LA ORGANIZACIÓN Y EL PODER AÉREO INTEGRAL DEL ESTADO NACIÓN EN EL SIGLO XXI*

Coronel FAC (RA) Fabio Baquero Valdés

Por razones estratégicas y administrativas, el Poder Aéreo debería desarrollarse y emplearse como una entidad indivisible integrada.

Óscar Moro (1999)

* Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “El Poder Aéreo del siglo XXI”, de la línea de investigación “Estrategia, Geopolítica y Seguridad Hemisférica”, adscrito al grupo de investigación “Masa Crítica”, reconocido y categorizado en (B) por COLCIENCIAS registrado con el código COL0123247 vinculado al Departamento Fuerza Aérea Colombiana -DEFAC-, adscrito y financiado por la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” de Colombia.

La variable de la *Organización* guarda relación con los capítulos anteriores como un elemento más de la ecuación del Poder Aéreo Integral. Toda vez que, a través de esta variable se acopian diferentes actores y recursos del Estado nación, con el fin de constituir una capacidad estratégica nacional. De igual forma, permite concebir al Poder Aéreo como una sinergia de capacidades en los ambientes aéreos, espaciales y ciberespaciales, y no solo como una capacidad de responsabilidad exclusiva de la Fuerza Aérea, en razón a que La Organización involucra diversos actores que conforman al Poder Aéreo, consolida la visión integral de Poder Aéreo, no solo en función de la seguridad y la defensa de la nación, sino también, en contribución al desarrollo, el progreso y el bienestar social. De igual manera, permite al Estado proyectar una capacidad disuasiva frente a todo tipo de amenaza. Por lo cual, acto seguido se presentan argumentos que facilitan concebir un concepto de La Organización que el Poder Aéreo del Estado nación para hacer frente a los desafíos del siglo XXI. Como las nuevas amenazas internas relacionadas con el terrorismo y el crimen organizado transnacional (OEA, 2003) y los compromisos de desarrollo pactados por Naciones Unidas en los Objetivos de Desarrollo Sostenible para el 2030 (PNUD, 2019).

Con base en lo anterior, no es apropiado hablar de Poder Aéreo Integral exclusivamente desde la óptica de la Fuerza Aérea, toda vez que este concepto no solo abarca sus propios recursos: también hace referencia a los Medios Aéreos e infraestructura aeronáutica que poseen las demás Fuerzas Armadas, así como a los medios y la infraestructura aeronáutica, espacial y ciberespacial del Estado, incluidas la aviación

comercial y privada, y los medios que se requieren para funcionar y desplazarse en ambientes aéreos, espaciales y ciberespaciales.

En ese orden de ideas, y a fin de plantear de manera holística este concepto, es apropiado mencionar raíces conceptuales y doctrinarias del Poder Aéreo para identificar su relación con otros elementos fundamentales del Estado nación. Para ello, y solo con ánimo de poner un ejemplo, se relacionan algunas definiciones expuestas en capítulos anteriores sobre el significado del Poder Aéreo.

La doctrina de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos define el Poder Aéreo como: “La capacidad que tiene para proyectar su Poder Militar mediante el uso y control del aire y el espacio para alcanzar sus intereses estratégicos, operacionales o tácticos” (Jordán, 2017).

Otra definición, aún más afín al concepto integral, es la expuesta en la doctrina básica de la FAC:

De manera general, el Poder Aéreo y Espacial es un conjunto de capacidades aéreas y espaciales, así como la voluntad de emplearlas con el objetivo de brindar la Seguridad y Defensa de la nación. El Poder Aéreo y Espacial involucra la aplicación de medios e infraestructura aérea y espacial para el logro de los objetivos impuestos por el nivel más alto de la política nacional, dicho Poder actúa de manera autónoma o en concierto con los demás poderes militares: Terrestre y Naval. (2013, p. 71)

Así mismo, esta última definición menciona los componentes de este poder: 1) el componente *conceptual*; es decir, la estructura mental y concepción de la doctrina que brindan la capacidad para la toma de decisiones; 2) el componente *moral*, representado en la voluntad de lucha, el liderazgo para orientar el Poder Aéreo y los valores definidos y 4) el componente físico, que es el elemento tangible: el número de personas, la infraestructura aeronáutica, las aeronaves, los recursos espaciales, la industria aeronáutica y espacial, y los demás recursos económicos y físicos dispuestos para el apoyo logístico y uso de la aviación militar y civil (Fuerza Aérea Colombiana, 2013).

En tal sentido lo concibió Douhet —quien, entre otros aspectos, reconoció que la potencia de un Estado se halla íntegramente relacionada

con la condición de su industria aerocivil; también consideraba que el sector militar depende absolutamente del sector civil y sus recursos, más que el poder terrestre o marítimo—: “vio una relación fuerte y simbiótica entre una Fuerza Aérea, la industria de la aviación, el gobierno y la vitalidad comercial de un país” (Mellinger, 1997, p. 16).

Desde los albores de la construcción del pensamiento aéreo, una de las consideraciones más importantes en lo Organizacional fue la independencia del Poder Aéreo en el ámbito militar, como:

Una armada aérea, que logre conquistar el dominio del aire y resulte idónea para ejercer, de manera que consiga la destrucción de la resistencia moral y material del enemigo, y que, podrá asegurar la victoria, independientemente de lo que puede suceder en la superficie. (Douhet, 1987, p. 128)

Según lo anterior, “la Armada Aérea debe estar organizada y ser empleada con esta finalidad destructiva” (Douhet, 1987, p. 47); sin embargo, la idea de separar la aviación de las otras Fuerzas Armadas, aunque muy importante, no fue exclusiva del general Billy Mitchell, toda vez que otros brillantes tratadistas del Poder Aéreo, como Douhet y Trenchard, apoyaban el mismo planteamiento. Esta corriente doctrinaria produjo la creación independiente de diferentes Fuerzas Aéreas en el mundo, como la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (en adelante, USAF) y la Real Fuerza Aérea (en adelante, RAF, por las iniciales en inglés de Royal Air Force), y demostró que bajo este tipo de Organización:

La acción aérea puede debilitar y neutralizar los ejércitos de superficie hasta reducirlos a la impotencia; que por medio de la conquista del espacio aéreo de una nación enemiga se pueden sobrepasar y desarmar sus fuerzas de superficie sin la tradicional confrontación en los campos de batalla. (Seversky, 1951, p. 35)

Simultáneamente, creció la convicción de que debía existir una estrecha relación entre el ámbito militar y el civil; por ello, el general Mitchell no solo sentó las bases para organizar la aviación militar, sino que, además, aportó ideas para organizar el servicio aéreo de Estados Unidos, que incluía a la aviación civil como factor determinante para

el desarrollo del país. De igual forma, recomendó construir una infraestructura aeronáutica consistente en aerovías, pistas, ayudas para la navegación, etc., lo que más tarde fue especialmente aprovechado por ese país para posicionar su Poder Aéreo a escala mundial en el ámbito militar, dada su facilidad para operar desde diferentes puestos de lanzamiento y hacer uso de su capacidad industrial, en clara alusión al carácter integral del Poder Aéreo.

De la manera descrita, el empleo del Poder Aéreo requiere el factor humano; especialmente, en lo relativo a su formación, lo cual hace necesario un concepto organizacional integral que aglutine no solo la infraestructura con lo operativo civil y militar, sino también, las escuelas de formación. Por eso, el coronel USAF John Warden III:

Tomó muy en serio la idea de que los profesionales en su administración son necesarios para dominar un conjunto muy amplio y diferente de conocimiento, y para formar juicios sólidos derivados de él, por lo que éstos son la base de sus habilidades. (Hayward & Libel, 2011)

Para para el coronel Warden, el Poder Aéreo es el único capaz de atacar a cualquiera de los sistemas del enemigo. Lógicamente, dicha capacidad le confiere un carácter estratégico del que carecen el Poder Naval y el Poder Terrestre, reducidos a actuar sobre los sistemas menos importantes (Frías Sánchez, 2011); por lo tanto, un gran poder exige una gran responsabilidad, y el coronel, reconociendo esto, vio a su Fuerza Aérea como un cuerpo profesional, y, por ende, a sus funcionarios, como profesionales.

Como se advierte, en los inicios de la aviación hubo un firme convencimiento de que el *Poder Aéreo debe estructurarse en torno al concepto de integralidad*, tal como lo afirmó el comodoro Moro: “por razones estratégicas y administrativas, el Poder Aéreo debía desarrollarse y emplearse como una entidad indivisible integrada” (1999, p. 26). En ese mismo sentido, en Sudamérica, Herbert Boy describe en su libro *Una historia con alas* cómo, organizacionalmente hablando, “Colombia fue el primer país americano que a raíz de la terminación de la primera guerra, creó y mantuvo con sus propios recursos una empresa de aviación comercial”

(Caballero, 2009, p. 16), y, dada su topografía, se dio como un hecho que “el único porvenir de los transportes en Colombia era el aeroplano” (Villalobos, 1995, p. 41) para cumplir su deseo de organizar y establecer un verdadero transporte entre ciudades, en pro del desarrollo del país. Así lo visionó, lo demostró y lo aplicó en su momento el general Pauwels, en su condición de director de la Aeronáutica Civil Colombiana (como oficial retirado de la FAC), cargo en el que:

Dio impulso a lo que él había creado como Comandante de la Fuerza Aérea en 1956, dispuso no solamente la organización profesional de los pilotos civiles, por medio de la ACDAC, sino también el mejoramiento técnico y el desarrollo de una Caja de Auxilios y Prestaciones, denominada CASDAC, para amparar al piloto y a sus familias, previo escalafonamiento de ellos como reservistas de segunda clase de la Fuerza Aérea Colombiana. (Paredes, 1999)

Ahora bien, esta proyección se da no solo con la perspectiva operativa, sino también, desde la óptica industrial, al darse el impulso inicial a la creación de la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana (CIAC) como entidad autónoma de economía mixta, vinculada al Ministerio de Guerra, y cuyo objeto institucional permite organizar, construir, operar y explotar centros de reparación y mantenimiento a aeronaves civiles y militares o su fabricación, y así le permite al país contar con un Poder Aéreo sólido y estructurado con una amplia visión, en busca de un Estado autárquico. Visión que hoy día corrobora las dotes futuristas del general Pauwels, con la fabricación, por parte de la CIAC, del avión de entrenamiento T-90 Calima.

En cuanto a la estructura del Estado colombiano, para el direccionamiento del transporte y el desarrollo de su infraestructura en general, y con base en la Constitución Política Nacional, la Ley 489 de 1998, la Ley 790 de 2002 y las demás normas legales vigentes, el Ministerio de Transporte, tal y como lo establece el Decreto 087 de 2011, es el organismo del Gobierno Nacional encargado de garantizar el desarrollo y el mejoramiento del transporte, el tránsito y su infraestructura, de manera integral, competitiva y segura, buscando incrementar la competitividad

del país con tecnología y recurso humano comprometido y motivado. Así mismo, tiene como objetivos primordiales la formulación y la adopción de las políticas, planes, programas y proyectos, así como la regulación económica, en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país (Mintransporte, 2017).

De la forma descrita, el Ministerio de Transporte es la cabeza del sector transporte, constituido por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), la Superintendencia de Puertos y Transporte (Supertransporte) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) (Mintransporte, 2017).

Por lo anterior, el Estado colombiano cuenta con una entidad adscrita al Ministerio de Transporte: la Aerocivil, que, a su vez, tiene como misión el “desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país” (Aerocivil, 2016).

Es en este sentido como Colombia considera público el transporte aéreo: bajo una regulación de Estado, con el deber de ejercer el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad; por tanto, la Aerocivil tiene el compromiso y la responsabilidad de garantizar el transporte aéreo en el territorio nacional, con una normatividad institucional que la constituye como una entidad con funciones, procesos y procedimientos claros.

Tan importante como lo anterior lo es el hecho de que, a la Aerocivil como autoridad en materia de aeronáutica en todo el territorio nacional, le compete regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por parte de la aviación civil y coordinar las relaciones de esta con la aviación de Estado formulando y desarrollando los planes, las estrategias, las normas y los procedimientos en la materia.

Le corresponde también a la Aerocivil la prestación de servicios aeronáuticos con carácter exclusivo, para desarrollar y operar la infraestructura requerida a fin de que la navegación en el espacio aéreo colom-

biano se efectúe con seguridad. Así mismo, le corresponde reglamentar y supervisar la infraestructura aeroportuaria del país, así como administrar, directa o indirectamente, los aeropuertos de su propiedad o los de propiedad de la nación; igualmente, autorizar y vigilar la construcción de aeródromos, actividad que desarrolla junto con las entidades territoriales y las asociaciones de estas entre sí o con el sector privado.

Con base en lo anterior, la Aeronáutica Civil busca garantizar el desarrollo ordenado de la aviación civil y la administración segura y adecuada del espacio aéreo, para contribuir al mantenimiento de la seguridad y la soberanía nacionales, cuya Organización hoy día muestra resultados y proyectos importantes (Córdoba, 2016).

Otro sector del Estado relacionado con el Poder Aéreo, es el que lidera el Ministerio de Defensa Nacional, el que, con base en la Constitución Política Nacional, la Ley 489 de 1998 y el Decreto Número 1512 de 2000, es el órgano estatal con responsabilidades en la aplicación adecuada y focalizada de la fuerza y el desarrollo de capacidades mínimas disuasivas; así mismo, con objetivos primordiales establecidos en la formulación y la adopción de las políticas, los planes generales, los programas y los proyectos del sector administrativo defensa nacional, para la defensa de la soberanía, la independencia y la integridad territorial, así como para el mantenimiento del orden constitucional y la garantía de la convivencia democrática (Mindefensa, 2017).

El Ministerio de Defensa, en su estructura organizacional, cuenta con un órgano central y otro descentralizado, los cuales dirigen, administran y conducen la política de defensa y seguridad, a fin de garantizar la soberanía y la integridad del territorio nacional protegiendo los intereses nacionales, a la vez que contribuye al desarrollo nacional, comercial, industrial y agrícola con las capacidades del sector defensa, mediante el logro de objetivos estratégicos y a través de áreas misionales como las siguientes:

Defensa Nacional

Acciones encaminadas a proteger la soberanía y la integridad territorial en los dominios terrestre, marítima, fluvial, aérea, espacial y ciberespacial frente a cualquier tipo de agresión sea interna o externa, convencional o no convencional. (Min defensa, 2017)

Contribución al Desarrollo del País

Acciones en campos como el transporte, la construcción, las telecomunicaciones y la tecnología e innovación, que permitan promover el papel de la Fuerza Pública en el desarrollo económico y social de la nación. (Min defensa, 2017)

Gestión, apoyo y desarrollo proyectivo

Proveer funciones comunes de dirección, administración y gestión en el Sector de Defensa y Seguridad para el desarrollo de la infraestructura logística, desarrollo tecnológico, gestión del talento humano y potenciación del conocimiento, así como garantizar la legitimidad de las acciones de la Fuerza Pública. (Min defensa, 2017)

En lo que respecta al sector central, y con base en los artículos 216 y 217 de la Constitución Política de Colombia y el artículo 27 del Decreto 1512 de 2000, se encuentran las Fuerzas Militares (en adelante: FF. MM.) como organizaciones permanentes instruidas y disciplinadas, conforme a la técnica militar, y que tienen como finalidad primordial la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y el orden constitucional. Las FF. MM. están constituidas por: el Comando General de las Fuerzas Militares, el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea (CGFM, 2017).

Por otra parte, y según el concepto de Fuerzas Armadas (en adelante, FF. AA.), también se encuentra la Policía Nacional como un cuerpo armado permanente de naturaleza civil. Su misión es contribuir a las necesidades de seguridad y tranquilidad públicas, mediante un efectivo servicio, fundamentado en la prevención, la investigación y el control de delitos y contravenciones, para así ayudar a generar una cultura de solidaridad que permita mantener las condiciones necesarias para que los habitantes de Colombia puedan ejercer sus derechos y sus libertades públicas (Mindefensa, 2006).

En el interior de estas organizaciones, la única Fuerza Militar con la responsabilidad irrestricta del control sobre el espacio aéreo es la FAC, con la misión primordial de:

Ejercer y mantener el dominio del espacio aéreo, conducir operaciones aéreas, para la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional, el orden constitucional y el logro de los fines del Estado. (FAC, 2017)

Dicha misión se estableció tomando en cuenta que, dentro de los roles de las FF. MM., la Fuerza Aérea es la responsable por el dominio del espacio aéreo, en cumplimiento del mandato constitucional emanado del art. 217 de la Carta Magna. Así mismo, con base en los siguientes criterios:

Dentro del contenido teórico de la misión, se distingue claramente que la Fuerza Aérea es la única Organización con capacidad para dominar el espacio aéreo, campo de acción involucrado dentro de la responsabilidad de las Fuerzas Militares, teniendo en cuenta que su concepto operacional y sus principios de empleo son característicos y propios de esta Fuerza (FAC, 2017). El espacio aéreo es la esencia de la Fuerza Aérea; es su razón de ser, no sólo como Fuerza de defensa activa y pasiva al servicio de la nación, sino como Fuerza decisiva para el futuro de paz y cordialidad que construye el pueblo colombiano. (FAC, 2017)

Socialmente, la Fuerza Aérea garantiza, durante las 24 horas del día, la protección única y permanente del espacio aéreo nacional; y pese a que su accionar y empleo de aeronaves, la podrían ubicar como ente contaminador, extiende su garantía a través de proyectos de protección ambiental que procuran una mayor producción de oxígeno, no sólo para la nación de la que hace parte de su defensa, sino para beneficio global. (FAC, 2017)

Complementario a la misión institucional de la Fuerza Aérea, es válido incluir un segmento de la órbita geostacionaria, la cual se define como una órbita geosincrónica (órbita geocéntrica que tiene el mismo periodo orbital que el periodo de rotación sideral de La Tierra) directamente encima del ecuador terrestre, con una excentricidad nula y que hace parte de un espacio cuya explotación se realiza de acuerdo con lo autorizado por la Unión Internacional de Telecomunicaciones de la Organización de las Naciones Unidas (FAC, 2017).

De este modo, la Fuerza Aérea es responsable de la preparación de sus fuerzas para la efectiva conducción de la guerra y de operaciones militares en tiempos que no sean de guerra.

Para el cumplimiento de su misión constitucional y sus responsabilidades, la Fuerza Aérea cumple cuatro funciones o actividades básicas:

Control del espacio aéreo: El control del espacio aéreo asegura su utilización por parte de las fuerzas amigas mientras se lo niega a los enemigos.

Aplicación de la fuerza: La aplicación de la fuerza permite que la Fuerza Aérea sea usada directamente contra blancos en tierra.

Multiplificación de la fuerza: El multiplicar la fuerza consiste en aumentar la capacidad de la Fuerza Aérea y de superficie para el cumplimiento de sus misiones. El transporte aéreo proyecta el poder, transporta personal y material rápidamente. El reabastecimiento en vuelo incrementa la capacidad de las aeronaves al extender su alcance y autonomía, etc.

Apoyo de la fuerza: El apoyo de la fuerza debe sostener las operaciones si se quiere el éxito de la Fuerza Aérea. Incluye todas las actividades que deben ser cumplidas para permitir que las otras funciones puedan ser cumplidas eficientemente. (Fuerza Aérea Colombiana, 2013)

Adicionalmente, y de conformidad con lo dispuesto en el Decreto No. 2937 del 5 de agosto de 2010, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, designó a la FAC como Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado y ente coordinador ante la Autoridad Aeronáutica Civil Colombiana, con el fin de mantener una estrecha coordinación entre las actividades de la aviación civil y las de Estado, así como entre las entidades que las regulan, con el objeto de preservar la seguridad aérea. Queda establecido, así mismo, que los entes de aviación de Estado están conformados por la FAC, el Ejército Nacional, la Armada Nacional y la Policía Nacional, y, por ende, sus operaciones se constituyen como operaciones de los entes de aviación de Estado.

Por lo anterior, existen componentes orgánicos, infraestructura y medios aéreos asignados al Ejército Nacional, la Armada Nacional y la Policía Nacional con responsabilidades y capacidades específicas. Es así como el Ejército Nacional, con base en el Decreto 1422 de agosto 25 de

1995, reactiva la *quinta arma*, denominada *Aviación*, la que inicialmente cuenta con una organización a nivel de Comando Ejército, identificada como la Jefatura de Aviación del Ejército, y, posteriormente, con la implementación de unidades operativas a nivel de brigada y de batallón, para, finalmente, por medio del Decreto 1512 de 11 de agosto de 2000 y la Disposición 037 del 03 de septiembre de 2009 del Comando del Ejército Nacional, se crea una unidad operativa mayor, denominada *División de Aviación de Asalto Aéreo del Ejército*, con el fin de mantener y sostener en el tiempo la capacidad de movilidad aérea con una misión estratégica para el país.

Esta unidad operativa mayor tiene la capacidad de ejecutar operaciones de combate, en coordinación con las unidades conjuntas y divisionarias, con el Comando Conjunto de Operaciones Especiales y con las Fuerzas de Tarea Conjunta, a fin de “atacar con rapidez, oportunidad y seguridad, sobre grandes distancias, en el terreno restrictivo para las tropas a pie, a un enemigo localizado” (Aviación Ejército, 2015, p. 82).

La División de Aviación de Asalto Aéreo actualmente consta de las unidades operativas menores, como la Brigada de Aviación No. 25, la Brigada de Aviación No. 32 y la Brigada de Aviación No. 33, de las que dependen los diferentes batallones de aviación operacionales de servicios logísticos, de mantenimiento y de entrenamiento, respectivamente, junto a la Escuela de Aviación de Ejército. Todas estas unidades coadyuvan al cumplimiento de la misión asignada a la Aviación del Ejército en el territorio nacional.

De igual manera, existe la Aviación Naval, orgánica de la Armada de la República de Colombia (en adelante, ARC) como una capacidad adquirida inicialmente en la década de los años cuarenta del siglo XX, resultado de la adquisición de los buques caza submarinos, lo que, a su vez, condujo a la institución a crear la Aviación Naval, dependiente de la Armada Nacional, a través del Decreto No. 1950 del 14 de agosto de 1944.

De este modo, la Aviación Naval Colombiana iniciaría su operación desde las bases Almirante Padilla, en el Pacífico, y Barranquilla, en el Caribe. Después de tres décadas, se retoman los esfuerzos para reactivar

su accionar junto a la operación de mantenimiento, para dar continuidad al componente aeronaval.

Con la adquisición de las corbetas misíleras de origen alemán, la Armada Nacional incorporaría una nueva capacidad para el empleo efectivo de sus nuevos sistemas de armas, a través de helicópteros tipo Messerschmitt-Bölkow-Blohm MBB Bo-105, con la función de relevo transhorizontal, y misiones adicionales de patrullaje marítimo, búsqueda-rescate y apoyo operacional. Esta nueva capacidad de la Aviación Naval permitió desarrollar nueva doctrina e incrementar los niveles de entrenamiento para tal tipo de misiones aéreas embarcadas (Aviacol.net, 2014).

De esa forma, nació el Comando de Aviación Naval, constituido por el Escuadrón de Ala Fija, y que operaba desde el entonces llamado aeropuerto Crespo, en Cartagena (hoy en día, Rafael Núñez); también, el Escuadrón de Helicópteros, operando desde la base naval *Bolívar*. Dichos escuadrones estuvieron operativos hasta el 1 de enero de 1987, cuando fueron fusionados en el Grupo Aeronaval del Atlántico (Aviacol.net, 2014).

La ampliación de la infraestructura, tanto en el Pacífico como en el Caribe, y el aumento de las operaciones condujeron a la necesidad de incrementar la flota de aeronaves; especialmente, la de helicópteros. Así mismo, se hizo necesario crear nuevas bases y estaciones, para brindar apoyo en operaciones navales y fluviales, y así se estableció la organización del Comando de Aviación Naval, así como del Grupo Aeronaval del Caribe, el Grupo Aeronaval del Pacífico, el Grupo Aeronaval de Transporte y Apoyo Fluvial de Bogotá, la Dirección de Seguridad Aeronaval y el Centro de Mantenimiento de Aviación Naval (Aviacol.net, 2014).

Otra institución de las FF. AA. que tiene Medios Aéreos e infraestructura aeronáutica es la Policía Nacional, que inicialmente organizó dicha capacidad como un servicio aéreo, y posteriormente, como un grupo de transporte. La problemática de narcotráfico del país durante la década de 1970 desencadenó una serie de sucesos que repercutieron en el crecimiento y el fortalecimiento del área de la Aviación Policial en Colombia (Aviacol.net, 2013).

Posteriormente, en la década de los ochenta, la Policía creó la Escuela de Aviación y dio inicio a los primeros cursos de aviación policial. Acto seguido, dio inicio a la fumigación de cultivos ilícitos con aviones especiales. En 1981, se adquirieron las primeras plataformas de instrucción en ala rotatoria y equipos de apoyo en labores policiales (Aviacol.net, 2013).

Como consecuencia de varios hechos de trascendencia nacional, como la toma del Palacio de Justicia, por parte del grupo subversivo M-19 y la catástrofe natural en el Municipio de Armero (Tolima), la Policía Nacional adquirió más aeronaves e incrementó su personal, y así se llegó a la creación de la Escuela de Aviación de la Policía, que inicialmente llevó a cabo sus labores de instrucción en los aeropuertos de Bogotá, de Guaymaral y de Ibagué, antes de contar con instalaciones propias, que se darían al servicio en 1996, y que actualmente se ubican en el aeropuerto de Mariquita (Aviacol.net, 2013).

Con el Plan Colombia, la Dirección Antinarcóticos de la Policía y el Área de Aviación Policial recibieron un importante impulso económico y de infraestructura, lo que les permitió aumentar las operaciones a través del nuevo material aéreo, así como bases más grandes y con un mayor número de personal mejor entrenado.

En términos de Organización e infraestructura, la Aviación Policial Colombiana cuenta con distintas bases aéreas en todo el territorio nacional; además, realiza operaciones desde bases policiales de superficie y puestos avanzados en otros sectores (Aviacol.net, 2013).

Es así como existe la base de Guaymaral, que adelanta labores de abastecimiento de partes, mantenimiento, reparación y despliegue operacional. La base aérea de Santa Marta, por su parte, presta servicios de apoyo a las operaciones aéreas de interdicción llevadas a cabo en el norte del país (Aviacol.net, 2013).

En la región suroccidental de Colombia, la aviación policial cuenta con las instalaciones de la Escuela de Policía Simón Bolívar, con aeronaves destinadas exclusivamente a las operaciones en esta región (Aviacol.net, 2013).

Por otra parte, al sur del país la Dirección Antinarcoóticos es vital en la operación a través de la base antinarcoóticos ubicada en el aeropuerto Jorge E. González, de la ciudad de San José del Guaviare. Esta base es de invaluable importancia para las labores de aviación policial en operaciones de aspersión, interdicción y apoyo aéreo a la comunidad civil que habita la vasta región sur del país (Aviacol, 2013).

En cuanto a la base aérea de Bogotá, esta se ha consolidado como centro operacional de transporte para todo el país y el exterior; actualmente es la sede nacional de la Dirección Antinarcoóticos, la cual cobija varias dependencias administrativas del orden nacional relacionadas con la dirección y la aviación policial (Aviacol.net, 2013).

Es así como la aviación policial tiene la capacidad para desplegar operaciones aéreas a sectores y regiones donde no se cuenta con la influencia directa de alguna de las bases aéreas, a través del apoyo de las bases policiales de tierra y de otras bases de avanzada, que se encuentran a lo largo y ancho del país. Así mismo, cuenta con bases aéreas en apoyo a las operaciones del Departamento de Estado de Estados Unidos y del Plan Colombia, en instalaciones en Larandia, Neiva y Tumaco (Aviacol.net, 2013).

Ahora bien, retomando la organización del Ministerio de Defensa, como ya se mencionó, el MDN cuenta en su estructura con un órgano descentralizado, que contribuye con el desarrollo nacional, comercial, industrial y agrícola, a partir de las propias capacidades del sector defensa. Este órgano es liderado por el Viceministerio del Grupo Social Empresarial del Sector Defensa (en adelante, GSED), que, entre otras responsabilidades, lidera la política de Ciencia, Tecnología e Innovación para el sector, con el fin de atender las necesidades operacionales del Fuerza Pública, a través, de soluciones ofrecidas, entre otros, por las entidades representadas en el GSED, y, a su vez, articular el Sistema de Ciencia, Tecnología e Innovación del Sector Defensa con el Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación, y el sector productivo nacional, a través de proyectos de cooperación industrial y social-*offset*, dentro de los lineamientos sobre la materia para el sector defensa.

De este modo, se entiende el GSED como el conjunto de entidades conformadas por Industria Militar (Indumil), la Agencia Logística de las Fuerzas Militares, la Corporación de la Industria Aeronáutica (CIAC), el Servicio Aéreo a los territorios Nacionales (Satena) y la Universidad Militar Nueva Granada, entre otras.

En lo que respecta a la CIAC S. A., esta fue creada mediante el Decreto Legislativo 1064 de mayo 9 de 1956, con el objeto primordial de explotar centros de reparación, mantenimiento y servicios de aviones, y posteriormente, de construcción de estos. Luego se convirtió en una entidad autónoma, vinculada al Ministerio de Defensa Nacional en 1966, y después, catalogada como una sociedad de economía mixta bajo el Régimen de Empresa Industrial y Comercial del Estado, en 1971. Durante sus primeros años, la CIAC S. A. participó en la reparación de motores y aviones convencionales, y a partir de 1965 incrementó su capacidad de producción al constituir el sistema INBOND, mediante el cual se facilitaba la importación de partes y repuestos aeronáuticos, y que estuvo en funcionamiento hasta 1995. En la actualidad, la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana tiene como misión “Impulsar con excelencia el desarrollo de la Industria Aeroespacial Colombiana” (CIAC, 2017).

En lo que hace referencia a la compañía Satena, esta aerolínea comercial del Estado, fundada el 12 de abril de 1962, desarrolla su operación aérea con rutas nacionales y regionales desde el Aeropuerto Internacional El Dorado, en la ciudad de Bogotá; el Aeropuerto Internacional Olaya Herrera, en la ciudad de Medellín, y el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, de la ciudad de Cali. Esta aerolínea es gerenciada por la FAC, y cuenta con una flota de aviones que le permite cubrir la mayor cantidad de destinos a regiones apartadas del país.

Para el cumplimiento de su oferta de servicios, Satena desarrolla actividades de naturaleza comercial, de gestión económica y social en las regiones atendidas integrándolas con los principales centros económicos del país. Es así como entre sus principales objetivos definidos, y que guardan relación con el concepto del Poder Aéreo Integral, se destacan los siguientes:

Fortalecer la presencia estatal, el servicio social y el desarrollo económico a la comunidad a través del transporte aéreo a las regiones estratégicas.

Robustecer y unificar los sistemas de información y de gestión, a través de herramientas tecnológicas de última generación, que constituyan resultados visibles en términos de Servicio al Usuario, Comercialización, Administración y Control. (Satena, 2017)

Los acápites anteriores dan cuenta de cómo algunos sectores del Estado colombiano están relacionados con la estructura y la infraestructura aeronáutica del país, los que, junto a las capacidades de las FF.AA. —en especial, de la Fuerza Aérea—, hacen evidente la existencia de importantes recursos que pueden ser concentrados en una sola capacidad estratégica de Poder Aéreo de forma integral, no solo en función de la seguridad y la defensa de la nación, sino también, para contribuir con el desarrollo, el progreso y el bienestar social, a la vez que permiten al Estado proyectar una capacidad disuasiva frente a todo tipo de amenaza.

Por otra parte, la posición geoestratégica de Colombia la hace privilegiada para desarrollar proyectos de inversión, en función del crecimiento de la infraestructura aeronáutica del país. Lo anterior, bajo la modalidad de concesiones, que, integradas al plan maestro nacional de transporte intermodal, la unen con el transporte carretable, marítimo y fluvial. De este modo, el Poder Aéreo se integra con el desarrollo económico nacional, tal y como lo hacen las diferentes áreas del poder económico de un país. Un ejemplo de cómo la economía nacional puede ser jalonada también desde el Poder Aéreo es lo ocurrido entre 2009 y 2015, periodo a lo largo del cual el crecimiento de pasajeros en el transporte aéreo fue sostenido en dos dígitos: 10.3, 10.5 casi 11, lo que prácticamente duplica el crecimiento de los pasajeros a escala mundial (Córdoba, 2016).

Pese a lo anterior, es importante resaltar cómo el liderazgo del Poder Aéreo militar debe estar en cabeza de la Fuerza Aérea en el interior de la Organización y en las tareas asignadas a la fuerza pública, y de manera exclusiva, con los roles del Poder Aéreo Integral en la defensa de la nación. La anterior afirmación está soportada, en parte, en lo

expresado por el general Asher Lee, quien aseguraba que “el concepto obsesivo de que los ejércitos enemigos tienen que ser enfrentados y derrotados en el campo de batalla, en la superficie terrestre, sigue bloqueando las mentes de los hombres que ocupan los altos puestos del mando” (Lee, 1958, p. 3).

Igualmente, en sus escritos, el comodoro Moro hace referencia al Poder Aéreo desde la mirada de la FAI y cómo esta, desde 1985, ha demostrado capacidades estratégicas flexibles y conformado un eficiente instrumento de poder nacional, capacitada para operar de forma autónoma y conjunta, en perfecta armonía con la industria aeronáutica, toda vez que los más importantes clientes son las FF. AA.; en especial, la FAI, donde la movilidad se da desde la Organización Militar hacia cargos directivos de las grandes empresas tecnológicas del sector aeronáutico, ejemplo que puede incorporarse al modelo de Organización de un Poder Aéreo Integral en Colombia.

Para el caso de Estados Unidos, dicho país tiene un gran número de entidades encargadas de organizar y hacer funcionar todo el espectro aeronáutico. Existen, por su parte, instituciones civiles, como la Administración Federal de Aviación, unida al gobierno, pero encargada de todos los procesos civiles. Por otro lado, el sector aéreo militar depende del Departamento de Defensa y de la Fuerza Aérea, y se encarga de planificar y proyectar el cumplimiento de los objetivos de forma responsable.

Los distintos departamentos en el interior de la Fuerza Aérea encargados de la aeronáutica ofrecen servicios de combate, apoyo, mantenimiento, seguridad, comunicaciones, consecución de información de inteligencia y capacidades de persecución. Estados Unidos suele ser un país muy metódico en su Organización; por lo tanto, tiene lineamientos claros, y cada persona asume una responsabilidad distinta trabajando en conjunto. Si bien no cualquier país puede replicar tal método, pues no siempre se tienen los mismos recursos humanos ni financieros, sí debe haber la suficiente claridad al respecto en las instituciones que se hagan cargo del Poder Aéreo, de su desarrollo y de aportar para que este se fortalezca en cada oportunidad.

Con base en lo anterior, es evidente como la variable de La Organización del Poder Aéreo integrar diferentes actores tanto del ámbito civil como militar; tal y como lo menciona Rubén Montenegro en la revista virtual *Defensa y Seguridad*, “a través una política integral que permita vertebrar los elementos del Poder Aéreo para que puedan interrelacionarse y operar, de la mejor manera posible, como los engranajes de un mismo sistema”.

De este modo, es claro entender cómo el Poder Aéreo involucra los medios e infraestructura aérea, espacial y ciberespacial para el logro de los objetivos impuestos por la política nacional. Así mismo, actuar de manera autónoma o en conjunción con las demás capacidades aeronáuticas de la fuerza pública. Para lo cual, se hace necesario concebir al Poder Aéreo como una sinergia de capacidades aeronáuticas, espaciales y ciberespaciales de Estado, junto con capacidades de otros actores afines. A través de una política de Estado, que logré estructurar una Organización sólida que consolidé una visión integral estratégica del Poder Aéreo en función de la seguridad y la defensa de la nación.

De esta forma, al ser considerado de forma integral, el Poder Aéreo se convierte en fuente de desarrollo, progreso y bienestar social, como también en una gran capacidad disuasiva del Estado frente a todo tipo de amenaza, representada por Estados agresores, organizaciones criminales violentas que trascienden las fronteras estatales y Organizaciones narcoterroristas que generan conflictos asimétricos.

Lo anterior bajo el concepto de una estrecha relación interinstitucional como factor determinante para el desarrollo del país. A través, de un sistema que permita operar desde diferentes áreas y hacer uso de las capacidades en clara alusión al carácter integral. Como un sistema organizado que integra diferentes actores del ámbito civil y militar, soportado bajo una política que permita entrelazar los diferentes elementos del Poder Aéreo e interrelacionarlos de la mejor manera posible.