

LAS FRONTERAS NO ADYACENTES, COMO SOLUCIÓN AL TRÁFICO AÉREO ILEGAL

NON-ADJACENT BORDERS, AS A SOLUTION TO ILLEGAL AIR TRAFFIC

RECIBIDO: 21 / 09 / 2020

APROBADO: 15/11/2020



**Brigadier General
Henry Quintero Barrios
Fuerza Aérea Colombiana**

El autor es oficial de la Fuerza Aérea Colombiana, egresado de la Escuela Militar de Aviación “Marco Fidel Suárez”. Licenciado en Administrador de Empresas, Administrador en Comunicaciones y Administración Aeronáutica. Curso de Comando y Estado Mayor Aeronáutico. Diplomado en Derecho Internacional de los Derechos Humanos. Especialización en Seguridad y Defensa Nacional. Diplomado en Aseguramiento de la Calidad Basado en la Norma ISO 9000. Entrenamiento Auditor Interno Calidad ISO 9000. Curso en Altos Estudios Militares. Principios Básicos de Radar. Instructor Académico de Vuelo. Controlador Armas Aéreas. Instructor de Defensa Aérea. Curso Básico Capacitación 66^a. Curso Sistema de Formación Optimus. Magister en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra. Actualmente es el Comandante Comando de Apoyo a la Fuerza. henry.quinterob@fac.mil.co



RESUMEN

En este documento se hace un recorrido histórico de la definición de frontera, hasta llegar a las fronteras de países no adyacentes, contextualizando como los intereses de los Estados, se convierten en una frontera y se ejemplifica a través de la lucha contra el tráfico aéreo ilegal por parte de la Fuerza Aérea Colombiana, y cómo se articuló una estrategia multilateral para lograr el control de ese problema desde la perspectiva de interdicción.

Palabras Clave:

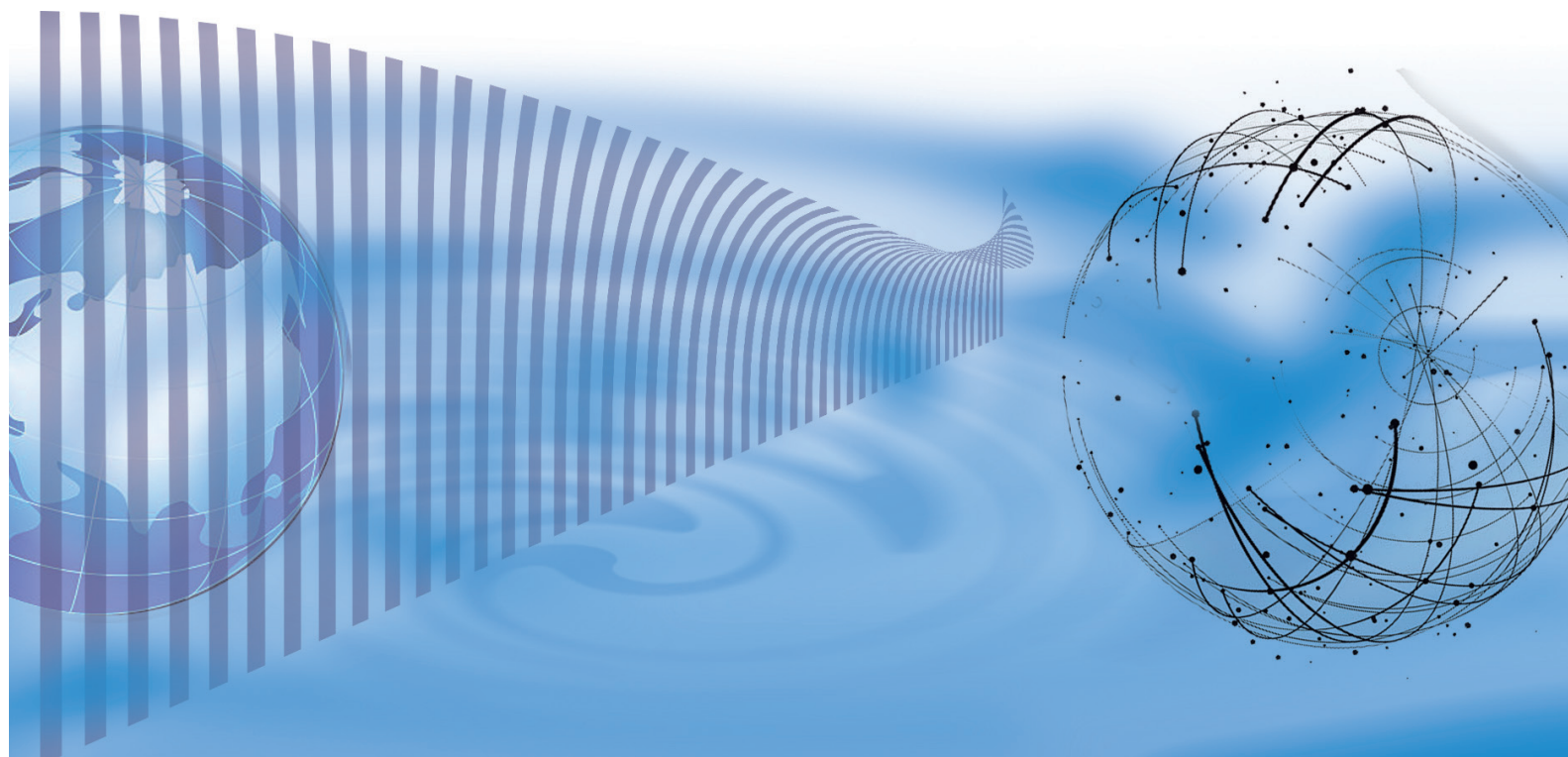
Frontera, intereses de los Estados, interdicción, fronteras de países no adyacentes.

ABSTRACT

This document makes a historical tour of the definition of the border until it reaches the borders of non-adjacent countries, contextualizing how the interests of the states become a border and is exemplified through the fight against illegal air traffic by of the Colombian Air Force, and how a multilateral strategy was articulated to achieve control of that problem from the perspective of interdiction

Keywords:

Border, interests of states, interdiction, borders of non-adjacent countries.



INTRODUCCIÓN

El propósito de este documento es interpretar qué se puede entender por fronteras no adyacentes y evidenciar cómo están presentes en el fenómeno del movimiento aéreo ilegal, y la forma en que se ha logrado controlar esta actividad por parte de la Fuerza Aérea Colombiana, por medio de diferentes estrategias que involucran a otras entidades, agencias, organizaciones y países, a través de la metodología de seis sigma, y su impacto en el tema fronterizo, entre el año 2003 y 2013, como un programa efectivo.

En primer término, es necesario enfocarse en qué se entiende por frontera, y su planteamiento desde diferentes perspectivas, tanto históricas, como realistas o ideológicas y culturales, con el fin de poder entender el desarrollo de esta área y cómo impacta el devenir de una nación, así mismo el origen no solamente del término mismo, sino de su realidad geográfica y cuál es el papel que cumple en la actualidad.

La definición de frontera tal como se le conoce hoy en día, ha sido una evolución que viene desde la antigüedad, aunque el término convencional de demarcación de un país con respecto a otro, en la Antigüedad partía de la consideración del propio país como centro de poder y civilización, y al resto se le consideraba pueblos bárbaros, obviamente desde la óptica de superioridad cultural, política y militar del país en cuestión, y desde entonces se denomina límite (o marca) a la localización geográfica de “tierra de nadie” u “otra tierra”, que separa dos realidades, con una connotación política sobre una realidad geográfica contrastable. Tanto en la antigüedad, como en el Medioevo (Fernández, 2010, pág 3), con diferentes conceptualizacio-

nes y en muchos casos adaptada a las necesidades de los gobernantes de turno.

Inicialmente, hay que considerar las diferencias entre frontera y límite, y etimológicamente, Julio Casares, en el diccionario ideológico de la lengua española, indica que, por límite, se entiende el término o lindero de reinos, posesiones, etc., e incluso figuradamente como el fin, o término. Mientras que, frontera, es el límite o confín de un Estado (Casares, 1995), dentro de este contexto se ve como una definición se ajusta a un significado geográfico, mientras la otra hace referencia a un contexto político.

Por otra parte, es Frederick Jackson Turner quien inventa el término frontera, en 1893, en “El significado de la frontera en la historia americana”, “la frontera es el borde exterior de la ola, el punto de contacto entre la barbarie y la civilización” (Turner, 1893, pág. 188), y la hace sinónima del espíritu nacional norteamericano. Posteriormente, Michel Foucher en *L’Invention des frontières*, se cuestiona la frontera desde una doble perspectiva, como estrategia política interna o nacional o como poder geopolítico a nivel internacional (1987).

En la actualidad el término frontera reúne la concepción geográfica y política, cultural, étnica, económica, etc. que existe entre dos o más países. Por esto, se puede hablar de frontera nacional, regional, continental, religiosa hasta personal, de un individuo o colectivo con respecto al conjunto del que se pretende diferenciar. Por ello, la frontera puede hacer mención de un colectivo, como a un individuo, a un país como a una región, a una localización geográfica, como una realidad política hasta una diferenciación cultural, religiosa o económica. Aunque, normalmente predominará la concepción de frontera como sinónimo de una realidad política, localizada dentro de unas



coordinadas geográficas determinadas por encima del resto de las demás consideraciones etimológicas del término indicadas. (Fernández, 2010, pág 4).

En 1980, Jean Gottmann, se cuestiona la frontera indistintamente como línea o zona (“la frontière est une ligne ou une zone”), mientras que, ese mismo año, John House entiende como frontera (“frontier”) la zona que se extiende a los dos lados de una línea que marca una frontera (“boundary”) ...En este mismo sentido, Michael Foucher en *L’Invention des frontières* resalta que por una cuestión semántica, y añadiré que política, a partir de Turner, los norteamericanos consideran la frontera como la conjunción de “the frontier” (frontera) y “boundary” (límite), y por ello el autor defiende la diferenciación lingüística propuesta por otros investigadores franceses de considerar como “frontières”, el término geopolítico por excelencia, en el que se diferencia entre “ligne et zone correspondent” (entre línea y zona de frontera). (Foucher, 1987, pág 38), así se plantea la diferencia de manera expresa entre límite y zona de frontera, de nuevo una concepción geográfica y una política.

Para el caso de Hispanoamérica existe una unidad política, jurídica, económica, social, religiosa, lingüística, etc. que es establecida por la Corona Castellana, como lo expresa Alfredo Jimenez Núñez en “The spanish colonial model”. (Jiménez, 1994, pág 66-95).

En el libro de *Historiografía metodología y tipología de fronteras*, se hace una diferenciación desde varios puntos de vista de las fronteras, y expresa inicialmente una diferenciación desde la perspectiva del tiempo y el espacio.

Asimismo, plantea como a través de la historia las fronteras se han definido de manera preferencial por las referencias

geográficas, con lo cual establece las fronteras naturales y por concomitancia las fronteras artificiales como herencia del proceso de descolonización principalmente.

Por otra parte, la combinación de las dos categorías anteriores da origen a las fronteras mixtas, que en la actualidad se pueden ver a lo largo de frontera colombo venezolana, y que por sustracción de materia son preponderantes en la definición de límites marítimos.

Igualmente, se establece una subdivisión en las fronteras naturales referenciando fronteras territoriales e insulares, donde las insulares por antonomasia definen una relación de los países insulares con su entorno, debido a la falta de relación directa y de contacto visual y físico con el país vecino.

El doctor Miguel Héctor Fernández Carrión Director del Instituto de Estudios Históricos y Económicos en Madrid España, autor del mismo libro plantea otra diferenciación entre fronteras urbanas y rurales, pues en general en las fronteras hay espacios vacíos que se pueden definir como rurales y las que hacen referencia a centros poblados donde conviven las comunidades de dos o más Estados, como es el caso de Leticia (Colombia), Tabatinga (Brasil) y Santa Rosa (Perú), y que en la actualidad tienen libre tránsito de bienes y personas.

Por otra parte, Hartshorne en *THE NATURE OF GEOGRAPHY*, entiende la existencia de “límites políticos”, pero al mismo tiempo considera la formación de las fronteras políticas en relación con los procesos de poblamiento, por lo que distingue seis tipos o etapas: “fronteras totalmente anteriores o pioneras; anteriores; subsiguientes (...); sobrepuestas (...); sobrepuesta de modo excavación y reliquias (...)” (Hartshorne, 1939).



Sin embargo, las fronteras no adyacentes no se han expuesto y se plantea esa definición como las líneas de comunicación directa que permiten el intercambio de bienes y servicios, legales o ilegales, que impactan en los intereses nacionales de dos Estados, sin la intermediación de terceros Estados.

Partiendo de esta definición, se puede ver que existen acuerdos, tratados, convenios que permiten el intercambio de mercancías, personas, bienes, tanto de manera directa en forma legal, como es el caso de exportaciones, importaciones, que a su vez establecen rutas que permiten el actuar de las organizaciones que actúan cometiendo delitos transnacionales y establecen a su vez, líneas directas de comunicación para el tráfico de drogas, armas, trata de personas, migración ilegal, dumping, lavado de activos, etc.

Así mismo, están las organizaciones transnacionales, que toman decisiones que deben ser acatadas por los Estados, convirtiéndose en organizaciones paraestatales, que incluso entran en el ámbito de la administración en áreas tan diversas como la justicia, economía, seguridad, transporte, alimentación, salud, cadenas productivas, etc., llegando a definir o influir, en las políticas de los diferentes gobiernos, y en el debilitamiento de institucionalidad y disminución de la soberanía y autonomía de cada Estado.

En el caso de los bienes y servicios legales, ingresan categorías que van desde el turismo, con la promoción de los diferentes atractivos de cada país, con excepciones de requisitos legales, y barreras comerciales, hasta el intercambio de bienes y mercancías con aranceles preferenciales, reducción de trámites y facilidades logísticas y legales que incentivan dicho intercambio, adicionalmente, se encuentran los servicios que no necesariamente requieren una presencia física en los Estados no adyacentes, si no que

pueden ser provistos de manera remota y para lo cual es necesario establecer canales que permitan esa actividad.

Todas estas actividades conllevan a un reconocimiento de estos Estados no adyacentes, en temas como tributación, cumplimiento de requisitos y normatividad, respeto del entorno cultural y social, idioma, costumbres etc., para ajustarse a las necesidades particulares de dicho Estado no adyacente y de las preferencias de sus habitantes con el fin de garantizar el poder competir en dichos mercados, pero desde la perspectiva política también se puede observar como un Estado no adyacente es limítrofe con otro.

El solo hecho de establecer una misión diplomática recorta los canales comunicacionales y de relaciones con este Estado, de tal suerte que se pueden adelantar en dicha misión tareas que, de otra forma, involucrarían o a terceros Estados o requerirían un esfuerzo adicional, así mismo la presencia de actores diplomáticos permite la participación directa de sus conciudadanos en la actividad electoral, como una extensión de los derechos de los connacionales y no solamente en lo político, también en lo administrativo, al permitir y económico con lo cual se establecen relaciones que naturalmente están circunscritas a países adyacentes, validando nuevamente que no es geográficamente necesario ser países vecinos para tener una frontera común.

Por otra parte, desde la perspectiva geopolítica cabe anotar la relación entre Estados que define Kautilya en Arthashastra, los Estados vecinos son los enemigos naturales, mientras que los Estados no colindantes son los aliados naturales, basado en que esa premisa igualmente aplica para los Estados vecinos quienes por su naturaleza tendrán como enemigos naturales a esos Estados y a



terceros Estados no colindantes como aliados naturales. (Kautilya, 2008).

En lo referente a las actividades ilegales, se tienen delitos que van desde carteles internacionales, de drogas, armas, dinero, tráfico de personas, armas, animales, hasta desfalcos fiscales, transacciones comerciales de lavado de activos, paraísos fiscales, corrupción, etc.

Como caso puntual, el movimiento ilegal aéreo en Colombia, se inicia con la bonanza marimbera (Marihuana) en la Guajira Colombiana en los años 70, fenómeno que fue migrando hacia la producción de narcóticos, y desde la producción de hoja de coca inicialmente en los 80 y en los 90, a la producción de pasta base de coca y clorhidrato de cocaína, aumentando exponencialmente las utilidades de los grupos al margen de la ley, aprovechando que las facilidades que genera el movimiento aéreo y las debilidades existentes para el control del mismo por parte de las autoridades.

Los delincuentes dedicados al negocio del narcotráfico han diseñado diferentes estrategias para lograr movilizar sus mercancías a los puntos estratégicos de distribución y comercialización, logrando así continuar con la cadena de esta estructura criminal; el medio más usado en la década de los 80's (inicios del auge del narcotráfico) fue el terrestre, pero al ser el más controlado por la fuerza pública en esa época, tener la limitante de cobertura internacional y el tiempo excesivo de movilización, los narcotraficantes incursionaron en los medios marítimo y aéreo para efectuar sus movimientos ilegales, siendo este último el más rápido y de mayor cobertura. En consecuencia, nace la preocupación de

realizar un estudio de los movimientos aéreos ilegales concentrados en la región Caribe. (Devia, Ivan, & Ferreira Cardenas, 2015, pág 3)

En Colombia la Administración del Espacio Aéreo Nacional está regida por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), quien se encarga de hacer cumplir los convenios establecidos con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que es un organismo creado por la Organización de Naciones Unidas (ONU) en 1944, y cuya misión es: "En la Aerocivil trabajamos por el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país." Aerocivil. <http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/mision>, que en la práctica se traduce en la gestión del espacio aéreo para que las aeronaves legales vuelen con seguridad.

Por otra parte, la Fuerza Aérea Colombiana tiene como misión: "ejercer y mantener el dominio del espacio aéreo, conducir operaciones aéreas para la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional, el orden constitucional y el logro de los fines del Estado." Fuerza Aérea Colombiana. <https://www.fac.mil.co/transparencia-y-acceso-informacion-publica/3-estructura-organica-y-talento-humano/mision-vision>. Como se puede ver, es la Fuerza Aérea Colombiana la encargada de mantener bajo control que no se efectúen vuelos ilegales en el Espacio Aéreo Nacional.

Partiendo de aquí, se inicia la lucha contra el narcotráfico por vía aérea, como una necesidad del gobierno colombiano a través de la Fuerza Aérea Colombiana y se establecen



las primeras actividades en 1990, con el apoyo frontal del gobierno de los EE. UU., iniciando los sobrevuelos de aeronaves AWAC de la USAF, P-3B y C-550 de USCUSTOMS, con operadores de Defensa Aérea colombianos, peruanos y ecuatorianos abordo, donde se entiende que son 4 países los involucrados en el problema, tres de ellos limítrofes, y el cuarto con fronteras no adyacentes, en un esfuerzo por lograr una sinergia en la interdicción de aeronaves y embarcaciones que cruzaran el Gran Caribe con rumbo norte.

Sin embargo ese esfuerzo estaba muy por debajo de las necesidades de vigilancia y monitoreo de dicha zona, como se puede ver con esta simple iniciativa los intereses del Gobierno de los EE. UU., de mantener su territorio libre del flagelo de las drogas, lo lleva a trabajar con países limítrofes no colindantes para establecer una acción directa sobre una actividad que afecta su seguridad y en la cual, no intervenían terceros Estados que podían servir de área de amortiguación para tratar de controlar la entrada de narcóticos, pues la práctica de la época era el arrojar los cargamentos de droga al mar o en zonas despobladas del territorio, para ser recuperadas por las organizaciones al margen de la ley.

Por lo anterior, en 1987 se inicia el programa Caribbean Basin Radar Network (CBRN), que tenía como objetivo establecer una red de radares que cubriera una zona desde los países desde donde salían los vuelos ilegales cargados con droga y se implementan radares en Colombia, en Puerto Salgar en 1989, Villavicencio y Barranquilla en 1990, los cuales iniciaron como equipos tácticos móviles,

TPS 43 y TPS 47, en donde todo el trabajo logístico, de soporte y de mantenimiento estaba a cargo de los EE. UU. y la operación de vigilancia y seguimiento a cargo de personal de las Fuerzas Aéreas de los países anfitriones, una vez más, dejando entrever la frontera existente entre países no colindantes, con intereses comunes desde dos ópticas diferentes, por una parte los EE. UU., interesados en que no ingresaran narcóticos a su país y por otra parte, los países productores tratando de reducir y someter a las organizaciones al margen de la ley, que afectan la seguridad y convivencia de sus ciudadanos.

En 1991 se implementa la operación andina “Plan Águila”, cuyo propósito primordial era el control de vuelos ilegales desde Ecuador, Perú y el sur de Colombia, áreas de producción y procesamiento de pasta de base de coca, por lo tanto se instalan radares en Colombia en: Tres Esquinas, Larandia y Araracuara (Caquetá), Leticia (Amazonas), Iquitos (Perú) y Lago Agrio (Ecuador), igualmente con el apoyo de los EE. UU. y cuya señal era explotada por cada país y los EE. UU., quienes tenían interés en efectuar la interdicción de los vuelos ilegales, con lo cual se deja ver otro aspecto de las fronteras no adyacentes, pero de intereses comunes.

Por otra parte, está la situación de vuelos ilegales en Colombia para el año 2003. “En la Figura 1, se observa el número de vuelos ilegales despegando y aterrizando en territorio colombiano en el año 2003. Se registró un promedio de casi dos vuelos diarios (para un total de 639) en los cuales traficaban estupefacientes movilizándolos a los



países fronterizos, convirtiendo el fenómeno en un crimen transnacional.” (Devia et al., 2015, pág 5).

Figura 1. Trazas de vuelos ilegales en Colombia en el año 2003



Fuente: Dirección Defensa Aérea de la FAC.

Adicionalmente, se plantea como aproximación al problema la metodología de seis sigma, si se considera que cada vuelo tenía en promedio una capacidad de carga de una Tonelada métrica de clorhidrato de cocaína (HCL), se puede inferir que se transportaron 639 toneladas durante el año 2003, por vía aérea solamente, y el valor del kilo de HCL en las calles de los EE. UU. era de USD 25.000,00; se puede concluir que, por el tráfico de HCL por esta vía, las organizaciones al margen de la ley recibieron USD 15.975.000.000,00, sin considerar que cada kilo de HCL puede convertirse hasta en 4 kilos con la adición de otros productos, como harinas, cementos.

La cocaína, entonces se vende en las calles como hidrocloreuro de cocaína, no apta para fumar, o como formas intermedias menos costosas, como el crack o el basuco, aptas para fumar. Los vendedores en las calles la diluyen para reducir sus costes, con sustancias inertes de apariencia similar como talco, azúcar, siero, o con drogas activas como procaína y benzocaína u otros estimulantes del sistema nervioso como anfetaminas. La pureza de la cocaína es variable. (González & Villasenín, 2010, pág 5)

Como se puede ver, los ingresos de los carteles son cuantiosos y les permiten a través de las mismas rutas mover hacia los EE. UU., narcóticos, pero en sentido contrario armas y dinero, con lo cual el ciclo comercial para estas organizaciones era completo, según el Banco Mundial para el año 2003, el PIB de Colombia correspondía a USD 94.680.000.000, con lo cual se puede observar que las organizaciones al margen de la ley recibieron el 1.687% del PIB de Colombia, lo que fácilmente coloca en riesgo la capacidad del Estado, especialmente en lo referente a su legitimidad y actuación en la sociedad, ya que estas organizaciones terminan llenando los espacios que los entes gubernamentales no son capaces de llenar y el mismo Estado reconoce a través de sus entidades que es un problema, como lo expresa el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE) en su boletín del cuarto trimestre del año 2003: “El PIB sin cultivos ilícitos registró una tasa de crecimiento de 3,96%” (DANE, 2003, pág 1).

Las nuevas rutas movilizan las drogas ilícitas desde territorios aledaños a las fronteras colombianas hacia el Caribe, afectando el territorio Nacional de los países fronterizos, sin embargo las aeronaves que realizan esa actividad logran sobrevolar parte del espacio aéreo co-



lombiano, dado que al cruzar el Mar Caribe, atravesando parte del Mar Patrimonial¹, Dado que por normas internacionales no se puede hacer uso de las armas en aguas patrimoniales², el Estado colombiano soporta su lucha contra el Narcotráfico con la implementación de convenios³ para combatir este delito de manera conjunta con los demás países de la región que se ven afectados por este delito. (Devia et al., 2015, pág 6)

El profesor Rubén Darío López en su trabajo sobre Mar Territorial y Mar Patrimonial define como: Mar Patrimonial

1. El Estado ribereño tiene el deber de promover y el derecho de reglamentar las investigaciones científicas que se adelantan en el Mar Patrimonial, así como el de aportar las medidas necesarias para evitar la contaminación del medio marino y asegurar su soberanía sobre los recursos.
2. El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre los recursos tanto renovables como no renovables que se encuentran en las aguas, en el lecho y el subsuelo de una zona adyacente al Mar Territorial, denominada Mar Patrimonial.
3. La anchura del Mar Patrimonial debe ser objeto de acuerdo internacional, preferentemente de ámbito mundial. La suma de esta zona y la del Mar Territorial, teniendo en cuenta las circunstancias geográficas, no deberá exceder en total de 200 millas náuticas.

4. La delimitación de esta zona entre dos o más Estados se hará con arreglo a los procedimientos pacíficos previstos en la Carta de las Naciones Unidas.
5. En el Mar Patrimonial, las naves y aeronaves de todos los Estados con litoral marítimo ó sin él, tienen el derecho de libre navegación y sobrevuelo sin otras restricciones que las que pueden resultar del ejercicio, por parte del Estado ribereño, de sus derechos en el mismo mar. Con estas únicas limitaciones, habrá también libertad para tender cables y tuberías submarinas. (López, 1981, pág 154).

Con lo anterior, quedan perfectamente claros los derechos del Estado a ser ejercidos en su Mar Territorial y Mar Patrimonial, así mismo, como se puede observar en la figura 1, estas rutas cruzan en algún momento el Mar Territorial y el Mar Patrimonial, de por lo menos tres Estados antes de llegar a su destino, varios de ellos no adyacentes, pero limítrofes en lo que se refiere a esta vulnerabilidad y al interés común de interdictar dichos vuelos, de este interés nace la necesidad de establecer acuerdos como los Procedimientos Vigentes Operacionales (POV), que se han firmado con varios países de la región, donde se estandarizan los procedimientos a ejecutar cuando se tiene una aeronave ilegal cruzando el espacio aéreo de un Estado hacia otro, sin cumplir con los requisitos establecidos por la OACI, con lo cual se generan dos riesgos, el primero, en lo que hace referencia a al tráfico de drogas, un delito transnacional, y el segundo, al que se genera en contra de la aviación comercial que está volando sin saber

1 Franja de mar desde el Mar Territorial hasta las 200 Millas Náuticas.

2 Franja de mar que va más allá del Mar Territorial hasta el límite de las aguas jurisdiccionales

3 Procedimientos operacionales Vigentes. Fuerza Aérea Colombiana en convenios con EE. UU, Honduras, República Dominicana, Guatemala, Perú, Brasil, Venezuela, Ecuador y Panamá.



de la posición y altura de esas aeronaves que pueden llegar a confluir con el tráfico ilegal sin preservar ni las distancias o alturas mínimas de seguridad.

En lo que respecta a Colombia, se definieron los procedimientos de interdicción de aeronaves con el gobierno de los EE. UU., en AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF COLOMBIA CONCERNING THE PROGRAM FOR THE SUPPRESSION OF ILLICIT AERIAL TRAFFIC IN NARCOTIC DRUGS AND PSYCHOTROPIC SUBSTANCES ("AIR BRIDGE DENIAL AGREEMENT") del 2004 y actualizado en el 2010, basados en el documento de Naciones Unidas, "uso de las armas por las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley", con el fin de garantizar que se preservara el respeto de los Derechos Humanos, así mismo, para garantizar su cumplimiento se encuentra un programa de entrenamiento para las tripulaciones de la FAC, con el fin de garantizar su estandarización.

De otra parte, no solamente siguen el procedimiento quienes se encuentran en vuelo, sino que el mismo es monitoreado, seguido y aprobado por un oficial supervisor en tierra, quien mantiene escucha del procedimiento y aprueba sus pasos sucedáneos, y de forma similar otro supervisor en tierra en Joint Interagency Task Force of South (JIATF of South), con el fin de garantizar el respeto de los procedimientos y de los Derechos Humanos, así mismo, este Programa el Air Bridge Denied (ABD), es sometido a varias etapas de control, en primera instancia reuniones periódicas durante el año con JIATF of south para verificación de los eventos transcurridos entre cada revisión, en segunda instancia la evaluación anual por parte del con-

greso de los EE. UU. y autorizado previa revisión, por el Presidente de los EE. UU., lo que en la práctica se convierte en un garante de la correcta aplicación de procedimientos, alto nivel de entrenamiento y respeto de los Derechos Humanos.

En todo el proceso y estas revisiones se tienen en cuenta el respeto de los DDHH, bajo la premisa establecida en la Convención de Naciones Unidas de 1988 contra el tráfico ilícito de narcóticos y sustancia psicotrópicas, así mismo, los compromisos establecidos ante la OACI, para garantizar la seguridad de la operación aérea por parte de los Estados contratantes.

El programa ABD, es un modelo exitoso en lo referente a interdicción, y no solamente por el hecho de cumplir con los procedimientos establecidos, sino por el respeto a los DDHH, y a la reducción del tráfico aéreo ilegal, pero este resultado no obedece solamente al programa en sí, sino a una serie de iniciativas nacidas en la Dirección de Defensa Aérea de la Fuerza Aérea Colombiana, gestadas desde la perspectiva de la metodología Seis Sigma. Bajo este enfoque en el año 2005, se definió el problema como:

En el proceso ABD, la reacción a trazas sospechosas es punto de medición para el indicador de efectividad de la Fuerza. Este valor se mide bajo el índice % de trazas sospechosas inutilizadas o inmovilizadas y se calcula como: $(\text{trazas inmovilizadas} + \text{trazas inutilizadas}) / \text{Total trazas sospechosas}$. De acuerdo con la RAE el valor ideal de este índice es de 85%. Para el año 2003 el índice estaba en promedio en 1.89% basado en un total de 639 Trazas Sospechosas y una efectividad de solo 28 resultados exitosos y el impacto que generó es el transporte de 1 tonelada por vuelo a 25.000 dólares cada tonelada con unos ingresos promedio de



US\$15.975.000.000 anuales, para los grupos al margen de la ley. (Quintero, 2009)

Para ese año el proceso se encontraba en -0,58 Sigma, lo que significa que se tenía la oportunidad de mejorar el proceso, ya que cada millón de veces que se ejecutaba el mismo solamente se acertaba en 18.900 veces, en términos porcentuales representaba que el 98% de las veces se fallaba en la interdicción aérea, por lo tanto fue obligatorio tomar medidas para lograr mejorar el proceso y lograr reducir este movimiento.

Partiendo de este escenario se establecieron varias líneas de acción, donde se efectuó un planeamiento y estableció una estrategia de cómo abordar el problema.

Se inicia, con el cruce de información existente y a establecer qué datos no se poseían, como la ubicación de pistas ilegales, matrículas de aeronaves, empresas, funcionarios de aviación, rutas principales, cultivos ilícitos, zonas de producción, organizaciones involucradas, y de qué manera se podía atacar este flagelo, con lo que se definió una hoja de ruta para aunar esfuerzos y lograr el objetivo de garantizar la seguridad del espacio aéreo nacional.

En primera instancia, se inician los trabajos para tomar las acciones necesarias a nivel nacional, involucrando a las agencias competentes que podían ayudar en la interdicción y es como se logra establecer acuerdos de servicio con entidades como la Policía Antinarcóticos, Grupo Control de Aviación Civil, Fiscalía General de la Nación, UAEAC, en razón a que la estrategia nacional para la lucha contra las drogas define diferentes roles, y la Fuerza Aérea Colombiana, necesitaba articular los esfuerzos para obtener un resultado contundente.



Fuente: Dirección de Defensa Aérea FAC (Quintero, 2013)

Como se puede observar en esa estrategia, la Fuerza Aérea solamente estaba inmersa en la etapa de producción final y Transporte y distribución, pero la cantidad de actores que intervienen en dicho negocio, hizo necesario ampliar el espectro y establecer varias actividades orientadas a controlar el problema raíz.

Las aeronaves por su naturaleza requieren de todo el soporte en tierra, talleres, mantenimiento, cargue, despegue, aterrizaje, personal entrenado, descargue, licencias, permisos, planes de vuelo, información meteorológica, tripulantes, etc., por lo tanto, parte del esfuerzo se focalizó en estos temas y se definieron cuáles eran las principales actividades en las cuales se debía enfocar el esfuerzo.

Fue así, como se priorizaron las rutas, pistas ilegales y aeronaves, estableciendo patrones de conducta que permitieron incrementar la efectividad de la interdicción, con



lo que se dieron los primeros pasos hacia una estrategia que garantizara, el control del espacio aéreo, para llegar inicialmente a lograr el control del espacio aéreo nacional y posteriormente empezar a establecer alianzas, no solamente con países limítrofes, sino con países con fronteras no adyacentes.

De esta manera, es como la Fuerza Aérea definió el Blanco Aéreo: “Son todos aquellos medios aéreos y su infraestructura de apoyo, que en alguna medida son empleados por el enemigo para controlar su espacio aéreo o que utiliza para vulnerar el nuestro. Siendo así, se puede determinar cómo componentes del blanco aéreo los siguientes: Aviones, Pilotos y Personal Aeronáutico, Pistas, Rutas, Infraestructura aeronáutica, Empresas, Espectro electromagnético, Sistemas de Comando y control” (Quintero, 2009), de igual manera se define una estrategia puntual sobre el tema: “Desarrollar las actividades necesarias para obtener el conocimiento del enemigo aéreo, con el fin de descifrarlo en su funcionamiento como en su ubicación, a fin de proceder a su neutralización física o legal mediante la realización de alianzas estratégicas interinstitucionales e internacionales” (Quintero, 2009), dándole vida a la integración con países, tanto limítrofes geográficamente como con fronteras no adyacentes, al perseguir el mismo fin.

Igualmente, se define como objetivo principal “Minimizar, controlar o neutralizar la amenaza aérea actual o inminente, mediante el empleo de los medios de la Defensa Aérea” (Buelvas et al., 2016) (Quintero, 2009), donde se deja en claro la problemática para el país y por ende la decisión del Estado de enfrentar esa amenaza a través de las siguientes acciones:

1. “Conocimiento claro de la amenaza.

2. Alianzas Estratégicas Interinstitucionales.
3. Fortalecimiento Normativo.
4. Control de ejes del enemigo.”(Quintero, 2009).

Partiendo de este enfoque, se inicia la búsqueda de información en varios frentes, en lo referente al primer punto se definieron las siguientes actividades: antecedentes, Análisis de movimientos aéreos, análisis de movimientos legales, Información de otras agencias, Proyectos y blancos de defensa aérea, Análisis operacional, Gestión operacional, Control de pistas ilegales. (Quintero, 2009).

En segundo término, las alianzas interinstitucionales que se establecieron fueron con: Dirección Nacional de Estupefacientes, Policía antinarcóticos, Fiscalía General de la Nación, Armada Nacional de Colombia, Ejército Nacional, Departamento Administrativo de Seguridad, y Acuerdos y Convenios de Cooperación Transnacional con: DEA, ICE, NAS, JIATF-South, por parte de EE. UU. con el Convenio ABD (2003), y con Brasil (1997), Perú (2004), República Dominicana (2010), Venezuela (2011), Honduras (2011), Panamá (2012), Guatemala (2010) y Ecuador (2013), donde se definían procedimientos de cooperación para aunar esfuerzos en la lucha contra el delito transnacional aéreo.

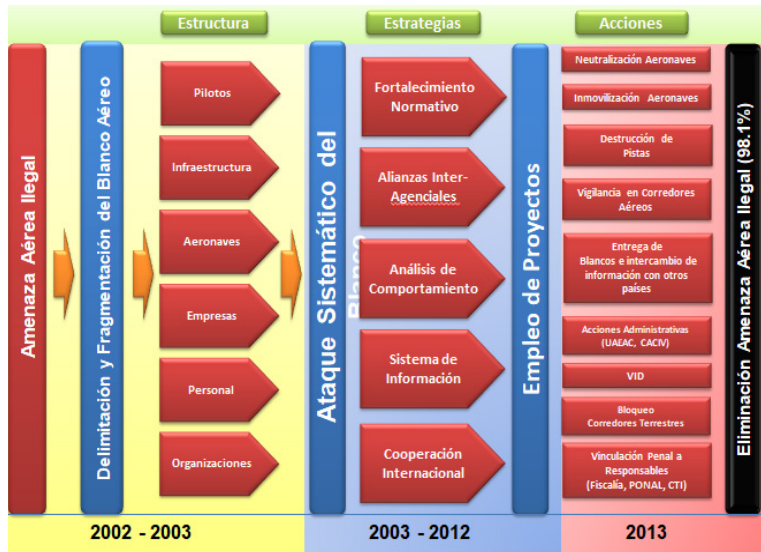
En el tercer aspecto, se trabajó sobre la alineación de los procedimientos bajo la normatividad de DDHH, y se transversalizó sobre todos los procedimientos definidos en los procedimientos de operación con otros países y se establecieron controles administrativos y operacionales.

Finalmente, en el control de los ejes del enemigo se fortaleció la interdicción aérea, se aumentó el control sobre



los campos de operación, se establecieron controles sobre empresas, aeronaves y personal.

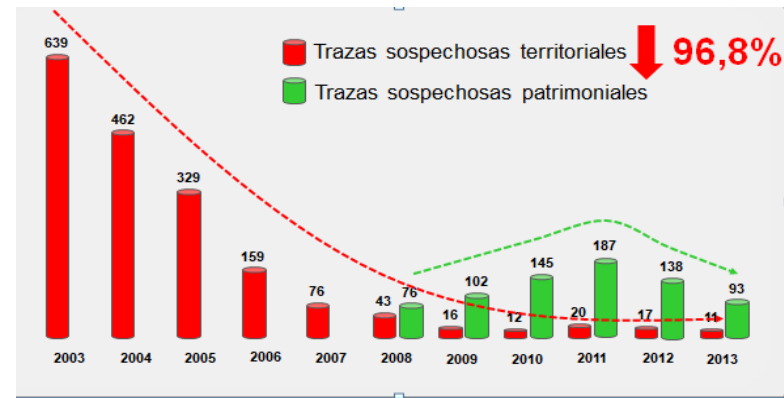
Esta estrategia fue efectiva al lograr la integración de diferentes dependencias, no solo al interior de la Fuerza Aérea Colombiana, sino del país, y aún más allá, al involucrar a las Fuerzas Aéreas de otros países, con quienes se logró estandarizar procedimientos y establecer canales de comunicación que permitía la sinergia entre Estados limítrofes no adyacentes, logrando impactar el movimiento aéreo ilegal, se resume en el siguiente gráfico:



Fuente: Dirección de Defensa Aérea FAC (Quintero, 2013)

Todos estos aspectos se tuvieron en cuenta en los procedimientos de control definidos con los países con los que se establecieron acuerdos, lo que permitió aunar esfuerzos y ser mucho más eficientes en los resultados, donde no solamente se estandarizaron procedimientos, sino que se logró transferir conocimientos, experiencia y ayuda en la manera de efectuar el levantamiento de la información,

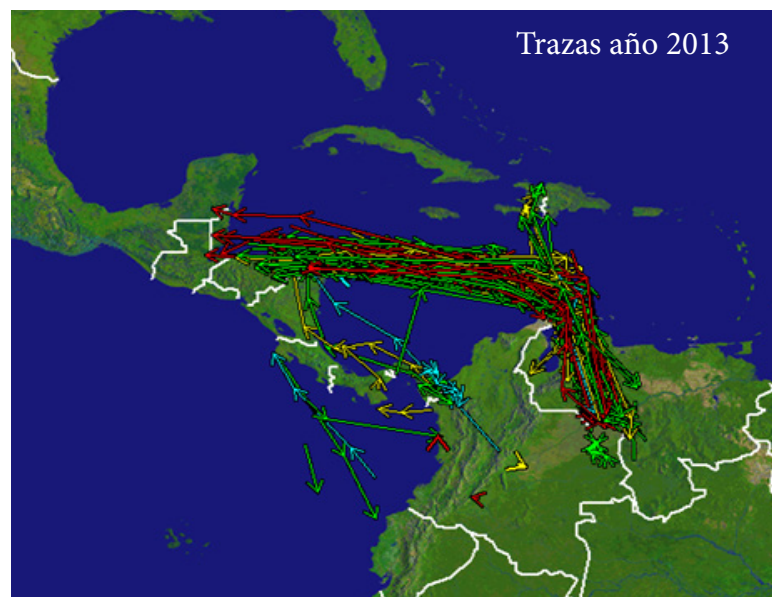
sistematizarla, analizarla, distribuirla y emplearla de manera efectiva, de tal suerte que, sirviera no solamente para el desarrollo operacional, sino para allegar como elementos probatorios ante las autoridades judiciales y sirviera para consolidar casos que permitieran contrarrestar el actuar de los diferentes carteles, de esta forma, se logró una reducción de los movimientos aéreos ilegales del espacio aéreo nacional, logrando una reducción del 96.8% desde el año 2003 al año 2013.



Fuente: Dirección de Defensa Aérea FAC (Quintero, 2013)

Para el 2008 el proceso se encontraba en 1.37 sigma, lo que refleja una mejora significativa, en razón a que se logró una efectividad del 45% y a partir de este momento, el proceso se estabiliza con unas reducciones mínimas, que no han podido ser mejoradas por la falta de aeronaves, radares, plataformas de alerta temprana y bases de lanzamiento, ya que estas medidas requieren inversiones cuantiosas de las que se tienen los proyectos de inversión, pero no la asignación de recursos, sin embargo el panorama de sobrevuelo de aeronaves ilegales por el espacio aéreo nacional, es completamente diferente a la del año 2003.



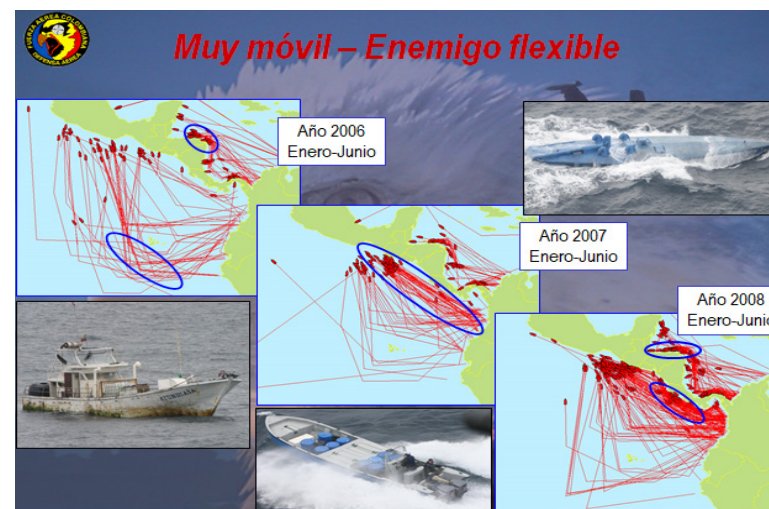


Fuente: Dirección de Defensa Aérea FAC (Quintero, 2013)

Como puede observarse, esta estrategia ha sido efectiva desde la perspectiva aérea, sin embargo el fenómeno de los movimientos ilegales migró del ámbito aéreo al marítimo por varias razones, en primer término, debido a que los movimientos marítimos permiten mover mayores cantidades de alcaloides, en segundo término, las instalaciones requeridas como puerto para el zarpe de las embarcaciones no requieren mayores exigencias técnicas y dificultan enormemente su ubicación. En tercera instancia, los medios técnicos de detección de estos movimientos son mínimos frente a la amenaza y su ubicación en tierra limita el alcance de los mismos y los instalados a bordo de aeronaves no permiten mantener una vigilancia de los mares de manera permanente lo que dificulta su interdicción,

Así mismo el tiempo de permanencia de esas embarcaciones es mucho mayor, donde dos de los principales enemigos de las autoridades es el tiempo y el alcance, si no

se tienen los medios suficientes para lograr transferir los blancos de un país a otro, se pierden los esfuerzos y en segundo término, si no se poseen las unidades capaces de llegar hasta las rutas que estas embarcaciones usan, se hace imposible su interdicción, y no todos los países de la región poseen esa capacidad, a excepción de EE. UU., México y Colombia, quienes no alcanzan a cubrir las necesidades de vigilancia de estos corredores, lo que ha permitido el incremento de movimientos marítimos, su evolución tecnológica, su capacidad de carga y su alcance, tema que amerita un estudio aparte por sí mismo.



Fuente: Dirección de Defensa Aérea FAC (Quintero, 2009)

CONCLUSIONES

Se pudo evidenciar el fenómeno descrito como frontera, es un imaginario definido por lo que hoy en día definen los Estados, y a lo largo de la historia la evolución de ese concepto ha sido dinámico, de acuerdo a la expansión del poder de influencia de los mismos.



Asimismo, el ejemplo anterior demuestra cómo los países no adyacentes pueden ser limítrofes y llegar a compartir varios intereses sobre un mismo tema, sin tener en cuenta si estos aspectos comunes son actividades legales, o ilegales, o si son parte de mecanismos multilaterales o actividades de carteles internacionales, son precisamente estas actividades, lo que los convierte en países limítrofes en lo referente a estos intereses, de la misma manera se puede plantear intereses en diferente índole, pero se va a encon-

trar siempre la misma situación, la unión de actividades orientadas a alcanzar el mismo interés, como se puede ver en los Acuerdos Comerciales, Judiciales, Aduaneros, Migratorios o inclusive coaliciones con fines de efectuar Operaciones Militares, a nivel táctico se convierten en países limítrofes aunque sus jurisdicciones geográficas no se toquen, y la definición clásica de frontera se vea renovada por los intereses de los diferentes Estados.

REFERENCIAS

Buelvas, E. P., Gehring, H., Eduardo, E., Buelvas, P., Mauricio, A., Camilo, V., (...) García, R. (2016). *Política exterior colombiana: escenarios y desafíos en el posconflicto*. Recuperado de https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/46571501/la_politica_exterios_colombiana_en_el_marco_del_posconflicto.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53U-L3A&Expires=1512315720&Signature=CU%2Bts-DX3nCd1NGxYnOG65cErDqg%3D&response-content-disposition=inline

DANE. (2003). *Comunicado dane 4 trim 2003*. Bogotá, Colombia. Recuperado de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/comunicados/cp_pib_ofer-dem_IVtrim03.doc

Devia, H. R., Ivan, D., & Ferreira Cardenas, M. (2015). *Modelamiento estadístico del tráfico aéreo ilegal en Colombia*. Colombia.

Fernández-Carrión, M.-H. (2010). Historiografía, metodología y tipología de fronteras. *Nave @merica. Revista*

electronica de la Asociacion Espanola de Americanistas. 1 (1).

Foucher, M. (1946). A. du texte. (1987). *L'invention des frontières*. Recuperado de <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k3322804w>

González, L., & Villasenín, Y. (2010). *Cocaína. Udc.es*, 21.

Hartshorne, R. (1939). *The nature of geography*. Recuperado de <https://ia800309.us.archive.org/31/items/natureofgeograph010994mbp/natureofgeograph010994mbp.pdf>

Hemerotecaabc. Recuperado de <http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1949/03/24/006.htm>

Jiménez, A. (1994). *Handbook of hispanic cultures in the United States*. Houston, Texas, Estados Unidos: Arte Publico Press.



Kautilya. (2008). *Arthashastra La ciencia política de la adquisición y el mantenimiento de la tierra*. (Universida). México: O. Guerrero, Ed.

López, R. D. (1981). *El mar territorial y el patrimonial*. Recuperado de file:///C:/Users/Henry/Downloads/5422-10995-1-SM.pdf

Quintero, H. (2009a). *Cumbre de presidentes Colombia, México, Guatemala y Panamá*. Panamá.

Quintero, H. (2009b). *Reunión de Jefes de Operaciones*. Bogotá, Colombia.

Quintero, H. (2013). *Como se controló el blanco aeronáutico*. Bogotá, Colombia.

Turner, F. J. (1893). *El significado de la frontera en la historia americana*. Recuperado de doi: <http://dx.doi.org/10.18234/secuencia.v0i07.170>

