

Capítulo 1

Fortalecimiento de la Divisa Amarilla: activación y proyección de la Brigada Liviana de Caballería*

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602342.01>

Fabio Alberto Ojeda López

Ejército Nacional de Colombia

Edna Margarita Pardo Prieto

Escuela de Unidades Montadas y Equitación del Ejército

Resumen: A partir de un proceso conceptual, doctrinal y metodológico, realizado durante ocho años de investigación, surgió un modelo de planeación por capacidades, planteado por el Comité Estratégico de Transformación e Innovación (CETI) y el Comité Estratégico de Diseño del Ejército del Futuro (CEDEF), destinado a la transformación del Ejército Nacional para el siglo XXI. La Caballería colombiana, como parte de esta transformación y como arma decisiva en la conducción de operaciones militares, concentró el esfuerzo en determinar su rol frente a aspectos relevantes como la conducción de la guerra, la movilidad y la maniobra, dando como resultado la activación de la Brigada Liviana de Caballería (BLICA) en 2019. Actualmente, la Brigada cuenta con cuatro Grupos Livianos de Caballería conformados por las antiguas Compañías Meteoro, que se encuentran en los departamentos de Cauca, Chocó, Meta y Santander, los cuales se proyectan para continuar garantizando principalmente la seguridad, movilidad y tranquilidad de todos los colombianos, custodiando las vías a través del territorio nacional.

Palabras clave: armas combinadas; Caballería; Fuerzas Armadas; historia militar; plan meteoro; vehículos blindados.

* Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación "Tendencias evolutivas de las políticas en seguridad y defensa en las Américas", del grupo de investigación "Centro de Gravedad", de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado A por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (MinCiencias) y registrado con el código COL0104976. Los puntos de vista y los resultados de este capítulo pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

Fabio Alberto Ojeda López

Coronel del Ejército Nacional de Colombia. Especialista en Seguridad y Defensa Nacional, Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Colombia. Profesional en Ciencias Militares, Escuela Militar de Cadetes "General José María Córdova, Colombia.

<https://orcid.org/0000-0003-4584-3514> - Contacto: fabio.ojeda@buzonejercito.mil.co

Edna Margarita Pardo Prieto

Oficial de Reserva del Ejército Nacional de Colombia. Maestrante en Historia Militar, Escuela Militar de Cadetes "General José María Córdova", Colombia. Ph. D. en Biotecnología Animal, Universidad Estatal Paulista, Brasil. Magíster y especialista en Neurociencia y Biología del Comportamiento, Universidad Pablo de Olávide, España. Médica veterinaria zootecnista, Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales, Colombia.

<https://orcid.org/0000-0003-4001-5621> - Contacto: margaritapardo@cedoc.edu.co

Citación APA: Ojeda López, F. A. y Pardo Prieto, E. M. (2023). Fortalecimiento de la Divisa Amarilla: activación y proyección de la Brigada Liviana de Caballería. En W. A. Sierra Gutiérrez (Eds), *Origen y evolución de la Brigada Liviana de Caballería en Colombia*. (pp. 19-44). Sello Editorial ESDEG.
<https://doi.org/10.25062/9786287602342.01>

ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LA BRIGADA LIVIANA DE CABALLERÍA EN COLOMBIA

ISBN impreso: 978-628-7602-33-5

ISBN digital: 978-628-7602-34-2

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602342>

Colección Seguridad y Defensa

Sello Editorial ESDEG

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes prieto"

Bogotá D.C., Colombia

2023



Introducción

Históricamente Colombia ha estado marcada por la violencia y la lucha armada. Durante la segunda mitad del siglo XX surgieron grupos armados revolucionarios que determinaron las bases del conflicto interno del país, como las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (1964), adicionado el nombre de Ejército del Pueblo o FARC-EP en 1982; el Ejército de Liberación nacional (ELN) (1964), el Ejército Popular de Liberación (EPL) (1967) y el Movimiento 19 de abril o M-19 (1974), los cuales, según Trejos (2011), fueron generados como consecuencia de la dictadura del general Gustavo Rojas Pinilla (1953-1957) y el pacto político del Frente nacional (1958-1974) como respuesta a dicha dictadura. Sin embargo, vale la pena aclarar que a pesar de que las FARC-EP se originaron formalmente en 1964, su lucha contra el Estado partió del bipartidismo político tradicional desde inicios del siglo XX, por la distribución inequitativa de la tierra como propiedad y la falta de participación política.

Por su parte, Aguilera (2013) relaciona el origen de este grupo armado al margen de la ley con tres fenómenos sociopolíticos importantes: en primer lugar las luchas agrarias del siglo XX, en las que los campesinos reclamaban mejores condiciones de trabajo en las plantaciones, derechos de propiedad sobre la tierra y deseos de mantener el control de grandes extensiones de tierra en las que tradicionalmente hubo presencia indígena. En segundo lugar, la actividad política del Partido Comunista y, por último, la creación de las autodefensas campesinas por causa de la violencia bipartidista. Año tras año, los grupos guerrilleros se fueron fortaleciendo, surgieron los grupos paramilitares y los carteles del narcotráfico, empeorando aún más la situación del país, donde primaba el crimen organizado y el terrorismo, a través de gran variedad de delitos y actos violentos, asesinatos, secuestros, intimidaciones, extorsiones, entre otros.

Por tal razón, desde hace varios años se han publicado investigaciones sobre el conflicto armado colombiano y sus consecuencias, el estudio sobre las causas sociales, políticas y económicas, así como las víctimas que este conflicto ha generado. Esto ha permitido analizar de manera más clara la situación, diagnosticando las necesidades de la población con relación a las políticas de seguridad para poder continuar con el progreso económico y social.

En la década de los años 1990, se detectó una reducción del tránsito vehicular en las carreteras nacionales debido al alto índice de inseguridad y los problemas de orden público, lo cual afectó el flujo de transporte de mercancías en la red vial nacional, tanto urbana como rural, conllevando graves consecuencias económicas para el país. Según lo reportado por García (2007), para esa época se incrementaron las acciones de los grupos insurgentes que bloqueaban las vías, destruían la infraestructura, quemaban vehículos y secuestraban a las personas por medio de las denominadas *pescas milagrosas*.

Durante el gobierno de Andrés Pastrana Arango (1998-2002) se plantearon diálogos de paz entre el Estado y las FARC, pero finalmente fueron considerados como un intento fallido de la obtención de la paz en nuestro país, debido a los continuos delitos cometidos por el grupo insurgente, durante el periodo establecido para tal fin.

Posteriormente, durante el gobierno de Álvaro Uribe Vélez (2002-2010) todo esto conllevó una serie de cambios en las políticas y programas en materia de seguridad. Se plantearon estrategias y operaciones militares con el objetivo de combatir a los grupos armados al margen de la ley. Se implementó la Política de Defensa y Seguridad Democrática y el Plan Patriota, el cual recibió el apoyo financiero del Gobierno de Estados Unidos en un esfuerzo conjunto para combatir no solo a este grupo guerrillero, sino también al ELN. Adicionalmente, se creó el Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales, a partir del cual años más tarde nació la Brigada Liviana de Caballería (BLICA), tema central de esta investigación.

Por lo tanto, el objetivo principal de esta investigación es identificar, analizar y relatar los eventos que conllevan la creación y activación de la BLICA, con el propósito de proporcionar información sobre la Caballería colombiana y sus aportes al Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales.

Marco de referencia

La lucha contra el secuestro en las vías nacionales

En marzo de 1996, durante la Semana Santa, se iniciaron las pescas milagrosas en la vía al Llano, entre Bogotá y Villavicencio. Esta práctica fue implementada por el antiguo jefe del Bloque Oriental de las FARC, Henry Castellanos Garzón, alias 'Edinson Romaña' (Pinto, 2017), como estrategia de financiación del grupo guerrillero, la cual tuvo su mayor auge entre 1998 e inicios de 2000 (Macías, 2021b). Durante 1998, por ejemplo, las carreteras de Santander, la Costa atlántica, Antioquia, Valle del Cauca y los Llanos orientales fueron escenario de varios retenes guerrilleros donde raptaron personas de forma indiscriminada para después averiguar quiénes eran y así determinar el precio de su libertad, convirtiendo el secuestro y la extorsión en prácticas que les aportaron altas ganancias económicas (El Tiempo, 1998). Adicionalmente, Romaña confesó que el grupo subversivo tenía una base de datos financiera y así capturaban a quienes tuvieran altos movimientos económicos para obtener grandes sumas de dinero o vehículos de alta gama, que finalmente llamaban *impuestos para la paz* (Pinto, 2017).

Por esta razón, el entonces presidente Andrés Pastrana Arango estableció los diálogos de paz entre el Gobierno y las FARC (1998-2002) como un intento de iniciar un proceso de paz y acabar con el conflicto armado colombiano. Para esto, el Gobierno otorgó una *zona de distensión*, desmilitarizada o de despeje, que consistió en 140.000 km del territorio nacional, conformados por los municipios de La Uribe, Mesetas, La Macarena y Vista Hermosa, en el Departamento de Meta, así como San Vicente del Caguán, en el Departamento de Caquetá. Pero, aunque las FF. MM. y la población civil manifestaron su inconformidad y rechazo a esta medida, se ordenó la retirada del Batallón Cazadores de dicha zona (Verdad Abierta, 2012), y fue la primera vez que se despejaba parte del territorio nacional para que un grupo armado al margen de la ley tomara posesión de este.

Las repercusiones del despeje no tardaron en manifestarse. Empezaron las denuncias de los habitantes de la región sobre actos ilícitos por parte del grupo guerrillero con los cuales se violaban sus derechos fundamentales, consagrados en la Constitución Política y el Derecho Internacional Humanitario (DIH), como la retención y desplazamiento forzado, el secuestro, la extorsión, los asesinatos y el hurto de ganado, entre otros. De acuerdo con Ariza (2014), esto determinó que la prensa nacional e internacional comenzara a considerar la zona de distensión

como un *Estado fallido* en el territorio colombiano, al no estar en la capacidad de garantizar la justicia, la seguridad, ni el desarrollo económico, lo cual finalmente produjo una reacción por parte del presidente Pastrana, quien ordenó abolir la zona de distensión el 20 de febrero de 2002 y retomar el territorio por parte de las FF. MM.

Sin embargo, el grupo insurgente continuó con su estrategia terrorista a través de robos, extorsiones y secuestros masivos o pescas milagrosas, nombre que fue asignado por los miembros del Secretariado de las FARC, debido a que esta práctica se había planificado para iniciar a partir de la temporada de Semana Santa y hacía alusión a dos episodios de la Biblia. Instauraron retenes ilegales a lo largo del territorio nacional para interceptar de forma aleatoria varios vehículos y así lograr las pescas milagrosas, con el objetivo de mantener la zozobra tanto en el Gobierno como en la población y recaudar dinero para aumentar los ingresos de la organización criminal. De acuerdo con Fernández (2019), un informe entregado por la Fiscalía General de la Nación a la Jurisdicción Especial para la Paz (JEP) reveló que el grupo insurgente recaudó más de 3,6 billones de pesos colombianos a través del secuestro de un promedio de 3.000 personas por año, entre 1999 y 2012.

Los continuos actos delictivos de las FARC conllevaron a cambios en las políticas de seguridad de quien recibiría la presidencia de Colombia durante el mismo año de abolición de la zona de distensión, implementándose la Política de Defensa y Seguridad Democrática y el Plan Patriota, a partir del gobierno de Álvaro Uribe Vélez, como se detallará a continuación.

Política de Defensa y Seguridad Democrática (PDSD)

En agosto de 2002, Colombia enfrentaba graves condiciones de seguridad que amenazaban la viabilidad de la democracia y vulneraban de manera constante los derechos básicos de todos los ciudadanos, como la vida, la libertad y la propiedad individual. Debido a la constante amenaza por parte de los grupos insurgentes, surgió a partir del gobierno del presidente Álvaro Uribe Vélez (2002-2010) la Política de Defensa y Seguridad Democrática (PDSD) como instrumento para garantizar las libertades públicas, derrotar a los violentos y recuperar la confianza ciudadana en las acciones del Estado (Uribe, 2007).

Así mismo, frente a la evidente necesidad de fortalecer la presencia de los organismos de seguridad a lo largo del territorio nacional, esta política propuso a la sociedad colombiana una participación activa en la lucha del Estado por medio de redes ciudadanas de informantes. De acuerdo con Uribe (2007), durante el periodo 2002-2006, los efectos tangibles en la ejecución de la política permitieron mostrar, entre otros, resultados significativos en la reducción de la tasa anual de homicidios (43,2 %), el número de secuestros extorsivos (83,5 %), asaltos a poblaciones (87,5 %), atentados terroristas (60,7 %) y en personas víctimas del desplazamiento forzado (48,7 %). Adicionalmente, durante ese periodo, el Gobierno nacional logró la reducción del índice de violencia, la desmovilización o rendición de integrantes de los grupos insurgentes, además de la recuperación del control del territorio nacional, demostrando un contundente éxito militar.

Para lograr el objetivo, se retomaron de forma gradual zonas del territorio nacional por medio de la presencia de la Fuerza Pública. Poco a poco fueron llegando el Ejército y la Policía Nacional a todos los municipios colombianos. Según lo reportado por la Presidencia de la República (2003), descrito en Cortés et al. (2012), las brigadas y batallones del Ejército tienen jurisdicción en varios municipios, funcionan como una fuerza de ataque que no se estaciona de forma permanente en un lugar en particular, mientras que la Policía permanece en municipios específicos que constituyen su jurisdicción. Razón por la cual, se propuso llevar a la Policía a los municipios donde nunca había estado presente como una estrategia de despliegue y así aumentar su presencia en aquellos que no estaban bajo el control total del Estado, como estrategia de refuerzo.

Plan Patriota

La mayor ofensiva militar contra las FARC desarrollada dentro de la PDS. En 2003, durante la primera fase de este plan, se logró controlar las vías de comunicación y las zonas urbanas. En 2004, unos 17.000 integrantes de las Fuerzas Armadas buscaron la recuperación del territorio que había sido considerado durante años como la retaguardia profunda de las FARC, desplazándose a lo largo del río Caguán, los llanos del Yarí y la Amazonía. En 2005, su objetivo se concentró en desarticular los frentes principales de las FARC en el Bloque Sur y Oriental, capturar a los cabecillas y llegar hasta el Secretariado (Revista Semana, 2006). Adicionalmente, el plan permitió la implantación de programas sociales, entre los que se buscó la recuperación del territorio, la libertad y la confianza para que sus habitantes pudieran regresar, bajo condiciones de seguridad. Esto también generó la desmovilización de

guerrilleros de las FARC y el ELN, así como su reinserción a la sociedad (Presidencia de la República, 2005).

Durante el primer periodo de gobierno del presidente Uribe (2002-2006) se contó con más 3,5 millones de cooperantes (Moreno, 2012), se incorporaron 17.000 soldados profesionales, 598 pelotones de *Soldados de mi pueblo* integrados por uniformados de veintiocho de los treinta y dos departamentos colombianos, se creó una división del Ejército, se aumentaron los batallones de alta montaña de uno a siete, se crearon las primeras siete Compañías Plan Meteoro, trece grupos de Fuerzas Especiales Antiterroristas Urbanas, quince brigadas de las cuales nueve fueron móviles, una brigada de selva, una brigada contra el narcotráfico, una brigada de aviación, una de Fuerzas Especiales y una brigada de Fuerza de Despliegue Rápido (FUDRA), la cual pasó a depender de la Fuerza de Tarea Conjunta Omega (FUTCO). Además, se crearon tres nuevos Grupos de Acción Unificada por la Libertad Personal (GAULA) (Ministerio de Defensa Nacional [MDN], 2006). De acuerdo con el informe del presidente Uribe (2007), presentado al Congreso de la República, los efectos de la ejecución de la PDSO fueron tangibles, como se pudo observar en los porcentajes citados anteriormente.

A lo largo del segundo periodo presidencial de Uribe (2006-2010), la PDSO concentró sus esfuerzos en consolidar los logros alcanzados y generar las condiciones de seguridad y defensa de la soberanía nacional, garantizar el control del territorio a través del fortalecimiento de la Fuerza Pública, aumento del pie de fuerza de las FF. MM. para combatir el narcotráfico, el crimen organizado y los cultivos ilícitos, además de promover una política de seguridad y convivencia ciudadana desde lo local (Uribe, 2007). Esto evidenció una reducción en las hectáreas de cultivos ilícitos y aumento del número de laboratorios destruidos, disminución en el número de atentados terroristas, ataques a la población civil, así como reducción de voladuras de oleoductos, hurto de combustible y atentados a torres de energía.

Adicionalmente, durante los dos periodos de gobierno del presidente Uribe, se presentó un aumento en el volumen del tráfico vehicular por las carreteras del país, gracias al Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales, el cual se mantuvo como uno de los principales resultados en materia de seguridad y será abarcado más adelante.

Metodología

Se desarrolló una investigación descriptiva observacional y analítica, a través de la cual se caracterizaron de forma global los hechos, factores y procedimientos relacionados con el fenómeno observado, incluyendo su desarrollo y evolución, así como las implicaciones sociales, políticas y económicas. Se utilizaron dos métodos para la recolección de datos: por una parte la entrevista semiestructurada, buscando que el personal de las instituciones involucradas en el proceso, expresara de forma libre su versión de los hechos, sus opiniones y sus actitudes de acuerdo con la experiencia adquirida durante el tiempo estudiado. Los datos suministrados fueron registrados en una grabadora de voz, previa autorización de los entrevistados, de tal manera que fuera posible revisar el material para el proceso de sistematización y análisis de la información obtenida durante dicha conversación. También se realizó una revisión documental, a través de la cual se tomaron datos de informes oficiales, material legal (leyes, resoluciones, normas, decretos, etc.) y libros históricos, como fuentes primarias, además de diarios de noticias, revistas y páginas web, como fuentes secundarias de investigación. Paralelamente, se fue redactando y construyendo la base del documento final.

Resultados

Ante los problemas de inseguridad que se estaban presentando en la Red Vial Nacional, el Gobierno trazó unas políticas y diseñó estrategias con el objetivo de garantizar la seguridad de los usuarios de las carreteras colombianas y los diferentes medios de transporte, buscando proveer óptimas condiciones para el tránsito vehicular y la tranquilidad de la población. Se prestó mayor atención a los corredores viales críticos, donde había alta incidencia de accidentes y acciones de los grupos subversivos, narcotráfico y piratería terrestre.

Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales (PSCN)

Este programa se planteó a finales de 2001 bajo el gobierno del presidente Pastrana y el ministro de Transporte, Gustavo Canal Mora, iniciando las primeras concesiones viales conocidas como *concesiones de primera generación*, estructuradas en el Instituto Nacional de Vías (Invías). Saliendo del modelo de la obra pública y pasando al modelo de la obra de concesión donde la entidad privada es la inversionista y aporta los recursos, esto debido a que el Estado no tenía los recursos para

la ejecución de esa infraestructura. Sin embargo, era necesario tener una forma de recaudar ingresos para posteriormente poder asumir el valor de esas inversiones, razón por la cual se hizo necesaria la instalación de los peajes en esos corredores viales. A pesar de que se manejaron tarifas diferencias de acuerdo con la Ley 105 de 1993, se generó descontento en la población.

Adicional a esto, el país pasaba por un problema de orden público y se iniciaron los ataques terroristas a las estaciones de peajes, lo cual no permitió el avance de ese mecanismo y conllevó a unir esfuerzos con el Ministerio de Defensa y la Fuerza Pública para brindar seguridad a los corredores que hacían parte de las concesiones junto con sus respectivas estaciones de peajes, puesto que estaban amenazados los sistemas de transporte, el turismo, el intercambio comercial, el transporte de carga, etc., impactando la economía nacional (Montilla, 2021)¹.

A raíz de todos esos inconvenientes, el PSCN se desarrolló desde 2002, como parte de las estrategias de la PDSD implementada por el gobierno del presidente Álvaro Uribe Vélez, con el fin de mitigar los problemas de seguridad que se estaban presentando en las diferentes carreteras del país, causados por los múltiples hostigamientos por parte de los grupos insurgentes y la delincuencia común. Esta estrategia surgió finalmente a partir de la coordinación entre el Ministerio de Defensa Nacional, el Ministerio de Transporte e Invías, con el objetivo de ofrecer a la población colombiana las condiciones de seguridad necesarias para poder movilizarse a través del territorio nacional (García, 2007).

Se creó una instancia denominada Comisión Intersectorial de Seguridad en Carreteras Nacionales, que preside el ministro de Transporte y de la cual hacen parte el ministro de Salud, ministro de Educación, director del Invías, etc., para proporcionar mecanismos de seguridad a las vías en concesión lo que posteriormente se amplió para la red primaria de carreteras o vías principales (Montilla, 2021).

Para tal fin, el Ministerio de Defensa decidió que el Ejército Nacional debía apoyar la misión de la Policía Nacional para poder combatir a los grupos armados que estaban alterando el orden público y la seguridad a través de las vías primarias del territorio nacional. Se expidió entonces una directiva donde se le asigna al Ejército, la Armada y a la Policía, la responsabilidad de unos tramos viales. A continuación, se describe cómo se llevó a cabo este proceso, iniciando con la creación de las compañías Plan Meteoro (CPMET), la activación de la Brigada Liviana de Caballería

¹ Margarita Montilla Herrera. Secretaria General. Instituto Nacional de Vías (Invías). (Noviembre de 2021). *Comunicación Personal*.

y la reorganización de las CPMET para la creación de los grupos de Caballería livianos Meteoro, para proporcionar seguridad en las vías del territorio nacional.

Compañías Plan Meteoro

En 2002 se crearon las Compañías Plan Meteoro Divisionarias (CPMET), mediante la Disposición No. 000017 del 11 de diciembre de 2002, aprobada por la Disposición No. 061 del 27 de diciembre de 2002, la cual a su vez fue aprobada mediante la Resolución Ministerial No. 0029 del 16 de enero de 2003. Activando las primeras siete: CPMET1, CPMET2 hasta CPMET7, como respuesta a la inseguridad de las vías a nivel nacional, para neutralizar las acciones terroristas, custodiar la movilidad y proporcionar seguridad. Posteriormente, en 2006 se activaron la CPMET8 y la CPMET9; en 2009 se activó la CPMET11 y finalmente en 2012 se activaron la CPMET12 y la CPMET13.

Creación y Activación de la Brigada Liviana de Caballería (BLICA)

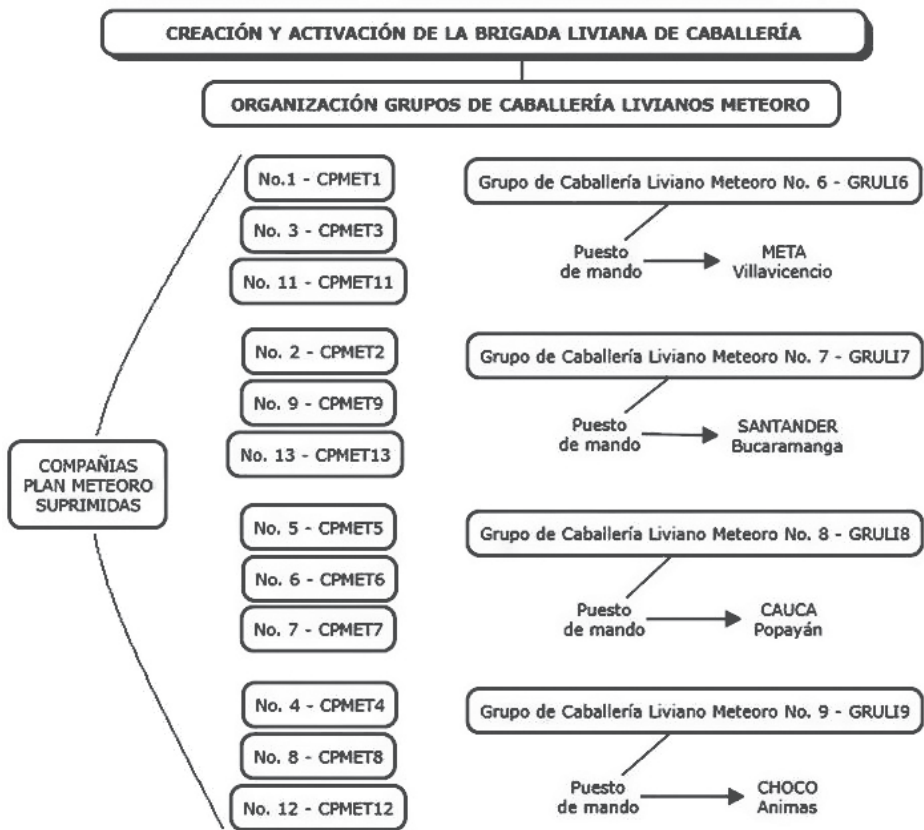
A partir de un proceso conceptual, doctrinal y metodológico, realizado durante ocho años de investigación, surgió un modelo de planeación por capacidades, planteado por el Comité Estratégico de Transformación e Innovación (CETI) y el Comité Estratégico de Diseño del Ejército del Futuro (CEDEF), destinado a la transformación del Ejército Nacional para el siglo XXI (Cisneros, 2019). Esto generó la realización de un estudio sobre el empleo operacional de las CPMET por parte del Ejército Nacional de Colombia (2019), en el cual se estableció que estas Unidades Fundamentales orgánicas de las Divisiones, cumplían con las capacidades propias de la Caballería, pero su organización y empleo operacional se encontraba subutilizado y debía estar acorde con la doctrina y con los parámetros de Caballería establecidos en el Manual de Empleo Táctico del Escuadrón de Caballería EJC 3-T-163 de 2007, por lo tanto fue necesario actualizarlos y articularlos con la nueva Doctrina Militar del Ejército. Así mismo, aunque su organización y equipo se encontraban estandarizados para cumplir con las misiones de seguridad vial gracias a su capacidad de movilidad y maniobra, faltaba alinearlos con las organizaciones de las unidades de movilidad y maniobra, como Infantería, Caballería y Aviación.

Por esta razón, la Caballería colombiana concentró el esfuerzo en determinar su rol en la conducción de la guerra, la movilidad y la maniobra, como arma decisiva en las operaciones militares, lo cual conllevó unas modificaciones organizacionales realizadas a partir del 15 de julio de 2019, por medio de las cuales

se suprimieron las CPMET (figura 1) para conformar cuatro Grupos de Caballería Livianos Meteoro (GRULI) así como la creación y activación de la Brigada Liviana de Caballería (BLICA), con puesto de mando en Bogotá (figura 2).

El proceso se llevó a cabo mediante la Disposición No. 000022 de 2019 (Ejército Nacional, 2019) aprobada por la Disposición No. 013 de 2019 (Fuerzas Militares de Colombia [FF. MM.], 2019) y esta a su vez aprobada por la Resolución No. 4479 de 2019 (MDN, 2019b). Adicionalmente, se estableció que la BLICA es orgánica de la Jefatura de Estado Mayor de Operaciones (JEMOP) y tiene la equivalencia de una Unidad Operativa Menor.

Figura 1. Transformación de las Compañías Plan Meteoro (CPMET) para la conformación y organización de la Brigada Liviana de Caballería (BLICA).



Fuente: elaboración propia

Posteriormente, se firmó en Bogotá, D.C., el Convenio Interadministrativo de Cooperación No. 8 del 1 de agosto de 2019, que tiene por objeto aunar esfuerzos para la implementación, operación, ejecución y control del programa de seguridad en carreteras nacionales. De acuerdo con su cláusula catorce, el objetivo del PSCN es propender por mantener y mejorar las condiciones de seguridad que permitan la libre circulación y transitabilidad de los usuarios de las carreteras primarias de la Red Vial Nacional, de acuerdo con las políticas trazadas por el Gobierno nacional, procurando disminuir los índices de accidentalidad y delincuencia (MDN, 2019a).

Figura 2. Brigada Liviana de Caballería (BLICA).



Fuente: elaboración propia

Dicho convenio se generó con el fin de incluir a la BLICA en el PSCN, del cual hace parte Invías, la Armada Nacional y la Policía, para brindar seguridad sobre los 16.306 km de vías principales a nivel nacional reportados para 2017, de los cuales 5.346 km serían responsabilidad del Ejército Nacional a través de la Brigada, cubriendo 94 tramos a lo largo de 23 departamentos. Así mismo, 119 km estarían a cargo de la Armada con un tramo y 932 km a cargo de la Policía incluyendo trece tramos (tabla 1) y estos últimos catorce mencionados, serían tramos compartidos (Informativo del Sur, s.f.).

De acuerdo con lo reportado por el Ministerio de Transporte (2015), Colombia cuenta con una red vial de carreteras de 206.727 km, de los cuales 19.306 km corresponden a la Red Primaria Nacional y están a cargo del Estado colombiano. Según Ferrer et al. (2013), la red de carreteras principales equivale al 13,6 % de la red vial del país. Y en la misma, cada GRULI tiene un área de cobertura determinada.

Tabla 1. *Tramos de responsabilidad vial, según la Directiva Ministerial N.º 045 de 2017. Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales*

FUERZAS	TRAMOS	DEPARTAMENTOS	KILÓMETROS (km)
EJÉRCITO	94	23	5.346
ARMADA	1*	1	119
POLICÍA	13*	5	932
TOTAL	104	29	6.397

* Tramos compartidos

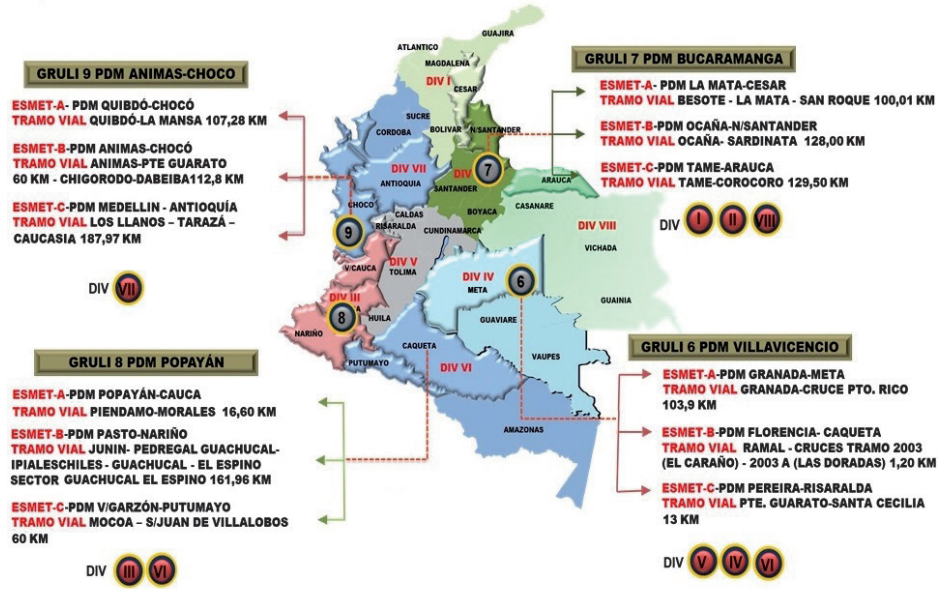
Fuente: elaboración propia con base en datos del Informativo del Sur (s.f.)

Por medio de los GRULI o unidades tácticas de reconocimiento en guerra regular que dependen del control operacional de las Unidades Operativas Mayores del Ejército Nacional, la BLICA conduce Operaciones Conjuntas, Coordinadas, Interinstitucionales y Multilaterales (CCIM) a través de los tramos viales asignados a cada uno de ellos (figura 3) y en coordinación con las respectivas divisiones, de acuerdo con la Directiva Ministerial No. 045 de 2017, con el objetivo de mantener la ofensiva sobre los grupos insurgentes, para debilitarlos estratégicamente y fortalecer el control territorial.

El GRULI 6 cubre tramos viales en los departamentos de Meta, Risaralda y Caquetá (figura 4), el GRULI 7 en Santander, Norte de Santander, Cesar y Arauca (figura 5), el GRULI 8 en Cauca, Nariño, Putumayo y Valle del Cauca (figura 6) y El GRULI 9 en los departamentos de Chocó y Antioquia.

El Escuadrón Alcaraván del GRULI No. 6 se encuentra en el Departamento de Meta desde hace aproximadamente diecisiete años, adoptando la responsabilidad de custodiar la Vía Nacional 65, que comprende el tramo vial desde el municipio de Granada, pasando por los municipios de Fuentedeoro y Puerto Lleras, hasta el ingreso al municipio de Puerto Rico. Su misión es desarrollar operaciones terrestres unificadas para garantizar la movilidad y enfrentar el delito en las vías más sensibles del Llano, en cumplimiento del PSCN. Diariamente, este grupo contribuye con el desarrollo socioeconómico de la región por medio del fortalecimiento de la seguridad de las vías del oriente colombiano (Villalobos, 2020).

Figura 3. Zonas de ubicación y área de cobertura nacional de los Grupos de Caballería Livianos Meteoro (GRULI).



Fuente: Brigada Liviana de Caballería (2021)

Figura 4. Grupo de Caballería Liviano Meteoro No. 6



Fuente: elaboración propia

Figura 5. Grupo de Caballería Liviano Meteoro No. 7.



Fuente: elaboración propia

Figura 6. Grupo de Caballería Liviano Meteoro No. 8.



Fuente: elaboración propia

El GRULI No. 9, conformado por tres escuadrones, Centurión que se encuentra en el Bajo Cauca antioqueño; Alcatraz, en el tramo Quibdó-La Mansa, y Búfalo, en el tramo Tadó-Guarató en el Departamento de Chocó (figura 7), tiene la responsabilidad de vigilar estos ejes viales a través de tareas tácticas de reconocimiento en la cuales se determina si las vías son seguras para el tránsito vehicular o hay presencia del enemigo, así como si hay algún tipo de desastre natural como inundaciones, deslizamientos, incendios forestales, etc.

También custodian el paso de mercancías por tramos críticos e intensifican la presencia del Ejército durante los días de mayor tránsito vehicular, donde se incluyen puestos de control para mantener la seguridad y proteger a la población. Vale la pena resaltar el papel del escuadrón de motos que apoya a los GRULI en sus

áreas de responsabilidad vial, siendo rápidos y efectivos en su reacción (Arenas, 2021)². Por otra parte, es importante mencionar que a través del Invías se están implementando las vías inteligentes por medio de ayudas tecnológicas para potenciar la efectividad de servicio del PSCN (Macías, 2021a)³.

Figura 7. Grupo de Caballería Liviano Meteoro No. 9.



Fuente: elaboración propia

Recursos Económicos

Desde sus inicios, el PSCN apoya con recursos financieros y logísticos a las autoridades y entidades presentes en las vías primarias de la Red Vial Nacional, de tal manera que puedan garantizar las condiciones necesarias para un desplazamiento seguro y tranquilo de todos los usuarios (García, 2007). Invías es la entidad responsable de administrar los recursos obtenidos a través de los peajes de los diferentes corredores viales, que son destinados para financiar ese programa (Montilla, 2021).

Vehículos y Equipo Automotor

Para 2019 la BLICA contaba con 395 vehículos entre militares, vehículos civiles (figura 8) y motos (figura 9), que pertenecían a Invías, pero fueron entregados en comodato al Ejército Nacional, así como también otros 143 vehículos Militares y

² Capitán Juan Esteban Arenas Correa. Oficial del Arma de Caballería. Grupo de Caballería Liviano Meteoro N.º 9 (GRULI 9), Chocó. (Noviembre de 2021). Comunicación Personal.

³ Carlos Macías. Subdirector Administrativo. Invías (Noviembre de 2021). Comunicación Personal.

motos que son propiedad del Ejército Nacional (Informativo del Sur, s.f.), para un total de 538.

Figura 8. Vehículos civiles que han sido entregados por Invías al Ejército Nacional (vía Apartadó y Puerto Valdivia).



Fuente: elaboración propia

Figura 9. Motocicletas 650 cc del parque automotor del Ejército Nacional.



Fuente: elaboración propia

Un año después (2020) la BLICA contaba con 553 vehículos para garantizar la seguridad y tranquilidad de los viajeros que se movilizaban por las principales vías del país, entre los que se destacan motocicletas de alto cilindraje y automotores tácticos blindados (figuras 10 y 11), como es el caso del Hunter XL, vehículo que se

ha desplegado por el departamento de Caquetá durante el desarrollo de operaciones de vigilancia y control del GRULI No. 6.

Figura 10. Vehículos y motos del parque automotor del Ejército Nacional.



Fuente: elaboración propia

Figura 11. Vehículo HMMWW del parque automotor del Ejército Nacional.



Fuente: elaboración propia

En el transcurso de 2021, se han incorporado otros vehículos (figura 12). El 28 de julio se celebró una ceremonia militar en el Cantón Militar de Puente Aranda con motivo de la entrega de unas camionetas Chevrolet Colorado por parte de Invías, la cual fue presidida por el señor Mayor General Carlos Iván Moreno Ojeda, quien fue el Segundo Comandante del Ejército Nacional.

Figura 12A. Entrega de camionetas Chevrolet Colorado.



Fuente: elaboración propia

Figura 12B. Entrega de Camionetas Chevrolet Colorado.



Fuente: elaboración propia

Resultados de operaciones militares

De acuerdo al informe de la Brigada Liviana de Caballería (2021), se obtuvieron resultados exitosos en operaciones militares que involucraron la captura del enemigo, la incautación de material bélico y del narcotráfico, la recuperación de productos del contrabando como bebidas alcohólicas, equipos electrónicos, celulares, vehículos y combustible, la incautación de material hurtado como dinero, radios de comunicación, celulares y material de producción minera, recuperación de cabezas de ganado y chalecos multipropósito, entre otros.

El Escuadrón Alcaraván del GRULI No. 6, por ejemplo, inició sus labores en 2020 en la jurisdicción de Meta, logrando alcanzar importantes resultados en el control territorial, destacando entre estos, capturas por porte ilegal de armas y tráfico de estupefacientes. Así mismo, esta unidad táctica ha fortalecido las relaciones interinstitucionales con las entidades gubernamentales, las empresas regionales y las juntas de acción comunal, consolidando la gestión social hacia las comunidades vulnerables con proyectos agrícolas y forestales, entre otros, enmarcados en las operaciones mayores: Horus, Artemisa y la reciente operación San Roque (Villalobos, 2020).

Discusión

Aunque para algunos autores como Moreno (2012), el hecho de involucrar diversos sectores en la seguridad signifique que el Estado no asume completamente el control sobre la violencia ni los problemas de orden público y que al delegar funciones la violencia se fortalece y se complejiza, dificultando también la aplicación de la justicia, para otros, el trabajo conjunto conlleva mejores resultados y fortalece los entes de control.

En una evaluación sobre el impacto de las estrategias de despliegue y refuerzo de la Policía ante la actividad bélica insurgente, se pudo determinar que inicialmente incrementaron los ataques de la guerrilla, pero durante la ejecución de los siguientes despliegues fue evidente la reducción de estos ataques. Mientras que no se presentó ningún efecto en el caso de los paramilitares.

Estos resultados son consistentes con un modelo sencillo de naturaleza no lineal con relación al conflicto armado, puesto que los grupos insurgentes al percibir una amenaza en su mecanismo de control de territorios debido a la llegada de la Fuerza Pública primero incrementaron su actividad bélica, lo que se define como

un *efecto contienda*, pero luego se presenta una disminución de dicha actividad a medida que aumenta la presencia de la Fuerza Pública, lo que sería un *efecto disuasión*. Sin embargo, de acuerdo con la complejidad del conflicto armado interno, fue posible evidenciar que los esfuerzos por retomar el control del territorio colombiano debían ser de manera continua y progresiva, para que la Fuerza Pública lograra el efecto disuasivo deseado y así mismo, esos esfuerzos requerían de la acción conjunta entre el Ejército y la Policía Nacional (Cortés et al., 2012).

Con relación a la Red Primaria Nacional, 19.306 km están a cargo del Gobierno nacional (Ministerio de Transporte, 2015) y teniendo en cuenta que la red vial es esencial para la conectividad entre las regiones y tiene un gran impacto en la economía nacional, es de vital importancia mantener la paz y la tranquilidad de los ciudadanos para que la movilidad se produzca de forma continua tanto para el transporte de carga como para la población en general. Por eso la presencia de la BLICA es indispensable, puesto que se ha demostrado a través de los años que la presencia del Ejército devolvió la seguridad de las carreteras y por esa misma razón se creó la Brigada para continuar con esa misión.

En un estudio realizado por Ordoñez y Parra (2017) se pudo establecer que en Colombia el 80 % de la carga es transportada por medio terrestre, lo cual hace necesario que el país cuente con carreteras en buen estado y que proporcionen seguridad, para que productos puedan llegar al consumidor final, tanto a nivel nacional como internacional, evitando contratiempos. Por lo tanto, se deben generar estrategias que contribuyan al alcance de estándares de competitividad, infraestructura y seguridad. Las unidades tácticas desplegadas a lo largo y ancho del territorio nacional tienen la misión de garantizar la seguridad y atacar la criminalidad en los puntos más críticos de las vías del país, desarrollando tareas tácticas de seguridad y control vial.

Por otra parte, el control institucional del territorio exige no solo la posición del Estado en todo el territorio, sino además la condición de seguridad de la Fuerza Pública con elementos de poder y otros que cuenten con la legitimidad propia de la población, pues los conflictos de ahora superan una prueba de fuerza para poder imponer la voluntad del combatiente: en las guerras contra la insurgencia, ganar militarmente ya no será suficiente (Martín, 2017). El desarrollo de operaciones militares conjuntas, coordinadas, interinstitucionales y multilaterales, perfeccionan las capacidades de la Unidad y potencializan el impacto que generan ante los grupos al margen de la ley, permitiendo con ello demostrar al pueblo colombiano la eficiencia y efectividad de la unidad.

Conclusiones

El principal desafío que afronta nuestro país es la violencia ejercida por los diversos grupos insurgentes. La ejecución de actos terroristas, homicidios, secuestros, extorsiones y negocios ilícitos como el tráfico de drogas y armamento y el hurto de cabezas de ganado y combustible se han convertido en un obstáculo para el crecimiento económico y la viabilidad de la nación. Miles de personas han sido asesinadas por estos grupos criminales, la población campesina ha tenido que abandonar sus tierras por temor ante las amenazas de muerte y sumado a eso se han perdido millones de dólares por causa de los ataques terroristas. Todo esto sumado a la inseguridad en las vías principales constituye una situación nefasta para nuestro país.

Teniendo en cuenta que el medio de transporte terrestre que se moviliza por las carreteras colombianas, principalmente aquellos medios de carga y pasajeros, demanda unas condiciones y requerimientos que el corredor vial debe garantizar, como la seguridad para tranquilidad de la población y las condiciones óptimas de las vías para optimizar los tiempos de traslados, esto involucra claramente la presencia de autoridades competentes para cumplir con los objetivos y lograr la seguridad frente a esas situaciones.

Indiscutiblemente la presencia de las unidades tácticas de la BLICA a través de la red vial nacional es de suma importancia. Oficiales, suboficiales y soldados han apoyado la labor de la Policía Nacional y la autoridad civil, con el propósito de combatir los grupos insurgentes que desestabilizan la población y delinquen en diferentes regiones. Adicionalmente, la transformación militar mejoró la eficiencia operacional de las tropas, el control territorial de zonas estratégicas y el acercamiento a la población, punto clave para recuperar la confianza del pueblo colombiano.

La Brigada Liviana de Caballería y sus Grupos de Caballería Livianos Meteoro están preparados para enfrentar los riesgos y amenazas que se presentan en las rutas de la red vial del territorio nacional. Por lo tanto, para 2030, se proyectan para continuar garantizando la seguridad, la libre movilidad y la tranquilidad de todos los colombianos, custodiando las vías a lo largo y ancho del territorio nacional, como una Unidad Operativa Menor con capacidad de conducir operaciones autónomas, conjuntas, coordinadas y combinadas, en forma simultánea en todas las áreas de responsabilidad vial.

Referencias

- Aguilera, M. (2013). *Guerrilla y población civil. Trayectoria de las FARC 1949-2013*. Centro Nacional de Memoria Histórica. <https://n9.cl/63w7w>
- Arenas, J. (2021, 14 de noviembre). *Comunicación Personal. Entrevista realizada a Margarita Pardo*. Grupo de Caballería Liviano Meteoro No. 9 (GRULI 9). Brigada Liviana de Caballería (BLICA).
- Ariza, D. (2014). *La zona de distensión del Caguán: Análisis de los factores económicos, políticos, y sociales a partir del concepto de estado fallido* [Tesis de Pregrado]. Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. <https://n9.cl/3k2ad>
- Brigada Liviana de Caballería. (2021). *Informe de Resultados 2021*. Brigada Liviana de Caballería (BLICA).
- Cisneros, L. (2019). Brigada Liviana de Caballería. *BLICA Brigada Liviana de Caballería*, 19(1): 30-32. Ejército Nacional de Colombia.
- Cortés, D., Vargas, J., Hincapié, L., & Franco, M. (2012). Seguridad democrática, presencia de la policía y conflicto en Colombia. *Revista Desarrollo y Sociedad*. 69(1), 11-32. <https://n9.cl/fyxh8>
- Ejército Nacional de Colombia. (2019, 15 de julio). *Disposición Número 000022 de 2019. Por medio de la cual se crea y activa la Brigada Liviana de Caballería (BLICA) orgánica de la Jefatura de Estado Mayor de Operaciones (JEMOP), cuatro (04) Grupos de Caballería Livianos Meteoro, se suprimen doce (12) Compañías Plan Meteoro y se aprueban sus Tablas de Organización y Equipo (TOE), y se dictan otras disposiciones*. Fuerzas Militares de Colombia.
- El Tiempo. (1998, 26 de diciembre). *Pescas milagrosas: Terror en carreteras*. <https://n9.cl/v0v9f>
- Fernández, A. (2019, 14 de enero). A punta de secuestros, FARC recaudó USD \$960 millones en 13 años. *Panam Post*. <https://n9.cl/nj3zc>
- Ferrer, A., Smith, R., Espinosa, O., Cuellar, M., & Raffo, V. (2013). *Análisis de la capacidad de gestión de la seguridad vial en Colombia*. Fondo Mundial para la Seguridad Vial.
- Fuerzas Militares de Colombia. (2019, 23 de julio). *Disposición Número 013 de 2019. Por la cual se aprueba la Disposición No. 000022 de 2019 expedida por el Comandante del Ejército Nacional*.
- García, D. (2007). *Proyecto del Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales*. Instituto Nacional de Vías. <https://n9.cl/k6bmh>
- Informativo del Sur. (s.f.). *Presidente Ivan Duque activará tres unidades del Ejército Nacional, entre ellas la Brigada Liviana de Caballería que custodiará carreteras del Cauca*. Prensa virtual. <http://informativodelsur.com/presidente-ivan-duque-activara-tres-unidades-del-ejercito-nacional-entre-ellas-la-brigada-liviana-de-caballeria-que-custodia-ra-carreteras-del-cauca/>

- Macías, C. (2021a, 16 de noviembre). *Comunicación Personal*. / Entrevista realizada por Margarita Pardo. Instituto Nacional de Vías (INVIAS). Ministerio de Transporte.
- Macías, J. (2021b, 8 de mayo). "Pescas milagrosas": así funcionó la estrategia que financió a las Farc. *El Colombiano*. <https://n9.cl/j3z xu>
- Martín, L. (2017). Dinámica de la guerra en el Control Institucional del Territorio en Colombia. En: Visandro, A.; Martín Moreno, L. A.; Aparicio Rueda, L. A.; Bernal Mendiola, L. A.; Mejía Rosas, J. L. López Barreto, O. O. y Díaz Jaimes, J. M. (Eds). *El control territorial del siglo XXI: Fundamentos Teóricos*. (pp.167-223). Escuela Superior de Guerra. <https://esdeguelibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/view/7/4/215>
- Ministerio de Defensa Nacional. (2006). *Informe cuatro años de gobierno. Presidente Álvaro Uribe Vélez*. Viceministerio de Gestión Institucional. Oficina Asesora de Planeación.
- Ministerio de Defensa Nacional (MDN) (2019a, 1 de agosto). *Convenio interadministrativo de cooperación No.8, que tiene por objeto aunar esfuerzos para la implementación, operación, ejecución y control del programa de seguridad en carreteras nacionales*.
- Ministerio de Defensa Nacional. (2019b, 5 de agosto). *Resolución No. 4479 de 2019. Por la cual se aprueba la Disposición No. 013 del 23 de julio de 2019, expedida por el Comandante General de las Fuerzas Militares*.
- Ministerio de Transporte. (2015). *Transporte en cifras estadísticas 2015*. Oficina Asesora de Planeación. Grupo de Planificación Sectorial.
- Montilla, M. (2021, 16 de noviembre). *Comunicación Personal*. / Entrevista realizada por Margarita Pardo. Instituto Nacional de Vías (INVIAS).
- Moreno, A. (2012). Seguridad democrática y militarización en Colombia: más allá del conflicto armado. *URVIO Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (12), 41-56. <https://n9.cl/j6vbr>
- Ordoñez, K., & Parra, V. (2017). *Infraestructura del transporte vial: un factor de atraso para la competitividad de Colombia en la Alianza Pacífico [Tesis de Pregrado]*. Universidad de la Salle. <https://n9.cl/h4fnd>
- Pinto, S. (2017, 24 de noviembre). Romaña, autor de «Las Pescas Milagrosas», el secuestrador más grande las Farc. *La Otra Cara*. <https://n9.cl/0lboj>
- Presidencia de la República. (2005, 13 de junio). *Plan Patriota avanza en lo militar de la mano con lo social*. <https://n9.cl/yhhyf>
- Revista Semana. (2006, 4 de febrero). *Antecedentes Plan Patriota*. <https://n9.cl/cbmwi>
- Trejos, L. (2011). Colombia y los Estados Unidos en los inicios de la Guerra Fría (1950-1966) "Raíces históricas del conflicto armado colombiano". *Memorias. Revista digital de historia y arqueología desde el caribe colombiano*, 8(15), 47-74. <https://n9.cl/ca6pb>
- Uribe, Á. (2007). *Política de Defensa y Seguridad Democrática*. Informe al Congreso. <https://n9.cl/lku3qt>
- Verdad Abierta. (2012, 18 de noviembre). *Proceso de negociación del Caguán 1998-2002*. <https://n9.cl/bx8y>

Villalobos, I. (2020, 23 de mayo). El escuadrón Alcaraván del Grupo de Caballería Liviano Meteoro No. 6, fortalece la seguridad en las vías del Oriente colombiano. Noticiero Dinámica Regional. <https://n9.cl/f7gk6>