

Efectos del Programa de Interdicción Aérea

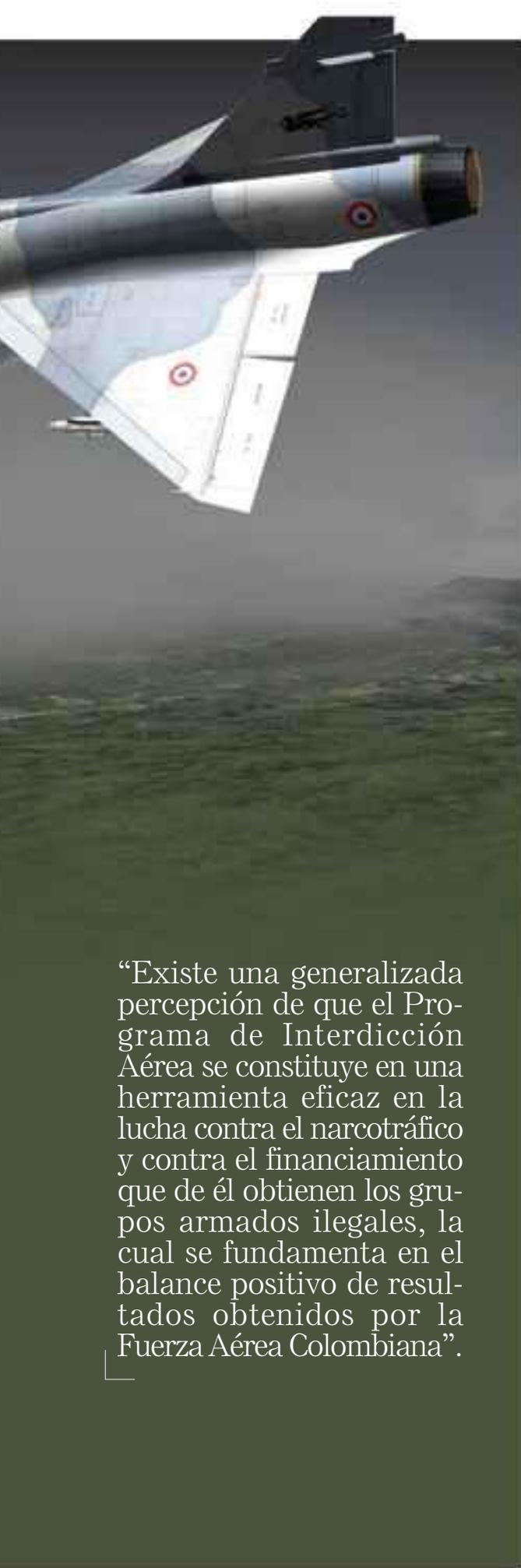
con relación al financiamiento que las Farc obtienen del narcotráfico

▪ Por León Levi Valderrama Acevedo

Asesor del Comando de la Fuerza Aérea Colombiana

Desde la década de los ochenta, la Fuerza Aérea Colombiana ha desarrollado diferentes esfuerzos e iniciativas a fin de eliminar el empleo del espacio aéreo nacional para el tráfico ilícito de narcóticos. En un principio se ejecutaron varios planes y programas empleando en ellos recursos e iniciativas propias. Posteriormente, desde mediados de los noventa, los esfuerzos de la Fuerza Aérea se han visto acompañados por el apoyo y cooperación del gobierno de Estados Unidos, que ha aportado principalmente recursos tecnológicos y financiación.

Originalmente, este apoyo respondía a una iniciativa regional con la cual, en su momento, se pretendía poner freno al transporte de base de coca desde Perú y Bolivia hacia laboratorios de refinamiento ubicados en Colombia, así como al posterior transporte de la cocaína elaborada hacia Estados Unidos. Este inicial Convenio de Interdicción Aérea prontamente demostraría su efectividad, al lograr el cierre de la ruta aérea entre Perú y Colombia *"...durante 1995 los peruanos derribaron 25 aeronaves y obligaron a otras a aterrizar para ser inspeccionadas. Como resultado, entre abril y agosto de 1995 la demanda de hoja de coca en Perú se desplomó y los precios de la hoja cayeron a más del 60%".*¹ A pesar de estos resultados, el Programa fue suspendido para todos los países



“Existe una generalizada percepción de que el Programa de Interdicción Aérea se constituye en una herramienta eficaz en la lucha contra el narcotráfico y contra el financiamiento que de él obtienen los grupos armados ilegales, la cual se fundamenta en el balance positivo de resultados obtenidos por la Fuerza Aérea Colombiana”.

de la región en marzo de 2001, luego de que en un confuso incidente un avión militar peruano derribara una avioneta en la que viajaban misioneros norteamericanos.

Para Colombia esta suspensión se extendería hasta el 28 de abril de 2003, cuando se suscribió de forma bilateral, el Programa para la supresión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, Air Bridge Denial, con el objetivo de fortalecer la capacidad de la Fuerza Aérea Colombiana a fin de eliminar el tráfico ilícito aéreo de narcóticos mediante un mayor y efectivo control del espacio aéreo colombiano. Su vigencia se anunciaría el 19 de agosto de 2003 cuando el Secretario de Defensa norteamericano Donald Rumsfeld, declaró que se había autorizado al Departamento de Estado para que ejecutara las ayudas previstas en el Programa de Interdicción Aérea, al considerar que la Fuerza Aérea Colombiana había puesto en práctica los procedimientos apropiados tendientes a evitar incidentes como el ocurrido en Perú. Tres días más tarde se da su reactivación definitiva.

Desde entonces se ha venido ejecutando el Programa con muy buenos resultados, lo cual ha permitido el reconocimiento público tanto de la eficacia de la interdicción aérea, como del papel definitivo que en ella cumple la Fuerza Aérea Colombiana. Diferentes artículos de prensa así lo han registrado. Entre otros figuran, el diario El País de Cali que el 21 de mayo de 2004 tituló *“La interdicción aérea muestra su efectividad”*; también el periódico El Tiempo que el 8 de junio de 2004 publicó el artículo *“Cerrojo aéreo al narcotráfico”*. Especial mención merece la editorial del mismo diario titulada *“Ojos en el cielo”*, publicada el 9 de junio de 2004, en la cual se resalta el balance positivo de los resultados obtenidos por la interdicción, su papel decisivo en la lucha contra el narcotráfico y su incidencia respecto al financiamiento de los grupos armados ilegales. A partir de esta valoración, señala la necesidad de que se fortalezca el Programa.

1. Bagley, Bruce Michael. Op. Cit., pag. 2

Esta misma opinión es planteada desde el ámbito de los estudios especializados sobre el fenómeno del narcotráfico y el conflicto. Tal es el caso del informe *Guerra y droga en Colombia*, elaborado por el International Crisis Group, en el que se señala como recomendación fundamental al gobierno de Colombia: “Fortalecer los esfuerzos de interdicción de cargamentos de drogas y precursores químicos...”² También se recomienda a los gobiernos de Estados Unidos, a la Unión Europea y a cada uno de sus miembros, y finalmente a los gobiernos vecinos de Brasil, Ecuador, Perú y Venezuela, que apoyen y acompañen los esfuerzos de interdicción realizados por Colombia. Así mismo, el documento *El conflicto, callejón con salida. Informe Nacional de Desarrollo Humano 2003*, auspiciado por la Oficina de las Naciones Unidas para el Desarrollo, afirma: “La interdicción aérea tiene un impacto más fuerte sobre la oferta de droga que las fumigaciones, porque se trata de un producto procesado y porque no extiende el paraguas de la ilegalidad”.³

En síntesis, existe una generalizada percepción de que el Programa de Interdicción Aérea se constituye en una herramienta eficaz en la lucha contra el narcotráfico y contra el financiamiento que de él obtienen los grupos armados ilegales, la cual se fundamenta en el balance positivo de resultados obtenidos por la Fuerza Aérea Colombiana. A ello habría que agregar, que la ejecución del Programa genera adicionalmente unos efectos intangibles que igualmente redundan en su eficacia. Tal es el caso del factor disuasivo, cuya trascendencia en la experiencia brasilera resulta ilustrativa; “En 2004 Brasil dio luz verde para implementar una ley de 1998 que permite a su Fuerza Aérea derribar aviones no autorizados en el espacio aéreo brasileño... Un mes después de entrar en vigor la ley, la fuerza aérea anuncio que no había derribado ningún avión pero que los vuelos ilegales se habían reducido en un 32 por ciento”.⁴ Para el caso colombiano, como se verá a continuación, el efecto disuasivo se evidenciará principalmente en los cambios ejecutados al modus operandi del narcotráfico aéreo.

De otro lado, la implementación y ejecución del Programa de Interdicción Aérea ha incidido definitiva y positivamente en la renovación y readecuación de la capacidad operacional de la Fuerza Aérea Colombiana. En tal sentido, los recursos aportados por el gobierno de Estados Unidos en cumplimiento del convenio, integrados a los propios con que cuenta la Fuerza Aérea, han redundado en el fortalecimiento del Sistema de Defensa Aérea y con ello en un incremento significativo en el control del espacio aéreo colombiano. Simultáneamente, el aumento en la capacidad de detección de vuelos ilegales ha motivado el incremento y optimización de los procedimientos de respuesta ante la amenaza. A estos avances habrá que agregar, la reciente adquisición de 24 aeronaves de combate que replazarán a los aviones OV-10 y A-37B que tienen cerca de 35 años de servicio. Esta compra permitirá resolver la deficiencia señalada por el International Crisis Group: “En 2002 la Fuerza Aérea de Colombia sólo tenía la mitad de los aviones de combate táctico (25) que tenía





en 1991. Sólo se podían utilizar catorce unidades al mismo tiempo. Mediante el Plan Colombia, ahora tiene sobre todo helicópteros nuevos que no se pueden utilizar para interceptaciones".⁵

Finalmente, es oportuno resaltar el meritorio papel cumplido por la Fuerza Aérea Colombiana en la ejecución del Programa de Interdicción Aérea. La comprensión mística de su misión institucional le lleva a asumir que todo vuelo ilegal que ingrese o salga del territorio colombiano se constituye en una amenaza directa a los principios y valores cuya salvaguarda le ha sido encargada como misión: "La Fuerza Aérea ejerce y mantiene el dominio del aire y conduce operaciones aéreas para contribuir a la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad territorial nacional y el orden constitucional".⁶ Por esta razón, la interdicción de cualquier vuelo ilegal no significa tan sólo la ejecución de una operación contra una actividad ilícita, sino ante todo, la defensa de aquellos principios en que se fundamenta la seguridad de la nación colombiana.

Cambios y continuidades en el modus operandi del narcotráfico aéreo

Como se señaló anteriormente, la ejecución del Programa de Interdicción Aérea por parte de la Fuerza Aérea Colombiana, ha obligado a los carteles de narcotraficantes a ajustar sus formas de operación a las nuevas circunstancias. En algunos casos, el efecto disuasivo generado por la interdicción 'exige' que se introduzcan modificaciones a los modos, formas y medios de operación ilegal. En otros, por el contrario, determina la consolidación de aquellos mecanismos que les han resultado 'útiles' o 'efectivos'.

En lo referente al año 2004, los siguientes puntos enuncian los cambios y continuidades observados en el modus operandi del narcotráfico:

- De acuerdo con análisis elaborados por la Jefatura de Inteligencia Aérea se estima que en promedio mensualmente salen de Colombia por vía aérea 4.800 kilos de droga. Esta cifra se calcula al considerar que en promedio mensualmente ocurren cuatro vuelos ilegales de aeronaves tipo Raytheon Beechcraft King Air B 200 y/o Turbo Commander. Sin embargo, como se mostrará más adelante, la Fuerza Aérea Colombiana a través del Programa de Interdicción Aérea logró reducir en un 61.98% esta capacidad de carga.
- Se ha observado que la gran mayoría de los vuelos ilegales se realizan de día entre las 11:00 y las 2:00. No obstante, aquellos que se dirigen hacia Centroamérica se realizan especialmente de noche.
- Es generalizado el empleo de aeronaves livianas tipo Cessna y Beechcraft destinadas a cumplir largos trayectos. Ello por cuenta de sus bajos costos, su fácil operación -especialmente para el aterrizaje en campos no preparados- y su capacidad de combustible, permitiéndoles cumplir largos itinerarios de hasta 10 horas de vuelo, que en promedio equivalen a 1.000 millas náuticas o a 1.800 kilómetros.

2. International Crisis Group, Op. Cit
 3. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, PNUD, Op. Cit., pag. 316
 4. International Crisis Group, Op. Cit., pag. 30.
 5. Ibíd., pág. 30
 6. Fuerza Aérea Colombiana. Plan Estratégico Institucional 2003 - 2010. Bogotá, pág. 25

- También es común el empleo de ultralivianos y helicópteros como medios de enlace para el transporte de cantidades limitadas de drogas ilegales entre las zonas de producción y las áreas de extracción. A este respecto es necesario tener en cuenta que la ejecución del Programa de Interdicción Aérea ha generado que se distingan las zonas de producción -que se concentran en sectores selváticos- de las áreas de extracción. La presión de la Fuerza Aérea ha llevado a que estas últimas se concentren en sectores de frontera, buscando con ello evadir su acción.
- En un número importante de casos se han encontrado modificaciones y adecuaciones al sistema de combustible de las aeronaves, a fin de obtener una mayor autonomía de vuelo.
- La continua y estrecha vigilancia sobre las aeronaves livianas de matrícula colombiana, así como sobre sus propietarios y vuelos, ha llevado a que los narcotraficantes recurran con mayor frecuencia al empleo de aeronaves con matrícula extranjera -N, norteamericana; YV, venezolana; HP, panameña; TG, guatemalteca; PT, brasileña; ZP, paraguaya; XB, mexicana, entre otras- y a que los vuelos se originen desde otros países -Brasil y Venezuela especialmente- hacia estos mismos o hacia Surinam, México o Guatemala.
- La zona norte del país, en especial los departamentos de Cesar, Bolívar y Sucre, son empleados como puntos de conexión de la ruta que proviene de Venezuela y se dirige a Centroamérica, siendo México y Guatemala sus principales destinos. Allí es recurrente el empleo de aeronaves bimotor de alto rendimiento, de matrículas norteamericana, mexicana y venezolana, las cuales, en la mayoría de los casos, son destruidas y enterradas en los países de destino. Esta zona concentró la mayor actividad de vuelos ilegales durante 2004, por cuanto registra un 55% del total de trazas detectadas por radar durante aquel año.

“La interdicción de cualquier vuelo ilegal no significa tan sólo la ejecución de una operación contra una actividad ilícita, sino ante todo, la defensa de aquellos principios en que se fundamenta la seguridad de la nación colombiana”.

- Un caso particularmente interesante es el que se ha observado en la zona nororiental, especialmente en el departamento de Arauca. Allí, la mayoría de los vuelos tienen como origen y destino final a Venezuela. Las condiciones topográficas de llanura permiten el montaje de pistas no preparadas, las cuales son utilizadas principalmente por aeronaves livianas tipo monomotor, cuyas características son idóneas para realizar vuelos a baja altura, trayectos cortos y a baja velocidad. En muchos de los casos estas aeronaves no ingresan al espacio aéreo colombiano sino que aterrizan en pistas ubicadas sobre la misma frontera, siendo cargadas de droga transportada por vía terrestre o fluvial. Aquellas que sí ingresan aterrizan, cargan y salen en tiempos mínimos, alcanzando una permanencia promedio de quince minutos en espacio aéreo colombiano.
- La zona suroriental, en especial los departamentos de Guainía y Vaupés, recibe vuelos que provienen principalmente de Paraguay, Venezuela y Brasil. Las aeronaves empleadas, tanto monomotor como bimotor son de bajo rendimiento, ingresan transportando dinero y/o armas con las cuales se efectúa el pago, para posteriormente salir cargadas con droga hacia sus respectivos países de origen. Para esta operación se emplean pistas ilícitas no preparadas y cercanas a la frontera, lo que garantiza un tiempo mínimo de permanencia en el espacio aéreo colombiano que en promedio no supera los veinte minutos. Puede afirmarse que el mayor impacto generado por la Fuerza Aérea Colombiana se observa en el sector de la



frontera con Brasil, al evidenciarse una paulatina disminución en el número de vuelos ilegales.

Algunos de los resultados del Programa de Interdicción Aérea en 2004

El informe titulado *Lucha contra las drogas ilícitas, acciones y resultados 2004*, recoge y analiza los diferentes logros obtenidos por la Fuerza Aérea Colombiana en cumplimiento del Programa de Interdicción Aérea durante el año anterior. De entre ellos, se pueden considerar como los más relevantes a los siguientes:

- Durante el año 2004 se incrementó el número de aeronaves ilegales detectadas, lo cual no debe asumirse como una expansión en las actividades del narcotráfico, sino que por el contrario, procede de una mayor capacidad de cobertura, detección y seguimiento de la Fuerza Aérea Colombiana. Ello se logró, gracias a la información suministrada por la red de radares militares y civiles, junto con la proporcionada por el radar de largo alcance 'Rothr' y por las 'Plataformas de Alerta Temprana' que poseen un alcance de 450 kilómetros y una cobertura de 360 grados.

- Este aumento en la capacidad de interdicción, permitió que la Fuerza Aérea Colombiana inutilizara 17 aeronaves e inmovilizara a otras 21. Es decir que un total de 38 aeronaves fueron coaccionadas en razón a que desarrollaban vuelos ilegales. Esta cifra contrasta con la del año 2003 cuando se inutilizaron 8 aeronaves y se inmovilizaron otras 23, para un total de 31 aeronaves.

- A lo largo de todo el año 2004, la Fuerza Aérea Colombiana efectuó un control permanente del espacio aéreo colombiano, empleando para ello un total de 52.560 horas de vigilancia de radar. Debe tenerse en cuenta que esta tarea es realizada por personal especializado.

- Como se mencionó, los efectivos controles ejecutados sobre aeronaves con matrícula colombiana motivaron a los narcotraficantes a recurrir al empleo de aviones con matrícula extranjera. Por ello, la Fuerza Aérea efectuó un especial seguimiento de estas aeronaves especialmente cuando sobrevolaban áreas de interés.

- La observación y análisis sobre el empleo de rutas y corredores aéreos, motivó que se establecieran 34 áreas con restricciones de espacio aéreo y que se restringiera el empleo de 22 pistas. Es pertinente señalar, que durante 2004 la Fuerza Aérea verificó un total de 633 pistas.

- La pretensión de identificar y verificar plenamente la legalidad de las aeronaves, determinó que la Fuerza Aérea Colombiana ejecutara un total de 12.480 coordinaciones con diferentes entidades del Estado, entre ellas el Ejército, la Armada, la Policía, la Fiscalía y la Aeronáutica Civil. De

entre ellas sobresale, el registro de 2.634 aeronaves que en diferentes aeropuertos realizó la Policía Nacional a solicitud de la Fuerza Aérea.

- En cuanto al plano internacional, se pactó la suscripción de diferentes acuerdos de cooperación mutua, especialmente con Fuerzas Aéreas de países vecinos. Entre ellos es particularmente importante el acordado con la Fuerza Aérea del Perú que permite el intercambio de información sobre vuelos ilícitos en tiempo real, y que prevé la realización de ejercicios conjuntos.
- También a nivel internacional se realizó un número importante de coordinaciones con diferentes países, tendientes a establecer la identificación y legalidad de aeronaves y vuelos.

País	Nº de Coordinaciones
Venezuela	45
Brasil	60
Perú	65
Ecuador	50
Panamá	111
Honduras	9
Guatemala	8
México	5

- Con miras a ampliar y consolidar la cooperación internacional, la Fuerza Aérea Colombiana ha convocado a los comandantes de Fuerzas Aéreas de Centroamérica, el Caribe y Estados Unidos a una reunión que se realizará en Bogotá en el mes de octubre de 2005. Allí se buscará fortalecer los esfuerzos tanto individuales como conjuntos en materia de interdicción aérea.

Ejercicio estimativo del impacto del Programa de Interdicción Aérea sobre las finanzas de las Farc

Varias hipótesis se han expuesto a lo largo del documento. Se parte de afirmar que, efectivamente existe una vinculación entre las Farc y el narcotráfico gracias a la cual esta guerrilla recibe importantes ingresos. Posteriormente, se sostiene que el nivel de vinculación de las Farc en el ilícito cubre la mayor parte de los eslabones en la cadena de producción de narcóticos, llegando incluso hasta las etapas de comercialización y tráfico internacional. Finalmente, se señala que en razón a estas consideraciones, la ejecución del Programa de Interdicción Aérea, Air Bridge Denial, incide significativamente en la reducción de los ingresos que las Farc perciben del narcotráfico.





Partiendo de esta base y con la pretensión de determinar en mejor forma la magnitud real del efecto que genera la ejecución del Programa de Interdicción Aérea en las finanzas de las Farc, se ha diseñado y desarrollado el siguiente ejercicio en el cual se estiman los resultados operacionales de la Fuerza Aérea Colombiana para posteriormente deducirlos del factible ingreso que obtienen éstas. Es pertinente mencionar que tanto para el diseño del ejercicio, como para la obtención de resultados se tuvieron en cuenta las siguientes variables:

- El cálculo se basó en los indicadores presentados por la Fuerza Aérea Colombiana, correspondientes a 'Aeronaves inmovilizadas' y 'Aeronaves inutilizadas' durante el año 2004.⁷ Sobre cada una de ellas se estableció: su identificación tanto de modelo como de matrícula, su capacidad de carga y su valor, el cual se fijó a partir del promedio de los precios del mercado.
- Junto con el precio, el cálculo más relevante es el de la capacidad de carga máxima de cada aeronave. Para determinarlo se partió de considerar las especificaciones técnicas de cada una en cuanto a su autonomía

de vuelo. Con base en esto y en las rutas predefinidas que se señalan a continuación, se logró establecer la cantidad de combustible requerido y la estimación de su peso. Esto habría de permitir una mejor apreciación de la capacidad de carga máxima de cada aeronave, la cual se asume como completamente cubierta para todos los embarques.

- Con esta consideración se fijan los primeros supuestos del ejercicio. De un lado, que de acuerdo con la autonomía de vuelo de cada una de las aeronaves -incluyendo la valoración de posibles modificaciones al sistema de aprovisionamiento de combustible- se determinaron dos rutas específicas: la primera, saliendo por el norte en dirección a Centroamérica y el Caribe teniendo a México y/o Haití como sus destinos preferentes. La segunda, saliendo por la zona suroriental con dirección a Venezuela, Brasil o incluso Surinam. La puntualización en estas dos rutas se basó principalmente en la observación de los cambios y continuidades en el modus operandi y en las apreciaciones de diferentes estudios. Por ejemplo, para el caso de zona norte: *"De manera cada vez más frecuente empezaron a salir a superficie reportes que indicaban que la cocaína y la heroína provenientes de Colombia estaban transitando a través de República Dominicana, Haití, Cuba y Puerto Rico hacia Estados Unidos"*.⁸ En cuanto a la zona suroriental, la captura en Surinam de Eugenio Vargas Perdomo, alias 'carlos bolas', miembro del frente 16 de las Farc, evidenció: *"...la existencia de una ruta del narcotráfico que partiendo de Surinam surte de drogas ilícitas a los mercados de*

7. Fuerza Aérea Colombiana. Informe lucha contra las drogas ilícitas, acciones y resultados 2004. Bogotá, marzo de 2005

8. Bagley Bruce, Michael. Op. Cit., pág. 4 También puede consultarse el documento "Narcotráfico industria global", elaborado por la BBC. En: <http://www.bbc.co.uk/spanish/extra0006drogastrafico2.htm>

9. Memorias de Conferencia Internacional Paz y Narcotráfico en Colombia. Op. Cit.

*Estados Unidos y de Europa, y la existencia también, y con el mismo propósito, de otra ruta que partiendo del territorio del Brasil llega al África Occidental”.*⁹

- En cuanto a la carga, se asume que la totalidad de los cargamentos transportaban cocaína. Para determinar el valor de cada envío se empleó el precio promedio por kilo calculado por la ONU¹⁰ para el año 2004, que es de 1.713 dólares. Este precio es de referencia nacional ya que un kilo puesto en territorio estadounidense alcanza los 25.000 dólares. Este valor se desechó como referente para la elaboración de los cómputos al considerar que desbalancea el ejercicio por la desproporción final que genera en las cifras. Es oportuno señalar que la totalidad de las cuantías está expresada en dólares.

“A lo largo de todo el año 2004, la Fuerza Aérea Colombiana efectuó un control permanente del espacio aéreo colombiano, empleando para ello un total de 52.560 horas de vigilancia de radar”.



9. Referenciado por Thoumi, Francisco E. Más realista. Op. Cit.

- Finalmente, el supuesto principal del ejercicio es que todos los cargamentos pertenecían a las Farc.

AERONAVES INMOVILIZADAS EN EL 2004

Nº	Fecha	Tipo	Matrícula	Capacidad de Carga	Valor de la Carga	Valor Aeronave
1	10 enero	Beechcraft Queen Air B – 80	N524L	1.200 kg	\$2'055.600	\$150.000
2	23 enero	Raytheon Beechcraft King Air B 300	N282T	2.200 kg	\$3'768.600	\$1'800.000
3	25 enero	Raytheon Beechcraft King Air B 300	N427L	2.200 kg	\$3'768.600	\$1'800.000
4	30 enero	Piper Navajo PA - 31	XB-ORA	1.000 kg	\$1'713.000	\$250.000
5	21 febrero	Ultraliviano		200 kg	\$342.600	\$28.000
6	8 marzo	Cessna Skylane C - 182	YV-949 CP	500 kg	\$856.500	\$150.000
7	28 marzo	Raytheon King Air B – 90	N 977 JC	1.500 kg	\$2'569.500	\$420.000
8	15 abril	Cessna C – 188	HK 2040	400 kg	\$685.200	\$65.000
9	21 abril	Swidnik SW – 4	CGTMW	800 kg	\$1'370.400	\$3'000.000
10	28 abril	Cessna Skylane C 182B	HK 3123 E	500 kg	\$856.500	\$180.000
11	28 abril	Cessna Skylane C 182	HK 2037	500 kg	\$856.500	\$150.000
12	30 abril	Raytheon King Air C – 90	N 123 L	1.200 kg	\$2'055.600	\$550.000
13	21 mayo	Raytheon Beechcraft King Air B 200	N676A	1.600 kg	\$2'740.800	\$2'300.000
14	18 julio	Raytheon Beechcraft King Air B 200	XB-ORA	1.600 kg	\$2'740.800	\$2'300.000
15	19 agosto	Cessna Citation TC – 680	LVINC	1.000 kg	\$1'713.000	\$12'000.000
16	31 agosto	Ultraliviano	UL4 166	200 kg	\$342.600	\$28.000
17	1 octubre	Ultraliviano	UL4 510	200 kg	\$342.600	\$28.000
18	1 octubre	Ultraliviano – Helicóptero	UL4 918	150 kg	\$256.950	\$30.000
19	19 nov.	Raytheon Beechcraft King Air B 200	YV 2584 P	1.600 kg	\$2'740.800	\$2'300.000
20	26 nov.	Raytheon Beechcraft King Air B 200	N 391 SA	1.600 kg	\$2'740.800	\$2'300.000
21	3 dic.	Piper Seneca PA – 34	N 8421 W	600 kg	\$1'027.800	\$320.000
					\$35'544.750	\$ 30'149.000



AERONAVES INMOVILIZADAS EN EL 2004

Nº	Fecha	Tipo	Matricula	Capacidad de Carga	Valor de la Carga	Valor Aeronave
1	20 enero	C – 404 Titán	N 95 L	1.200 kg	\$2'055.600	305.000
2	24 enero	Bimotor Plano Bajo	Desconocida	1.200 kg	\$2'055.600	255.100
3	17 febrero	Bimotor Plano Bajo	PTIZJ	900 kg	\$1'541.700	248.000
4	22 febrero	B – 58 Barón	PT-JPL	1.100 kg	\$1'884.300	473.000
5	7 marzo	C – 210	ZPTGU	350 kg	\$599.550	219.000
6	24 marzo	PA – 31	HR272E	1.000 kg	\$1'713.000	272.450
7	27 marzo	Bell – 206	Sin matrícula	250 kg	\$428.250	282.000
8	29 marzo	Bimotor Plano Bajo	N135C	900 kg	\$1'541.700	248.000
9	1 mayo	Lancair IV	XBIHL	800 kg	\$1'370.400	380.000
10	2 mayo	Yakovlev 40	Sin matrícula	1.800 kg	\$3'083.400	1'700.000
11	15 mayo	EMB 810 C	PTOQE	1.000 kg	\$1'713.000	854.000
12	16 mayo	C – 206	YV218P	800 kg	\$1'370.400	265.000
13	18 mayo	C – 210 C	ZPTLO	350 kg	\$599.550	219.000
14	29 junio	C – 206	Sin matrícula	800 kg	\$1'370.400	265.000
15	8 agosto	Bimotor Plano Bajo	Sin matrícula	900 kg	\$1'541.700	248.000
16	24 agosto	B – 212	Sin matricula	800 kg	\$1'370.400	4'775.000
17	13 octubre	Lancair IV	XB JFY	800 kg	\$1'370.400	380.000
				14.950 kg	\$ 25'609.350	\$ 11'388.550

La conjugación de estas apreciaciones y supuestos nos permiten obtener los siguientes resultados:

Como resultado general del ejercicio se puede señalar, que por cuenta de la ejecución del Programa de Interdicción Aérea, la Fuerza Aérea Colombiana le negó recursos a las Farc por un monto aproximado de US\$ 102.691.650, dentro de los que se incluyen tanto el costo total de los cargamentos de cocaína, como el valor de las aeronaves. La significación real de esta cifra se observa mejor al compararla frente a los estimativos que se han hecho sobre el financiamiento que obtienen del narcotráfico.

Para el caso del informe de la Junta de Inteligencia Conjunta, se calcula que este oscila entre un mínimo de US\$ 384.804.595 y un máximo de US\$ 622.807.596, lo que da una media de US\$ 503.006.095. De acuerdo con este rango se puede establecer que para el año 2004 las Farc vieron reducidos sus ingresos provenientes del narcotráfico en cerca de una quinta parte. La relevancia de esta cifra es mayor si se toman como referentes otros estimativos. Tal es el caso del *Informe Nacional de Desarrollo Humano para Colombia* en el cual se señala que el promedio de ingresos anuales de las Farc por narcotráfico es cercano a los 204 millones de dólares. De esta forma, el Programa de Interdicción Aérea habría

“...la Fuerza Aérea Colombiana, mediante la inmovilización o inutilización de aeronaves, logró neutralizar 35.700 kilogramos de drogas ilícitas, lo que se traduce en una disminución del 61.98% en la capacidad de transportar drogas ilícitas por vía aérea”.



incidido en una reducción del 50%. Igualmente sucede con el planteamiento de Francisco Thoumi¹¹ quien afirma que la producción aproximada de cocaína en Colombia en el 2004, representó cerca de 350 millones de dólares los que además habrían de dividirse entre “... los campesinos, las Farc, el ELN, las AUC y los narcotraficantes”.

Es evidente que gran parte de la magnitud de esta cifra procede de incluir el valor de las aeronaves tanto inmovilizadas como inutilizadas. Si se llegase a descontar su costo total, el resultado aún seguiría siendo significativo ya que la suma de solamente los cargamentos alcanza los US\$ 61.154.100, los cuales frente a la media estimada por el informe de la Junta de Inteligencia Conjunta -US\$ 503.806.095- equivaldrían a un 12.13%.

Esta apreciación ratifica la relevancia de los resultados alcanzados por el Programa de Interdicción Aérea, más aún si se tiene en cuenta que según estimativos de la Jefatura de Inteligencia Aérea, mensualmente salen del país cerca de 4.800 kilogramos de drogas ilícitas a través de vuelos ilegales, lo que da un total anual de 57.600 kilogramos. De ellos, la Fuerza Aérea Colombiana, mediante la inmovilización o inutilización de aeronaves, logró neutralizar 35.700 kilogramos, lo que se traduce en una disminución del 61.98% en la capacidad de transportar este tipo de sustancias por vía aérea.

11. Thoumi, Francisco E. Más realista. Op. Cit.

12. Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito. Informe mundial sobre las drogas 2004 en: http://www.unodc.org/unodc/en/world_drug_report_2004.html

13. Calculadas a partir de las estimaciones hechas por el Informe mundial sobre las drogas 2004 elaborado por la Oficina contra la droga y el delito de Naciones Unidas, volumen 1, pagina 44; “A los efectos del presente cálculo se utilizaron las siguientes unidades/dosis de consumo típicas (a la pureza a que se vende la droga en la calle): hierba de cannabis, 0,5 gramos; resina de cannabis, 0,135 gramos; cocaína y éxtasis, 0,1 gramos; heroína y anfetaminas, 0,03 gramos; LSD, 0,00005 gramos (50 microgramos)”. Igualmente se acoge la observación expresada por el Informe, en el sentido de que: “...dichas comparaciones sólo deberían considerarse como indicadores de las pautas generales y no como estimaciones precisas”.

Varias consideraciones adicionales pueden hacerse respecto a la reducción de cerca de 36 toneladas de capacidad de carga. De acuerdo con el Informe Mundial sobre las drogas¹² elaborado por Naciones Unidas, la producción potencial de cocaína en Colombia para 2004 fue de 390 toneladas, mientras que la de heroína alcanzó las 5 toneladas. Esto significa que por cada tonelada de heroína se produjeron 78 de cocaína y que de las 395 toneladas de producción potencial, un 1.27% correspondería a heroína y un 98.73% a cocaína. Si se traslada este porcentaje a los 35.700 kilogramos de capacidad de carga anulada por acción de la Fuerza Aérea Colombiana, se obtendrá que de ellos 35.247 kilos serían de cocaína y 453 de heroína. A la postre, de haberse transportado tal cantidad de drogas se hubieran puesto en el mercado

“Todas estas apreciaciones, cifras y cálculos, demuestran claramente la importancia y trascendencia del Programa de Interdicción Aérea, como herramienta eficaz tanto en la lucha contra el narcotráfico como contra las organizaciones armadas ilegales que de él se sirven para atentar contra la paz y seguridad de los colombianos”.

de los colombianos. También señalan el papel fundamental que desempeña la Fuerza Aérea Colombiana, así como sus ingentes esfuerzos por evitar la utilización ilegal del espacio aéreo colombiano. Por ello es pertinente insistir en la necesidad de fortalecer su capacidad operativa, dotándola tanto de aeronaves como de medios e instrumentos idóneos que le permitan cumplir con su misión fundamental: garantizar desde los cielos la paz y seguridad de los colombianos. ✈



352.470.000 dosis personales de cocaína y 15.100.000 dosis personales de heroína.¹³

Todas estas apreciaciones, cifras y cálculos, demuestran claramente la importancia y trascendencia del Programa de Interdicción Aérea, como herramienta eficaz tanto en la lucha contra el narcotráfico como contra las organizaciones armadas ilegales que de él se sirven para atentar contra la paz y seguridad

BIBLIOGRAFÍA

- Arenas, Jacobo. Cese al fuego, una historia política de las Farc. Editorial Oveja Negra, Bogotá, 1985.
- Bagley Bruce, Michael. Narcotráfico, violencia política y política exterior de Estados Unidos hacia Colombia en los noventa. Revista Colombia Internacional, Número 49/50, Departamento de Ciencia Política, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de los Andes.
- Comando General de las Fuerzas Militares, Fuerzas Militares de cara al Siglo XXI, en: http://www.mindefensa.gov.co/publicaciones/fuerza_publica_s_xxi.pdf,
- Comisión Internacional de las Farc-EP. Narcotráfico en América Latina y el Caribe en: http://six.swix.ch/farcep/Documentos/taller_Narcotrafico.html



- Cope, John A., La guerra de Colombia: hacia una nueva estrategia en: http://www.ndu.edu/inss/strforum/SF194/SF194_Spanish.pdf
- Esquivel, Ricardo. Colombia indefensa. Editorial Planeta, Bogotá, 2001.
- Farc-EP. Los verdaderos narcotraficantes en: <http://www.farcep.org/novedades/coyuntura/>
- Ferro Medina, Juan Guillermo; Uribe Ramón, Graciela. El orden de la guerra. Las Farc-EP entre la organización y la política. Centro Editorial Javeriano, Bogotá, 2002.
- Fuerza Aérea Colombiana. Plan estratégico institucional 2003 – 2010. Bogotá.
- Fuerza Aérea Colombiana. Informe lucha contra las drogas ilícitas, acciones y resultados 2004. Bogotá, marzo de 2005.
- International Crisis Group. Guerra y droga en Colombia, informe sobre América Latina N° 11, 27 de enero de 2005, en: http://www.crisisgroup.org/library/documents/latin_america/spanish_and_portuguese/11_war_and_drugs_in_colombia_spanish.pdf, pág. 8
- Junta de Inteligencia Conjunta, Ministerio de Defensa Nacional. Estimación de los ingresos y egresos de las Farc durante 2003 basados en información de inteligencia recolectada por las agencias del Estado en: http://alpha.mindefensa.gov.co/descargas/Documentos_Home/Finanzas%20de%20las%20Farc.pdf
- Leal Buitrago, Francisco. La Seguridad Nacional a la deriva. Del Frente Nacional a la Posguerra Fría. Alfaomega, Bogotá, 2002.
- Melo, Jorge Orlando. Narcotráfico y democracia: la experiencia colombiana en: <http://www.lablaua.org/blaavirtual/letra-m/melo/droga/indice.htm>
- Memorias de Conferencia Internacional Paz y Narcotráfico en Colombia. Bogotá, 21 de agosto de 2002, en: <http://www.coordina.org/conferencias/paznarcotrafico/memorias.html>
- Molano, Alfredo. Conferencia en la Universidad de Barcelona en: <http://www.ub.es/solidaritat/observatori/esp/colombia/marco.htm?pagina=/analisis/molano.htm&marco=frame1.htm>
- Nueva Estrategia de Seguridad Nacional de Estados Unidos de América en: <http://usinfo.state.gov/espanol/terror/02093001.htm>
- Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. Informe mundial sobre las drogas 2004 en: http://www.unodc.org/unodc/en/world_drug_report_2004.html
- Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. Informe mundial sobre las drogas 2005 en: http://www.unodc.org/unodc/en/world_drug_report.html
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, PNUD. El conflicto, callejón con salida. Informe Nacional de Desarrollo Humano para Colombia - 2003, Bogotá, 2003.
- Pizarro Leongomez, Eduardo. Una democracia asediada: balance y perspectivas del conflicto armado en Colombia. Grupo Editorial Norma, Bogotá, 2004.

- Presidencia de la República. Ministerio de Defensa Nacional. Política de Defensa y Seguridad Democrática. Bogotá, 2003.
- Rangel, Alfredo. Colombia: guerra en el fin de siglo. Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1999.
- Reyes, Raúl. En Colombia se sigue aplicando el documento Santa Fé II, entrevista para Carta popular realizada por Dick Emanuelsson, en: http://six.swix.ch/farcep/Entrevistas/Entrevista_Raul_reyes.htm
- Reyes, Raúl. Entrevista en: <http://six.swix.ch/farcep/Entrevistas/entrevis.htm>
- Reyes, Raúl. Militarismo, narcotráfico y neoliberalismo. Suplemento informativo Resistencia. Edición Internacional, en: http://swix.ch/farcep/Documentos/taller_Narcotrafico.html
- Rodríguez Montenegro, Paola. Elites, conflicto y narcotráfico en Colombia, Ponencia presentada en la Universidad de los Andes, en el marco del Seminario Internacional: elites, poder y política en América Latina. Bogotá, 4 de mayo de 2005
- Santos Pico, Manuel José. El Ejército en la guerra irregular de Colombia. Imprenta y publicaciones de las Fuerzas Militares, Bogotá, 2002.
- Serres, Philippe. Las Farc: su fuerza, su incapacidad de vencer al Estado y la naturaleza crónica del conflicto en: <http://www.desco.org.pe/publicaciones/QH/QH/qh137ps.htm>
- Summit of the Americas Center. Colombia conflicto armado, perspectivas de paz y democracia. Latin American and Caribbean Center, Florida International University, Miami, 2001.
- Thoumi, Francisco E. Ventajas competitivas ilegales, el desarrollo de la industria de drogas ilegales y el fracaso de las políticas contra las drogas en Afganistán y Colombia. Centro de Estudios y Observatorio de Drogas y Delito –CEODD– Facultad de Economía, Universidad del Rosario, Marzo 2005.
- Thoumi, Francisco E. Más realista. Revista Semana, en: <http://semana2.terra.com.co/opencms/opencms/Semana/articulo.html?id=87932>
- Thoumi, Francisco E. Por qué razón un país produce drogas y de qué manera esto determina la eficacia de una política: un modelo general y algunas aplicaciones al caso de Colombia en: <http://catedras.ucol.mx/transformac/thoumi.htm>
- Uribe, Sergio. Los cultivos ilícitos en Colombia. Evaluación: extensión, técnicas y tecnologías para la producción y rendimientos y magnitud de la industria en Thoumi, Francisco (comp). Drogas ilícitas en Colombia: su impacto económico, político y social, Bogotá: Dirección Nacional de Estupefacientes, PNUD y Planeta, 1997.
- Valderrama Acevedo, León Levi. La configuración del 'punto de inflexión', de la Reestructuración Militar a la Política de Defensa y Seguridad Democrática, Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales. Escuela Superior de Guerra, Bogotá, 2004.
- Vargas Meza, Ricardo. Cultivos, narcos y guerrilla. Entrevista por Ariel Ruiz Mondragón. "La Insignia", México, junio de 2004, en: http://www.lainsignia.org/2004/junio/soc_014.htm
- Vargas, Alejo. Aproximación al conflicto armado colombiano en: <http://www.ub.es/solidaritat/observatori/esp/colombia/marco.htm?pagina=/analisis/conflicto.htm&marco=frame1.htm>
- Villalobos, Joaquín. Por qué las Farc están perdiendo la guerra en Revista Semana, 7 de julio de 2003.
- Zackrisson, James L y Bradley Hielen. Soberanía colombiana sitiada. Instituto para Estudios Estratégicos Nacionales, Universidad Nacional de Defensa, Número 112, Mayo 1998, en <http://www.ndu.edu/inss/strforum/SF112/sf112sp.html>