

Denegación del Puente Aéreo (ABD)

Un Relato de Éxito Internacional e Interinstitucional

TENIENTE CORONEL (USAF-RET.) EZEQUIEL PARRILLA



EL AÑO 2003 tuvo un inicio intenso para las Organizaciones del Tráfico de Drogas (DTO, por sus siglas en inglés) que transportaban por aire sus productos ilegales en América del Sur. La ayuda estadounidense en la interceptación aérea de aeronaves empleadas para el tráfico de drogas en la zona se había interrumpido a raíz de un incidente en el Perú en abril de 2001 en el que fallecieron dos inocentes misioneros

estadounidenses a bordo de una aeronave civil, confundida por traficantes de drogas.¹

En Colombia, que aún intenta recuperarse de años de violencia por las DTO y grupos ilegales armados, muchas áreas del país carecen de la presencia del gobierno, con prácticamente 160 de los 1.100 municipios (escaños en los condados) sin ninguna presencia policial.² Las DTO pudieron aterrizar y despegar de las pistas de aterrizaje para trasladar pre-

cursores químicos para las drogas, cocaína y otros productos afines. Algunos observadores han empleado la analogía de comparar el tamaño de Colombia con una combinación de California y Texas. El área del tamaño de California se extiende desde los Andes hacia el oeste. El área del tamaño de Texas, plana en su mayoría, al este de los Andes, es el hogar de menos del cinco por ciento (aproximadamente 2,2 millones) de los casi 48 millones de habitantes de la nación, y cuenta con una red de carreteras muy limitada que le ha dificultado el acceso al gobierno.³ Para fines del 2003, hubo más de seiscientos vuelos ilegales sobre Colombia.⁴

La mayoría de las aeronaves despegaban desde zonas conocidas o sospechosas por el tráfico de drogas. Las pistas de aterrizaje que las DTO utilizaban oscilaban desde pistas de aterrizaje legales en pueblos sin ninguna presencia del gobierno hasta pistas de aterrizaje ilegales y camuflajeadas, con casas ficticias y pequeñas estructuras móviles que se colocaban a lo largo de la pista de aterrizaje y que luego se quitaban cuando la aeronave ilegal aterrizaba y se reemplazaban cuando la pista ya no se utilizaba. A menudo, las aeronaves se movían hacia el límite de la vegetación luego de que aterrizaran y se camuflajaban de manera que minutos después de aterrizar no había indicios de una aeronave en el lugar. En un momento dado, la Fuerza Aérea Colombiana calculó que la cifra de pistas de aterrizaje ilegales en el país era de casi 1.700.⁵ Las aeronaves despegaban y zigzagueaban a través de la cobertura de radar limitada en aquel entonces en Colombia en camino a su destino, la mayoría de las veces en algún lugar en Centroamérica.

En agosto de 2003, el programa colombiano de Denegación del Puente Aéreo (ABD, por sus siglas en inglés) comenzó sus operaciones, luego de la puesta en vigor de un acuerdo bilateral entre Estados Unidos y Colombia que contaba con mejores protecciones operacionales en comparación con acuerdos anteriores.⁶ Mientras que programas anteriores para interceptar vuelos ilegales requerían que las tripulaciones estadounidenses volaran aeronaves rastreadoras de radar con pilotos del país anfitrión vigilando las operaciones en



SR-560 Citation aircraft

sus países, el nuevo programa ABD de Colombia contaba con tripulaciones de la Fuerza Aérea Colombiana con un monitor de seguridad bilingüe del gobierno de Estados Unidos a bordo de los aviones SR-560 *Citation* que el gobierno de Estados Unidos había prestado. Esos aviones estaban equipados con un radar de aire a aire y una cámara infrarroja de captación frontal.

Un aspecto clave del nuevo programa era contar con monitores de seguridad cuya única tarea era monitorear eventos para cerciorarse del cumplimiento con la lista de verificación y la seguridad de vuelo. Esos monitores estarían ubicados en la sección de operaciones de la Fuerza de Tarea Conjunta Interinstitucional Sur (JIATF-S) en Cayo Hueso, Florida, a bordo de la aeronave rastreadora de radar, y en el centro de mando de la Fuerza Aérea Colombiana en Bogotá. A los contratistas estadounidenses que se desempeñaban en calidad de monitores de seguridad y a los pilotos de la Fuerza Aérea Colombiana y a los directores de las misiones a bordo del *Citation* colombiano se les exigía que fuesen bilingües.⁷ Este requisito trataba el problema de la barrera del idioma que contribuyó al trágico derribo accidental en Perú en el 2001. Se estableció una red radial para el uso exclusivo de los monitores de seguridad, garantizando que hubiese comunicaciones directas disponibles durante cualquier evento para poder tratar otro problema que sucedió durante el incidente en Perú.⁸ Se estableció una lista de verificación

común de manera que cuando un participante mencionaba el número de un paso de la lista de verificación, todos los participantes sabían exactamente lo que él estaba haciendo. Para poder contar con un programa de mejora continua, todos los eventos eran anotados y revisados no tan sólo por cada organización participante, sino por un equipo conjunto de estadounidenses y colombianos.

El nuevo programa presentó un grupo internacional e interinstitucional para confrontar los tentáculos amplios de las DTO. En el lado de Estados Unidos, esto incluyó personal del Departamento de Estado, Departamento de Defensa, Departamento de Justicia y del Departamento de Seguridad Interna (DHS). JIATF-S coordinó las operaciones y proporcionó información sobre los rastros de aeronaves presuntas y desconocidas obtenidas por el radar reubicable al final del horizonte desde su centro de operaciones en Chesapeake, Virginia. Los rastros de esas aeronaves cumplieron con los criterios acordados publicados en una carta de acuerdo bilateral y presentaron comportamientos consistentes con aeronaves que transportan drogas, tales como no contar con un plan de vuelo (que es ilegal en Colombia), volar a altitudes bajas no estándar, volar sin comunicarse con los controladores de tráfico aéreo, etc. La USAF proporcionó aviones de vigilancia del sistema aerotransportado de control y alarma E-3 que ampliaron el área de cobertura y mejoraron las capacidades de detección contra aeronaves lentas que vuelan a bajas altitudes. Las Fuerzas Aéreas Sur coordinó el entrenamiento en el país para las tripulaciones colombianas. Entrenamiento adicional se llevó a cabo en la Academia Interamericana de las Fuerzas Aéreas en la Base Aérea Lackland, Texas. La Oficina de Aduanas y Protección de Fronteras de la Fuerza Aérea y de la Armada ofreció cobertura con aviones P-3 al igual que entrenamiento. La Administración Antidrogas proporcionó información vital. El Departamento de Estado proporcionó supervisión y fondos administrativos, inclusive aeronaves a instalaciones, junto con un contratista estadounidense que ofreció logística, entrenamiento y monitores de seguridad.

Entre los integrantes del equipo del gobierno de Colombia había personal del Ministerio de Defensa, Ministerio de Relaciones Exteriores, de la Fiscalía (Oficina del Procurador General), Aeronáutica Civil (el equivalente de la Administración Federal de la Aviación [FAA]), Fuerza Aérea Colombiana (COLAF), Policía Nacional Colombiana (CNP), Armada Colombiana (COLNAV) y Ejército Colombiano (COLAR).

El programa comenzó las operaciones con tres aviones SR-560 *Citation* de la Base Aérea Apiay, cerca de Villavicencio en el Departamento Meta de Colombia. Esta era la base más cerca a una región conocida como “Cabeza del Perro” donde había mucho tráfico de droga. En el este de Colombia, un perfil de la frontera brasileña a lo largo del área de las tres fronteras entre Venezuela, Brasil y Colombia, se asemeja a la cabeza de un perro con la frontera oriental formando la parte posterior de la cabeza y el borde occidental asemejándose a la boca abierta del perro alrededor del Departamento Vaupes de Colombia. Inicialmente, el venerable A-37 desempeñó el papel de interceptor en la mayoría de los eventos ABD. A medida que las DTO comenzaron a mover sus operaciones en la Cabeza del Perro más allá del alcance máximo en vuelo de los A-37, se emplearon aviones tales como el avión armado AC-47 “Fantasma” y helicópteros armados de avanzada AH-60 “Arpia”. Con la mayoría del tráfico ilegal ubicado en lugares donde no había presencia del gobierno colombiano, muchos de los eventos ABD iniciales terminaron con la Fuerza Aérea Colombiana destruyendo en tierra las aeronaves de las DTO.

El programa también enfrentó varias iniciativas de las DTO para proteger sus operaciones ilegales:

- Muchas de las aeronaves que transportaban drogas habían falsificado los números de matrícula o de cola que se podían cambiar en cuestión de minutos.
- Las aeronaves de las DTO transportaban recipientes adicionales de combustible e improvisaban sistemas de reaprovisionamiento en vuelo, inclusive bombas que aumentaban el alcance de la aeronave.

- Las DTO tomaron medidas para cerciorarse que estaban informadas cuando una aeronave del programa ABD despe-gaba. No era poco común ver aeronaves ilegales cambiar sus rumbos poco después que una aeronave ABD rastreadora despe-gara. Las operaciones de seguridad se convirtieron en un aspecto clave de las operaciones diarias.
- Durante las operaciones nocturnas desde pistas de aterrizaje ilegales, el personal de las DTO a menudo prendía fogatas en un intento en vano para degradar la eficacia de los dispositivos de visión nocturna.

En febrero de 2004, un ataque aéreo por parte de más de 600 militares colombianos de la Policía Nacional y del Ejército capturaron la aldea de Carurú, en el Departamento de Vaupes, convirtiéndolo en la primera presencia de fuerzas de seguridad del gobierno en Carurú en 18 años.⁹ La pista de aterrizaje en Carurú está ubicada en la cuenca norte del Río Vaupes, convirtiéndola en un punto de transbordo valioso en la región de las llanuras al sudeste, que eran accesibles solamente por aire o río. Esta fue parte de la operación estratégica más amplia (2003-04) para establecer presencia en todos los 1.100 municipios del país. El gobierno colombiano se aprovechó de la mejoría de su movilidad aérea, de 24 helicópteros en 1998 a 285 en el 2004.¹⁰

A medida que el gobierno colombiano aumentó su capacidad de desplegar fuerzas terrestres por aire y tierra en el sudeste, las operaciones aéreas ilegales de la Cabeza del Perro disminuyeron significativamente. En cambio, las operaciones de vuelo ilegales al norte de Colombia aumentaron, ya que muchas aeronaves cruzaban la frontera y aterrizaban en pistas de aterrizaje ilegales en los Departamentos de César y Norte de Santander al nordeste de Colombia.

Incrementos en la presencia del gobierno y la movilidad hizo posible que se llevaran a cabo más eventos policiales, en los que participaron elementos de la CNP, COLAR y la COLNAV, además de la COLAF. El suceso del 27 de febrero de 2005 puso de manifiesto el incre-

mento en la actividad conjunta. Mientras se llevaba a cabo una patrulla aerotransportada con base en información de inteligencia, un *Citation* SR-560 de la COLAF detectó un *Beechcraft 200 Super King Air* justo cuando el grupo de narcotraficantes terminaba de cargarlo con drogas en una pista de aterrizaje ilegal que se sabía la utilizaban las DTO en el Departamento César. El *Beechcraft 200* despe-gó y el SR-560 guió un A-37 interceptor. Como parte de los procedimientos para garantizar el uso seguro de las armas, el comandante de la COLAF tenía que aprobar cada fase del evento de interceptación. La Fase I consistía en llamadas de advertencia en la radio y señales de mano, la Fase II era disparos de advertencia y la Fase III disparos para inutilizar la aeronave.¹¹ Después de efectuar llamadas y disparos de advertencia según los procedimientos acordados, el comandante de la COLAF autorizó que el A-37 le disparara a la aeronave objetivo. El A-37 le disparó a uno de los tanques de combustible y una cantidad de combustible comenzó a escaparse. Los disparos se detuvieron ya que fue obvio que la aeronave iba a tener que aterrizar. La aeronave objetivo regresó a la pista de donde había despegado, lanzando paquetes de su carga. Poco después de anoche-cer, la aeronave aterrizó y se desvió de la pista de aterrizaje a gran velocidad en una espectacular nube de polvo. La tripulación comenzó a descargar algunos de los paquetes de cocaína. Disparos de advertencia desde el A-37 obligó a los narcotraficantes a alejarse de la aeronave. La unidad más cercana del Ejército Colombiano fue notificada y ésta envió una patrulla terrestre. Sin embargo, la red de transporte limitada en la zona dificultó calcular la hora de llegada. Un helicóptero “Rapaz” *Bell 212* de la COLAF llegó a la zona escoltando un helicóptero *Bell 412* de la COLNAV con cuatro infantes de marina a bordo. Mientras que el “Rapaz” proporcionaba cobertura aérea, los infantes de marina desembarcaron del helicóptero, ahuyentaron a los narcotraficantes y colocaron en el helicóptero tantos paquetes de cocaína como pudieron transportar. En vista de que el helicóptero armado estaba bajo de combustible, el *Super King Air* con el resto de la carga fue destruido antes

que los helicópteros despegaran para evitar que las cargas de narcóticos permanecieran en manos de las DTO. Poco después, unidades del COLAR y la CNP llegaron y confiscaron más paquetes de cocaína que encontraron en la zona.

En otra ocasión, se localizó una aeronave en una pista de aterrizaje ilegal. Las Fases I y II de los procedimientos de interceptación fueron completadas, pero antes de que se destruyera la aeronave durante la Fase III, una unidad de la CNP colombiana informó que se aproximaban al lugar y procedió a incautar la aeronave, encontrando mapas dibujados a mano de pistas de aterrizaje con las coordenadas. Cuando después de varios días otra aeronave despegó desde una pista de aterrizaje ilegal alejada rumbo a Centroamérica, la COLAF pasó las coordenadas al país hacia donde se dirigía la aeronave. Siete horas más tarde, la aeronave sospechosa aterrizó en una pista de aterrizaje ilegal en las coordenadas. Hubo una escaramuza luego de la cual cinco sospechosos fueron arrestados y 420 kilos de cocaína fueron incautados.

El programa creció al punto de que Colombia contaba con cinco aviones SR-560 y dos SR-26, con dos bases de operaciones principales más en Barranquilla, al norte de Colombia, y en Cali, al sudoeste de Colombia. Aeronaves despegaban con frecuencia a puntos a lo largo de Colombia, inclusive la Isla de San Andrés al noroeste del Caribe, ofreciendo un punto de reaprovisionamiento de combustible cuando se interceptaban aeronaves que transportaban drogas en el Caribe. Además, el gobierno colombiano tomó medidas para mejorar la cobertura de radar en el país, aumentando la cifra de radares civiles y militares.

A medida que la presencia del gobierno colombiano se ampliaba, se tomaron medidas adicionales tales como la destrucción de pistas de aterrizaje ilegales. Esas medidas se llevaron a cabo en coordinación con diferentes entidades tales como la COLAF, COLNAV, Fiscalía, CNP y COLAR. Además, se tomaron medidas legales contra los dueños de las pistas de aterrizaje ilegales que se utilizaban regularmente para el tráfico de narcóticos. Anteriormente, las DTO podía reparar las pistas de aterrizaje

prácticamente de la noche a la mañana, pero con la presencia expandida del gobierno las reparaciones tomaban más tiempo y en algunos casos resultaban imposibles.

Una parte importante del programa ABD fue mejorar el control sobre los aeropuertos, aeronaves y pilotos. Contando con requisitos específicos¹² para la operación de las pistas de aterrizaje, los requisitos de inspección para las aeronaves y las verificaciones de seguridad como parte del proceso para otorgarles licencias a los pilotos, la Aeronáutica Civil y la Policía Nacional Colombiana supervisaban la operación legal de las aeronaves sobre Colombia. Visitas a aeropuertos civiles en Colombia se programaban, inclusive reuniones del personal ABD con los controladores de tráfico aéreo y las tripulaciones para verificar la diseminación de la información ABD en el país. La CNP estableció un programa de inspección de aeronaves que aterrizaban o despegaban de pistas de aterrizaje en todo el país.

El éxito del programa permitió que sus aeronaves se emplearan para aumentar el brazo aéreo de la COLNAV con operaciones contra el tráfico ilegal sobre el agua, la ruta más empleada por las DTO.¹³ El entrenamiento de vuelo de las tripulaciones ABD lo llevaban a cabo contratistas estadounidenses, con la COLNAV proporcionando su pericia en supervivencia marítima, y la Oficina de Aduanas y Protección de Fronteras de la Fuerza Aérea y de la Armada del Departamento de Seguridad Interna (DHS) presentando un curso de una semana de duración sobre las operaciones de patrullaje marítimo que ofrecía información esencial sobre qué buscar en embarcaciones sospechosas. La misión adicional fue una oportuna, ya que aeronaves de la COLNAV y la COLAF trabajaban con aeronaves estadounidenses P-3 y E-3 para localizar varios semi-sumergibles autopropulsados que podían transportar toneladas de cocaína desde Colombia hasta Centroamérica, la última iniciativa de las DTO.

La capacidad para operar en el Caribe y al este del Pacífico le permitió a las aeronaves ABD interceptar aeronaves ilegales en ruta hacia Centroamérica y pasar la descripción a las autoridades policiales de las naciones que coo-

peraban. Esta cooperación hizo posible que las naciones con capacidades de aire a aire limitadas asignaran recursos para interceptar aeronaves ilegales y completar una acción policial. Ahora, en lugar de solamente recibir información que una aeronave DTO volaba en su dirección, los países podían obtener información específica sobre el tipo de aeronave, número de matrícula, color, posible carga y la tripulación a bordo.

Tras cinco años de éxito y una reducción de más del 90% en vuelos ilegales sobre Colombia, el programa fue seleccionado como el primer programa de ayuda en materia de seguridad de Estados Unidos a Colombia en nacionalizarse.¹⁴ Las aeronaves y los recursos del programa fueron transferidos al gobierno de Colombia. Se estableció un programa de entrenamiento extenso empleando el concepto de entrenar al entrenador para garantizar la continuación de las operaciones empleando recursos y personal colombiano. Los colombianos encargados de darle mantenimiento a las aeronaves estaban calificados para llevar a cabo su propio programa de mantenimiento en aeronaves del programa y esas responsabilidades fueron transferidas de los contratistas estadounidenses al personal de mantenimiento de la Fuerza Aérea Colombiana. El en-

trenamiento en la misión se les proporcionó a los colombianos que asumían las tareas de monitorear la seguridad. Un programa de adiestramiento en el idioma inglés se estableció para garantizar una comunicación positiva con JIATF-S y con cualesquier recursos internacionales antidrogas. Los pilotos colombianos asumieron las tareas de instrucción de vuelo del programa.

Con la cooperación entre varios países y agencias gubernamentales, la COLAF pudo excluir a las DTO de sus rutas aéreas y ejercer control sobre su espacio aéreo, obligando a las DTO a usar diferentes medios de transporte que toman más tiempo y aumentan las posibilidades de poner al descubierto a sus traficantes a las autoridades policiales en la región. Este cambio también mejoró la seguridad de vuelo de las aeronaves legales que vuelan en el espacio aéreo colombiano. Mediante la coordinación con JIATF-S, Colombia puede ser un socio importante en el grupo de naciones que forman un frente internacional contra las DTO. A medida que el programa progresa en su fase nacionalizada, mayor cooperación con las naciones del Caribe y Centroamérica de seguro asestará un duro golpe a las DTO que operan en el área. □

Notas

1. Informe de Investigación del Perú: El accidente peruano del derribo del 20 de abril de 2001, difundido por la Oficina de Asuntos Internacionales Relacionados con los Narcóticos y las Disposiciones Jurídicas (, 2 de agosto de 2001. http://www.fas.org/irp/news/2001/08/peru_shootdown.html

2. El regreso de la ley, *Semana*, 1º de diciembre de 2003, <http://www.semana.com/noticias-nacion/regreso-ley/75003.aspx>

3. Cable diplomático del Embajador de EE.UU. a Colombia, "Movilidad aérea clave para el éxito en Colombia", 30 de mayo de 2008.

4. Counternarcotics Strategy in Colombia (Estrategia contranarcóticos en Colombia). Anne W. Patterson, Secretaria de Estado Adjunta para la Oficina de Asuntos Internacionales Relacionados con los Narcóticos y las Disposiciones Jurídicas. Declaración ante el Subcomité del Hemisferio Occidental del Comité de Relaciones Exteriores de la Cámara de Representantes, Washington, D.C., 24 de abril de 2007, 2.

5. Periodo de preguntas y respuestas, Sesión Informativa sobre la Denegación del Puente Aéreo por el Comandante de COLAF, Cayo Hueso, Florida, febrero de 2007.

6. Juan Forero, "U.S. backs Colombia on Attacking Drug Planes" (Estados Unidos respalda a Colombia en ataques a aeronaves de drogas) *New York Times*, 19 de agosto de 2003. <http://www.nytimes.com/2003/08/19/international/americas/19CND-DRUGS.html?scp=3&sq=u.s.%20backs%20colombia%20on%20attacking%20drug%20planes&st=cse>.

7. Oficina de Responsabilidad del Gobierno, Programa de Denegación del Puente Aéreo en Colombia ha Implementado Nuevas Medidas de Seguridad, pero su Efecto en el Tráfico de Drogas no está Claro (Washington, DC: Government Accountability Office, September 2005), 7, <http://www.gao.gov/new.items/d05970.pdf>.

8. *Ibid.*, 9.

9. "Here every day is Monday" (Aquí todos los días son Lunes). Periódico *El Tiempo*, Bogotá, Colombia, 23 de marzo de 2004, 1, <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1505551>.

10. Cable diplomático del Embajador de E.E.UU. a Colombia, "Movilidad aérea clave para el éxito en Colombia", 30 de mayo de 2008.

11. República de Colombia, Ministerio de Defensa Nacional, "El gobierno mejora capacidad para eliminar el tráfico aéreo de drogas ilícitas", 20 de agosto de 2003, 2.

12. Página web de la Aeronáutica Civil, http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/Inicio.

13. Departamento de Justicia, Agencia Antidroga. Informe de la DEA sobre el Tráfico de Drogas, 2, http://www.justice.gov/dea/pubs/state_factsheets.html.

14. Departamento de Estado, Estrategia Internacional del 2010 para el Control de Narcóticos, Informe del 2010, Informe sobre Colombia, 10, <http://www.state.gov/p/inl/rls/nrcrpt/2010/vol1/137194.htm>.



El Teniente Coronel (USAF-Ret.) Ezequiel Parrilla (BBA-University of PR, MA, Central Michigan University, CAIA, Texas A & M University) es el administrador del programa Air Bridge Denial con el Departamento de Estado en la Embajada de E.U. en Colombia. Anteriormente se desempeñó como piloto instructor del B-52, B-1, y C-12. Fue desplegado en Operación Provide Comfort , sirvió como Jefe de seguridad aérea del Comando de Combate Aéreo, y jefe de entrenamiento con el grupo militar en Colombia. El Coronel Parrilla es un instructor adjunto de estudios de cultura regional para el programa de maestría en línea de Air University, Base Aérea Maxwell , Alabama.

Declaración de responsabilidad: Las ideas y opiniones expresadas en este artículo reflejan la opinión exclusiva del autor elaboradas y basadas en el ambiente académico de libertad de expresión de la Universidad del Aire. Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de los Estados Unidos de América o sus dependencias, el Departamento de Defensa, la Fuerza Aérea de los Estados Unidos o la Universidad del Aire. El contenido de este artículo ha sido revisado en cuanto a su seguridad y directriz y ha sido aprobado para la difusión pública según lo estipulado en la directiva AFI 35-101 de la Fuerza Aérea.