, se puede notar el CINDACTA IV, que fue uno de los últimos en implantarse y es resultado del Sistema de Vigilancia de la Amazonía (SIVAM). Esta integración no solo estaba relacionada con el aspecto de la infraestructura, sino también con el factor operacional, es decir, con la integración entre la parte militar del sistema (Defensa Aérea) y la parte civil (Control de Tráfico Aéreo).

La idea de crear un “sistema” surgió en función de la necesidad de integrar medios y organismos, como eslabones de este sistema, que pertenecían a las otras fuerzas armadas, como es el caso de la Marina y el Ejército, así como la necesidad de gestionar el tráfico de la Aviación Civil. Por lo tanto, se observa que la cuestión del monitoreo del territorio brasileño no era una cuestión específica de la Amazonía, sino de todo el país.

Este concepto revolucionó el pensamiento de la época, y no fue muy bien aceptado por la Organización de Aviación Civil (OACI) en ese periodo. La razón fue porque los demás sistemas en el mundo hicieron la separación entre Control de Tráfico Aéreo y Defensa Aérea, separando las actividades civiles de las de carácter militar. Esto se debe a que el control de tráfico aéreo, en otros países del mundo, comprende actividades controladas por entidades civiles, mientras que la visión de la integración brasileña puso ambas actividades bajo la competencia de una organización militar. Todavía, actualmente, esa concepción brasileña es referencia mundial.

Posteriormente, el SISDACTA evolucionó y se crearon dos sistemas más: el Sistema de Defensa Aeroespacial Brasileño (SISDABRA) y el Sistema de Control del Espacio Aéreo (SISCEAB) (ver Figura 2). Estos sistemas, todavía bajo competencia de la Fuerza Aérea, establecieron la división entre la gestión del Control del Espacio Aéreo y la de la Defensa Aérea (Franco de Souza, 2006).

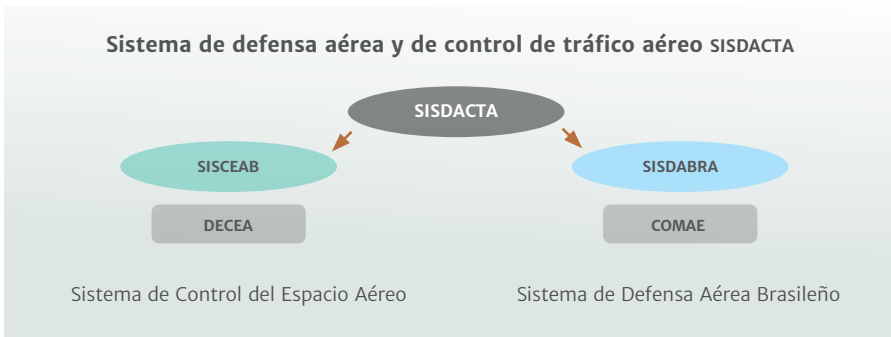


Figura 2. Concepción del SISDACTA, el SISDABRA y el SISCEAB
 Fuente: adaptado de presentación del COMDABRA en el GITE (15/01/2008).

Departamento de Control del Espacio Aéreo y Comando Aeroespacial

Aquí hay que hacer una breve distinción entre lo que la Aeronáutica destaca como control del espacio aéreo. El control del espacio aéreo está vinculado al *Air Traffic Management (ATM)*, comúnmente denominado *Air Traffic Control (ATC)*. Es la responsabilidad de la Aeronáutica en la gestión de las aeronaves civiles y militares que vuelan bajo las normas de la OACI.

El control del espacio aéreo en cuanto a la soberanía del país sobre su territorio está vinculado a la palabra *defensa*. Por eso, el sistema de defensa aeroespacial es un nombre derivado del anterior, debido a la evolución e incorporación de medios como los satélites. Se puede observar esta visión en la Figura 3.



Figura 3. Logo con la misión de la FAB en 2019
 Fuente: página web de la FAB.

Sin embargo, la Amazonía es un caso especial no solo por su dimensión geográfica, sino también por varias cuestiones asociadas, como el narco-tráfico, los problemas ambientales, el control de la deforestación y la minería ilegales, y la vigilancia del territorio de los pueblos indígenas. Para entender todas estas cuestiones, es necesario hablar de dos sistemas creados para su abordaje: el Sistema de Protección de la Amazonía (SIPAM) y el Sistema de Vigilancia de la Amazonía (SIVAM), que posteriormente se convirtió en CINDACTA IV (Cuarto Centro Integrado de Defensa Aérea y Control de Tráfico Aéreo).

La concepción del Sistema de Protección de la Amazonía

El SIPAM se desarrolló como concepto en 1990, en respuesta a la deficiencia brasileña en el control de la Región Amazónica y a la incapacidad de reaccionar de forma expresiva ante los daños ecológicos causados por la explotación ilegal de la selva.

El proyecto adquirió notoriedad de incentivo público, ya que el tema de la preservación ambiental estaba en boga. El asesinato del ambientalista Chico Mendes, ocurrido el 22 de diciembre de 1988 (Westin, 2018), conmocionó a la comunidad internacional, obligando a la opinión pública a exigir una mayor presencia del Gobierno brasileño en la región. A nivel internacional, se debatieron los efectos climáticos de las acciones humanas sobre el medio ambiente y, en 1992, Brasil acogió la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, también conocida como Eco-92.

El SIPAM nació de la necesidad de hacer efectiva la presencia del Estado en la Amazonía Legal³, a través de un sistema que contribuyera al control,

3 La Amazonía legal corresponde al área de actuación de la Superintendencia de Desarrollo de la Amazonía (SUDAM), definida en el artículo 2 de la Ley Complementaria n.º 124, de 3 de enero de 2007. La región comprende 772 municipios distribuidos de la siguiente manera: 52 municipios en Rondonia, 22 en Acre, 62 en Amazonas, 15 en Roraima, 144 en Pará, 16 en Amapá, 139 en Tocantins, 141 en Mato Grosso, así como 181 municipios del estado de Maranhão situados al oeste del meridiano 44, de los cuales 21 están parcialmente integrados en Amazonía Legal. Tiene una superficie aproximada de 5 015 067,75 km², que corresponde a cerca del 58,9% del territorio brasileño (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, s. f.).

la fiscalización y el monitoreo de esta región estratégica para Brasil (Ministério da Defesa, 2018). El sistema fue el resultado de la Exposición de Motivos n.º 194 del Ministerio de Justicia, junto con el Ministerio de Aeronáutica y con la Secretaría de Asuntos Estratégicos (SAE), del 21 de diciembre de 1990, al presidente de la República a la época, don Fernando Henrique Cardoso, que incluyó las siguientes propuestas:

- a. Autorizar a la SAE para formular e implementar un sistema de coordinación nacional, destinado a la acción integrada de los organismos gubernamentales en la represión a los ilícitos y en la protección ambiental en la Amazonía.
- b. Autorizar al Ministerio de Aeronáutica a implementar el SIVAM, integrado al Sistema Nacional de Coordinación que será formulado por la Secretaría de Asuntos Estratégicos.
- c. Determinar que la SAE coordine la creación de un grupo de trabajo, con representantes del Ministerio de Justicia, el Ministerio de Aeronáutica y el Ministerio de Economía, Hacienda y Planificación, con el objetivo de dimensionar los recursos necesarios e identificar las posibles fuentes de financiación para la implantación de los sistemas propuestos.

De la Exposición de Motivos se desprende que el nombre inicial era SIVAM, un sistema de Aeronáutica, pero el documento también destaca que ese sistema estaba integrado a un sistema nacional de coordinación aún por ser concebido por la SAE. Ese sistema sería el SIPAM. El 25 de enero de 1994, mediante el Decreto n.º 1.049, se definieron las normas para la implementación del SIPAM. Este decreto consideraba el proyecto de carácter estratégico, cuya realización, en su momento, se había colocado como atribución de la SAE.

En 1999, se creó el Consejo Deliberante del Sistema de Protección de la Amazonía (CONSIPAM), con el objetivo de establecer directrices para la coordinación e implementación de las acciones del Gobierno, en el ámbito del SIPAM, de acuerdo con la política nacional integrada para la Amazonía Legal, constituida por representantes de los ministerios y de la Casa Civil de la Presidencia (Ministério da Defesa, 2018).

En 2002, mediante el Decreto 4.200 del 17 de abril, la Secretaría Ejecutiva del Consejo Deliberativo del Sistema de Protección de la Amazonía (Seconsipam) pasa a llamarse Centro Gestor y Operacional del Sistema de

Protección de la Amazonía (Censipam), con la finalidad de “proceder a la implantación, activación y operacionalización del Sistema de Protección de la Amazonía – SIPAM” (Presidência da República, 2002, art. 2). La creación del Censipam tuvo como objetivo “promover la protección y el desarrollo sostenible de la Amazonía Legal, a partir de la integración de información y generación de conocimiento sobre la Región Amazónica” (Ministério da Defesa, 2018).

El Censipam está dotado “de una infraestructura de medios técnicos y operativos para la recogida, el tratamiento, la producción y la difusión de datos de interés para las organizaciones que forman parte del sistema” (Decreto 4.200 de 2002). Las informaciones generadas en el sistema permiten la planificación y coordinación de acciones globales entre los organismos del Ejecutivo, dentro de la competencia institucional de cada organismo, para hacer efectivos los resultados y las directrices políticas (Ministério da Defesa, 2018, p. 3).

El Censipam, entre sus competencias, actúa principalmente en las siguientes áreas: meteorología, climatología e hidrología; teledetección; monitoreo ambiental y territorial; inteligencia; y sistemas de información, bases de datos y red de comunicaciones. De forma integrada, en sus distintas áreas, genera productos y servicios de interés estratégico para las instituciones gubernamentales (Ministério da Defesa, 2018, p. 3).

Además de su infraestructura tecnológica, el Censipam tiene en su estructura tres centros regionales con sede en Manaus, Belém y Porto Velho, y ha establecido asociaciones con el Instituto Brasileño de Medio Ambiente (IBAMA), la Policía Federal, el Instituto Chico Mendes de Conservación de la Biodiversidad —organismo ambiental del gobierno brasileño, creado por la Ley 11.516, del 28 de agosto de 2007—, la Fundación Nacional del Indio (FUNAI), la Defensa Civil, las fuerzas armadas y con los gobiernos estatales y municipales (Força Aérea Brasileira, 2015, p. 7). La estructura de los organismos asociados a SIPAM puede verse en la Figura 4.

A su vez, entre sus diversas actividades, el Censipam utiliza recursos de inteligencia tecnológica para identificar y apoyar el monitoreo y la represión de las actividades irregulares, haciendo seguimiento de los movimientos aéreos, terrestres y fluviales relacionados con actividades ilícitas, como pistas de aterrizaje irregulares, plantaciones y minerías ilegales.

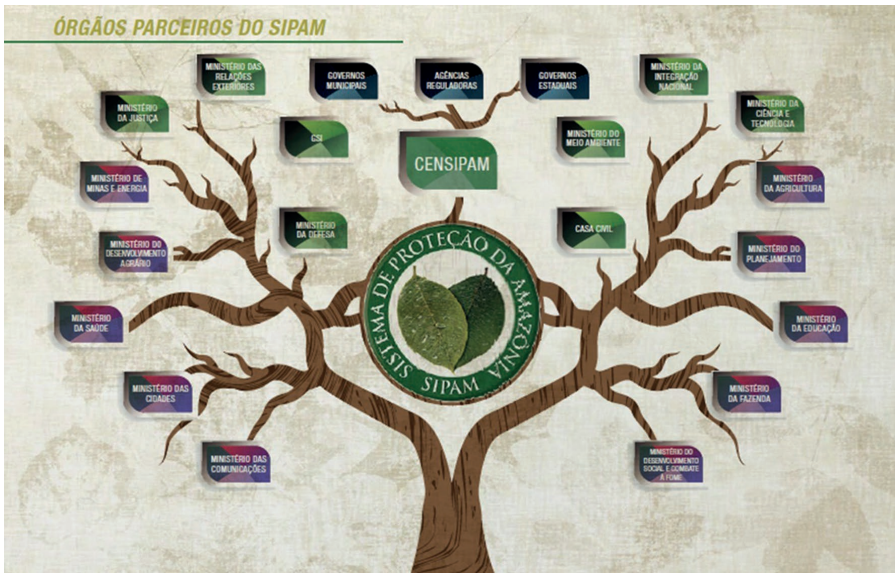


Figura 4. Organismos socios del SIPAM

Fuente: *Força Aérea Brasileira* (2015, 14 de julio, p. 28).

La participación de las fuerzas armadas tuvo como documento normativo la Directiva del Ministerio de Defensa n.º 003/2002, del 4 de marzo de 2002, que establece como misión: “Participar del proceso de activación del SIPAM [...] en conjunto con los demás organismos de administración pública, con objetivo de contribuir para la operacionalización [...] de ese sistema, en consonancia con la Política Nacional Integrada para la Amazonía Legal”. Un punto importante de la directriz establecía que “[...] la cumplimentación de los datos básicos y la realización de la formación para la activación [...] serían conducidos por la Comisión para Coordinación del Proyecto del Sistema de Vigilancia de la Amazonía – CCSIVAM – del Comando de Aeronáutica⁴” (Ministério da Aeronáutica, 2005, 2 de julio).

De esta forma, se observa que el tema de la protección de la Amazonía, tanto en términos del medio ambiente como de la soberanía sobre este territorio, se ha impuesto en la agenda gubernamental desde 1990, obligando al Gobierno brasileño a crear e implementar el SIPAM y el SIVAM.

4 Con la creación del Ministerio de Defensa en 1999, el Ministerio de Aeronáutica se convierte en el Comando de Aeronáutica, subordinado al Ministerio de Defensa.

La concepción del SIVAM

Como se describe en el apartado anterior, el SIVAM fue un proyecto del entonces Ministerio de Aeronáutica que, en 1990, junto con el SAE y el Ministerio de Justicia, presentó la Exposición de Motivos n.º 194 priorizando los problemas existentes en la Amazonía jurídica. La exposición de motivos fue aprobada por el presidente Fernando Henrique Cardoso el 21 de septiembre de 1990 con las siguientes determinaciones:

1. La Secretaría de Asuntos Estratégicos (SAE) debe formular e implementar un sistema de coordinación nacional, destinado a la actuación de los organismos gubernamentales en la represión de los actos ilícitos y la protección del medio ambiente en la Amazonía, hoy llamado **Sistema de Protección de la Amazonía (SIPAM)**.
2. El Ministerio de Aeronáutica quedó con la responsabilidad de implantar el **Sistema de Vigilancia de la Amazonía (SIVAM)**, integrado a este sistema nacional de coordinación.
3. El Ministerio de Justicia se encargó de estructurar un conjunto de medidas que le permitieran integrarse en el sistema para desarrollar las acciones de su competencia. De este trabajo resultó **el Pro-Amazonía**, un programa de reequipamiento de la Policía Federal en la región.

El Decreto del 18 de octubre de 1999, en su artículo 3, definió que el SIVAM formaba parte del SIPAM y, en el párrafo único, destacó que este sistema “[...] tiene por objeto la ejecución de obras y servicios, la adquisición de equipos y la asignación de bienes destinados a la recogida, el tratamiento, la producción y la difusión de datos sobre la Amazonía, en el ámbito del SIPAM”. Así, el proyecto SIVAM nació bajo la coordinación del Ministerio de Aeronáutica, entre otras, con las siguientes atribuciones (Ministério da Aeronáutica, 2005, 2 de julio, p. 2):

1. Generar conocimientos actualizados sobre la Amazonía brasileña.
2. Crear condiciones para que los organismos gubernamentales sectoriales se integren en la búsqueda de soluciones para proteger la Amazonía.
3. Sistematizar el control, la inspección, el seguimiento y la vigilancia de la Región.

Con el propósito de permitir la implantación del SIVAM, el Ministerio de Aeronáutica, mediante la Ordenanza n.º 444/GM3 de 1992, le encargó a la Comisión de Implantación de Sistemas de Control del Espacio Aéreo (CIS-CEA) la elaboración de los proyectos básicos y de ejecución de implantación del SIVAM. Esto se debe a que, en la estructura gubernamental, la Comisión era el único organismo con competencia y experiencia incorporadas para la instalación, en vastas áreas, de tecnologías de vanguardia de matices multidisciplinarios. Para llevar a cabo el proyecto, se creó la Comisión para Coordinación de la Implementación del Proyecto del Sistema de Vigilancia de la Amazonía (CCSIVAM), acoplada a la CISCEA y dirigida por el mismo grupo de personas.

Una vez finalizado el proyecto SIVAM, nació el CINDACTA IV, centro responsable de la Amazonía. Así, el SIVAM inició como responsable de la recolección, el procesamiento y la distribución de datos a los usuarios miembros del SIPAM, proporcionando condiciones para un nuevo estilo de administración integrada en la Región Amazónica, con el apoyo de equipos, *software* y personal para la recopilación de datos sobre esa área (Ministério da Aeronáutica, 2005, 2 de julio, p. 2).

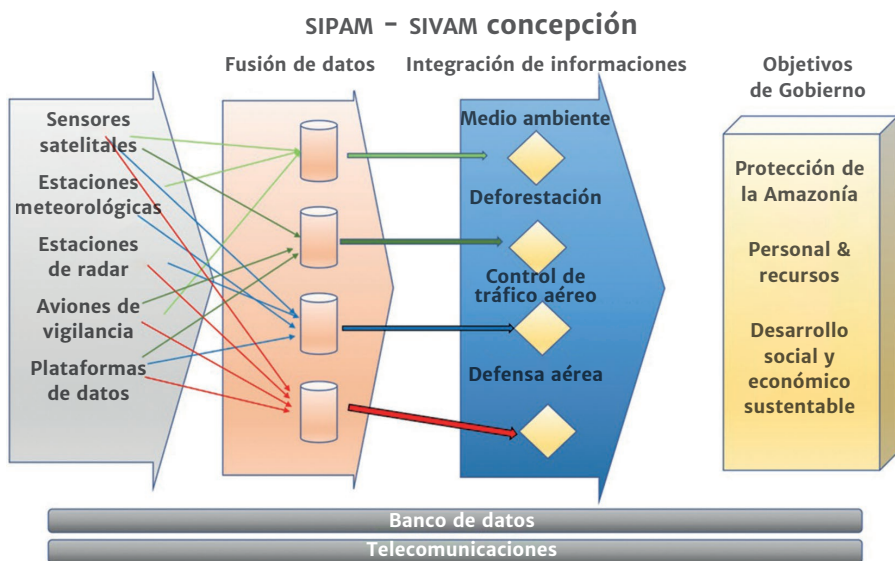


Figura 5. Concepto del SIPAM y del SIVAM

Fuente: Comando de Aeronáutica, adaptado de conferencia sobre el SIVAM, marzo de 2004.

El concepto del proyecto SIVAM, como se puede ver en la Figura 5, de manera errónea se consideró como un proyecto de naturaleza militar, aunque su principal objetivo era hacer viable el SIPAM, y solo después de su finalización, se convirtió en CINDACTA IV. La palabra clave para ambos proyectos era “integración”.

Origen de la financiación	Valor US \$
Eximbank - Banco de Brasil	1.022.800.000
Raytheon Credit Facility Compañy (USA)	239.200.000
Sivam Vendor's Trust (USA)	48.000.000
SEK/EKN - Banco de Brasil (Suecia)	
Total	

Figura 6. Financiación del SIPAM y del SIVAM

Fuente: Leite de Almeida (2020), p. 46.

Para financiar ese proyecto, con la participación del Banco de Brasil, el Gobierno brasileño pidió un préstamo junto al EximBank de 1 022 800 millones de dólares. El valor total de la implantación del SIVAM fue de 1395 millones de dólares; de ese total, 1285 millones de dólares fueron destinados a equipos y servicios y 110 millones de dólares fueron destinados a obras civiles. Del total de las inversiones a Raytheon, empresa ganadora de la licitación para el suministro de equipos, recibió 239,2 millones de dólares (Ministério da Aeronáutica, 2005, 2 de julio, p. 4; Leite de Almeida, 2020, p. 46). El contrato entre la CCSIVAM, Raytheon, la Fundación Atech y EMBRAER entró en vigor en el día 25 de julio de 1997 (Ministério da Aeronáutica, 2005, 2 de julio, p. 2).

El brazo ejecutor de la CISCEA para la implantación del SIVAM fue la Fundación Atech, encargada de la recepción de bienes y servicios, y de la integración de todos los equipos. EMBRAER fue la empresa nacional elegida para suministrar las aeronaves de vigilancia aérea y teledetección. Se adquirieron tres aviones de teledetección R-99B de EMBRAER, que están equipados con radar de apertura sintética, generadores de imágenes multispectrales, sensores ópticos e infrarrojos y sistemas de mando y control; y cinco aviones de vigilancia aérea R-99A, que ahora pertenecen a la FAB.

Este sofisticado conjunto de equipos permite, entre otras cosas, crear mapas térmicos y modelos de elevación del terreno, estudiar la biomasa, controlar el uso del suelo y hacer vigilancia de los movimientos en la superficie. El R-99B también puede ayudar en la cartografía de toda la porción

desconocida en la Amazonía a escala 1:100 000 para apoyar la Zonificación Económico-Ecológica de los Estados.

Otro aspecto para tener en cuenta en el SIVAM fue el volumen de obra civil ejecutada por el proyecto. Fueron 120 000 m² de obras civiles a un costo superior de 200 millones de dólares (Ministério da Aeronáutica, 2005, 2 de julio, p. 11) que, entre otros edificios, incluyen: un Centro de Vigilancia Aérea (CVA) en Manaus, de CINDACTA IV; tres Centros Regionales de Vigilancia (CRV) en Manaus, Belém y Porto Velho; un Centro de Apoyo Logístico (CAL) en Manaus; y un Depósito y Parque de Talleres Técnicos del CVA en Manaus (Ministério da Aeronáutica, 2005, 2 de julio, p. 11). Al final de su informe, elaborado el 31 de mayo de 2005, el CCSIVAM resaltó que:

La inauguración del Sistema, el 25 de julio de 2002, fue motivo de orgullo para todos los brasileños, pues contra la incredulidad generalizada, las críticas más exacerbadas, los obstáculos de las más diversas inspiraciones y las condiciones adversas del escenario amazónico, el Proyecto SIVAM fue llevado a buen término, [...] comenzando a producir informaciones que implicarán una nueva realidad para la Amazonía Legal brasileña y que ya comienza a rendir frutos también para los países vecinos, en otro nuevo desafío, a ser enfrentado ahora por el SIPAM. (Ministério da Aeronáutica, 2005, 2 de julio, p. 15)

El CCSIVAM fue más allá y dejó, como factor de integración con los países vecinos del continente sudamericano, varias propuestas de integración con el SIPAM/SIVAM actualmente en funcionamiento:

1. Implementación de una Estación de Procesamiento de Imágenes (similar a un CEU), capaz de recibir y procesar productos SIPAM (costo bajo, uso limitado de datos).
2. Implementación similar a un CINDACTA, soberanamente integrado al SISDACTA brasileño (costo bajo a medio, dependiendo del análisis de protocolos, equipos, telecomunicaciones, etc.).
3. Cooperación en estudios para la implementación similar a un SIVAM en el país vecino (costo medio o alto, a determinar según las necesidades operativas y los requisitos de adquisición y procesamiento de datos⁵).

5 Conferencia impartida por Brig. Ar Pinheiro, del Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA), el 23 de mayo de 2005.

El SIVAM en el contexto regional: Colombia

En el escenario interno brasileño, en la década de 1990 se produjo el crecimiento y fortalecimiento de las organizaciones criminales centradas en el narcotráfico, lo cual atemorizó a la población de las capitales brasileñas y generó un clima de guerra civil.

El desarrollo del narcotráfico, en un contexto de crisis socioeconómica, es esencial para explicar el aumento de las disputas y los asesinatos sangrientos entre bandas. Se instala un círculo vicioso: robo de coches (para desguace y venta de piezas), asaltos a bancos para comprar unos kilos de cocaína y barrios enteros controlados por traficantes que los transforman en un mercado para el consumo de drogas. Este comercio es muy rentable y profundamente devastador porque genera un clima de guerra civil: rivalidad entre los jefes del narcotráfico, tiroteos, bombardeos de la policía militar, ajustes de cuentas entre policías corruptos de un lado y honestos del otro, *vendettas* familiares, etc. (Chesnais, 1999, p. 59).

Estas organizaciones criminales no operaban de forma autónoma en el territorio nacional, ya que tanto la droga como las armas (que permitieron que escalara el conflicto entre organizaciones criminales rivales) provenían de países vecinos. El proceso de globalización económica tiende a abolir la noción de fronteras. A ambos lados del Atlántico se crean grandes mercados (Unión Europea, Mercosur) y se habla de suprimir las fronteras “interiores”. En un país como Brasil, que hace frontera con diez países y tiene miles de kilómetros que proteger, este desarrollo facilita la proliferación de actividades ilegales y del crimen organizado: robo de coches, narcotráfico, lotería, etc.

Con el final de las dictaduras militares y el colapso del comunismo, se reforzaron los vínculos entre las distintas formas de delincuencia. Miles de hombres, liberados de las instituciones encargadas de controlar el orden, acostumbrados a la disciplina y al manejo de las armas, tuvieron que volver a la vida civil. A menudo, estos individuos se unieron a organizaciones criminales con importantes ramificaciones internacionales. Posteriormente, entraron en el mercado enormes reservas de armas cada vez más sofisticadas, lo que provocó una caída de los precios y un mayor acceso a las armas (Chesnais, 1999, p. 59).

Con este escenario interno, la política exterior brasileña se volcó en un plan de refuerzo de la seguridad pública, siendo una de las primeras

medidas el aumento de la presencia brasileña en las fronteras críticas, donde existe un mayor riesgo de entrada ilegal de armas y drogas por diversas vías irregulares (marítimas, terrestres y aéreas), con lo que se incrementó drásticamente el contingente militar en las fronteras. En el año 2000, el SIVAM adquirió un esperanzador protagonismo debido al anuncio del Gobierno colombiano del “Plan Colombia”, que podría empujar a las guerrillas del narcotráfico a territorio brasileño.

El número de efectivos militares ha aumentado de 3300 a 23 300 desde 1997. A finales del año 2000, el periodista del *New York Times* Larry Rohrer calificó la acumulación militar regional como “la militarización a gran escala de la Amazonía”. El entonces ministro de las Relaciones Exteriores, Luiz Felipe Lampreia, dijo que el aumento de las tropas brasileñas en las zonas fronterizas era para salvaguardar la frontera, que seguía prácticamente sin control.

El entonces ministro de Defensa, Geraldo Quintão, puso en alerta a los 6000 soldados del pelotón fronterizo de la región, fuera de la zona de seguridad de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), que fue desmantelada por el entonces presidente Andrés Pastrana en febrero de 2002. Quintão también destacó la importancia del SIVAM tras este desmantelamiento. La frontera de Colombia con Brasil, de 1020 millas, es la segunda más larga, después de la de Venezuela. La difusión de la droga y la actividad de la guerrilla a través de esta larga frontera preocuparon mucho a Brasil, especialmente desde que el expresidente colombiano Álvaro Uribe Vélez indicó sus primeros planes de intensificar la guerra contra las FARC (Wittkoff, 2011, p. 548).

Con el escenario del Plan Colombia, se verificó la necesidad de que el Gobierno brasileño tomara acciones para evitar efectos colaterales en su territorio y se creó la Operación Cobra (Colombia-Brasil), orquestada por la Policía Federal con la colaboración de siete agencias nacionales y las fuerzas armadas, como se puede ver en un extracto del periódico *Folha de São Paulo* en 2000:

[...] la posibilidad de una inmigración masiva de campesinos colombianos, que llegarían a Brasil huyendo de los conflictos en las regiones de plantación de coca. También admite la hipótesis de la reubicación temporal de los líderes del narcotráfico, las guerrillas y los laboratorios de refinado de coca en las zonas selváticas brasileñas cercanas a la frontera. Además de

intentar contener la entrada de clandestinos, la Operación Cobra también pretende comprobar la calidad de las aguas fluviales. El Ministerio de Defensa teme la contaminación de la cuenca amazónica por hongos que podrían ser utilizados por Colombia para destruir las plantaciones de coca. Se prevé que la operación de la Policía Federal dure tres años y tenga un costo estimado de R\$ 10,4 millones. Ciento ochenta agentes están siendo desplegados desde varios estados al Alto Solimões para reforzar la vigilancia en los puestos de control fronterizos y patrullar los ríos que dan acceso a Colombia. (Lobato, 2000, 4 de octubre)

La Operación Cobra duró tres años y contó con el uso del SIVAM, que despertó el interés del Gobierno colombiano en su momento para compartir los datos de tráfico de aeronaves pequeñas en la región, ya que, aun operando en la línea fronteriza dentro del territorio brasileño, se pueden captar movimientos de posibles aeronaves a 200 km dentro de la frontera colombiana (Brasil, 2003, 24 de marzo).

El SIVAM empezó a funcionar ya en un escenario de necesidad para su pleno empleo, demostrando que era una pieza clave de presencia del poder público en la zona de más difícil acceso de Brasil: la Amazonía. En el siguiente apartado, analizaremos un poco más el aspecto técnico que permite el funcionamiento del SIVAM en su plenitud.

Cooperación internacional a través del SIVAM

Ya hemos visto las necesidades históricas que llevaron a la creación del SIVAM y el tiempo que tomó para su consolidación; ahora, entenderemos qué puede aportar en el escenario geopolítico y de relaciones internacionales.

El SIVAM se constituyó demostrando su capacidad de rastrear las más diversas actividades ilegales en el entorno amazónico, un espacio que hasta entonces dependía completamente de la presencia ostensiva de las fuerzas armadas brasileñas, pues debido a su tamaño y a la dificultad de acceso, se convertía en una tarea costosa, con un alto grado de dificultad y alta probabilidad de ineficacia. Esto no es solo una experiencia para Brasil, pues los demás vecinos encuentran —guardando las debidas proporciones— los mismos problemas logísticos y presupuestarios, dejando el advenimiento del SIVAM como una promesa para la resolución de problemas únicos en la región.

Una vez que el SIVAM empezó a funcionar en 2002 y tuvo su última toma en 2004, hubo un esfuerzo por parte del presidente brasileño en 2002 (Cardoso) por que el sistema estuviera disponible para integrar la información con otros países de forma cooperativa.

Cooperación internacional en las primeras décadas del siglo XXI

Para contextualizar los acuerdos internacionales firmados entre Brasil y algunos países fronterizos, los cuales abarcan el tema de las operaciones militares bilaterales, es necesario discutir inicialmente el tema de la cooperación internacional, que servirá de base conceptual para la discusión de los acuerdos internacionales.

Por lo tanto, primero es necesario definir la cooperación. En este sentido, para Ayllón (2007), el significado de la palabra cooperar es actuar conjuntamente con otros para conseguir un mismo fin. Horácio Eduardo Gomes Vale, por su parte, define cooperar (cooperar) como la “acción conjunta de dos o más personas para lograr un propósito común, con beneficios para todas las partes involucradas” (2014, Conceito de Cooperação). Las operaciones que se realicen deben estar incluidas en el ámbito de competencia legal o en el objeto de cada entidad colaboradora.

A partir de las definiciones, se desprende que la cooperación siempre implica la consecución de un objetivo común que, tal vez, no podría obtenerse satisfactoriamente por las partes solas. Al extrapolar esta idea a los Estados, se puede deducir que lo que los lleva a cooperar es el interés mutuo por obtener un resultado que sería inviable o demasiado costoso de forma aislada, como por ejemplo la lucha contra las actividades ilícitas en las regiones fronterizas.

En esta línea de pensamiento, Gomes Vale (2014) afirma que la cooperación internacional puede definirse como el acto de ayuda mutua entre dos o más Estados-nación, con el fin de alcanzar un objetivo común, que puede ser político, cultural, estratégico, humanitario o económico.

Caixeta (2015) asegura que, en la disciplina actual de las relaciones internacionales, las teorías más importantes para explicar la cooperación entre países son las que provienen del pensamiento neoinstitucionalista liberal. En este escenario, se destaca la teoría de la interdependencia

compleja de Robert Keohane y Joseph Nye, así como la teoría de los regímenes de Stephen Krasner, según la cual la cooperación estaría estrechamente relacionada con los arreglos estables del sistema internacional y los instrumentos estratégicos al servicio de los Estados.

Así, en resumen, la cooperación internacional es un proceso de coordinación de políticas mediante el cual los actores (en este caso los Estados) ajustan su comportamiento a las preferencias reales o esperadas de otros actores (Keohane, 1984). Además, Keohane también afirma que: según la perspectiva internacional, la cooperación debe entenderse a través de la acción política coordinada de sus agentes, ya que estos responderán a un cambio de comportamiento recíproco con el fin de generar una conformidad de acciones para alcanzar sus objetivos individuales. La evaluación de la eficacia de un proyecto de cooperación, por tanto, debe hacerse comparando los resultados obtenidos con su ejecución en relación con los que se alcanzarían en su ausencia, y la mejora de la situación de los agentes implicados en este proceso es lo que caracteriza a una cooperación eficaz. Cabe destacar que no toda la cooperación implica altruismo entre los agentes implicados, es decir, no todos los proyectos de cooperación tienen fines pacíficos y beneficiosos, como, por ejemplo, las alianzas militares.

Ampliando la comprensión sobre la cooperación, Lopes (2009) señala que:

Las Naciones Unidas también establecen, como uno de sus objetivos, lograr la cooperación internacional entre los Estados para resolver problemas internacionales de carácter económico, social, cultural o humanitario, y promover y fomentar el respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales de todas las personas (artículos 1º, § 3º y 55 de la Carta de São Francisco). (p. 4)

Aunque hay otras escuelas de pensamiento sobre el tema, con diferentes enfoques, queda por definir cómo se producen las relaciones de cooperación. Helen Milner (1992) plantea que la cooperación puede tener lugar de forma tácita, sin comunicación previa ni acuerdo explícito; se produce a través de negociaciones, en un proceso de negociación explícito, o a través de la imposición, un proceso en el que la parte más fuerte le impone a la más débil que cambie sus políticas, en cuyo caso habrá cooperación

si la parte más fuerte ajusta sus propias políticas, de modo que haya ganancias mutuas.

A partir de este marco teórico más generalizado, se puede abordar la situación específica de Brasil, tomando como punto de partida la Constitución de la República Federativa de Brasil, en su artículo 4:

Art. 4 La República Federativa de Brasil se rige en sus relaciones internacionales por los siguientes principios:

- I - independencia nacional;
- II - prevalencia de los derechos humanos;
- III - autodeterminación de los pueblos;
- IV - no intervención;
- V - igualdad entre los Estados;
- VI - defensa de la paz;
- VII - solución pacífica de conflictos;
- VIII - repudio al terrorismo y al racismo;
- IX - la cooperación entre los pueblos para el progreso de la humanidad;
- X - concesión de asilo político.

Párrafo único. La República Federativa de Brasil buscará la integración económica, política, social y cultural de los pueblos de América Latina, con miras a formar una comunidad latinoamericana de naciones.

En este artículo, es evidente la predisposición brasileña a actuar conjuntamente con otras naciones para lograr la integración internacional y asegurar la consecución de objetivos comunes. Así, se puede empezar a evaluar las iniciativas que buscan la cooperación entre los pueblos, específicamente en el contexto del continente sudamericano, en el que Brasil es un actor regional relevante, con actividades en diversos ámbitos.

Cooperación e integración regional en el nivel sudamericano

La integración puede definirse, desde el punto de vista de la sociología, como un proceso que consiste en la plena asimilación cultural, lingüística y jurídica de los individuos extranjeros a cualquier comunidad o nación. En este contexto, se acuña el término de integración social, que se define como

el ajuste recíproco de los miembros de un grupo y su identificación con los intereses y valores de este para formar una sociedad organizada.

A partir de estas definiciones, dichos conceptos se pueden extrapolar para caracterizar la integración regional, que sería el ajuste recíproco entre Estados vecinos para crear un grupo cohesionado que priorice los intereses y valores de la región. Sin embargo, una revisión de la literatura sobre el tema muestra la existencia de varios enfoques del concepto de integración regional, siendo el más común el económico. Desde este punto de vista, las relaciones comerciales entre economías nacionales independientes son ya un signo de integración (Balassa, 1973, p. 2).

Aunque se tiende a atribuir una asociación relevante entre la integración regional y los aspectos económicos y comerciales, no se pueden establecer estereotipos cerrados que restrinjan el alcance de la definición, ya que existen enfoques más amplios. En este sentido, Hurrell (1993) afirma que la integración regional, o simplemente regionalismo, puede definirse como:

[...] un conjunto de políticas de uno o varios Estados, destinadas a promover el surgimiento de una fuerte unidad regional que desempeñe un papel definitorio en las relaciones entre los Estados de esa región y el resto del mundo, así como a proporcionar la base organizativa para las políticas dentro de la región en una amplia gama de cuestiones. (p. 2-3)

Por su parte, Malamud y Schmitter (2006) sostienen que no existe ninguna teoría capaz de explicar adecuadamente la dinámica de un proceso de cambios tan complejos en la relación entre naciones soberanas y cada vez más interdependientes en los ámbitos económico, social y de sistemas políticos.

Sin embargo, a pesar de postular esta ausencia de una teoría aclaratoria, Malamud y Schmitter (2006) destacan la aparición de nuevas corrientes teóricas, desde los años noventa, que tratan de analizar los regímenes internacionales y sus procesos de integración. Citan, por ejemplo, el enfoque normativo, el análisis de redes de políticas públicas, la tesis de la fusión, la gobernanza multinivel, el institucionalismo, el racionalismo, el constructivismo, el reflectivismo y el posmodernismo.

A pesar de la falta de consenso y de la existencia de diversas teorías sobre la integración, un factor predominante es la creciente necesidad de interacción entre las naciones, en todos los ámbitos (es decir, no solo en el

económico), como forma de ampliar su espectro de influencia y garantizar soluciones eficaces y más eficientes a los problemas comunes.

Así, trasladando el enfoque a Brasil, tenemos que el tema de la integración es fundamental, según el Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, también llamado Itamaraty, órgano del poder ejecutivo responsable de la política exterior y las relaciones internacionales de Brasil.

La integración regional es una prioridad para la diplomacia brasileña. Brasil alienta este proyecto no solo porque está convencido de los beneficios de la inserción y proyección del país y de la región en un mundo cada vez más multipolar, sino también porque es un objetivo determinado por la Constitución Federal para nuestra política exterior. El artículo 4, párrafo único, establece que “la República Federativa de Brasil procurará la integración económica, política, social y cultural de los pueblos de América Latina, con miras a la formación de una comunidad latinoamericana de naciones” (Presidência da República, 2008).

Con base en esta convicción de la prioridad de perseguir la integración regional, Brasil apoyó y actuó en la consecución de iniciativas para garantizar la cooperación e integración regional a nivel sudamericano⁶.

Cooperación en la lucha contra la delincuencia transfronteriza y el tráfico de drogas

Una situación alarmante en el escenario sudamericano es que esta región alberga a los mayores productores de cocaína del mundo. Según datos de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), Perú, Colombia y Bolivia ocupaban los tres primeros puestos en el *ranking* mundial de producción de drogas en el año 2010.

La Figura 7 muestra los principales países productores de la región sudamericana con sus respectivas rutas de salida; allí se puede observar que el territorio brasileño es utilizado como un paso para el flujo de narcóticos hacia otras regiones del mundo. La Figura 8 presenta la producción de los países que limitan con Brasil y que son los principales productores mundiales.

6 Por ejemplo: la Unión de Naciones Suramericanas (Unasur), el Consejo de Defensa Suramericano (CDS), el Centro de Estudios Estratégicos de Defensa (CEED) y la Escuela Suramericana de Defensa (ESUDE).

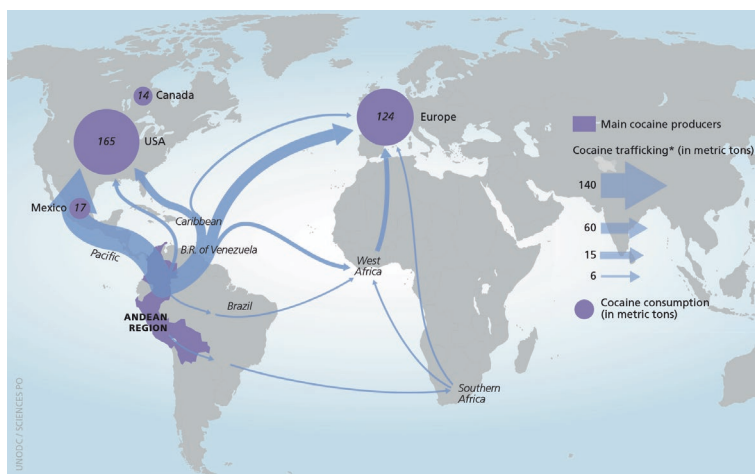


Figura 7. Los principales países productores de la región sudamericana con sus respectivas rutas de salida

Fuente: UNODC, 2010, p. 74.

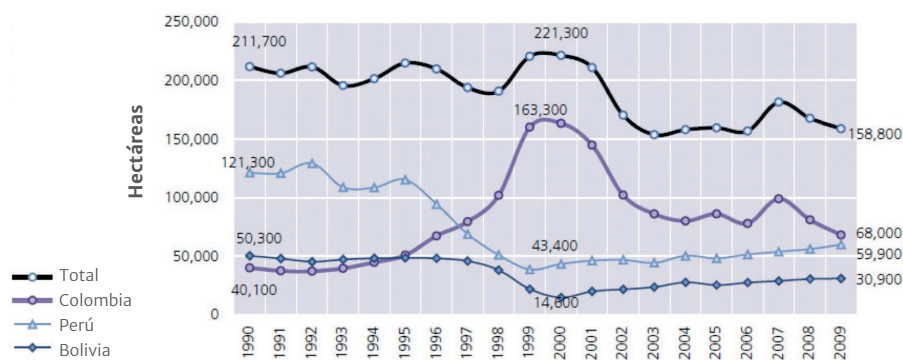


Figura 8. La producción de los países que limitan con Brasil y que son los principales productores mundiales

Fuente: UNODC, 2010, p. 6.

La cuestión principal es que las diferentes realidades y perspectivas de los países sudamericanos, en cierto modo, pueden comprometer los esfuerzos conjuntos y coordinados para enfrentar el problema. Esto último se debe a que los Gobiernos andinos consideran a las fuerzas armadas como responsables de combatir el narcotráfico, mientras que los Gobiernos del Mercosur perciben a las fuerzas policiales como responsables de enfrentar el problema (Hirst, 2003).

Cooperación entre agencias

Acuerdos de cooperación bilaterales de Brasil

Brasil tiene varios acuerdos de cooperación bilateral con países sudamericanos, destinados principalmente a la lucha contra el narcotráfico. En el ámbito de estos acuerdos, las fuerzas armadas se despliegan para implementar la vigilancia fronteriza, combatir el narcotráfico y controlar el tráfico aéreo, mediante la detección e interceptación de aeronaves ilícitas en operaciones conjuntas con la policía federal. Esta última acción, en particular, implica principalmente el uso del sistema de enlace de datos y depende sobre todo de un alto nivel de conocimiento de la situación por parte de los organismos de control involucrados.

En todos los ejercicios binacionales, es esencial el uso de aeronaves de Control y Alarma en Vuelo, que transmiten datos a los organismos de control en tierra a través de un *datalink*, lo cual contribuye al conocimiento de la situación. En este contexto, el E-99 es la herramienta que la FAB utiliza para complementar la cobertura de los radares en las regiones fronterizas, aumentando la capacidad de detectar aeronaves de vuelo bajo que puedan estar involucradas en actividades ilícitas. Por lo tanto, cualquier pequeña aeronave que opere en la región, sin el conocimiento de los organismos de control, seguramente será vigilada por estas aeronaves.

Se llevará a cabo una revisión de estos acuerdos bilaterales entre Brasil y los países de Suramérica, con el fin de aclarar los objetivos de cada uno y contextualizar la relación entre el uso de *datalink* y su consiguiente influencia en el conocimiento de la situación.

Acuerdos de cooperación bilateral de Brasil con Colombia

Brasil y Colombia comparten una frontera de 1645 km en la región del Amazonas, una zona que sufre las consecuencias de muchos delitos transnacionales. Los dos países tienen unos 140 acuerdos bilaterales, en vigor y en curso, en áreas como la ciencia, la tecnología, la diplomacia, la lucha contra el tráfico de drogas y la defensa (Presidência da República, 2008).

En cuanto a la lucha contra el narcotráfico, según el Acuerdo de Asistencia Recíproca para la Prevención del Uso y Tráfico Ilícito de Sustancias

Estupefacientes y Psicotrópicas vigente entre Brasil y Colombia y firmado en 1981, los organismos de ambos países, encargados de reprimir el tráfico ilícito de drogas, deben prestarse asistencia técnica y científica mutua, además de fomentar el intercambio de información sobre traficantes individuales o asociados. El Acuerdo creó la Comisión Mixta Brasil-Colombia para hacer recomendaciones, evaluar el cumplimiento de las acciones previstas y elaborar planes de prevención y represión del uso y tráfico de estupefacientes (Presidência da República, 2008). En 1997, se firmó el Acuerdo de Cooperación para la Prevención del Uso Ilícito de Precursores y Sustancias Químicas Esenciales para la Elaboración de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas, en el que ambos países se comprometieron a realizar esfuerzos conjuntos y un intercambio de información seguro, permanente y ágil (Presidência da República, 2008).

En el ámbito militar y de seguridad pública, la creación en el año 2011 de la Comisión Binacional de Fronteras (Combifron) buscó intensificar la cooperación entre las Fuerzas Militares y los organismos de seguridad pública y de inteligencia brasileños y colombianos, además de fortalecer la cooperación en otros organismos competentes relacionados con la seguridad fronteriza de ambos países. En el mismo año, se instituyó el Plan Binacional de Seguridad Fronteriza Brasil-Colombia, con el objetivo de combatir las actividades ilícitas en la franja fronteriza, intensificar la cooperación en materia de seguridad fronteriza y el desarrollo sostenible de la Amazonía, mediante el fortalecimiento político y estratégico, además de atender las necesidades básicas de la población local. El acuerdo para regular la Comisión Binacional fue el primero entre Brasil y los países sudamericanos después de la institución del Plan Estratégico de Fronteras.

Brasil y Colombia firmaron, en 1997, el Acuerdo de Cooperación Mutua para Combatir el Tráfico de Aeronaves Involucradas en Actividades Ilícitas Transnacionales, que permite una mayor cooperación entre las fuerzas aéreas de los países. El acuerdo prevé el intercambio de información estratégico-operativa, la formación técnica u operativa, el suministro de equipos y recursos humanos para ser utilizados en programas específicos y la asistencia técnica. Además, pretende intensificar el intercambio de experiencias en la lucha contra las aeronaves implicadas en actividades ilegales transnacionales, especialmente el narcotráfico.

La Operación COLBRA, llevada a cabo por las fuerzas aéreas de Brasil y Colombia, se encuentra en su cuarta edición. La primera tuvo lugar en mayo

de 2005; la segunda, en julio de 2007; la tercera, en 2009; y tras un periodo de cinco años, la cuarta edición tuvo lugar en 2015. Esta operación consiste en un entrenamiento que simula la interceptación de aeronaves involucradas en actividades ilegales que cruzan la frontera de los países. Cabe destacar que en 2009 se establecieron las Normas Binacionales de Defensa Aeroespacial entre las fuerzas aéreas de Brasil y Colombia, que sirvieron de base para la Operación COLBRA III.

El ejercicio tenía como objetivo la coordinación operativa entre las fuerzas aéreas, además de ejercitar la comunicación permanente, fortalecer las relaciones, intercambiar experiencias y establecer procedimientos comunes de vigilancia y control del espacio aéreo fronterizo. Aeronaves de ambos países simulaban un tráfico irregular, desconocido para los controladores de vuelo, al cruzar la frontera entre los dos países. En ese momento, siguiendo los procedimientos establecidos en las Normas Binacionales de Defensa Aeroespacial vigentes, firmadas por Brasil y Colombia, los controladores militares de los dos países se comunicaron y activaron las aeronaves de alerta en el respectivo país al que se dirigía el tráfico irregular. En 2015, al igual que en ediciones anteriores, la Operación COLBRA IV se centró en la formación de protección del espacio aéreo contra vuelos irregulares, desarrollándose a ambos lados de la frontera (Força Aérea Brasileira, 2015, 14 de julio).

Consideraciones finales

La cuestión del impacto del narcotráfico en la vida de los ciudadanos brasileños y de los países sudamericanos es una realidad que ha ido aumentando en intensidad en las últimas décadas. Discutir el tema del narcotráfico en el contexto de la seguridad nacional y la cooperación interinstitucional es, para muchos países sudamericanos, una cuestión de necesidad y se ha convertido en una prioridad en la política interna brasileña.

Algunos países abordan el tráfico de drogas como un problema estrictamente nacional, mientras que las redes ilícitas de narcotráfico transnacional tienen una cadena logística que pasa por diferentes países durante el proceso de producción, tránsito y entrega al minorista.

Sin la cooperación interestatal de los países afectados es imposible hacer frente a esta red. La mayoría de los Estados no buscan soluciones internacionales a sus problemas de violencia, porque lo consideran una pérdida

de soberanía y creen que los grupos de narcotraficantes en su territorio actúan de forma aislada, cuando en realidad están globalizados y tienen una red internacional de distribución y venta.

Se entiende que es posible observar la importancia de este debate de manera integrada, con lo que se identifica que hay una responsabilidad compartida de los Estados y que sin una agenda de seguridad integrada no será posible enfrentar el narcotráfico transnacional, debido a la multiescolaridad del crimen. No podemos reducir el debate al problema de las drogas y a la legalización (o no) de los estupefacientes, porque la historia nos muestra que las organizaciones criminales son muy complejas.

La FAB es uno de los organismos que se ocupan de la lucha internacional contra el narcotráfico, especialmente las redes ilícitas que explotan el territorio amazónico. Uno de los cometidos de las aeronaves militares en Brasil es interceptar las aeronaves que entran en el espacio aéreo de forma irregular, algunas de ellas transportando tráfico de drogas de alto valor añadido. Además, tiene la preocupación por el control, la defensa y la integración del territorio mediante tecnologías de radar y vigilancia. Así, tener un estudio con la dirección propuesta ayuda a promover el debate interno en la institución y a llevar a los organismos técnicos a ejemplificar la necesidad del compromiso nacional en una cooperación más estrecha con las naciones vecinas.

Referencias

- Carnaúba, V. y Cocolo, A. C. (2016). Um desafio do século XXI. *EntreTeses*, pp. 33-35. https://www.unifesp.br/reitoria/dci/images/DCI/revistas/Entreteses/Entreteses_06_2016.pdf
- Atech. (s. f.). *Inovação e tecnologia*. <https://www.atech.com.br/nossa-trajetoria/>
- Ayllón, B. (2007). La Cooperación Internacional para el Desarrollo: fundamentos y justificaciones en la perspectiva de la Teoría de las Relaciones Internacionales. *Carta Internacional*, 2, 32-47. <https://cartainternacional.abri.org.br/Carta/article/viewFile/416/170>
- Balassa, B. (1973). *Teoria da integração econômica*. Livraria CLássica.
- Brasil, K. (2003, 24 de marzo). Radar do Sivam pode vigiar a Colômbia. *Jornal Folha de São Paulo*. <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc2403200314.htm>
- Caixeta, M. B. (2015). A cooperação Sul-Sul e as epistemologias do Sul: novos referenciais para a inovação de iniciativas e produção de conhecimento. *Conjuntura Austral*, 6(32), 4-18. <https://doi.org/10.22456/2178-8839.57212>

- Cerqueira Leite, R. C. (2002). O Sivam: uma oportunidade perdida. *Estudos Avançados*, 16(46), 123-130. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142002000300010>
- Chesnais, J. C. (1999). A violência no Brasil: causas e recomendações políticas para a sua prevenção. *Ciência & Saúde Coletiva*, 4(1), 53-69. <https://doi.org/10.1590/S1413-81231999000100005>
- Estadão. (2002, 25 de julho). FHC inicia operações do SIVAM. <https://politica.estadao.com.br/noticias/geral,fhc-inicia-operacoes-do-sivam,20020725p56690>
- Folha de São Paulo. (1995, 25 de febrero). Sivam custou R\$ 1,18 bilhão. <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1995/2/25/brasil/8.html>
- Força Aérea Brasileira. (2009, 15 de julho). *Militares brasileiros e colombianos fazem operação de treinamento na fronteira*. Sala de Prensa. <https://www.aer.mil.br/noticias/imprime/3381/Militares%20brasileiros%20e%20colombianos%20fazem%20opera%C3%A7%C3%A3o%20de%20treinamento%20na%20fronteira>
- Força Aérea Brasileira. (2011, 4 de agosto). Colômbia assinam plano de segurança de fronteira. *Estado de Minas*. https://www.em.com.br/app/noticia/internacional/2011/08/04/interna_internacional,243386/brasil-e-colombia-assinam-plano-de-seguranca-fronteirica.shtml
- Força Aérea Brasileira. (2015, 14 de julho). *Brasil e Colômbia iniciam a operação COLBRA IV*. Sala de Prensa. <http://www.aer.mil.br/noticias/mostra/22524/OPERACIONAL---Brasil-e-Col%C3%B4mbia-iniciam-a-opera%C3%A7%C3%A3o-COLBRA-IV>
- Força Aérea Brasileira. (2015, 28 de septiembre). *Esquadrão Poti treina novas técnicas no emprego de armamento da aeronave AH-2 Sabre*. Sala de Prensa. <http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/23045/OPERACIONAL---Esquadr%C3%A3o-Poti-treina-novas-t%C3%A9cnicas-no-emprego-de-armamento-da-aeronave-AH-2-Sabre>
- Franco de Souza, J. C. (2006). *A Força Aérea e a Estrutura Militar de Guerra do Brasil* (tesis de maestria, Universidade da Força Aérea).
- Galtante, A. (2009, 17 de abril). Lockheed apoiará radares de vigilância aérea do Brasil. *Poder Aéreo*. <https://www.aereo.jor.br/2009/04/17/lockheed-apoiara-radares-de-vigilancia-aerea-do-brasil/>
- Gomes Vale, H. E. (2014). Princípio da cooperação internacional. *Revista Jus Navigandi*, 19(3864). <https://jus.com.br/artigos/26542>.
- Hurrell, A. (1993). Os blocos regionais nas Américas. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 8(22), 98-118. http://www.anpocs.com/images/stories/RBCS/22/rbcs22_06.pdf
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (s. f.). *O que é Amazônia Legal*. <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/mapas-regionais/15819-amazonia-legal.html?=&t=o-que-e>
- Keohane, R. (1984). *After hegemony: Cooperation and discord in the world political economy*. Princeton University Press.

- Leite de Almeida, C. W. (2020). Sistema de Vigilância da Amazônia - SIVAM: perspectivas da economia de defesa. *A Defesa Nacional*, (793).
- Lobato, E. (2000, 4 de octubre). PF mostra Operação Cobra a governo norte-americano. *Folha de São Paulo*. <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc0410200002.htm>
- Lopes, I. (2009). Breves Considerações sobre os Princípios Constitucionais das Relações Internacionais. Consilium. *Revista Eletrônica de Direito, Brasília*, 1(3). http://www.unieuro.edu.br/sitenovo/revistas/downloads/consilium_03_22.pdf
- Malamud, A., y Schmitter, P. C. (2006). La experiencia de integración europea y el potencial de integración del Mercosur. *Desarrollo Económico*, 46(181), 3-31.
- Milner, H. (1992). International Theories of Cooperation Among Nations: Strengths and Weaknesses. *World Politics*, 44(3), 466-96. <https://doi.org/10.2307/2010546>.
- Ministério da Aeronáutica. (2005, 2 de julio). Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (CISCEA) - Comissão para Coordenação de Implantação do Projeto do Sistema de Vigilância da Amazônia (CCSIVAM). Relatório.
- Ministério da Defesa. (2018). Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (CENSIPAM). <https://www.gov.br/defesa/pt-br/composicao/secretaria-geral/centro-gestor-e-operacional-do-sistema-de-protecao-da-amazonia-censipam>
- Moreira, M. N. de A. (2004). SISDACTA: 1968-1978. Visão Estratégica. *Revista UNIFA*, 16(19), 35-40.
- Pereira Feitosa, G. R. y de Oliveira Pinheiro, J. A. (2012). Lei do Abate, guerra às drogas e defesa nacional. *Revista Brasileira de Política Internacional*, 55(1). <https://doi.org/10.1590/S0034-73292012000100005>
- Presidência da República. (2002). Decreto n.º 4.200, de 17 de abril de 2002. Transfere do Ministério da Defesa para a Casa Civil da Presidência da República a Secretaria-Executiva do Conselho Deliberativo do Sistema de Proteção da Amazônia - Seconsipam, altera sua denominação e dá outras providências. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4200.htm
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2010). *World drug report 2010*. United Nations.
- Westin, R. (2018, 3 de diciembre). Assassinato de Chico Mendes faz 30 años. *Senado Notícias*. <https://www12.senado.leg.br/noticias/especiais/arquivo-s/assassinato-de-chico-mendes-faz-30-anos/assassinato-de-chico-mendes-faz-30-anos>
- Wittkoff, E. P. (2011). Brazil's SIVAM: Surveillance against crime and terrorism. *International Journal of Intelligence and CounterIntelligence*, 16(4), 543-560. <https://doi.org/10.1080/716100473>
- Zaparolli, D. (2019). Vigilância na fronteira. *Pesquisa FAPESP*. <https://revistapesquisa.fapesp.br/vigilancia-na-fronteira/>