

NECESIDAD DE UNA POLITICA AEREA COLOMBIANA

General (r)

HERNANDO CASTRO ORTEGA

Aviador Militar

Dado el resurgimiento incontrastable y fulminante en los últimos años de evolución del orbe, de la aviación con todas sus manifestaciones y propiedades, podemos asegurar sin lugar a equivocarnos que el poderío, grandeza y seguridad de los pueblos estará siempre en proporción directa con la vitalidad de su poderío aéreo. No es una idea especulativa sino un axioma, una realidad incontrovertible que resiste los más profundos análisis y confrontaciones y que se confunde con la razón pura de la lógica.

La aviación es una actividad y ciencia regente e impulsora de las actividades sociales e industriales de los países. La Aviación como arma genera trascendentales sistemas de victoria. Luego la nación tendrá exigencias en cuanto al desarrollo aéreo integral del país y la Fuerza Aérea Colombiana deberá hacer esfuerzos en cuanto a la definición de una política aérea nacional en vía de recomendación al gobierno y a los más altos niveles del mando militar, con el fin de lograrse una relación estrecha entre la política u objetivos nacionales y la doctrina o política aérea conveniente para el país.

En realidad el desarrollo del poder aéreo integral, entendiéndose por poder aéreo todas aquellas actividades, manifes-

taciones u organizaciones que tienen que ver con la aviación comercial y particular, con las reservas civiles, con la industria aeronáutica, con la aviación militar, —garantía de la soberanía en el espacio aéreo nacional—, con la aviación agrícola, con las escuelas o centros de entrenamiento aéreo civiles y militares, con las reservas militares, con el control y organización de las rutas aéreas, domésticas e internacionales, con los aeropuertos civiles y militares, con los centros de investigación aeronáutica, con los efectivos humanos consagrados al servicio de la aviación en general, con la mentalidad o conciencia aérea que es característica del pueblo y que naturalmente incluye a su gobierno, etc., no ha estado cohesionado, ni coordinado, ni armonizado, ni ha obedecido a un planteamiento conscientemente estudiado como corolario de unas aspiraciones y necesidades naturales y como ejecución de una política aérea colombiana con metas taxativamente definidas para alcanzar a corto y largo plazo, en forma flexible pero permanente y estable.

El avance y retroceso de algunos aspectos del poderío aéreo integral colombiano, ha estado sujeto a los vaivenes y presiones esporádicos de los juegos políticos y económicos internos y externos de cada época, logrando en algunos momentos, impulsos notorios y en otros retrocesos nugatorios y peligrosos.

Veamos ahora qué interpretación podemos darle al vocablo política aérea nacional.

“Entendemos por política lo relacionado a las cosas del gobierno y negocios del estado. Se entiende por política exterior el conjunto de organismos y actividades destinados a conducir las relaciones internacionales de un país. Por política interna se entiende la agrupación de organismos y actividades de toda clase, tendientes al logro de los objetivos nacionales y destinados a mantener, conservar y asegurar el orden, la moral pública y el espíritu patrio tanto en la paz como en la guerra”.

Según el anterior orden de ideas podríamos entender por política aérea nacional lo relacionado a las cosas de la aviación en general y como el conjunto de organismos y activida-

des aéreas, tendientes al apoyo de los objetivos nacionales y destinados a orientar y dirigir el poderío aéreo colombiano hacia metas concretamente definidas.

La política nacional debe comprender normas directrices que orienten, protejan y desarrollen los intereses del poderío aéreo y que sean la resultante de la necesidad y aspiración nacional por una parte y de la capacidad efectiva o potencial por la otra.

Dentro del poderío aéreo, inseparablemente ligada a la aviación comercial, a la industria aeronáutica, etc., se encuentra la aviación militar (F.A.C.), cuya doctrina que la rija pudiéramos denominar "política aérea militar" o "doctrina aérea militar", entendiéndose por esta última, "el conjunto de principios o dogmas que todos los integrantes de la fuerza aérea deben aceptar y que rigen el empleo de la misma" o el "conjunto de conceptos y principios para hacer la guerra, que han alcanzado suficiente apoyo para ser enseñadas en las escuelas de preparación y que han logrado aceptación en los altos mandos de la nación".

"En la enunciación de esta política aérea militar o doctrina aérea debe quedar claramente establecida la meta, mediante la cual se proporcionará el mayor grado posible de seguridad en el espacio aéreo y desde este a todas las fuerzas vivas del país. Una vez determinada la meta u objetivos a corto o largo plazo, será necesario fijar los caminos para alcanzar, teniendo en cuenta la posible necesidad de marchar por etapas, desde una dirección, directamente hacia ella o desde varias, efectuando rodeos más o menos largos".

"La realización de esta "política aérea militar", en todas las expresiones es costosa y en la ejecución de las medidas adecuadas para ponerla en marcha, voluntaria o involuntariamente surge siempre como obstáculo insalvable su elevado costo.

Esta onerosa ejecución, racionalizada y atenuada por una programación escalonada y de largo alcance, permitirá con menor esfuerzo obtener la meta fijada. Por lo tanto, la política aérea militar colombiana, debe tener el carácter permanente de continuidad y estabilidad no obstante las fluctua-

ciones del país en el orden económico, político y social. Se considera por esto de vital importancia, estructurar o definir una política aérea militar, que acorde con las capacidades o con los factores de poderío nacional de cada época, tenga una vigencia constante y tenaz, *apoyándose también en la aviación comercial y particular, que puede ser una de las bases consistentes desde la cual se puede impulsar constructivamente el poder aéreo de una nación.*

Por esta razón, es por lo que el desarrollo del "poder aéreo comercial" y del "poder aéreo militar" correspondiente, deben responder a una verdadera y profunda colaboración, de la cual surja un plan de desarrollo del poder aéreo integral que no se estanque ni se detenga, cualesquiera sean las contingencias.

Con la ejecución de un plan así concebido, se contribuirá apreciablemente al bienestar y tranquilidad del pueblo, y a la defensa y seguridad de los intereses vitales del estado, porque servir a las cosas del aire y hacer una política adecuada en tal sentido no es otra cosa que propender al desarrollo integral del país. Naturalmente entrará aquí en juego el equilibrio que debe existir entre las necesidades para desarrollar esa política aérea y las capacidades de la nación. Sin embargo, cualesquiera fueran estas últimas, los objetivos nacionales fijados dentro de la política nacional, deben propender, en mayor o menor grado al desarrollo del poder aéreo y por ende de su poder aéreo militar a través de una política adecuada y bajo la égida de una doctrina militar aceptada por las demás entidades en su más alto nivel.

El documento que se elabore para llenar el vacío hasta ahora existente en el aspecto referente a una política aérea integral colombiana y que la Fuerza Aérea debe contribuir a elaborar, puede contener principios, doctrinas y fórmulas que definan el desarrollo, las metas, las misiones, las organizaciones, la composición, las responsabilidades, la doctrina de empleo, los planes, *las guías para el trabajo conjunto, la orientación general, etc.*, de la aviación comercial y civil en general y de la aviación militar en particular, como elementos constitutivos del poder colombiano.

Algunos aspectos específicos que pudiera involucrar el citado documento, se exponen a continuación:

Análisis del poder aéreo como factor clave de la supervivencia. La preponderancia del espacio aéreo para el desarrollo económico, social, político y psicológico de un país y para la defensa aérea y seguridad de nuestros blancos estratégicos, económicos, sociales y militares.

Análisis del transporte aéreo comercial en Colombia desde el punto de vista de su característica, económica, rendimiento, volumen, rapidez, extensión, intercambio comercial, cultural, necesidad, posición geográfica y conformación física de Colombia, extensión territorial, población, producción, gobierno, carácter nacional, etc.

Recomendación al gobierno respecto a que si lo que debe orientarlo para planificar y dirigir el transporte aéreo, es la construcción de aeródromos. Establecer criterios sobre la economía y la capacidad del transporte militar de la Flota Aérea Comercial.

Como consecuencia de lo anterior definir la organización del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, buscando con criterio económico una integración de todo el poderío aéreo del país, y la separación de los organismos directores y planificadores de los encargados de la función constructora de aeropuertos, política esta que pudiera lograrse con el cambio de las actuales estructuras orgánicas y con la creación seguramente de dependencias similares al Consejo Nacional de Aeronáutica, donde tengan asiento con poder decisorio tanto los directivos militares como civiles y desde donde se vaya a dirigir una acción conjunta en beneficio del desarrollo del poder aéreo colombiano.

Definición de la legislación y reglamentación aérea colombiana con sujeción a los sistemas vigentes en el resto del mundo, al avance tecnológico que se ha experimentado en la presente era de la aviación y con el propósito de que se produzcan disposiciones legales para que la fuerza aérea colombiana se constituya en asesor del gobierno nacional en la formulación y ejecución de una política aérea nacional y para que a través de la Dirección de la Aeronáutica Civil pueda

vigilar el desarrollo de la aviación comercial y particular en todas sus manifestaciones propias, y pueda recibir de ellas alguna ayuda financiera para el sostenimiento de una defensa aérea eficiente.

Establecer la política en cuanto al derecho y libertad para la creación u organización de empresas, teniendo en cuenta la mayor eficiencia y la mayor seguridad para la vida y los intereses económicos del país, de las empresas y la ciudadanía, buscando el logro de objetivos concretos en el terreno de la utilización del espacio aéreo nacional y de los equipos e instalaciones y tratando de salvaguardar el patrimonio aéreo nacional de muchos miles de millones de pesos, como una manifestación de soberanía y potencia nacional.

Definición sobre qué entidad es la responsable de controlar y evitar la proliferación de pistas clandestinas o improvisadas, donde aterrizan a diario aeronaves que violan nuestro espacio aéreo y descargan armas con destino a la subversión y el terrorismo y de regreso transportan la carga total de los narcotraficantes que tanto perjuicio le está causando a la humanidad entera.

¿Es a los municipios que les compete este control, a la Aeronáutica Civil, a la Fuerza Aérea, a las Unidades del Ejército y Policía Nacional en cada jurisdicción, el Ministerio de Justicia o a quién?

Lo cierto es que en los Llanos Orientales, por ejemplo, se calcula que existen más de mil (1.000) pistas clandestinas a donde llegan libremente los aviones siniestros, pues tanto la Fuerza Aérea como la Aeronáutica Civil carecen de medios electrónicos (radares) para detectar las incursiones aéreas dudosas o violatorias y tampoco cuentan con un centro conjunto de comunicaciones o de control a donde confluya toda la información sobre el movimiento de aviones militares, comerciales, civiles o particulares, imposibilitándose así la reacción de aviones militares para interceptar e identificar permanentemente a las aeronaves extrañas que vulneran nuestra soberanía nacional.

Establecer una política diferente en materia de empresas en cuanto a los tres campos de acción de la actividad aérea

comercial; las líneas internacionales, las troncales nacionales (principales) y las aerovías de penetración o alimentación (secundarias).

En cuanto al último aspecto elaborar un programa de mejoramiento de la red de aeropuertos de colonización y fomentar la actividad de aviones anfibios e hidroaviones, a lo largo de las costas y ríos navegables.

Incluir los puntos básicos de política aérea derivados de los compromisos adquiridos por Colombia como país signatario del convenio de aviación civil de Chicago de 1944 y miembro de la O.A.C.I.

La doctrina militar referida directamente al poder aéreo militar o bien haciendo parte de una doctrina de guerra colombiana, y como elemento constitutivo del documento sobre "política aérea colombiana" deberá contener los tópicos principales que a continuación se anuncian:

Análisis sobre la existencia o carencia de una doctrina de guerra colombiana, la utilidad o conveniencia de esta y el significado de la misma.

Analizar el fundamento de las Fuerzas Militares y el empleo de las mismas como instrumento para establecer en forma totalmente imparcial su razón de ser y así producir conclusiones y recomendaciones que adaptadas por las demás fuerzas y aprobadas por los altos Mandos Militares y por el mismo gobierno, vengan a constituirse en pilares de la doctrina militar general.

La Fuerza Aérea debe fomentar por todos los medios la creación de una conciencia o mentalidad aérea colombiana y constituirse en el organismo asesor del gobierno nacional para la formulación y ejecución de una política aérea nacional. Así mismo habrá de apoyar con sus capacidades técnicas el desarrollo del poder aéreo comercial y mantendrá una apropiada coordinación con las agencias del gobierno y particulares que en una u otra forma están envueltas o afectan el desarrollo de la nación.

RECOMENDACIONES:

1. Obtener la producción de las disposiciones legales para que la FAC se constituya en asesor del gobierno nacional en la formulación y ejecución de una política aérea integral y para que pueda vigilar el desarrollo de la aviación comercial y particular en sus manifestaciones propias.
2. Producir el documento sobre "política aérea colombiana" (política aérea comercial y política aérea militar o doctrina militar) teniendo en cuenta el análisis anterior para su aprobación legal de parte de los más altos niveles del mando militar y del gobierno.

Crear la junta aérea nacional para que a máximo nivel pueda orientar y controlar el desarrollo integral de poder aéreo colombiano (integrada por directivos militares y civiles).

3. Como consecuencia de una política aérea integral, encomendar también a la FAC la formación y producción de los pilotos comerciales y el control sobre la formación de pilotos particulares o aficionados.

Asumir la FAC la formación y producción de mecánicos y técnicos para la aviación comercial y particular.

4. Imprimirle a la industria aeronáutica la dinámica necesaria en apoyo al consciente desarrollo del poder aéreo colombiano.
5. Crear un centro de control de todo el tráfico aéreo (centro de comunicaciones) que funcione las 24 horas del día, operado por representantes de la fuerza aérea y de la aeronáutica civil.
6. Crear el sistema de detección o vigilancia electrónica que brinde una cobertura ojalá total del espacio aéreo, que será la principal fuente de información para el centro de control, aludido.